



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO**  
CENTRO DE ARTES  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

**RAPHAEL HENRIQUE FERREIRA POTRATZ**

**Uma pequena cidade capixaba:  
desafios frente a urbanização e a industrialização  
em Santa Maria de Jetibá/ES.**

Vitória, Espírito Santo  
Março de 2019



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO**  
CENTRO DE ARTES  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

**RAPHAEL HENRIQUE FERREIRA POTRATZ**

**Uma pequena cidade capixaba:**  
desafios frente a urbanização e a industrialização  
em Santa Maria de Jetibá/ES.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Clara Luiza Miranda

Vitória, Espírito Santo

Março de 2019

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

---

P859p Potratz, Raphael Henrique Ferreira, 1986-  
Uma pequena cidade capixaba : desafios frente a urbanização e a industrialização em Santa Maria de Jetibá/ES. / Raphael Henrique Ferreira Potratz. - 2019.  
146 f. : il.

Orientadora: Clara Luiza Miranda.  
Coorientadores: Martha Campos Machado, João Rua.  
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -  
Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. industrialização. 2. crescimento urbano. 3. pequenas cidades. 4. Santa Maria de Jetibá. I. Miranda, Clara Luiza. II. Machado, Martha Campos. III. Rua, João. IV. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. V. Título.

CDU: 72

---

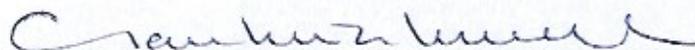
RAPHAEL HENRIQUE FERREIRA POTRATZ

“UMA PEQUENA CIDADE CAPIXABA: DESAFIOS FRENTE A  
URBANIZAÇÃO E A INDUSTRIALIZAÇÃO EM SANTA MARIA DE  
JETIBÁ/ES”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito  
Santo, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em  
Arquitetura e Urbanismo.

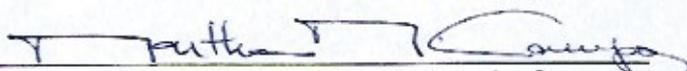
Aprovada em 27 de março de 2019.

Comissão Examinadora



---

Prof.ª Dr.ª Clara Luiza Miranda  
(orientadora – PPGAU/UFES)



---

Prof.ª Dr.ª Martha Machado Campos  
(membro interno – PPGAU/UFES)



---

Prof. Dr. João Rua  
(membro externo – PUC/RIO)

## AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais pelo apoio. Eles são (in)diretamente responsáveis pelo meu interesse a este tema. Afinal, parte da história deles se confunde com a história de Santa Leopoldina e principalmente de Santa Maria de Jetibá.

À minha avó Gerda Elizabeth Röelke Potratz, que com seus 92 anos guarda incomensurável acervo de fotos e documentos da história do município e da história da presença da Igreja Luterana Alemã em Santa Maria de Jetibá. Um dia esse material deverá ser catalogado.

À Igreja Evangélica de Confissão Luterana (IECLB/SMJ) em Santa Maria de Jetibá, na figura do Pastor Rubens Stuhr, que sempre esteve de prontidão para fornecer qualquer documento necessário.

Ao meu irmão Henrique, pelos voos de “drone” pelos céus de Santa Maria de Jetibá.

Agradeço aos amigos, pelo incentivo e pela contribuição à pesquisa. Em especial ao Fabiano, pela ajuda na coleta dos dados e Rafael pelas informações sobre a produção avícola de Santa Maria de Jetibá.

Agradeço novamente à Clara Luiza Miranda, por aceitar fazer parte deste novo desafio.

Aos professores Martha Machado Campos (UFES) e João Rua (PUC/RJ), por aceitarem fazer parte da banca examinadora.

À Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria de Jetibá, por fornecer os documentos solicitados.

À CAPES, pelo tímido, mas importante fomento ao qual se beneficiou esta pesquisa científica.

À Mayla, pelo companheirismo em tempos de dedicação exclusiva e exaustiva a esta pesquisa.

## RESUMO

Diante do fenômeno da industrialização e da urbanização rápida que se desenvolve, a partir da década de 1950 nas grandes e médias cidades do Brasil, e com características próprias no Espírito Santo, esta pesquisa visa identificar e situar a importância das pequenas cidades dentro da reestruturação da rede brasileira de cidades. Se, no início dessa jornada, a pequena cidade constituía um nó fundamental na rede de relações que envolvia o urbano e o rural, agora, sua congênere do início do século XXI, após uma série de transformações significativas advindas da industrialização no campo, se coloca definitivamente como parte do avanço do capitalismo industrial brasileiro e global. Com isso, alguns pequenos municípios que se destacaram em seus processos de industrialização e/ou sofreram direta ou indiretamente com a urbanização mediante industrialização da metrópole ou de centros regionais, veem surgir com certo ineditismo, os problemas urbanos. É o caso do município de Santa Maria de Jetibá, região serrana do Espírito Santo, o qual contempla características do desenvolvimento urbano rápido que acometeu algumas das pequenas cidades brasileiras, sobretudo aquelas que inseriram novas funções nos processos e nas atividades produtivas. Dessa maneira, o objetivo geral desta pesquisa é analisar o caso do município estudado no contexto da industrialização e da urbanização em pequenas cidades, a fim de compreender melhor seus problemas urbanos. A partir daí, embasado inclusive em seus processos formativos e características particulares do seu crescimento urbano, traçar um pequeno prognóstico sobre os problemas urbanos levantados, sobretudo na ótica do planejamento urbano.

**Palavras-chave:** industrialização, crescimento urbano, pequenas cidades, Santa Maria de Jetibá.

## **ABSTRACT**

Faced with the phenomenon of industrialization and rapid urbanization that has developed since the 1950s in the large and medium-sized cities of Brazil, and with its own characteristics in Espírito Santo, this research aims to identify and situate the importance of small cities within the restructuring of Brazilian city network. If, at the beginning of this journey, the small town set a fundamental node in the network of relations that involved the urban and the rural, now, its congener of the beginning of the XXI century, after a series of significant transformations coming from the industrialization, definitely takes part of the advance of Brazilian and global industrial capitalism. With this, some small municipalities that have excelled in their industrialization processes and/or suffered directly or indirectly with urbanization through the industrialization of the metropolis or regional centers have come to appear with some novelty, urban problems. This is the case of the municipality of Santa Maria de Jetibá, mountain region of Espírito Santo. This contemplates characteristics of the rapid urban development that affected some of the small Brazilian cities, especially those that inserted new functions in the processes and productive activities. In this way, the general objective of this research is to analyze the case of the municipality studied in the context of industrialization and urbanization in small cities in order to better understand their urban problems. From there, based also on its formative processes and particular features of its urban growth, draw a small prognosis on the urban problems raised, especially from the point of view of urban planning.

**Keywords:** industrialization, urban growth, small cities, Santa Maria de Jetibá.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Localização do Município de Santa Maria de Jetibá/ES.....	<b>19</b>
<b>Figura 2:</b> Critério de classificação das cidades segundo porte.....	<b>34</b>
<b>Figura 3:</b> Mapa do Espírito Santo com indicação das grandes e médias cidades. Ou seja, o restante dos municípios, segundo critério adotado, são pequenas cidades..	<b>44</b>
<b>Figura 4:</b> Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) com ênfase no município de Fundão.....	<b>45</b>
<b>Figura 5:</b> Regiões de influência dos municípios capixabas com ênfase nas médias cidades que não compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória.....	<b>47</b>
<b>Figura 6:</b> Mapa do Espírito Santo com indicação dos 15 municípios com maior PIB per capita municipal.....	<b>49</b>
<b>Figura 7:</b> Mapa do Espírito Santo com indicação dos 10 municípios com maior índice de urbanização de vias públicas.....	<b>51</b>
<b>Figura 8:</b> Mapa do Espírito Santo com indicação dos 10 municípios com maior frota per capita municipal.....	<b>55</b>
<b>Figura 9:</b> Mapa do Espírito Santo com indicação dos 10 municípios com maior índice de esgotamento sanitário adequado.....	<b>57</b>
<b>Figura 10:</b> Vista do porto de Cachoeiro de Santa Leopoldina no final do século XIX.....	<b>61</b>
<b>Figura 11:</b> Representação do território de Cachoeiro de Santa Leopoldina com a sede. 1 – rio Santa Maria da Vitória, 2 – rio Timbuí, 3 – rio Piraquêaçú, 4 – rio Santa Maria do Doce, 5 – rio Santa Joana, 6 – rio Guandu e 7 – rio Doce. Evidenciados no mapa os núcleos que receberam imigrantes: junto ao rio Santa Maria da Vitória e sede de Cachoeiro, o núcleo Santa Maria; acima, à beira do Timbuí e Santa Maria do Doce, o núcleo Timbuí; e, mais ao norte, às margens do Piraquêaçú, o núcleo Santa Cruz.....	<b>62</b>

- Figura 12:** Vista de Santa Maria de Jetibá na década anterior a 1940. Em evidência o templo da Igreja Evangélica de Confissão Luterana em Santa Maria de Jetibá construído em 1918.....**65**
- Figura 13:** Fragmentação territorial dos municípios oriundos de Santa Leopoldina até 1914. 1 – Santa Leopoldina, 2 – Afonso Cláudio, 3 – Itaguaçu, 4 – Santa Teresa, 5 – Ibiráçu.....**67**
- Figura 14:** Fragmentação territorial dos municípios oriundos de Santa Leopoldina até 1995. 1 – Santa Leopoldina, 2 – Afonso Cláudio, 3 – Itaguaçu, 4 – Santa Teresa, 5 – Ibiráçu, 6 – Itarana, 7 – Laranja da Terra, 8 – João Neiva, 9 – Santa Maria de Jetibá, 10 – Brejetuba e 11 – São Roque do Canaã.....**68**
- Figura 15:** Centro de Santa Maria de Jetibá em 1986, às vésperas de sua emancipação política. Ênfase, novamente, ao templo da Igreja Luterana à direita, e à esquerda, a sede da Cooperativa Avícola de Santa Maria de Jetibá.....**69**
- Figura 16:** Assinaturas do abaixo-assinado de 1979 para o requerimento de emancipação de Santa Maria de Jetibá/ES.....**71**
- Figura 17:** Campanha, por parte de setores da sociedade, em favor do município de Santa Maria de Jetibá. Se atente ao detalhe dos ramos de café aludindo a um dos motores da economia.....**71**
- Figura 18:** Mapa atual do Espírito Santo com indicativo das emancipações político-administrativas de 1988. Em vermelho, os municípios criados.....**72**
- Figura 19:** Foto de Santa Maria no início da década de 40. À esquerda, o complexo da Igreja com o templo, casa pastoral e escola; à direita, posto comercial de destaque; aos fundos, cruzando a imagem horizontalmente, a estrada de rodagem Santa Maria/Alto Caldeirão, ligando esta região ao entroncamento Santa Teresa/Itarana.....**75**
- Figura 20:** Foto de Santa Maria em fins da década de 50. Ênfase, à esquerda, a Cooperativa Avícola; ao centro o templo da Igreja Luterana e à direita, a manifestação das casas de comércio da região. Em primeiro plano a estrada

principal ligando Alto Caldeirão, hoje Av. Frederico Grulke. Em primeiro plano, uma  
plantação de café.....77

**Figura 21:** Construção da barragem da Usina Hidroelétrica do Rio Bonito, em Santa  
Leopoldina, início da década de 1950.....78

**Figura 22a e 22b:** Foto dos trabalhos de instalação do sistema de coleta de esgoto  
e calçamento das principais ruas da sede do município, em 1986.....80

**Figura 23a e 23b:** Imagem de satélite da localidade de Alto Possmouser. Na  
imagem acima (a), em 2010. Na imagem de satélite abaixo (b) ano de 2016.....82

**Figura 24:** Mapa do município de Santa Maria de Jetibá com indicativo, em  
vermelho, da área efetivamente urbanizada (IJSN, 2015) da sede e demais  
localidades urbanas. Mostra ainda a infraestrutura rodoviária sinalizando rodovias  
estaduais em linhas alaranjadas. Na legenda, os rios: Bonito (2e); São Luís (3e);  
São Sebastião (4e); Possmouser (5e); Taquarinha da Penha (6e); Caramuru (3d);  
das Pedras (4d) e Claro (5d). Na legenda (Br), se situa a Barragem da Usina  
Hidroelétrica do Rio Bonito. No retângulo com bordas tracejadas, a ampliação da  
área urbanizada da figura 27.....84

**Figura 25:** Vista parcial sul da sede de Santa Maria de Jetibá. Perceba o  
crescimento da mancha urbana de acordo com a topografia, sempre dando  
prioridade ao vale. No canto inferior esquerdo, a ES-355, que liga a sede ao  
entroncamento da ES-261, que por sua vez liga Santa Teresa a Itarana. Ênfase,  
novamente, no círculo vermelho, à sede do Templo da Igreja Luterana.....86

**Figura 26:** Croqui 02 do Plano Diretor Municipal de Santa Maria de Jetibá (Lei  
Municipal nº 922/2006). Divide parte da área urbanizada em 11 bairros. Não há na  
lei descrição sobre cada um dos limites.....87

**Figura 27:** Ampliação da mancha efetivamente urbanizada, em vermelho, da sede  
de Santa Maria de Jetibá, com indicativo dos 5 bairros. Na linha tracejada, o  
perímetro urbano aproximado, que é dado pela Lei Municipal nº 567/2001. As  
rodovias estaduais são as linhas alaranjadas. Na legenda, os rios: São Luís (3e);  
São Sebastião (4e), e das Pedras (4d).....88

<b>Figura 28:</b> Imagem de satélite do bairro Virada. Perceba a predominância de galpões destinados, sobretudo, à agroindústria avícola.....	<b>90</b>
<b>Figura 29:</b> Vista aérea da Virada. Perceba, de outro ângulo, a presença predominante de galpões para a agroindústria avícola, e ainda, à direita e aos fundos, edificações residenciais.....	<b>90</b>
<b>Figura 30:</b> Vista aérea do Centro de Santa Maria de Jetibá no dia 22 de janeiro de 2019. Na imagem, ênfase, à esquerda na sede da Cooperativa Avícola e à direita, templo da Igreja Luterana.....	<b>91</b>
<b>Figura 31:</b> Imagem de satélite da região central 1. Identificação de usos importantes com levantamento da estrutura e nós viários. Em azul claro, no sentido norte/sul, o leito do rio São Luís.....	<b>92</b>
<b>Figura 32:</b> Imagem de satélite da região central 2. Identificação de usos importantes com levantamento da estrutura e nós viários. Em azul claro, no sentido norte/sul, o leito do rio São Luís.....	<b>95</b>
<b>Figura 33:</b> Imagem de satélite da região central 3. Identificação de usos importantes com levantamento da estrutura e nós viários. Na legenda, o ponto 13 aponta a localização da Rodoviária Municipal de Santa Maria de Jetibá. Em azul claro, no sentido norte sul, o leito do rio São Luís.....	<b>96</b>
<b>Figura 34:</b> Vista aérea da porção norte do Centro de Santa Maria de Jetibá. Nos fundos, à esquerda, o bairro Vila Nova e o começo, à direita, do bairro São Luís. Veja o binário da Av. Frederico Grulke (b) à esquerda e à direita, a Av. Florêncio Augusto Berger (a), ambas ainda com mão dupla. No centro das duas vias, o leito do rio São Luís.....	<b>97</b>
<b>Figura 35:</b> Vista aérea da Comunidade de Barra do Rio Claro. Perceba as inúmeras hortas para o cultivo hortifrúti. No centro da imagem, o leito do rio Santa Maria da Vitória.....	<b>99</b>
<b>Figura 36:</b> Vista aérea da comunidade urbana de Garrafão. Perceba, na porção nordeste, as lavouras de hortifruticultura próximas à manifestação urbana. À	

esquerda, no topo da imagem, o plantio de eucalipto para a produção de caixas e pallets.....	99
<b>Figura 37a e 37b:</b> Mecanização das granjas de postura. À esquerda, as esteiras mecanizadas para a coleta dos ovos, à direita, a coleta automática do esterco e o arraçamento automático.....	101
<b>Figura 38:</b> Granjas no sistema convencional.....	102
<b>Figura 39:</b> Complexo agroindustrial de Rio Claro, a 14 km da sede de Santa Maria de Jetibá. Atividade avícola convivendo com a hortifruticultura.....	105
<b>Figura 40:</b> Complexo agroindustrial de São Sebastião de Cima, a 4 km da sede de Santa Maria de Jetibá.....	106
<b>Figura 41:</b> Perímetro urbano da comunidade de Caramuru. Lembre-se que o rio Caramuru faz divisa entre os municípios de Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina. Note a quantidade de galpões para a avicultura na mesma mancha urbana da comunidade.....	107
<b>Figura 42:</b> Diagrama mental das atividades dinamizadas pela Avicultura e pela Hortifruticultura. Perceba a COOPEAVI como entidade participante das duas atividades e ainda, se inserindo na produção. Veja que a fabricação de caixas e pallets também se inserem como atividade produtiva por intermédio da hortifruticultura.....	109
<b>Figura 43:</b> Quadrilátero virtual do Centro de Santa Maria de Jetibá englobando os 3 (três) nós identificados.....	113
<b>Figura 44:</b> Ampliação da área central da sede de Santa Maria de Jetibá com ênfase na avenida principal, Frederico Grulke, rio São Luís e a ocupação do solo.....	114
<b>Figura 45:</b> Últimas fortes chuvas no centro de Santa Maria de Jetibá em dezembro de 2013. A avenida Frederico Grulke é tomada pela água, em virtude da canalização do leito do rio São Luís.....	115

<b>Figura 46:</b> Asfaltamento das vias principais da sede de Santa Maria de Jetibá, em meados de 2015. Perceba que uma capa de asfalto é assentada sobre o calçamento antigo.....	<b>116</b>
<b>Figura 47:</b> Alagamentos urbanos na comunidade de Alto Possmouser, em virtude da elevação do nível da água nas chuvas de dezembro de 2010.....	<b>117</b>
<b>Figura 48:</b> Proximidades de Garrafão no leito do rio Santa Maria da Vitória. Perceba a ocupação do solo com aterro da área de várzea e a ausência de mata ciliar.....	<b>118</b>
<b>Figura 49:</b> Rio São Luís no Centro de Santa Maria de Jetibá. Perceba a canalização do leito e, no detalhe, as tubulações de esgoto destinando resíduos diretamente ao rio.....	<b>119</b>
<b>Figura 50:</b> Corte esquemático da avenida Frederico Grulke.....	<b>120</b>
<b>Figura 51:</b> Vista norte do Centro de Santa Maria de Jetibá. Em primeiro plano, no centro da imagem, a avenida Frederico Grulke. À direita, a avenida Florêncio Augusto Berger. Ênfase nos nó 1 (n1).....	<b>121</b>
<b>Figura 52:</b> Avenida Frederico Grulke próximo à esquina com a rua Nicolau Reinke. Perceba o conflito do tráfego. Trânsito local, passagem de carga pesada e, à direita, entrando na imagem, presença intensa de ciclistas.....	<b>122</b>
<b>Figura 53</b> Esquema dos nós principais e as vias principais de acesso com referência ao rio São Luís.....	<b>123</b>
<b>Figura 54:</b> Vista sul do centro de Santa Maria de Jetibá. À esquerda, o nó 1 (n1) ligando a avenida Florêncio Augusto Berger. À direita, no fundo, o nó 2 (n2) ligando a ES-264.....	<b>124</b>
<b>Figura 55:</b> Rua Hermann Roelke. Perceba a carreta transportando rocha estacionada na via, aguardando o melhor horário para retomar viagem.....	<b>128</b>
<b>Figura 56:</b> Avenida Frederico Grulke no entroncamento do nó 3 (n3). À direita, edifício inacabado em local estratégico do centro da cidade.....	<b>130</b>
<b>Figura 57:</b> Calçamento e urbanização das vias da cidade.....	<b>132</b>

<b>Figura 58:</b> Rua Francisco Schwartz, no Centro de Santa Maria de Jetibá. Perceba o desgaste acentuado da cobertura asfáltica da via.....	<b>133</b>
<b>Figura 59:</b> Calçadas em ruas principais já existentes. Na foto calçada junto à ES-355.....	<b>134</b>
<b>Figura 60:</b> Cheia do rio Santa Maria da Vitória no centro de Santa Leopoldina nas chuvas de dezembro de 2013. Vista da avenida prefeito Hélio Rocha (ES-264)....	<b>141</b>
<b>Figura 61:</b> Fluxo intenso de passagem na avenida prefeito Hélio Rocha (ES-264).....	<b>142</b>

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Produção de ovos de galinha dos três maiores produtores brasileiros....	<b>20</b>
<b>Gráfico 2:</b> Evolução da Rede Municipal brasileira 1872/2010 (número de municípios).....	<b>28</b>
<b>Gráfico 3:</b> Situação da população brasileira 1960/2010.....	<b>29</b>
<b>Gráfico 4:</b> Situação da população capixaba 1960/2010.....	<b>31</b>
<b>Gráfico 5:</b> Quantidade de Municípios brasileiros segundo o critério adotado.....	<b>39</b>
<b>Gráfico 6:</b> População residente brasileira segundo critério adotado.....	<b>40</b>
<b>Gráfico 7:</b> Situação da população brasileira (2010).....	<b>40</b>
<b>Gráfico 8:</b> Contribuição das cidades à população rural brasileira segundo critério adotado.....	<b>41</b>
<b>Gráfico 9:</b> Contribuição das cidades à população urbana brasileira segundo critério adotado.....	<b>42</b>
<b>Gráfico 10:</b> Situação da população capixaba (2010).....	<b>42</b>
<b>Gráfico 11:</b> Evolução da Rede Municipal capixaba 1960/2018 (número de municípios).....	<b>73</b>
<b>Gráfico 12:</b> Situação do domicílio da população de Santa Maria de Jetibá. O dado para 2018 é estimado.....	<b>81</b>
<b>Gráfico 13:</b> Quantidades de ovos produzidas no ano de 2016 e 2017 nos municípios de Bastos/SP e Santa Maria de Jetibá/ES.....	<b>103</b>
<b>Gráfico 14:</b> Número de estabelecimentos agropecuários destinados à avicultura.	<b>103</b>
<b>Gráfico 15:</b> Número de caminhões que entraram na cidade pelo nó 1 (n1) através das rodovias ES-264 e ES-368.....	<b>124</b>

<b>Gráfico 16:</b> Número de caminhões que entraram na cidade pelo nó 2 (n2) através da rodovia ES-264.....	<b>125</b>
<b>Gráfico 17:</b> Número de caminhões que entraram na cidade pelo nó 3 (n3) através da avenida Frederico Grulke.....	<b>126</b>
<b>Gráfico 18:</b> Tráfego de caminhões de carga no quadrilátero assinalado e a porcentagem em relação à frota transportada.....	<b>127</b>
<b>Gráfico 19:</b> Frota da agroindústria avícola em relação ao tipo de veículo.....	<b>128</b>
<b>Gráfico 20:</b> Situação da população de Santa Leopoldina. O dado para 2018 é estimado.....	<b>140</b>

## LISTA DE TABELAS

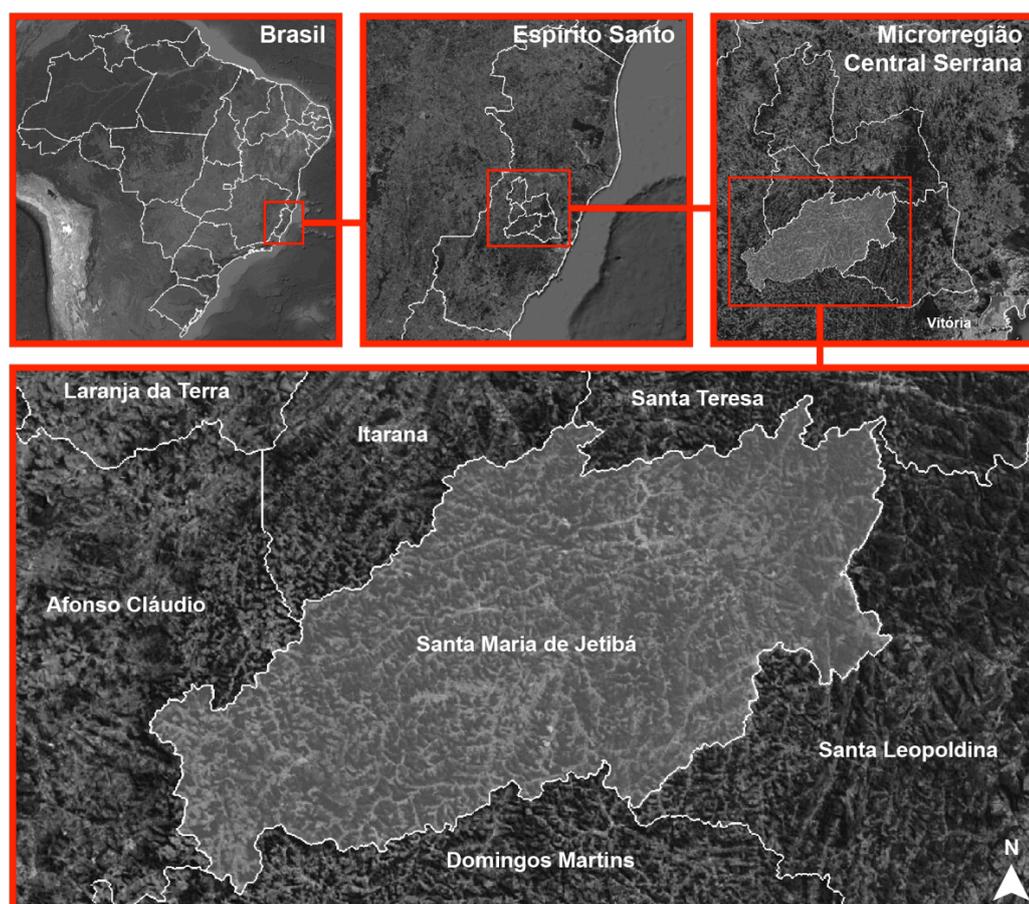
<b>Tabela 1:</b> Grandes e Médias Cidades capixabas segundo o critério adotado.....	<b>43</b>
<b>Tabela 2:</b> PIB (Produto Interno Bruto) per capita dos municípios capixabas e ranking estadual (2015) em reais (R\$).....	<b>48</b>
<b>Tabela 3:</b> Urbanização de Vias Públicas dos municípios capixabas e ranking estadual (2010).....	<b>50</b>
<b>Tabela 4:</b> População e frota per capita dos municípios capixabas e ranking estadual (2016).....	<b>54</b>
<b>Tabela 5:</b> Esgotamento Sanitário Adequado dos municípios capixabas e ranking estadual (2010).....	<b>56</b>

# SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>19</b>
1.1. MÉTODOS.....	23
1.2. ESTRUTURAÇÃO PROPOSTA.....	26
1.3. INDUSTRIALIZAÇÃO E O IMPACTO NA REDE DE CIDADES.....	27
<b>2. A PEQUENA CIDADE NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO: OS DESAFIOS FRENTE AOS PROBLEMAS URBANOS.....</b>	<b>33</b>
2.1. A PEQUENA CIDADE.....	33
2.2. RESTRIÇÕES AO TEMA.....	37
2.3. A RELEVÂNCIA DA PEQUENA CIDADE.....	39
2.4. PROBLEMAS URBANOS: UMA QUESTÃO DE ESCALA?.....	52
<b>3. O CASO DE SANTA MARIA DE JETIBÁ/ES.....</b>	<b>59</b>
3.1. OS POMERANOS E O CONTEXTO HISTÓRICO.....	60
3.2. FRAGMENTAÇÃO TERRITORIAL E 30 ANOS DE EMANCIPAÇÃO POLÍTICA.....	66
3.3. O CRESCIMENTO DO ESPAÇO URBANO.....	74
3.4. AS ATIVIDADES PRODUTIVAS E A REDE DE SERVIÇOS.....	98
3.5. ALGUNS PROBLEMAS URBANOS.....	112
3.6. PROGNÓSTICO PRELIMINAR.....	131
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>138</b>
<b>5. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>144</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Terra de pomeranos<sup>1</sup>, Santa Maria de Jetibá (figura 1) é um município situado na microrregião central serrana<sup>2</sup> do Estado do Espírito Santo. Dista aproximadamente 80 km da capital Vitória e possui, segundo estimativa do IBGE para 2017, em torno de 39.928 habitantes. Em 2010, quando o IBGE apresenta o último dado oficial do local de domicílio, dos 34.178 santa-marienses, 22.387 deles, ou seja, 65,60% viviam na zona rural.



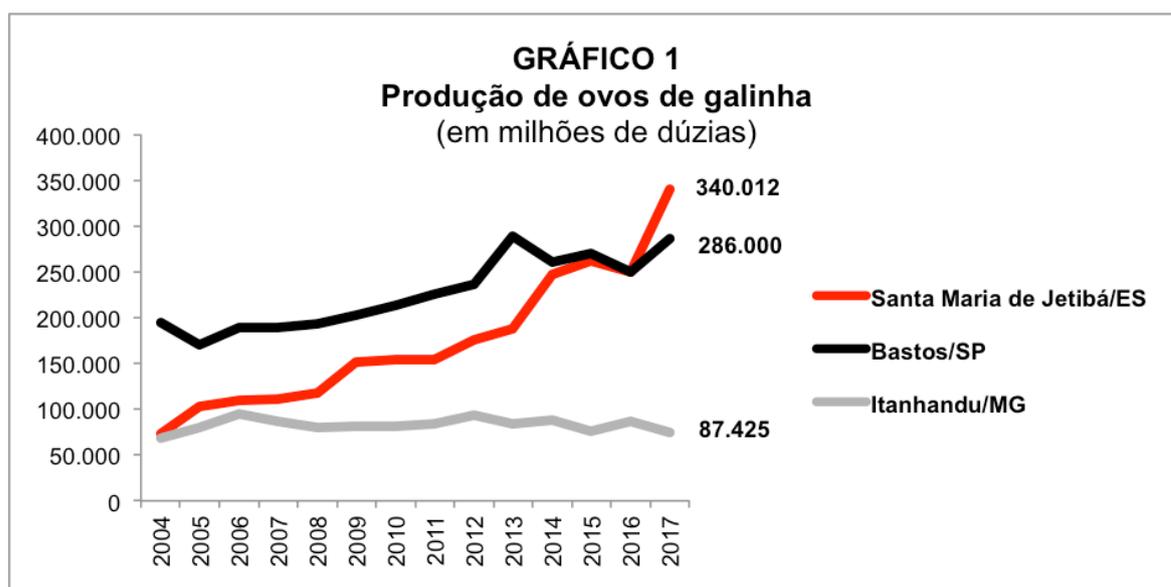
**Figura 1:** Localização do Município de Santa Maria de Jetibá/ES.

**Fonte:** Google Earth manipulado pelo Autor.

<sup>1</sup> Os pomeranos são um povo germânico que ocupou a região limítrofe entre a Europa e o Mar Báltico. O solo fértil em boa parte do território e a diversidade hídrica propiciaram o desenvolvimento da agricultura e da atividade pesqueira. Em virtude de sua posição privilegiada próximo à saída para o mar, a história dos pomeranos foi marcada por guerras, epidemias, desemprego e fome. Isso impôs aos pomeranos a imigração como opção por busca de novas possibilidades de sobrevivência. (MANSKE, 2015).

<sup>2</sup> A microrregião central serrana faz parte da divisão regional de planejamento do Estado do Espírito Santo conforme a Lei estadual nº 9.768 de 28 de dezembro de 2011. Compõem a divisão outras 9 microrregiões: Metropolitana, Sudoeste Serrana, Litoral Sul, Central Sul, Caparaó, Rio Doce, Centro-Oeste, Nordeste e Noroeste.

Em face desta predominância, o município se destaca, além da produção de hortifrúti (hortaliças, tubérculos, folhagens, frutas e verduras), também de uma consistente industrialização baseada na avicultura de postura. Diante da vocação agroindustrial avícola, Santa Maria de Jetibá se destaca hoje, segundo dados recentes do IBGE, como o maior produtor de ovos de galinha do Brasil (gráfico 1). Até 2016, quando exercia a segunda posição, a produção agroindustrial avícola cresceu 243% em Santa Maria de Jetibá. Crescimento acima da média até para Bastos/SP, que exercia, até então, o posto de maior produtor: se em 2004 a produção santa-mariense correspondia em cerca de 37% da bastense, em dado preliminar do IBGE, para 2016, representou 90%.<sup>3</sup> O último dado referente à produção de 2017 (IBGE, 2018) mostra um crescimento de 35% em relação ao ano anterior.



**Gráfico 1:** Produção de ovos de galinha dos três maiores produtores brasileiros.

**Fonte:** IBGE, Produção da Pecuária Municipal 2004 a 2017; Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

Neste cenário, paralelamente ao advento agroindustrial, Santa Maria de Jetibá vem passando por uma urbanização recente e rápida, muito acima da média quando se analisa as pequenas cidades que também compõem a região serrana do Espírito Santo, ou até mesmo outras pequenas cidades do país. O que se quer ressaltar é que essa urbanização pode e deve estar vinculada ao crescimento agroindustrial, uma vez que este, necessita de uma estrutura urbana consolidada para prosperar.

<sup>3</sup> Segundo dado preliminar do Censo Agropecuário do IBGE para 2017. IBGE, Censo Agropecuário 2017 – Resultados Preliminares.

Importante notar que uma peculiaridade é inerente à agroindústria avícola: ao mesmo tempo que tem uma produção elevada, a atividade emprega pouca mão de obra, uma vez que apresenta altos índices de mecanização. Consequentemente floresce no espaço urbano uma rede complexa de serviços para suportar a atividade agroindustrial e os serviços que a mantêm.

Dentro de um contexto geral, esses processos de industrialização e de urbanização rápida que no Brasil se desenvolveram a partir da década de 1950, têm alterado substancialmente a rede urbana de cidades. Dentre elas, o aumento considerável de pequenas cidades, como é o caso de Santa Maria de Jetibá e seu destaque dentro do cenário nacional.

A escolha deste território para desenvolver esse importante debate surge de uma dupla relação: pessoal, visto que o autor, enquanto natural de Santa Maria de Jetibá, presencia um crescimento urbano acima da média em relação aos municípios vizinhos e como isso vem interferindo na qualidade de vida de seus conterrâneos; e profissional, em resposta à omissão tanto de técnicos quanto de estudiosos acerca do tema do crescimento urbano em pequenas cidades.

O que se percebe, portanto, é que muitos desses pequenos centros, sobretudo aqueles que apostaram nos processos de industrialização frente à manutenção da produção no campo, começam a manifestar, ora sob exclusividade da cidade grande ou da cidade preexistente, os problemas urbanos. Diferentemente dos grandes centros urbanos, onde esses problemas são mais alarmantes, na pequena cidade esses problemas urbanos se consolidaram, principalmente os de mobilidade urbana (de pedestres e de cargas), e do meio ambiente, em virtude de uma ocupação urbana rápida e desordenada.

Outros problemas urbanos, como a violência decorrente de uma intensificação da disparidade social oriunda do crescimento populacional no centro urbano, mesmo presentes, ainda não são uma característica intrínseca da pequena cidade. Contudo, mesmo não salientando essa característica, a pequena cidade começa a se deparar com o desafio de ter que traçar alternativas e proposições para aquelas mazelas que se tornam cada vez mais cotidianas.

A pequena cidade torna-se então especialmente relevante. Ora apresenta, como no caso de Santa Maria de Jetibá, crescimento urbano e populacional acima da média em decorrência dos processos de industrialização, ora perde centralidade quando cria novas funções ainda baseadas na produção do campo. Porém, em

ambos os casos, o papel da pequena cidade é importante quando se considera o número de municípios com esses perfis no Brasil.

Diante desta relevância assumida pela pequena cidade na rede urbana brasileira de cidades, o tema acerca dos pequenos centros urbanos é de importância ímpar. Na grande maioria dos casos, o que se vê são propostas, estudos e diretrizes de intervenção para as grandes e médias cidades, que, vale lembrar, já convivem com os problemas urbanos em escala mais abrangente.

Diante da omissão dos estudiosos do planejamento urbano em abordar os novos problemas das novas pequenas cidades, acredita-se que tratar desse tema é se antecipar ao aprofundamento dos problemas urbanos maiores. Considerando a importância assumida pela pequena cidade, como a análise pretende demonstrar no capítulo 2, é crucial abordar não só os problemas urbanos nas metrópoles, mas também naqueles pequenos centros que assumiram ou não a sua industrialização.

Nesse sentido, o objetivo geral deste trabalho é analisar o caso do município de Santa Maria de Jetibá no contexto da industrialização e da urbanização capixaba com fins de pontuar seus problemas urbanos e, de maneira breve, traçar diretrizes de atuação que possam ser discutidas em um contexto amplo, tendo como objeto a pequena cidade. A fim de amparar esses estudos e levantamentos, são objetivos específicos:

1. Traçar um breve histórico da formação urbana brasileira indicando as transformações ocorridas na rede brasileira de cidades e a importância da pequena cidade dentro deste processo;
2. Evidenciar a importância da pequena cidade no quadro do processo de urbanização brasileira, entendendo que para situá-la como campo de estudo é importante para traçar um prognóstico preliminar de planejamento urbano, além de elencar os possíveis problemas urbanos enfrentados pela pequena cidade no Brasil;
3. Narrar brevemente o caso do município de Santa Maria de Jetibá enquanto pequena cidade e traçar um prognóstico preliminar a fim de identificar alguns dos seus problemas urbanos peculiares.

## 1.1. MÉTODOS

De cunho qualitativo, a metodologia usada para alcançar os objetivos já narrados se iniciam com a pesquisa bibliográfica e documental acerca da pequena cidade dentro do contexto dos processos de urbanização e, mais especificamente, da pequena cidade no contexto brasileiro. Paralelamente e inevitavelmente buscou-se, pelos mesmos métodos bibliográficos, situar e compreender os processos de industrialização e de urbanização que ocorreram no Brasil a fim de situar a pequena cidade na rede brasileira de cidades.

Para compreender o papel da pequena cidade nesta rede urbana, a pesquisa tomou como base material livros, artigos e a sistematização de dados do IBGE acerca dos 78 municípios capixabas e dos 5570 municípios brasileiros. Neste primeiro momento surgiu a primeira questão: a evidente escassez de material acerca da pequena cidade no ramo da arquitetura e urbanismo, o que corrobora com certa omissão deste campo profissional acerca do tema.

Outro ponto é a dificuldade de caracterizar a pequena cidade. Não existe, no conjunto da bibliografia consultada, um consenso em relação à definição do que é pequena cidade. O que a define como pequena e não média? Ou, ainda, as pequenas cidades só existem por força de uma definição legal de cidade-sede de município? Logo, diante desses dois pontos importantes, tratou-se então de, além de pretender contribuir com o tema no campo da arquitetura e urbanismo, caracterizar, com apoio da bibliografia estudada, a pequena cidade na rede capixaba de municípios.

Apesar de certa escassez, material importante foi encontrado com os geógrafos e sociólogos, sobretudo aqueles que se debruçam em debater a pequena cidade como novo ator expressivo dentro da rede brasileira de cidades. Roberto Lobato Côrrea, autor de estudos importantes sobre a pequena cidade no contexto da reestruturação urbana e da globalização, junto a Jurado da Silva e Sposito, traçam perspectivas teóricas e transformações socioespaciais presenciadas pelas pequenas cidades. E ainda, aqueles que vão mais a fundo e traçam perspectivas acerca de uma sociologia rural em que a urbanização, enquanto processo, transforma tanto o espaço rural como o espaço urbano em estrita relação. Neste ponto, contribui principalmente Henri Lefebvre, com parte de sua obra compilada.

Toda a bibliografia utilizada, sobretudo quando, em um primeiro momento, se quer definir amplamente as transformações da rede brasileira de cidade, foi paralelamente amparada em dados do IBGE sobre os municípios brasileiros sob a ótica da pequena cidade. Com um esboço de caracterização sobre o que é a pequena cidade, foi possível, com os dados do IBGE, traçar um panorama da rede brasileira de cidades e a relevância da pequena cidade nesta rede. Aqui fica evidente o paralelismo: enquanto acirram-se os processos de urbanização, cresce também a rede de cidades, baseada sobretudo num crescimento exponencial de pequenas cidades, como se verificará.

Neste momento, foi importante perceber que, para amparar essa transformação na rede urbana, também se consolidou no Brasil a legislação que dispõe sobre a divisão territorial do país, e ficou estipulada, antes do que uma conceituação, uma definição do que é cidade. Logo, a ótica de que cidade é a sede administrativa do município, a qual caracteriza a rede urbana, também influencia decisivamente as alterações nessa rede urbana.

Definidas as etapas anteriores, o estudo se presta a analisar, de maneira geral, os problemas urbanos das cidades brasileiras tentando perceber se há, além da questão da escala, especificidades em relação às pequenas cidades. Mais do que isso, delinear, subsidiados novamente por dados oficiais que definem os ritmos de crescimento, tanto do espaço urbano quanto de suas características, elementos como: área do aglomerado urbano, percentual da população residente em áreas urbanas, sua densidade demográfica, a relação população/frota de veículos, características da infraestrutura de transporte e da malha urbana, etc.

A partir desses dados será elaborada uma pequena comparação entre três importantes municípios capixabas, a fim de estabelecer parâmetros que comprovem e caracterizem a manifestação desses problemas urbanos nos diferentes cenários: na grande cidade (Vitória) e nas pequenas cidades (Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina). Aqui já se antecipa um pouco do contexto histórico que é importante para situar com precisão o campo de estudo. Santa Maria de Jetibá foi emancipada do município mãe em 1988: Santa Leopoldina. Vitória, por sua vez, é uma cidade centenária.

A partir daqui, inevitavelmente se efetiva a comparação entre essas duas pequenas cidades: Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina. Enquanto uma perdeu centralidade ao adotar novas divisões do trabalho ainda baseadas na produção do

campo, além do monopólio fluvial devido à consolidação da infraestrutura de transporte rodoviário, a outra se consolida como expoente socioeconômico baseada no desenvolvimento da agroindústria.

Este ponto é chave. A comparação entre estas pequenas cidades é amparada por um conceito importante de Roberto Lobato Côrrea: a cidade preexistente, pressionada pelo espraiamento do capital produtivo, ou seja, tendo suas bases socioeconômicas drasticamente alteradas pela industrialização, se vê na necessidade urgente de se *refuncionalizar* (CÔRREA, 1999). A comparação, para este trabalho, torna-se cabível: a refuncionalização ocorreu em municípios como Santa Maria de Jetibá, que apostaram em atividades ligadas à agroindústria.

Tal comparação seguirá para uma caracterização específica do cenário urbano de Santa Maria de Jetibá, situando, num primeiro momento, seu contexto histórico, as características do espaço urbano, as particularidades da indústria avícola e os seus problemas urbanos característicos. Para o contexto histórico, toma-se de base bibliografia específica que coloca Santa Maria de Jetibá dentro do cenário histórico da antiga colônia de Cachoeiro de Santa Leopoldina. Para as características do espaço urbano serão analisados mapas aerofotogramétricos retirados do Google Earth e da plataforma GEOBASES do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). A explanação sobre as características da indústria avícola se ampara em dados oficiais, registrados pelo IBGE, no que diz respeito à sua produção, bem como, em uma outra ótica, da localização e da influência desses gigantescos complexos dentro do espaço urbano santa-mariense.

Por fim, o levantamento e a caracterização de alguns problemas urbanos: sobre a mobilidade urbana, através de estudos e levantamentos de campo, que constata a inflação da frota de passeio e de carga em relação à capacidade física da infraestrutura urbana; e sobre a ocupação desordenada. Nesta última, observar a ausência de planejamento, que interfere no aspecto ambiental (poluição, ruído, insalubridade).

Levantadas algumas particularidades sobre os problemas urbanos de Santa Maria de Jetibá, é momento de traçar um prognóstico preliminar a fim de pontuar diretrizes conceituais e projetuais tanto para este território quanto para as pequenas cidades com características semelhantes. Para isso, é importante se embasar pela estruturação proposta: situar a pequena cidade dentro de um contexto amplo de urbanização e de industrialização, a fim de facilitar a leitura de suas particularidades

regionais. Portanto, as diretrizes conceituais e projetuais serão traçadas tendo em vista essas considerações e a contextualização acerca da pequena cidade. Mais do que tentar pontuar referências de atuação em territórios semelhantes, neste trabalho a intenção é situar Santa Maria de Jetibá dentro deste contexto.

## 1.2. ESTRUTURAÇÃO PROPOSTA

Para chegar aos objetivos da pesquisa, este estudo se dividiu em quatro partes. A primeira delas, esta introdução, pretende se dedicar à apresentação da problemática, a metodologia e sua justificativa, apresentação dos objetivos gerais e específicos e da metodologia abordada. Este primeiro momento conta também com esta estruturação, que será adotada ao longo do trabalho.

Ainda na primeira parte, e de forma mais abrangente, pretende-se compreender os aspectos do processo de urbanização que se desdobra no Brasil e qual o seu impacto na rede brasileira de cidades. Nesta parte, a ideia é debater de maneira geral as alterações substanciais pelas quais passou a rede até a predominância e relevância da pequena cidade. Ainda nesta parte, para embasar essas transformações, serão apresentados dados relevantes que traduzem tais características, sobretudo a evolução da situação da população brasileira e a evolução da malha municipal.

Na segunda parte o debate se afunila. Primeiro, por apresentar a pequena cidade como o principal motor das alterações sofridas pela rede brasileira de cidades, e, depois, por já perceber que ela, a pequena cidade, tem finalmente inaugurado os questionamentos sobre os problemas urbanos que afligem espaços com crescimento considerável. Aqui, para começar o interessante debate, inicia-se destacando a omissão existente em relação à pequena cidade, para então tentar classificá-la, com o intuito de direcionar os estudos que virão. Por fim, compreender a relevância da pequena cidade e já tentar pontuar os problemas urbanos que a acometem.

Na terceira parte, debruça-se sobre o estudo de caso. Parte-se do contexto histórico ao qual está inserido o município de Santa Maria de Jetibá, atentando-se em descrever as características do espaço urbano e do seu crescimento. Aqui percebe-se que Santa Maria de Jetibá se insere dentro do contexto das

Emancipações Políticas de 1988 que deram uma nova cara à rede brasileira de cidades. Como dado importante e motivador da alteração do espaço urbano, também é um objetivo situar a inserção da agroindústria avícola e a rede de serviços surgidas em decorrência da sua consolidação.

Para finalizar, a penúltima parte dedica-se a levantar alguns problemas urbanos que acometem a cidade de Santa Maria de Jetibá. Além de tentar legitimá-los, no sentido de perceber sua importância e o peso significativo que exercem no cotidiano da cidade, o estudo tenta compreendê-los dentro daquele cenário. Essa parte será de suma necessidade para que possa ser traçado um prognóstico preliminar. Este prognóstico se baseia em traçar diretrizes tanto para a expansão urbana quanto para intervenções projetuais e conceituais para se amenizar os problemas urbanos.

A quarta e última parte constitui-se das considerações finais. Nesta parte, é mister traçar uma avaliação geral sobre a pesquisa científica com fins de debater a abrangência e importância do tema, as limitações práticas e teóricas, e, por fim, as perspectivas futuras.

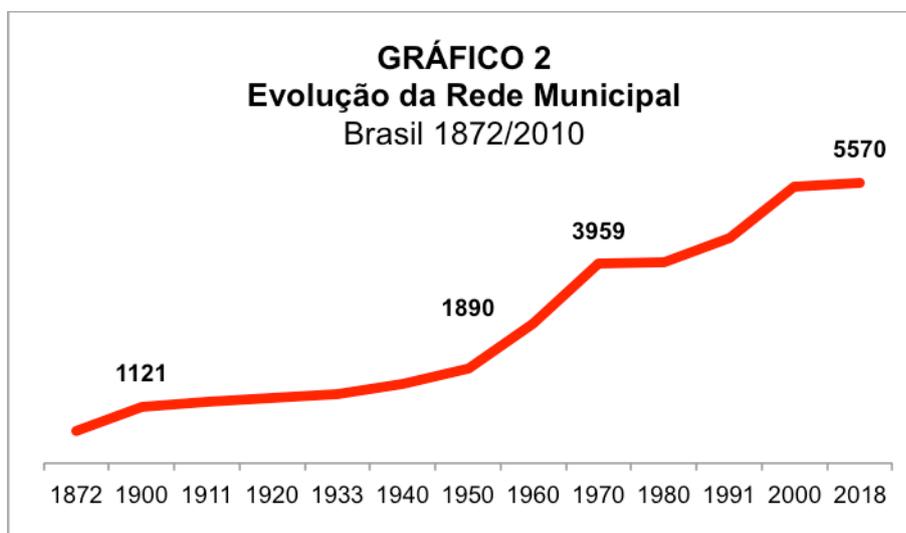
### 1.3. INDUSTRIALIZAÇÃO E IMPACTO NA REDE DE CIDADES

A rede brasileira de cidades é um aglomerado de centros urbanos que se integram em diferentes escalas. Seja na escala mundial, regional ou local, cada uma dessas cidades, independente do seu tamanho e da sua posição econômica, assumem papel específico nesta rede. A interação entre seus centros urbanos se dá através do fluxo de serviços, mercadorias, informações, capitais e pessoas.

É notório que uma série de fatores socioeconômicos contribuíram para que, nos últimos 70 anos, alterações substanciais se sucedessem na rede brasileira de cidades. De fato, analisar a evolução da rede municipal brasileira (gráfico 2) é perceber que o número de cidades cresceu consideravelmente. Com mais minúcia, pode-se notar no gráfico a seguir dois momentos de crescimento exponencial: um a partir da década de 1950 até meados de 1970, e outro a partir da década de 1980.

Se, no segundo momento, aquele a partir da década de 1980, como delinea Winston Bacelar (2005), esse aumento está atrelado às emancipações políticas municipais que desencadearam um desmembramento territorial e populacional considerável verificado após a Constituição Federal Municipalista de 1988, no

primeiro momento essas alterações podem estar relacionadas às consolidações dos processos de industrialização encampadas no Brasil pós-1950.



**Gráfico 2:** Evolução da Rede Municipal brasileira 1872/2010 (número de municípios).

**Fonte:** IBGE, Evolução da divisão territorial do Brasil 1872-2010. Rio de Janeiro: 2011.

O Brasil da década de 1950 era menos industrializado e conseqüentemente menos urbanizado. A urbanização, tanto em termos quantitativos como qualitativos, não tinha ainda explodido, tal como ocorreria em breve, sobretudo a partir da segunda metade daquela década e mais efetivamente a partir de 1960 (CORRÊA, 2011, p.7). Foram os investimentos decisivos em infraestrutura que, para amparar a lógica agroexportadora, aceleraram consideravelmente a prestação de serviço. Atribuiu-se, a partir daí, uma nova articulação à rede brasileira de cidades. Como pontua Santos (2013):

De um lado, a implantação de estradas de ferro, a melhoria dos portos, a criação de meios de comunicação atribuem uma nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. De outro lado, é aí também onde se instalam, sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. (SANTOS, 2013, p.29)

Ainda assim, como lembra Santos (2013), essa integração do espaço e do mercado ainda se mostrava limitada, da qual participa apenas uma parcela do território nacional. Apesar disso e a partir da inserção desses novos elementos, e amparado por novas condições políticas e sociais, estava constituído, sem dúvida, um caminho para a modernização do Brasil (MARICATO, 2000).

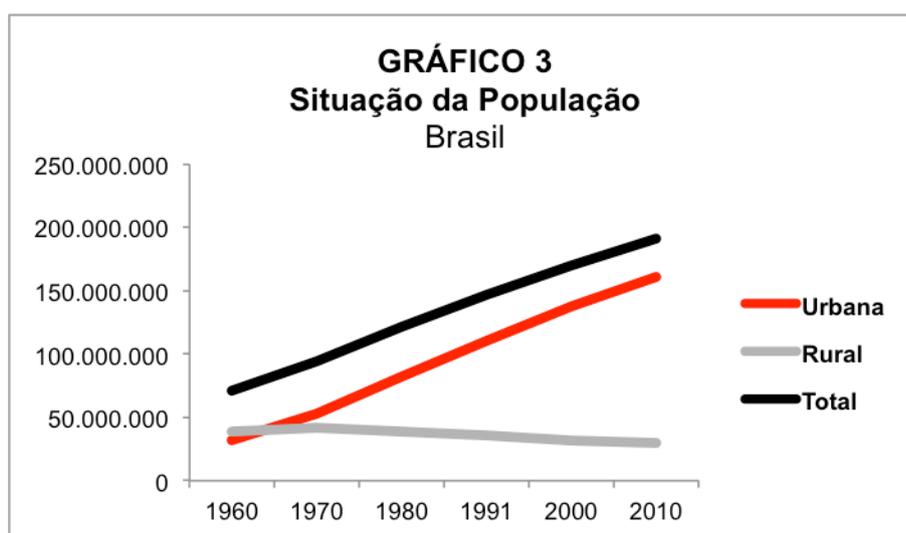
Portanto, é a consolidação da lógica da industrialização, implantada no “milagre brasileiro”, que vai alterar substancialmente os processos de urbanização e da rede

de cidades. O golpe de 64, como lembra Santos (2013, p.39), aparece como um marco, pois foi o movimento militar que criou as condições de uma rápida integração do país a um movimento de internacionalização que aparecia como irresistível.

Nessa ótica, e com o incentivo à produção de bens duráveis, sobretudo do automóvel, uma das indústrias implantadas no país, deveria, como necessidade colocada pelo crescimento do capitalismo fordista, se expandir e integrar a todo território nacional (MONTE-MÓR, 2008). Com isso, de antemão, é necessário estabelecer que o termo industrialização não pode ser tomado em seu sentido estrito, como a instalação de uma atividade industrial em certo lugar, mas em sua ampla significação:

“como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, que impulsiona a vida de relações (leia-se terceirização) e ativa o próprio processo de urbanização.” (SANTOS, 2013, p.30)

A partir daí o novo processo de urbanização, como cita Santos, espreado em todo o território, se dá, em primeiro lugar, pelo crescimento demográfico sustentado nas cidades médias e maiores. Basta perceber que nos quarenta anos seguintes a população total do Brasil triplicou (gráfico 3). Com isso, em sessenta anos, mais de 125 milhões de pessoas se encontram em assentamentos urbanos (MARICATO, 2000).



**Gráfico 3:** Situação da população brasileira 1960/2010.

**Fonte:** IBGE, Censo Demográfico, 1960 – 2010.

Juntamente com o crescimento demográfico sendo causa e efeito da expansão do tecido urbano-industrial (MONTE-MÓR, 2005), consolidou-se, por efeito da

reestruturação da produção, também a legislação que dispõe sobre a divisão territorial do país e sua definição de cidade. Não há um consenso, nos países do mundo, sobre uma regra geral ou universal. Cada país adota a sua definição, que pode ser concernente ao tamanho populacional; aos aspectos econômicos, funcionais e/ou infraestruturais; aos serviços; ao aparato político-administrativo, etc. (JURADO DA SILVA e SPOSITO, 2013).

No Brasil, foi adotado o critério político-administrativo com base em dados demográficos<sup>4</sup>. Adotando este critério, é importante perceber que, no campo político, há uma definição e não uma conceituação do que é cidade. Como lembra Jurado da Silva e Sposito (2013, p.30), a definição é um processo pelo qual não há, necessariamente, uma conceituação, tratando-se apenas de uma delimitação fixa e exata que visa estabelecer limites determinados, precisos e rigorosos.

Nesse sentido, é importante perceber que, adotado esse critério, é a esfera municipal a responsável pelo rearranjo da rede brasileira de cidade, uma vez que é a sede administrativa do município, que, com a categoria de cidade, caracteriza a própria cidade. Assim, como observa-se no gráfico 2, em sessenta anos, o número de sedes administrativas municipais quase triplicou. O que se vê, então, como lembra Santos (2013, p.9), é que

“além das cidades milionárias, desenvolvem-se cidades intermediárias ao lado de cidades locais, todas, porém adotado um modelo geográfico de crescimento espraiado, com um tamanho desmesurado que é causa e efeito da especulação.”

Consolidando-se o cenário de crescimento e espraiamento do capital produtivo, a cidade preexistente, tendo suas bases socioeconômicas drasticamente alteradas pela industrialização, se vê na necessidade urgente de se refuncionalizar (CÔRREA, 1999). Diante dessas mudanças, cada centro urbano, liderado pelas cidades globais ou mundiais, e que estão no ápice da hierarquia urbana, sofre o impacto direto ou indireto da industrialização e, mas recentemente de processos de desindustrialização<sup>5</sup>.

As cidades então se deparam com um desafio: algumas sofreram perdas consideráveis de sua centralidade quando assumiram, independente dos fatores particulares que a engendraram, o “desenvolvimento de novas funções não-centrais

---

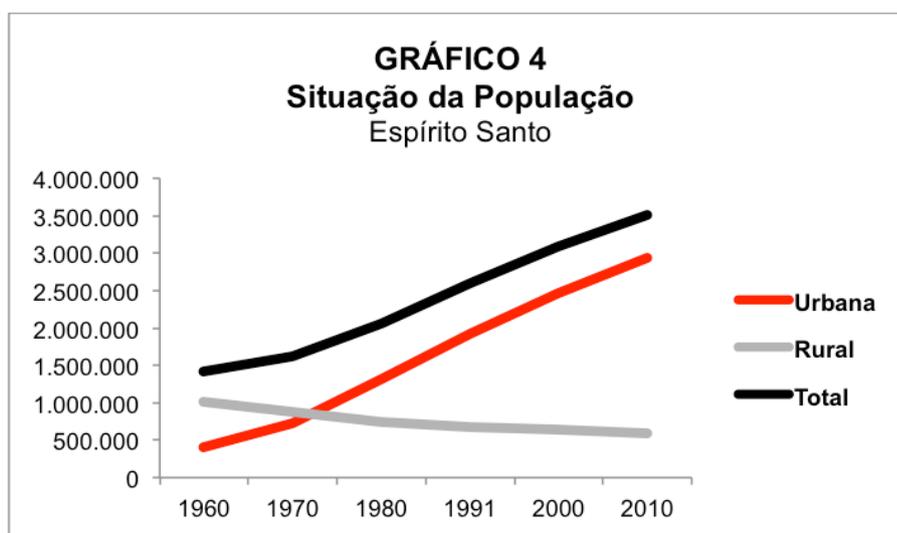
<sup>4</sup> ver Decreto Lei nº 311 de 2 de março de 1938.

<sup>5</sup> Nas cidades médias e grandes, sobretudo onde manifesta-se a fase do capitalismo avançado baseado na “globalização”, a produção, o comércio e os transportes tornam-se interdependentes. Abre-se a fase da produção flexível e global. Isso porque o chão da fábrica pode evadir-se rapidamente de um lugar para outro e gerar, analogamente, a desindustrialização.

e ligadas diretamente à produção no campo” (CORRÊA, 1999); enquanto outras presenciaram a transformação do seu núcleo urbano a partir da criação de novas atividades. Nestas são introduzidas uma mais complexa divisão territorial do trabalho, evidentemente baseadas na industrialização do campo.

Aspectos desse processo, mesmo se manifestando em diferentes modos e por intermédio de diferentes atores sociais, consolidaram-se também no cenário capixaba um pouco mais tardiamente, em relação ao cenário nacional, logo a partir da década de 1960-70. Como lembra Bergamin (2015, p.73), no Espírito Santo:

“desenvolvidas as condições gerais de produção, a década de 1970 vai ser o divisor de águas da economia capixaba, uma vez que o processo de crescimento econômico orientado para a industrialização<sup>6</sup> torna-se o centro dessa nova fase da economia estadual. Desde os anos 1960, quando se mudou a orientação para o desenvolvimento do estado, a atividade industrial já vinha apresentando crescimento significativo.”



**Gráfico 4:** Situação da população capixaba 1960/2010.

**Fonte:** IBGE, Censo Demográfico, 1960 – 2010.

Trazendo como exemplo o cenário capixaba, e analisando os gráficos 3 e 4, é constatado que, mesmo acompanhando a curva do crescimento populacional nacional, a relevância urbana, contudo, se manifesta mais tardiamente no cenário local, no caso o Espírito Santo. Essa característica nos dá ênfase a uma regionalização desses processos de industrialização. De fato, eles acontecem de maneira particular de acordo o contexto estudado.

<sup>6</sup> As características da industrialização capixaba se baseiam na indústria metalmeccânica, petróleo e gás, celulose, rocha, atividade portuária e na exportação agroindustrial.

Evidentemente que esses poucos dados analisados (sobre população e número de municípios) talvez não sejam suficientes para caracterizar o posicionamento desses cenários regionais ou locais dentro do processo amplo de urbanização. Por isso, serão analisados com mais minúcia alguns aspectos do impacto nessa rede, sempre comparando com o cenário nacional. O estudo local dar-se-á no pequeno município de Santa Maria de Jetibá/ES.

## **2. PEQUENA CIDADE NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO: OS DESAFIOS FRENTE AOS PROBLEMAS URBANOS**

Os processos de industrialização transformaram decisivamente a rede brasileira de cidades. Além de triplicar o número de cidades, ou municípios, outras características se evidenciam quando ao analisar pontos determinantes desta rede. Baseada no crescimento demográfico, o que se vê é que, a partir desses desdobramentos, floresce no Brasil uma rede urbana complexa com numerosos pequenos centros (CORRÊA, 1999, p.46). A industrialização das pequenas cidades deve ser lida, portanto, como um processo paralelo à reafirmação e o crescimento das grandes e médias cidades.

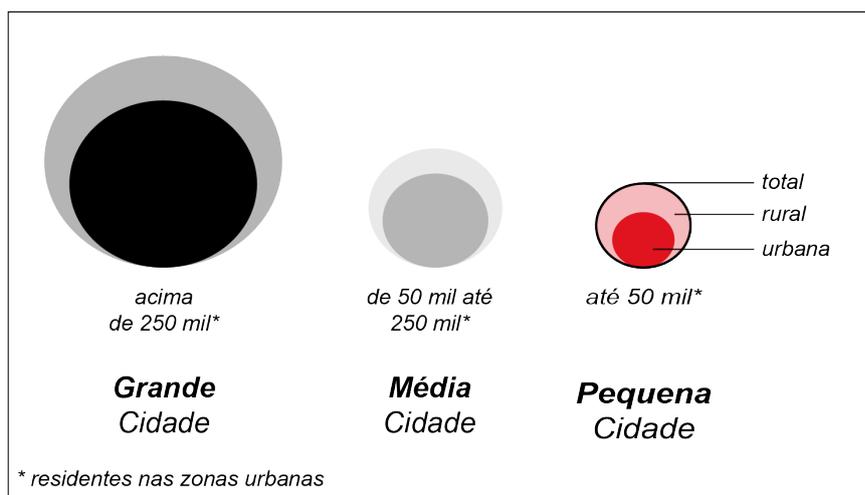
Contudo, para perceber esses pontos, é necessário, de antemão, estabelecer alguns critérios, em relação à classificação das cidades, que embasarão as análises. Acredita-se que, estabelecendo estes parâmetros, se obtém, com mais facilidade, um panorama da rede urbana brasileira, a partir do qual será possível perceber o peso de cada um dos cenários urbanos dentro do contexto geral da rede.

Será constatado que, com certa relevância a pequena cidade tende a assumir feições específicas deste arranjo (JURADO DA SILVA e SPOSITO, 2013). Se a pequena cidade, em determinado momento assumia um importante elo de ligação entre o urbano e o rural, hoje se destaca no avanço do capitalismo industrial brasileiro. Diante dos fatos, e com ênfase no protagonismo da pequena cidade, é importante perceber e pontuar os problemas urbanos que afligem agora também a cidade local.

### **2.1. A PEQUENA CIDADE**

De fato, não existe uma conceituação e uma classificação em relação ao tamanho das cidades. O que há são definições por parte de alguns autores. Fica evidente que considerar somente o número populacional para tal delimitação pode ser raso demais. Contudo, percebendo a complexidade de relações que envolvem tal conceituação, definir-se-á, para esta pesquisa, algo como sugere Corrêa (1999) e Amorim Filho e Serra (2001):

- **Grande Cidade:** onde habitam 250 mil pessoas ou mais em suas zonas urbanas.
- **Média Cidade:** onde habitam entre 50 mil e 250 mil pessoas em suas zonas urbanas.
- **Pequena Cidade:** onde habitam até 50 mil pessoas em suas zonas urbanas (figura 2).



**Figura 2:** Critério de classificação das cidades segundo porte.

**Fonte:** Proposto pelo autor.

Fica evidente que considerar somente o quesito populacional, por mais superficial que seja, é deixar de lado outros parâmetros que podem ser importantes para conceituar a pequena cidade. Buscando conceituações e definições semelhantes encontramos os cinco pontos pré-estabelecidos por Corrêa (2011). Ele aborda questões sobre a pequena cidade no que diz respeito à sua posição dentro da rede brasileira de cidades.

É claro que tal ensaio busca considerar apenas as pequenas cidades brasileiras em um contexto pós-1970 ou 1975, que, evidentemente, difere significativamente da sua contribuição anterior às primeiras manifestações da industrialização brasileira. Ou seja, busca construir uma base conceitual a respeito da pequena cidade brasileira em sua complexidade, considerando sua posição na confluência do urbano e do rural (CORRÊA, 2011, p.6).

O primeiro ponto gira em torno dos processos formativos da pequena cidade. É importante perceber que, independente do seu período de criação, a pequena cidade tem diversas origens. Deve-se considerar as motivações que a criaram, agentes sociais e o padrão de sua localização que, segundo Côrrea (2011, p.6), são

elementos que condensam necessidades e possibilidades de criação de núcleos de povoamento. Corrêa ainda lembra de Deffontaines (1944), que propõe uma tipologia a respeito da criação de cidades e da construção da rede brasileira de cidades. Em muitas dessas cidades, como já se havia percebido, as relações entre urbano e rural estão presentes.

Naquela tipologia, se incluem cidades criadas no Brasil como “patrimônios religiosos”, “bocas do sertão”, “pouso de tropas de mulas”, entroncamentos de vias de circulação, aquelas cidades que nasceram de quilombos ou as “company towns”, ou mesmo aquelas oriundas da colonização europeia. De fato, a pequena cidade resulta de inúmeros processos formativos.

No segundo ponto, é importante perceber que a pequena cidade é entendida como um núcleo de povoamento. Grande parte dessa população está engajada em atividades ligadas à transformação e circulação de mercadorias e prestação de serviços. Outra parte da população está engajada nas atividades agrárias, dependendo de cada situação esse contingente pode ser maior ou menor. Corrêa pontua que essa característica pode levar a pensar em um “continuum” rural/urbano, sem um limite rígido entre os núcleos urbanos e rurais (CORRÊA, 2011).

De fato, isso corrobora com o que menciona João Rua (2006, p.85), quando percebe que rural e urbano fundem-se diante da crescente complexidade que marca essas novas relações. Rua ainda evidencia que, atualmente, como, aliás, no início dos processos de industrialização, a indústria muitas vezes “ruraliza-se” (RUA, 2006, p.86). Fica claro, que a rede de serviços se estende da cidade ao campo, reforçando aquilo que Rua (2006) chama de “urbanidades no rural”, beneficiadas evidentemente, pela industrialização do (e no) campo e da própria agricultura.

O terceiro ponto, já mencionado superficialmente, é que a pequena cidade, antes de mais nada, é um núcleo dotado de função de sede administrativa municipal. É importante reconhecer que inúmeras vilas e povoados têm funções urbanas, mas o padrão dominante diz respeito à presença de função político-administrativa. (CORRÊA, 2011)

De fato, ser sede municipal confere ao território, ou ao município, certo poder de gestão, o que pressupõe a presença de instituições e serviços públicos básicos, além do acesso a tributos estaduais e federais. Associadas às funções político-administrativas há atividades econômicas vinculadas à produção e circulação de mercadorias, além da prestação de serviços.

No quarto ponto, Corrêa (2011) nos alerta que a pequena cidade pode ser melhor definida em termos do grau de centralidade do que em termos de tamanho demográfico. Caracteriza-se, portanto, como centro o local que exerce centralidade em relação ao território municipal, inclusive sobre sua condição de território rural, onde vive parte da população dispersa, engajada sobretudo às atividades agrárias. É importante perceber que muitas dessas pequenas cidades têm, no seu interior, pequenos núcleos, menores ainda, que em algum passado não muito distante constituíam vilas e povoados subordinados a elas (CORRÊA, 2011).

O quinto e último ponto diz respeito ao universo muito variado no qual se constituem as pequenas cidades. Quando se consideram características associadas aos núcleos urbanos e suas condições rurais, percebe-se que, mesmo gerais, essas características se efetivam de maneira específica e se combinam gerando diferentes arranjos. Corrêa pontua as seguintes características:

- matriz cultural da área;
- antiguidade do povoamento da área;
- estrutura agrária da hinterlândia<sup>7</sup>;
- densidade demográfica da hinterlândia;
- relações com o mercado;
- nível de renda da área;
- acessibilidade.

É importante perceber que o critério administrativo não tem sido muito útil para o avanço das discussões sobre o conceito de cidades pequenas. Tal definição, como lembra Jurado da Silva e Sposito (2013), implica diretamente sobre três fatores.

O primeiro é uma artificialidade da fronteira entre cidade e campo com a eleição arbitrária do perímetro urbano para delimitar tais espaços. Nota-se assim que o perímetro urbano, definido por lei municipal, pode ser definido por critérios que não espelhem a dinâmica territorial do município, sendo muitas vezes definido por vontades pessoais e por injunções de grupos de interesse fundiário.

Outro fator, diretamente ligado à artificialidade das fronteiras, é a distorção do conceito de cidade, “porque não toma como ponto de referência a dimensão histórico-geográfica desta realidade” (JURADO DA SILVA e SPOSITO, 2013).

---

<sup>7</sup> Corrêa utiliza o termo hinterlândia que, oriundo do alemão, significa conjunto de terras situadas no interior ou uma região afastada de áreas urbanas.

Aspectos como a formação da área urbana e a localização de equipamentos na malha urbana são necessários para que se tenha referência da dimensão da cidade (JURADO DA SILVA e SPOSITO, 2013). O terceiro fator, que será analisado em mais detalhes futuramente, diz respeito a uma corrida pela arrecadação fiscal do município.

Diante dos pontos levantados, fica claro que existem diferenças expressivas entre os tipos regionais de pequenas cidades. Isso alerta, como lembra Corrêa (2011), para o cuidado que se deve ter nos estudos empíricos a serem realizados, considerando a relação da realidade urbana com a realidade rural. Além dessa preocupação, fica evidente a fragilidade da conceituação da pequena cidade tomando como base somente critérios demográficos.

Contudo, para o interesse desta pesquisa científica, e considerando a realidade da rede de cidades que apresenta o Espírito Santo, o critério demográfico parece razoavelmente satisfatório. Evidentemente que, com base neste critério, irei mais a fundo para tentar estabelecer as características de centralidade do território que me proponho a estudar.

## **2.2. RESTRIÇÕES AO TEMA**

Contudo, mesmo diante da relevância do debate o que se vê é certa omissão de estudos em relação à pequena cidade. Tal restrição pode ser notada tanto nos estudos de geografia urbana e regional quanto no campo da arquitetura, urbanismo e planejamento urbano. Todas as esferas do conhecimento que se propõem a debater os problemas relativos à urbanização brasileira têm como enfoque especial os problemas das grandes metrópoles (BACELAR, 2005). Apesar de, como lembra Bacelar (2005), a partir da década de 1990 os estudos estarem englobando também as médias cidades, não há investigações profundas sobre as pequenas cidades.

O problema surge quando se percebe que o desdobramento principal da industrialização é o aumento populacional majoritariamente urbano para além das grandes cidades. Os problemas brotam também em pontos particulares de uma complexa e gigantesca rede de pequenas cidades que também abrigam população urbana expressiva. De fato, isso se desencadeia com mais facilidade naqueles pequenos núcleos que apostaram em atividades com características industriais.

Henri Lefebvre leva a discussão mais a fundo. Se for considerado que as pequenas cidades foram antes territórios predominantemente agrícolas, Lefebvre (1970) conclui que existe uma escassez de documentos e textos literários que proporcionem informações sobre a vida campesina. Essa escassez, lembra Lefebvre, se dá precisamente em épocas em que a agricultura predominava sobre qualquer outra atividade, inclusive a industrial (LEFEBVRE, 1970, p.20).

O advento da preocupação com a realidade rural acontece quando surge uma nova agricultura, de tipo capitalista. De fato, como lembra Lefebvre, foi necessário aguardar não só a “revolução agrícola” do século XVIII, mas também a revolução industrial do começo do século XIX, na qual se percebe o predomínio nascente da indústria sobre a agricultura e da cidade sobre o campo (LEFEBVRE, 1970, p.21). Seria só a partir daí que a sociedade urbana passa a descobrir a importância da realidade campesina dentro, é claro, de uma nova periodização do tempo histórico: o predomínio da empresa industrial e de sua racionalidade sobre a produção agrícola, e o predomínio do urbano e sua problemática (LEFEBVRE, 1970, p.12).

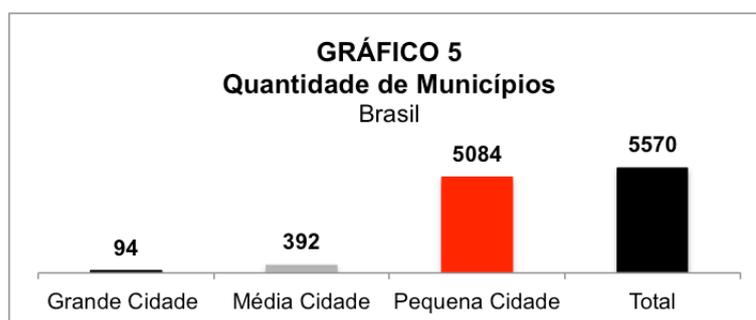
De fato, na realidade brasileira, esse interesse sobre a pequena cidade ainda é tímido tendo em vista a recente industrialização do país. Percebe-se uma consolidação da urbanização nas grandes e médias cidades, e é sobre elas que se debruçam os estudos sobre a problemática surgida pelo predomínio urbano. Contudo, o que se vê, diante da importância das pequenas cidades, é uma carência desse debate focado a esses pequenos núcleos, cujo resultado é uma omissão em relação à antiga e persistente realidade rural.

A omissão ainda parece dupla. De um lado, os estudiosos se debruçam sobre os problemas legítimos das grandes cidades. De outro, há pouco incentivo das pequenas cidades, através da sua estrutura político-administrativa, a estudos locais e regionais sobre os problemas urbanos enfrentados por elas. Este corpo técnico, no que tange ao campo da arquitetura e urbanismo, se limita em discutir somente sobre a estrutura burocrática municipal que deve gerir condicionantes para a ocupação e uso do solo urbano e sobre ordenamentos vinculados exclusivamente ao edifício. De fato, como já mencionado, a estrutura municipal está a serviço de uma corrida fiscal e tributária decorrente da arrecadação de impostos (o Imposto Predial Territorial Urbano) e/ou de fundos concedidos pela esfera governamental federal (como é o caso do Fundo de Participação dos Municípios –FPM), como lembra Jurado da Silva e Sposito (2013).

Contudo, diante do avanço industrial, percebe-se que as cidades pequenas, com sua relevância característica, entraram no escopo dos territórios que clamam por estudos e debates sobre sua realidade urbana. O que se percebe é que esses problemas urbanos que se desencadeiam agora também nas pequenas cidades vêm, cada vez mais, demandar posições e estudos técnicos para amenizá-los.

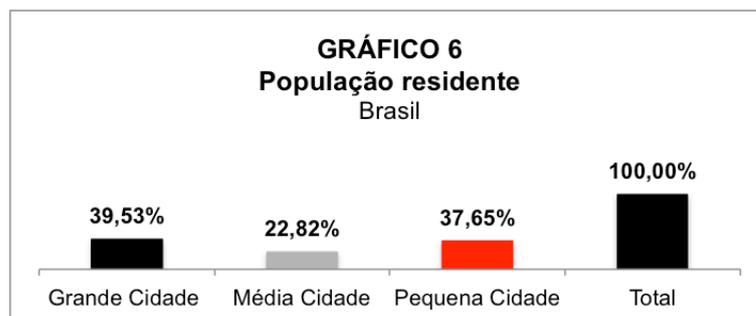
### 2.3. A RELEVÂNCIA DA PEQUENA CIDADE

Corroborando com os autores supracitados, que atestam florescer no Brasil uma rede urbana com numerosos centros, e a maioria deles de pequeno porte, esses pequenos municípios tendem a assumir certa relevância dentro deste cenário. E para averiguar tal afirmação foi importante a classificação do porte dos municípios, mesmo com as considerações já colocadas, para que se pudesse analisar suas atribuições. É importante perceber que, a partir desse momento do estudo, todos os dados estão associados com a classificação proposta no item 2.1.



**Gráfico 5:** Quantidade de Municípios brasileiros segundo o critério adotado.  
**Fonte:** Sistematizado pelo autor com dados do IBGE, 2010.

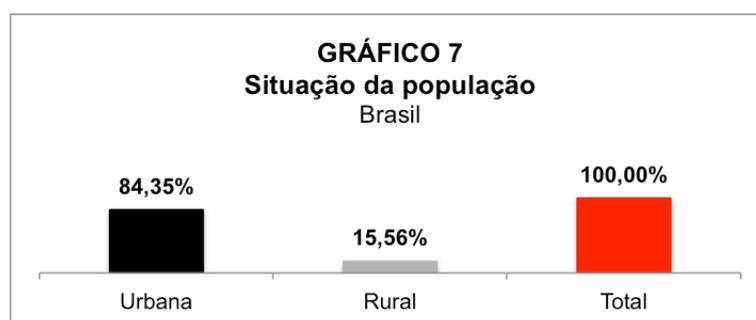
O primeiro dado relevante é a quantidade de municípios segundo o critério adotado. No cenário brasileiro nota-se primeira evidência da relevância da pequena cidade. Na rede brasileira de cidades, em um cenário de 5570 municípios, os pequenos núcleos correspondem a 91,27% do total de cidades (gráfico 5). As médias cidades, por sua vez, contabilizam 7,02% do total de municípios, seguido das grandes cidades, que representam somente 1,68% deste montante.



**Gráfico 6:** População residente brasileira segundo critério adotado.  
**Fonte:** Sistematizado pelo autor com dados do IBGE, 2010.

Aqui é percebida a primeira discrepância. As grandes cidades, mesmo representando somente 1,68% do total de municípios, comportam 39,53% da população residente. Ou seja: quase 40% da população brasileira vive nas grandes cidades (gráfico 6). Mesmo diante deste fato notório, os gráficos mostram também o primeiro ponto em favor da pequena cidade: 37,65% da população brasileira vive nas pequenas cidades, montante maior do que o contingente residente das médias cidades, em torno de 22,82%.

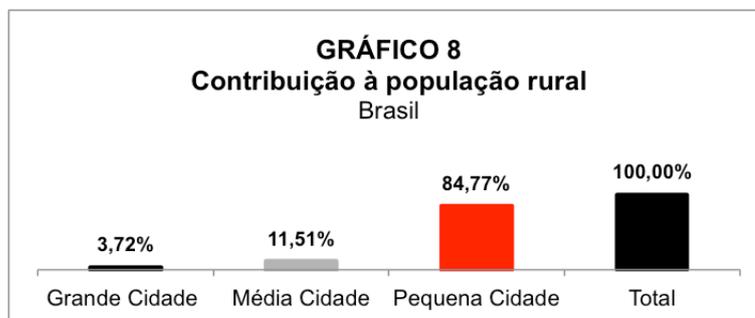
Isso evidencia a dispersão de parte da população brasileira. Enquanto os quase 40% da população reside em 94 grandes municípios, na pequena cidade os quase 38% da população residem em 5084 municípios. O dado leva o estudo a outro ponto. Grande parte da população residente das pequenas cidades está na zona rural. Para constatar tal fato, vale lembrar, como já visto, que no cenário brasileiro, com sua complexa rede de cidades e/ou municípios, 15,65% ainda vive no campo (gráfico 7).



**Gráfico 7:** Situação da população brasileira (2010).  
**Fonte:** Sistematizado pelo autor com dados do IBGE, 2010.

A partir do dado acima, é relevante perceber outra característica importante da pequena cidade: do total de residentes do campo, ou seja, dos quase 16% da população brasileira, quase 85% estão na pequena cidade (gráfico 8). Por sua vez,

nas grandes cidades, somente 3,72% estão no campo. Como curiosidade e dado relevante, em Vitória, capital do Espírito Santo, 0% da população vive no campo, ou seja, a população é 100% urbana (IBGE, 2010). As médias cidades contribuem com 11,51% da população residente no campo.

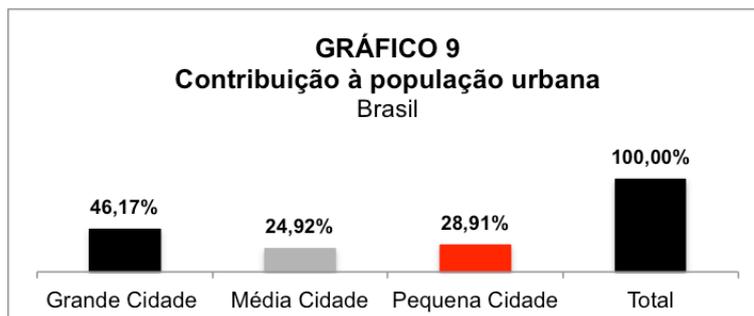


**Gráfico 8:** Contribuição das cidades à população rural brasileira segundo critério adotado.  
**Fonte:** Sistematizado pelo autor com dados do IBGE, 2010.

Claro, perceber que grande parte da população das pequenas cidades vive no campo talvez soe redundante. Mas este dado revela outras conclusões. Mesmo que nem todas as pessoas que moram no campo exerçam atividades agrícolas, estes, evidentemente, se concentram majoritariamente nas pequenas cidades. Fica claro: as pequenas cidades é que comportam maior contingente rural.

Mas a situação não fica tão clara ao analisar a contribuição das cidades à população urbana nacional (gráfico 9). Os dados revelam que as grandes cidades, como já mencionado, abrigam grande parte da sua população urbana, 46,17%. Outro dado importante que comprova a relevância da pequena cidade é, em contingente, as pequenas cidades contribuírem mais com a população urbana do que as médias. Ou seja: 28,91% da população urbana está nas pequenas cidades, seguida das médias, onde 22,82% estão no meio urbano.

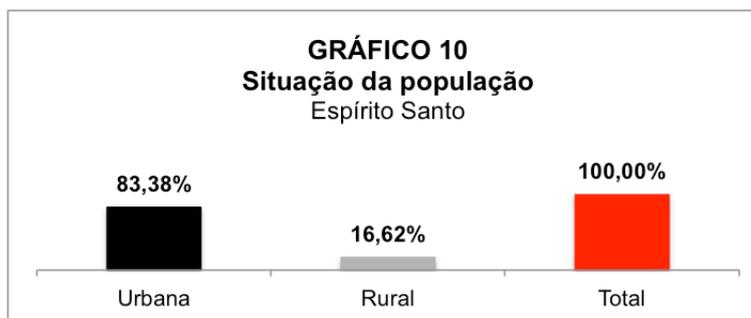
Claro que o dado parece discrepante demais: enquanto 25% da população urbana vive em 392 médias cidades, 29% vive em 5084 municípios. O dado novamente mostra a dispersão da rede de cidades. Inúmeros pequenos centros com características urbanas estão espalhados em mais de 5 mil pequenos núcleos territoriais. As estimativas mostram, portanto, que, além da dispersão na rede, os pequenos municípios apresentam contingente populacional representativo quando é analisado o cenário nacional.



**Gráfico 9:** Contribuição das cidades à população urbana brasileira segundo critério adotado.

**Fonte:** Sistematizado pelo autor com dados do IBGE, 2010.

Apesar das características regionais de cada localidade, a realidade do Espírito Santo, que será analisada mais detalhadamente, reflete os dados apresentados sobre a realidade brasileira. De fato, dos 78 municípios, 67 deles, ou seja, 85,89%, são pequenas cidades, seguidas das médias (7 ou 9,01%) e das grandes (4 ou 5,12%). Sobre a contribuição à população rural para o Espírito Santo, o dado também se mantém: enquanto as pequenas cidades contribuem com 81,06%, as médias contribuem com 16,21%, e as grandes com somente 2,73% da população rural.



**Gráfico 10:** Situação da população capixaba (2010).

**Fonte:** Sistematizado pelo autor com dados do IBGE, 2010.

Diante da população urbana, a pequena cidade também se mostra relevante: enquanto 50,60% da população urbana capixaba vive em 4 grandes cidades, 25,18% vive nas pequenas cidades e 24,22% nas médias cidades. Talvez, diante desses dados regionais, a relevância da pequena cidade tenha diminuído um pouco, mas analisando a situação da população residente no estado, a pequena cidade também abriga contingente considerável (gráfico 10). Quanto a isso, lembrar rapidamente que, em 2010, 83,38% da população capixaba era urbana enquanto 16,62% dela viva no campo.

**TABELA 1**  
**Grandes e Médias Cidades capixabas**  
(segundo critério adotado)

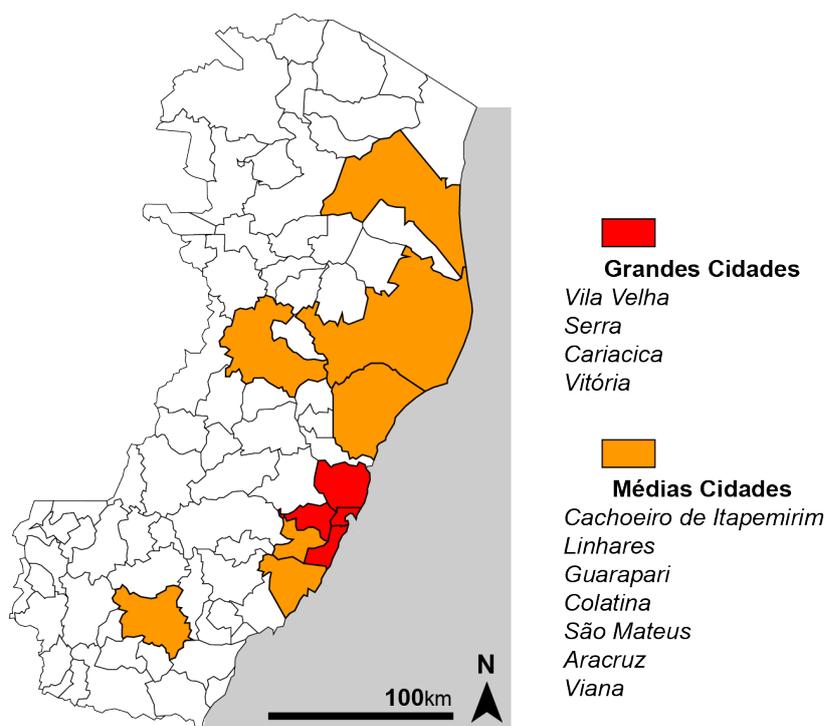
<b>Grandes Cidades</b>					
<b>Município</b>	<b>Pop. Urbana</b>	<b>Pop. Rural</b>	<b>Pop. Total</b>	<b>Proporção Urbana</b>	<b>Ranking</b>
<b>Vila Velha</b>	412.402	2.018	414.420	99,51%	1°
<b>Serra</b>	406.517	2.807	409.324	99,31%	2°
<b>Cariacica</b>	337.822	11.111	348.933	96,82%	3°
<b>Vitória</b>	325.453	0	325.453	100,00%	4°
<b>Médias Cidades</b>					
<b>Município</b>	<b>Pop. Urbana</b>	<b>Pop. Rural</b>	<b>Pop. Total</b>	<b>Proporção Urbana</b>	<b>Ranking</b>
Cachoeiro de Itapemirim	173.572	16.306	189.878	91,41%	5°
Linhares	121.503	19.751	141.254	86,02%	6°
<b>Guarapari</b>	100.268	4.959	105.227	95,29%	7°
Colatina	98.395	13.399	111.794	88,01%	8°
São Mateus	84.586	24.481	109.067	77,55%	9°
Aracruz	71.407	10.339	81.746	87,35%	10°
<b>Viana</b>	59.640	5.359	64.999	91,76%	11°

**Fonte:** Sistematizado pelo autor com dados do IBGE, 2010.

Em **negrito** os municípios que fazem parte da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV).

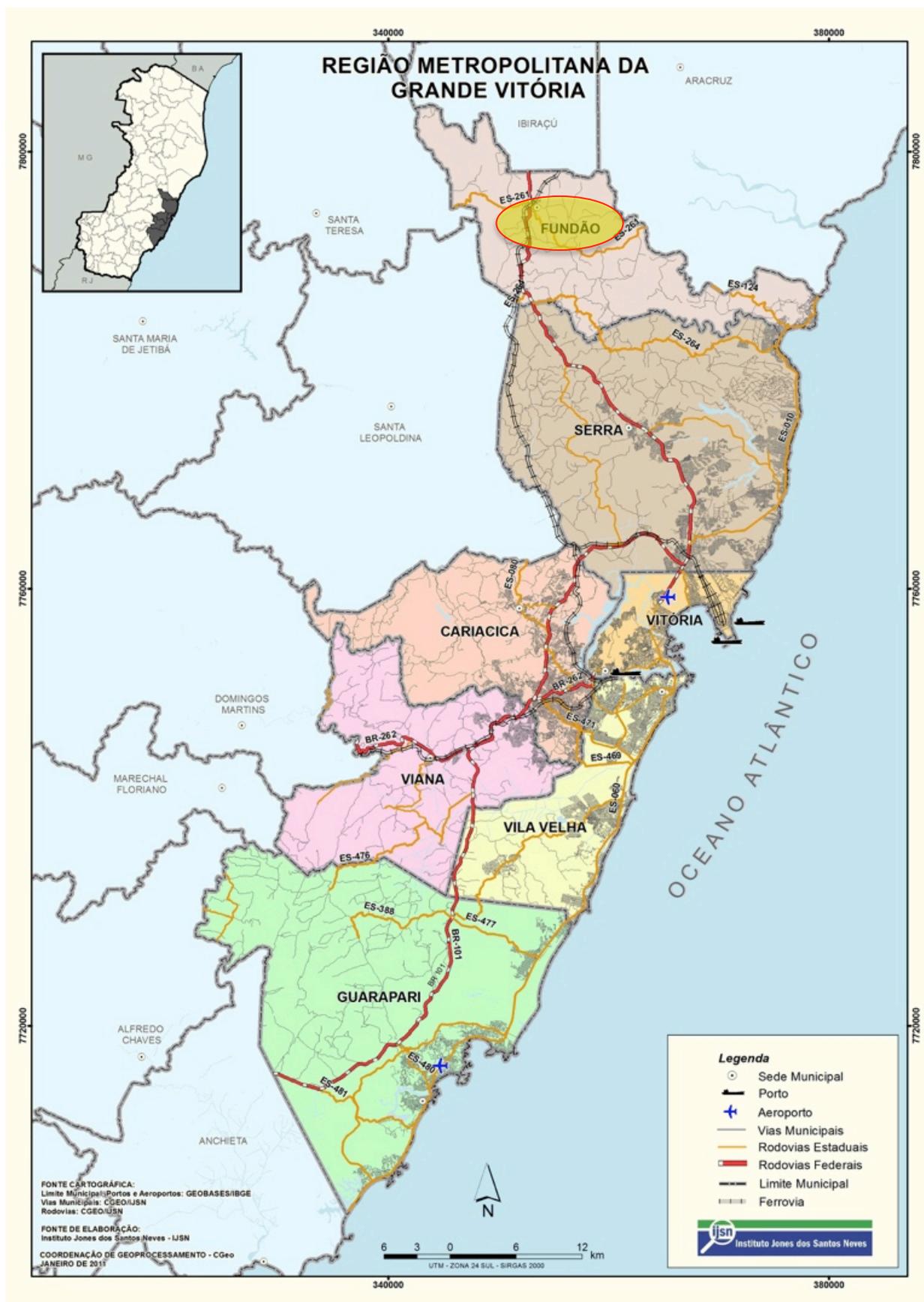
A partir do estudo de dados capixabas, outras características importantes podem ser constatadas, sobretudo quando se analisam características específicas da inserção da região metropolitana dentro da rede regional de cidades. Não obstante, o viés capixaba de análise traça um panorama geral estimado sobre a característica das regiões metropolitanas que compõem o cenário brasileiro. Para tanto, de início, serão listadas as grandes e médias cidades capixabas (tabela 1).

Os dados da tabela 1, com ênfase naqueles municípios que compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) mostram que todas as grandes cidades estão naquela região administrativa (figura 3). A RMGV, vale lembrar, é oficialmente composta por 7 (sete) municípios. Somente 2 (dois) municípios da RMGV são considerados médias cidades, e somente 1 (um) pequena cidade.



**Figura 3:** Mapa do Espírito Santo com indicação das grandes e médias cidades. Ou seja, o restante dos municípios, segundo critério adotado, são pequenas cidades.  
**Fonte:** IBGE, 2010 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

O mapa acima permite concluir que é mínima a contribuição da pequena cidade no cenário da RMGV. Somente uma pequena cidade, Fundão, com população, em 2010, de 14.382 habitantes, compõe a região metropolitana. É evidente perceber, através do mapa de limites da região, que Fundão é município periférico àqueles grandes e médios centros que majoritariamente compõem a RMGV (figura 4). Se, de fato, aquele município participa, se relaciona e se interliga com o restante dos municípios da região, torna-se, desse modo, importante para estudo mais aprofundado, a fim de entender a contribuição da pequena cidade dentro do contexto metropolitano. Contudo, apesar da relevante importância, não é aqui que reside o objetivo deste estudo.



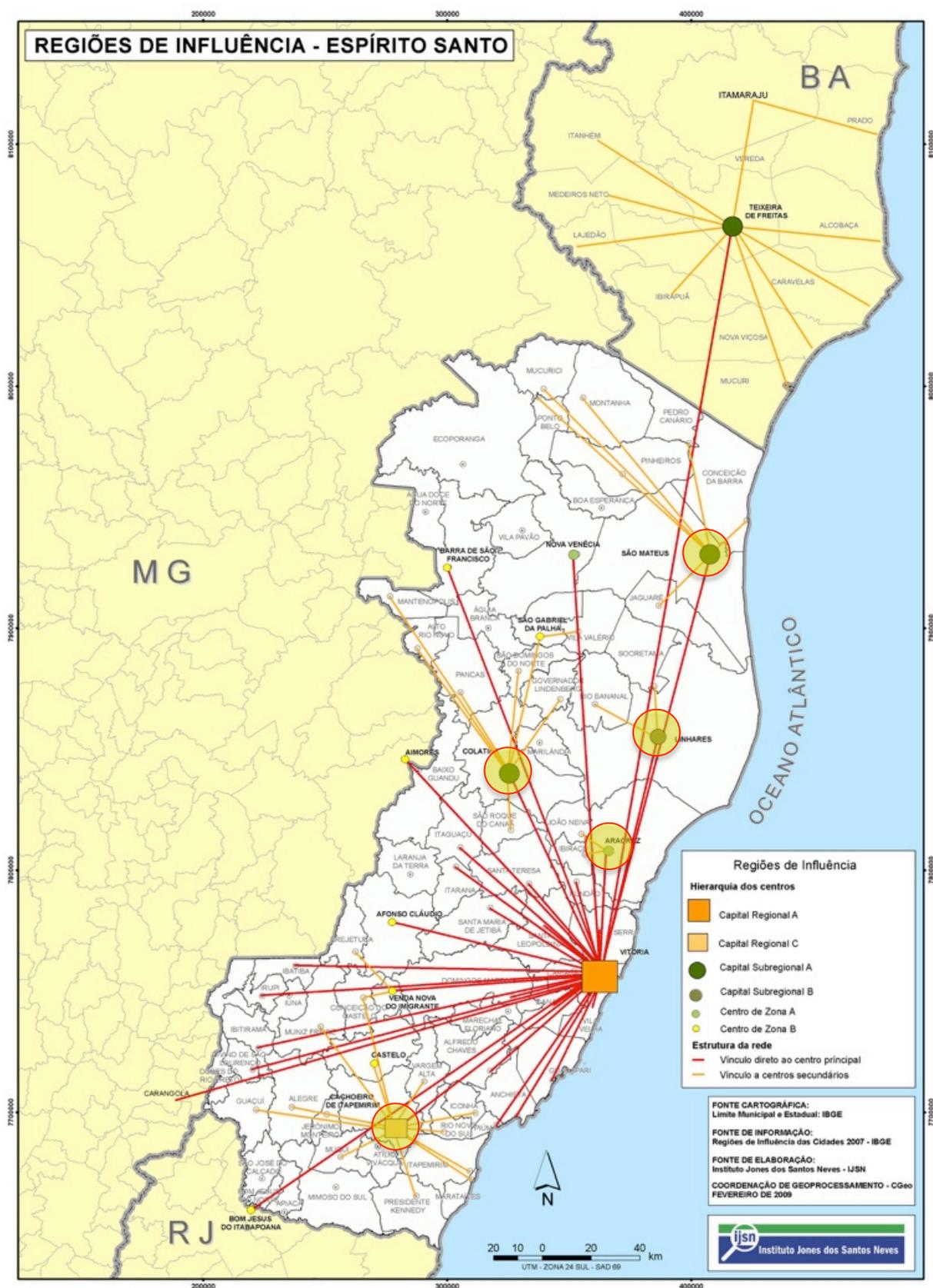
**Figura 4:** Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) com ênfase no município de Fundão.  
**Fonte:** IJSN, 2007, manipulado pelo autor.

Por ora, o dado mostra que, para a Região Metropolitana da Grande Vitória, a contribuição e a representação da pequena cidade são somente de um município. Do outro lado, percebe-se que, para os limites além da RMGV, e comparado ainda com a listagem das grandes e médias cidades capixabas, o cenário é majoritariamente ocupado por pequenas cidades. Ou seja, no recorte de 71 municípios que compõem a rede capixaba de cidades, excluídos os que fazem parte da RMGV, 92,95%, ou 66 municípios, são pequenas cidades.

Vale pontuar a presença de 5 municípios (7,04%) considerados médios neste cenário. Estes se configuram como regiões de influência específica com vínculo direto com a região metropolitana. Estes centros regionais mantêm vínculo secundário com inúmeras pequenas cidades que as circundam. Possivelmente pela distância e pelo tímido amadurecimento de suas relações socioeconômicas, estes pequenos centros veem naquelas médias cidades o caminho curto às grandes cidades que compõem o cenário metropolitano. Se for analisado o mapa das Regiões de Influência, uma melhor compreensão será construída quanto à dispersão daquelas médias cidades e suas relações (figura 5).

É importante perceber que, mesmo que as médias cidades fora da RMGV intermedieiem vínculos com pequenas cidades, ainda é grande o número de vínculos diretos da pequena cidade com as grandes que compõem a região metropolitana. De fato, a esse apontamento é colocada uma dúvida. Não fica claro se isso se deve à proximidade daqueles pequenos municípios com a RMGV, uma que vez que pequenos centros ainda mais longínquos mantêm relações diretas entre si, mesmo localizados mais próximos de médias cidades centrais.

Tal questão pode apontar a outra característica das pequenas cidades, além da proximidade territorial dessas com as cidades metropolitanas. De fato, cruzados estes dados com o Produto Interno Bruto per capita dos municípios (tabela 2), alguns indicativos da relevância das pequenas cidades e de seu vínculos socioeconômicos são revelados.



**Figura 5:** Regiões de influência dos municípios capixabas com ênfase nas médias cidades que não compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória.

**Fonte:** IJSN, 2007, manipulado pelo autor.

Constata-se, a partir dos dados de 2015 sobre o Produto Interno Bruto dos municípios capixabas, que dos 15 maiores PIB per capita municipais, 8 são de grandes e médias cidades, sendo que 4 delas estão na Região Metropolitana. As outras 4 estão em regiões estratégicas exercendo influências particulares. Outros 7 municípios são pequenas cidades. Deste cenário de pequenas cidades, 4 delas registram os maiores PIB do estado (figura 6). Na verdade, a predominância de pequenas cidades como maiores PIB do estado está diretamente relacionada com as atividades produtivas que exercem. Todas elas vinculadas são indústria do petróleo e gás no sul do estado. Fica claro que outra lacuna se abre, no sentido de narrar melhor o papel de cada uma dessas cidades e de suas atividades produtivas no bojo da industrialização capixaba. Nessa ótica, o estudo se aprofundará no caso de Santa Maria de Jetibá, enquanto pequena cidade.

**TABELA 2**  
**PIB (Produto Interno Bruto) per capita dos municípios**  
**capixabas e ranking estadual - 2015**  
em reais (R\$)

1º	Presidente Kennedy	513.134,20
2º	Itapemirim	136.077,07
3º	Anchieta	99.973,80
4º	Maratáizes	65.833,03
5º	<b>Vitória*</b>	64.744,84
6º	<b>Aracruz</b>	55.889,97
7º	<b>Serra*</b>	36.656,02
8º	<b>Linhares</b>	32.011,14
9º	Santa Maria de Jetibá	26.932,84
10º	<b>Colatina</b>	26.048,87
11º	<b>Viana*</b>	24.264,23
12º	Piúma	24.193,24
13º	<b>Vila Velha*</b>	23.513,88
14º	<b>Cachoeiro de Itapemirim</b>	22.971,98
15º	São Domingos do Norte	22.541,00
57º	Santa Leopoldina	13.413,45

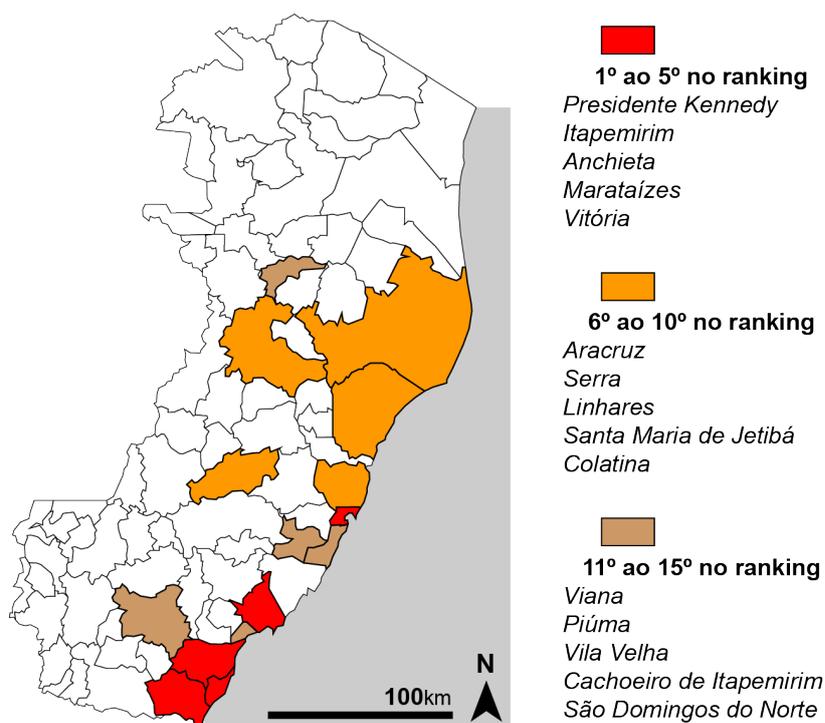
Fonte: IBGE, 2015.

Em **negrito** as grandes e médias cidades.

\* Municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Diante dos dados, é importante perceber alguns pontos. Sendo as arrecadações oriundas da consolidação de processos industriais característicos de determinado

território, não estão diretamente ligadas com o quesito da população demográfica. Ou seja, no caso de Presidente Kennedy, o maior PIB per capita do Estado e do país (IBGE, 2016), no quesito demográfico o município se encontra na posição 71ª (no cenário de 78 municípios capixabas e para a caracterização proposta), com total de 10.315 habitantes em 2010.



**Figura 6:** Mapa do Espírito Santo com indicação dos 15 municípios com maior PIB per capita municipal.

**Fonte:** IBGE, 2015 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

Outro ponto que deve ser considerado essencial para compreender a potencialidade da pequena cidade envolve características particulares dos seus processos de industrialização. Os dados apresentados omitem, de certa maneira, esse quesito. Fica claro, portanto, que, aparentemente, os municípios que compõem a tabela 2 são aqueles que apresentam certo nível de consolidação dos seus processos industriais. Outro fato contíguo é que nestes casos, independente da questão demográfica, a indústria apresenta índices baixíssimos de mão de obra necessária ao seu funcionamento. De antemão, este viés do estudo será esmiuçado quando forem analisados mais a fundo as especificidades do município de Santa Maria de Jetibá, que, em relação ao PIB per capita municipal, aparece como o 9º maior do estado.

Quando se analisa a urbanização de vias públicas, outro dado fornecido pelo IBGE (tabela 3), também percebe-se a relevância da pequena cidade. Para o IBGE, o índice é calculado pela proporção do número de domicílios urbanos em face de quadra dotados de boca de lobo (drenagem pluvial), e pavimentação com meio-fio e calçada (IBGE, 2018) sob o número total de domicílios urbanos. Neste quesito as pequenas cidades se sobressaem. Dos 10 municípios com maior índice de urbanização de vias públicas, 7 são pequenas cidades (figura 7). Essa amostra reflete, aparentemente, um aspecto característico das pequenas cidades, sobretudo aquelas que apresentam crescimento urbano recente.

**TABELA 3**  
**Urbanização de Vias Públicas dos municípios capixabas e ranking estadual (2010)**

	Município	População 2010	População Urbana 2010	Urbanização das vias públicas 2010
1º	Bom Jesus do Norte	9.479	8.702	89,5%
2º	<b>Vitória</b>	325.453	325.453	78,7%
3º	Guaçuí	27.853	22.403	71,9%
4º	Iúna	27.340	15.640	64,8%
5º	<b>Serra</b>	406.517	406.517	62,1%
6º	São Gabriel da Palha	31.859	24.327	56,4%
7º	Santa Maria de Jetibá	34.178	11.791	56,2%
8º	Itaguaçu	14.134	8.054	55,3%
9º	<b>Vila Velha</b>	414.402	412.402	53,1%
10º	Itarana	10.881	4.095	49,8%
		...		
42º	Santa Leopoldina	12.255	2.634	22,6%

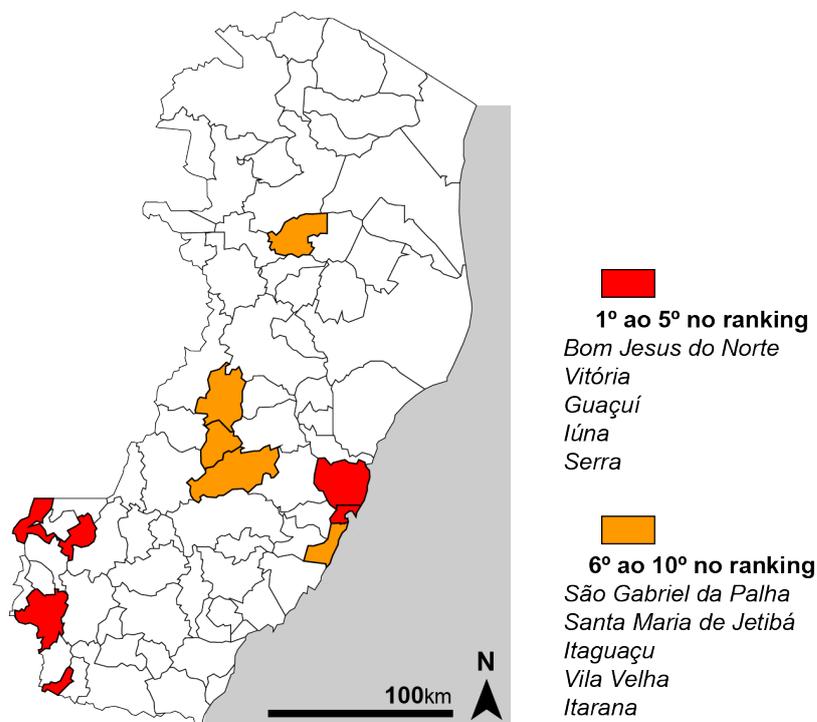
**Fonte:** IBGE, 2010 sistematizado pelo autor.

Em **negrito** as grandes e médias cidades.

Em suma, pode-se perceber que, diante dos dados apresentados e corroborando com os autores que tratam do papel pequena cidade (CÔRREA, 2011; JURADO DA SILVA e SPOSITO, 2013), esses pequenos centros assumem papel de relevância dentro da rede urbana de cidades. Evidentemente que resta ainda um ponto a se analisar: esses pequenos centros que adquiriram relevância aparentemente são aqueles que assumiram, dentro dos seus processos socioeconômicos, novos níveis da divisão do trabalho (CÔRREA, 1999) baseado em atividades industriais.

Cabe aqui lembrar com mais profundidade o conceito da refuncionalização (CÔRREA, 1999). Neste cenário de crescimento e espraiamento do capital

produtivo, a cidade preexistente, tendo suas bases socioeconômicas drasticamente alteradas pela industrialização, se vê na necessidade de se refuncionalizar. Cada centro urbano, liderado pelas grandes cidades globais ou mundiais, sofre o impacto direto ou indireto da industrialização.



**Figura 7:** Mapa do Espírito Santo com indicação dos 10 municípios com maior índice de urbanização de vias públicas.

**Fonte:** IBGE, 2010 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

Alguns desses centros, talvez a grande maioria, pelo que indica a análise, sofreram perdas consideráveis de sua centralidade quando assumiram, independente dos fatores peculiares que a engendraram, o “desenvolvimento de novas funções não-centrais e ligadas diretamente à produção no campo”. Outros centros presenciaram algumas transformações em seus núcleos urbanos a partir da criação de novas atividades, introduzindo nelas uma mais complexa divisão territorial do trabalho, evidentemente baseadas na industrialização do campo (CÔRREA, 1999).

De fato, para pontuar a relevância desses pequenos centros dentro da rede urbana de cidades, é importante, além de apresentar de maneira geral os aspectos que as tornam significativas através dos dados já expostos, situar aquele território dentro de um contexto amplo de urbanização, considerando características particulares de influência e desenvolvimento.

## 2.4. PROBLEMAS URBANOS: UMA QUESTÃO DE ESCALA?

O estudo da Região Metropolitana da Grande Vitória sob perspectiva da relação entre os dados dos municípios – e, sobretudo, das atividades que exercem – aponta que a crescente urbanização tem influência direta tanto na rede de cidades quanto nas cidades em si. Primeiro na rede, pois, baseada no crescimento demográfico acelerado, altera drasticamente suas características com o florescimento de uma complexa rede de pequenas cidades. E influencia diretamente nas cidades, porque, baseada novamente no crescimento demográfico, a industrialização aglomera um contingente cada vez maior de pessoas nos centros urbanos. Esses centros sobrecarregados passam a apresentar o que chama-se aqui de problemas urbanos.

Tais problemas surgem em inúmeras frentes. Primeiro, em torno da expansão urbana sem o devido planejamento para abrigar tal contingente. Isso acarreta uma série de complicações socioespaciais e ambientais. Entre os socioespaciais pode-se citar: a intensificação das disparidades socioeconômicas entre as camadas da população; a ocupação do solo em áreas inadequadas, como encostas, morros, áreas de preservação e de várzea; os índices de desemprego e de pobreza urbana acarretando números alarmantes de violência urbana; o aumento do déficit habitacional, sobretudo na população mais pobre; e problemas na ordem da mobilidade urbana em virtude do crescimento do espaço urbano e da difusão de bens duráveis, como o automóvel.

Na ordem dos fatores ambientais estão o desmatamento em virtude da ocupação desordenada do solo, que compromete as matas ciliares; os baixos índices de saneamento básico que acentuam a poluição dos corpos d'água; a poluição do ar, sonora e visual em virtude do aumento da industrialização; e, em virtude da ocupação desordenada do solo e de sua impermeabilização, os desastres naturais, como alagamentos urbanos e deslizamento de encostas.

É importante perceber que os problemas urbanos afetam com diferentes medidas as grandes, médias e pequenas cidades. De fato, diante dessa análise, Bacelar (2005) lembra que discussões acerca do espaço urbano, seu uso e ocupação estão, nas grandes e médias cidades, em outro nível de escala de grandeza e não de importância. Por isso, os problemas urbanos das pequenas cidades são os mesmos

vistos em cidades grandes e médias. A diferença reside na escala (BACELAR, 2005).

De fato, os problemas urbanos estão presentes tanto na pequena cidade quanto na grande e média. Bacelar exemplifica como determinado problema urbano atua diferentemente em cada cenário. Nas grandes e médias cidades, o processo de “favelamento” existe e está intimamente relacionado ao processo de modernização e mecanização do campo. Nas pequenas cidades, embora o processo expulse levas de migrantes para as periferias das grandes e médias cidades, também gera, neste território, os conflitos habitacionais como invasões e ocupações de áreas de risco (BACELAR, 2005).

Contudo, o que se vê é que alguns problemas urbanos podem atuar de diferentes maneiras a depender da escala da cidade. É importante perceber, portanto, que alguns desses problemas urbanos, por mais semelhantes que sejam, atuam em diferente escala nas grandes, médias e pequenas cidades. Como será abordada a pequena cidade, é importante pontuar os problemas urbanos que, semelhante às grandes e médias cidades, mais acometem esses pequenos centros. Por isso, serão analisados os problemas urbanos das pequenas cidades sob a ótica de 3 (três) questões: a **ocupação do solo, mobilidade urbana e meio ambiente**.

O problema de ocupação do solo também existe nas pequenas cidades, sobretudo naquelas que presenciaram crescimento populacional e urbano expressivo. A legislação que trata das especificidades do uso e ocupação do solo é recente e, em muitos casos, não antevê os problemas oriundos desse rápido crescimento do espaço urbano.

É importante perceber que a ocupação desordenada do solo também está intimamente relacionada com os outros dois temas que se quer destrinchar. Primeiro, a ocupação desordenada do solo em relação com a mobilidade urbana: em decorrência dessa ocupação e da falta de planejamento, os espaços públicos destinados à passagem não acompanharam o crescimento populacional desse pequenos centros. Além disso, é bom lembrar que, em virtude dos processos de industrialização, houve uma disseminação vertiginosa dos bens duráveis de consumo, sobretudo do automóvel.

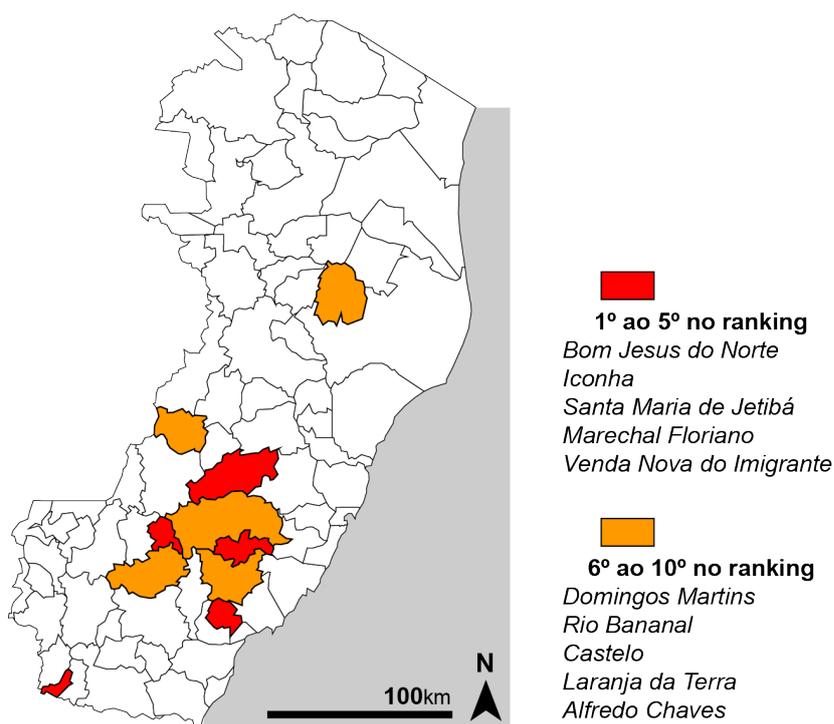
**TABELA 4**  
**População e frota per capita dos municípios capixabas**  
**e ranking estadual (2016)**  
em automóvel/habitante

	<b>Município</b>	<b>Frota</b>	<b>População estimada 2016</b>	<b>Frota per capita</b>	<b>Densidade Demográfica 2010 hab/km<sup>2</sup></b>
1º	Bom Jesus do Norte	11.855	10.215	<b>1,16</b>	106,37
2º	Iconha	12.398	13.904	<b>0,89</b>	61,53
3º	Santa Maria de Jetibá	30.591	39.396	<b>0,78</b>	46,46
4º	Marechal Floriano	11.119	16.339	<b>0,68</b>	49,98
5º	Venda Nova do Imigrante	16.419	24.165	<b>0,68</b>	109,98
6º	Domingos Martins	22.938	34.589	<b>0,66</b>	25,93
7º	Rio Bananal	12.641	19.321	<b>0,65</b>	27,30
8º	Castelo	24.443	38.070	<b>0,64</b>	52,32
9º	Laranja da Terra	7.149	11.447	<b>0,62</b>	23,62
10º	Alfredo Chaves	9.340	15.029	<b>0,62</b>	22,66
	...				
20º	Vitória	193.286	359.555	<b>0,54</b>	3.338,30
	...				
28º	Santa Leopoldina	6.572	12.887	<b>0,51</b>	17,05
	...				
49º	Vila Velha	210.928	479.664	<b>0,44</b>	1.973,59
	...				
63º	Cariacica	147.926	384.621	<b>0,38</b>	1.246,12
	...				
66º	Serra	186.739	494.109	<b>0,38</b>	741,85

**Fonte:** IBGE, 2018 sistematizado pelo autor.

De fato, o automóvel tem um peso significativo quando se trata do problema da mobilidade urbana. A questão fica nítida quando é analisada a frota em relação à população municipal. É bom lembrar que este dado possivelmente tem ligação com o produção agrícola e industrial, que se baseia na infraestrutura rodoviária para o escoamento da produção. Contudo, antes de analisar tal fato, o dado corroborará (tabela 4) com a importância da mobilidade urbana também nos pequenos municípios.

Aparentemente tal índice pode não ser muito relevante, afinal carece de outros dados para atestar a mobilidade urbana como problema nesses centros urbanos. Por exemplo: a área efetiva do núcleo urbano e a proporção dessa frota naquele território. E, claro, tal dado também sugere que há uma discrepância entre o acesso a esse bem durável, e, conseqüentemente, do poder de compra da população nas pequenas cidades em detrimento às grandes e médias. O dado é explícito: as 10 maiores frotas per capita do Estado estão em pequenos municípios (figura 8).



**Figura 8:** Mapa do Espírito Santo com indicação dos 10 municípios com maior frota per capita municipal.

**Fonte:** IBGE, 2016 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

De fato, a partir dos dados disponíveis é grande a dificuldade em precisar a área efetivamente urbanizada, sua população residente e frota. Contudo, alguns apontamentos podem ser retirados comparando o dado per capita de alguns municípios com sua densidade demográfica. O dado é ainda mais relevante quando se inserem na tabela, ainda, os 4 municípios com maior frota de automóveis do estado ranqueados pela sua frota per capita.

Fica claro que, quando se analisa a frota em separado, se sobressaem as grandes cidades, que, vale lembrar, estão todas na região metropolitana. A mesma situação, pode-se notar, também sobrecarrega as grandes cidades, sobretudo

quando se põe em perspectiva a densidade demográfica. Elevada a densidade demográfica em virtude da população e da área do município, é natural que a frota também seja elevada. Contudo, é importante frisar: as pequenas cidades demonstram relevância para este problema urbano, se tomamos como dado sua frota per capita (tabela 4).

Contudo, mesmo admitindo tal relevância, ainda se faz importante analisar características particulares do espaço urbano para constatar a mobilidade urbana como problema dentro desses pequenos centros. Para aprofundá-lo, o debate retornará na ocasião da análise específica no campo de estudo.

**TABELA 5**  
**Esgotamento Sanitário Adequado dos municípios capixabas e ranking estadual (2010)**

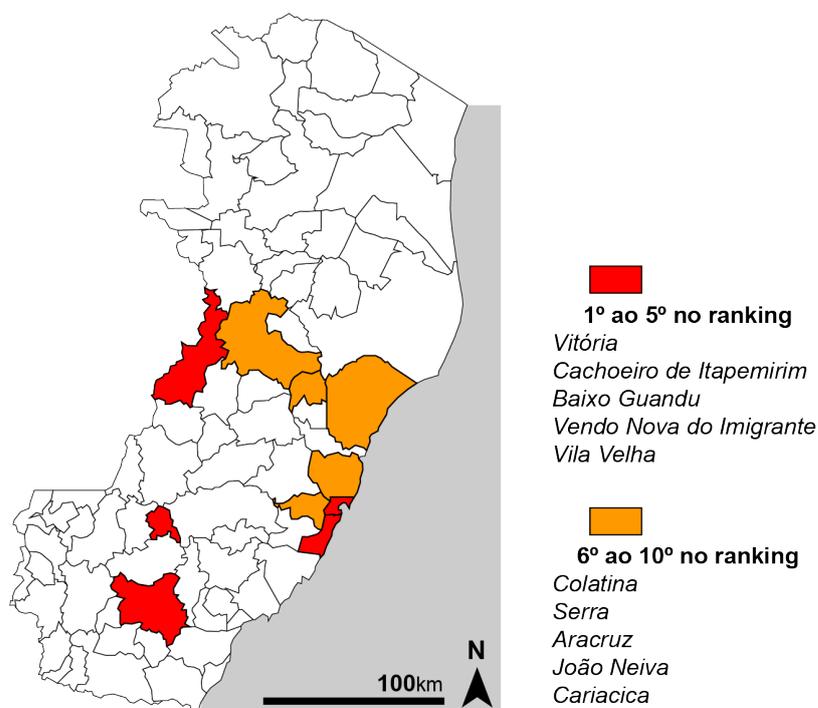
	<b>Município</b>	<b>População 2010</b>	<b>Esgotamento Sanitário Adequado 2010</b>
<b>1º</b>	<b>Vitória</b>	325.453	98,1%
<b>2º</b>	<b>Cachoeiro de Itapemirim</b>	189.878	89,3%
<b>3º</b>	Baixo Guandu	29.086	88,8%
<b>4º</b>	Venda Nova do Imigrante	20.468	87,7%
<b>5º</b>	<b>Vila Velha</b>	412.402	85,6%
<b>6º</b>	<b>Colatina</b>	111.794	85,5%
<b>7º</b>	<b>Serra</b>	406.517	85,0%
<b>8º</b>	<b>Aracruz</b>	81.746	82,3%
<b>9º</b>	João Neiva	15.808	81,0%
<b>10º</b>	<b>Cariacica</b>	348.933	79,6%
	...		
<b>60º</b>	Santa Maria de Jetibá	34.178	44,3%
	...		
<b>77º</b>	Santa Leopoldina	12.255	24,6%

**Fonte:** IBGE, 2010 sistematizado pelo autor.  
Em **negrito** as grandes e médias cidades.

Outro ponto importante influenciado pela ocupação do solo desordenada, e que se quer abordar detalhadamente nas pequenas cidades, são os problemas urbanos de cunho ambiental. Geralmente conhecida como espaço bucólico com predominância de florestas e recursos hídricos, a realidade das pequenas cidades também tem sofrido influência dos altos índices de urbanização. É fato, como já mencionado, que tal característica dependerá diretamente da influência do espaço

urbano nas atividades de todo o território municipal. Mas, o que se vê é que em pequenas cidades com consolidadas atividades industriais, os problemas vinculados ao meio ambiente também têm se manifestado ou intensificado.

O levantamento fica claro a partir do exame dos dados sobre o esgotamento sanitário dos municípios capixabas (tabela 5). A estatística baseia-se na proporção da população total do município residente em domicílios particulares e permanentes com esgotamento sanitário ligado à rede geral de coleta ou com fossa séptica sob a população total residente em domicílios particulares e permanentes. Os problemas urbanos ambientais, nesse quesito, estão presentes principalmente nas pequenas cidades. Dos 10 maiores índices de esgotamento sanitário adequado, somente 3 são pequenas cidades (figura 9).



**Figura 9:** Mapa do Espírito Santo com indicação dos 10 municípios com maior índice de esgotamento sanitário adequado.

**Fonte:** IBGE, 2010 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

Evidente que nesse quesito ambiental estão presentes também inúmeros problemas que extrapolam a realidade urbana. Os dados que serão apresentados empiricamente no capítulo 3 embasarão a pesquisa. Dentre os problemas, estão: o desmatamento das matas ciliares comprometendo as nascentes de rios; o uso desmedido de técnicas agrícolas que provocam erosão e assoreamento das calhas d'água, além do uso de agrotóxicos que contaminam os rios e lençóis freáticos; e a

poluição dos mananciais por esgoto bruto, tanto industrial quanto residencial. De fato, alguns destes problemas também são comuns ao meio rural, ou até mesmo surgiram na realidade rural. Mas, pela aglomeração populacional característica da situação urbana, ali o problema se agrava.

É verdade que os problemas de cunho ambiental no cenário urbano das pequenas cidades também estão intimamente atrelados com a falta de planejamento urbano que acarreta na ocupação desordenada, sobretudo em áreas sensíveis como as planícies inundáveis. Isso, somado à impermeabilização desenfreada do solo, se desdobra em problemas característicos da realidade urbana, como as inundações, erosões e deslizamentos de encostas.

Os problemas acima citados também estão atrelados ao desmatamento das florestas ciliares nas periferias dos centros urbanos e à falta de áreas verdes dentro do perímetro urbano. Isso também acarreta problemas ligados à poluição atmosférica. Embora não seja este um problema presente nas pequenas cidades, vale a menção, visto que pode se tratar de um problema eventual.

Diante do exposto, vê-se que os problemas urbanos afetam todos os centros urbanos brasileiros, a depender da sua escala de urbanização. Contudo, é necessário considerar outra questão: os problemas urbanos nas médias e grandes cidades têm sido debatidos com mais atenção. Já nas pequenas cidades, devido a um certo ineditismo, ainda carecem estudos específicos a fim de amenizá-los.

Esse fato, aparentemente, se dá em virtude do já colocado: o corpo técnico municipal é insuficiente e, no cenário das pequenas cidades, está voltado às atividades de análise técnicas para respaldar uma legislação de ordenamento urbano tímida que tem por objetivo maior a corrida pela arrecadação fiscal embasada na coleta de impostos, sobretudo do Imposto Predial e Territorial Urbano, o IPTU (JURADO DA SILVA e SPOSITO, 2009).

Conclui-se, portanto, que, uma vez que influenciada pela escala de urbanização, é imprescindível se debruçar sobre a realidade urbana do pequeno município ou pequena cidade para avaliar os desdobramentos dos problemas urbanos. De fato, cada centro urbano apresenta características particulares e, por isso, são afetados também em diferentes escalas pelos problemas urbanos.

### 3. O CASO DE SANTA MARIA DE JETIBÁ/ES

Após apresentada a posição da pequena cidade no contexto da urbanização e os desafios frente aos problemas urbanos, este capítulo se debruça sobre o caso do município de Santa Maria de Jetibá/ES. Esta pequena cidade será o objeto de estudo para aprofundar a análise do processo de urbanização nestes pequenos centros e como eles reagiram e reagem frente aos problemas urbanos oriundos daquele processo.

Para alcançar o objetivo, é conveniente traçar uma linha com seis pontos. Tais pontos darão as características daquele território, e, diante delas, como se manifestam os problemas urbanos. Tentar entender melhor esse processo é essencial para traçar diretrizes com intuito de solucionar ou amenizar estes problemas urbanos. No primeiro momento, é importante contextualizar aquele município em relação aos seus aspectos históricos. A história de Santa Maria de Jetibá é decisiva para compreender seu processo de urbanização.

O segundo momento é inserir o município nos processos que impactam a rede urbana brasileira. Ou seja, Santa Maria de Jetibá, além de possuir as características socioeconômicas próprias que desencadearam seu surgimento, também participa da consolidação da fragmentação da rede de cidades, inserindo-se na onda de emancipações políticas pós-1988.

O terceiro momento delimita e conhece a fundo os aspectos do crescimento urbano de Santa Maria de Jetibá. Sempre atento, evidentemente, às particularidades do espaço rural que, como há de se verificar parece fomentar também a consolidação da realidade urbana. No quarto momento, ainda intencionado em descrever as características do território, será compreendida a presença e a influência das atividades industriais, sobretudo aquelas ligadas à atividade avícola, e como elas influenciam no espaço urbano com a disseminação de uma complexa rede de prestação de serviços.

Conhecidas tais características, no quinto momento serão evidenciados alguns problemas urbanos presentes no município, sobretudo aqueles já elencados: ocupação do solo, mobilidade urbana e meio ambiente. Estes se darão através do estudo dos dados, observação e análise *in loco* de características de sua urbanização. No sexto e último momento, ainda preocupado com os problemas

urbanos, será esboçado um prognóstico preliminar com o intuito de traçar diretrizes futuras para intervenções, políticas ou planos para conter ou amenizar os problemas urbanos, tendo em vista o avanço da urbanização.

De fato, a escolha de Santa Maria de Jetibá se deve ao fato de que é um município que tem índices de urbanização consideráveis, se comparados a outras pequenas cidades. O estudo demonstrará que aspectos decisivos na implementação de atividades industriais, alavancaram esta urbanização. Enquanto outros municípios por sua vez, acumularam características urbanas mais tímidas quando mantiveram, independente dos fatores que caracterizam essa manutenção, atividades ligadas ao campo.

### 3.1. OS POMERANOS E O CONTEXTO HISTÓRICO

Em virtude das alterações socioeconômicas inerentes ao padrão de realização do capitalismo no Brasil (MARTINS, 1973), no século XIX, o governo imperial brasileiro passa a incentivar a vinda de imigrantes estrangeiros para dar início à transição do trabalho escravo para a mão de obra livre e para realizar também a expansão da cafeicultura. Os incentivos, no Espírito Santo, resultam na criação das colônias de assentamento de imigrantes em Santa Izabel (1847) e de Cachoeiro de Santa Leopoldina (1856)<sup>8</sup> (figura 10).

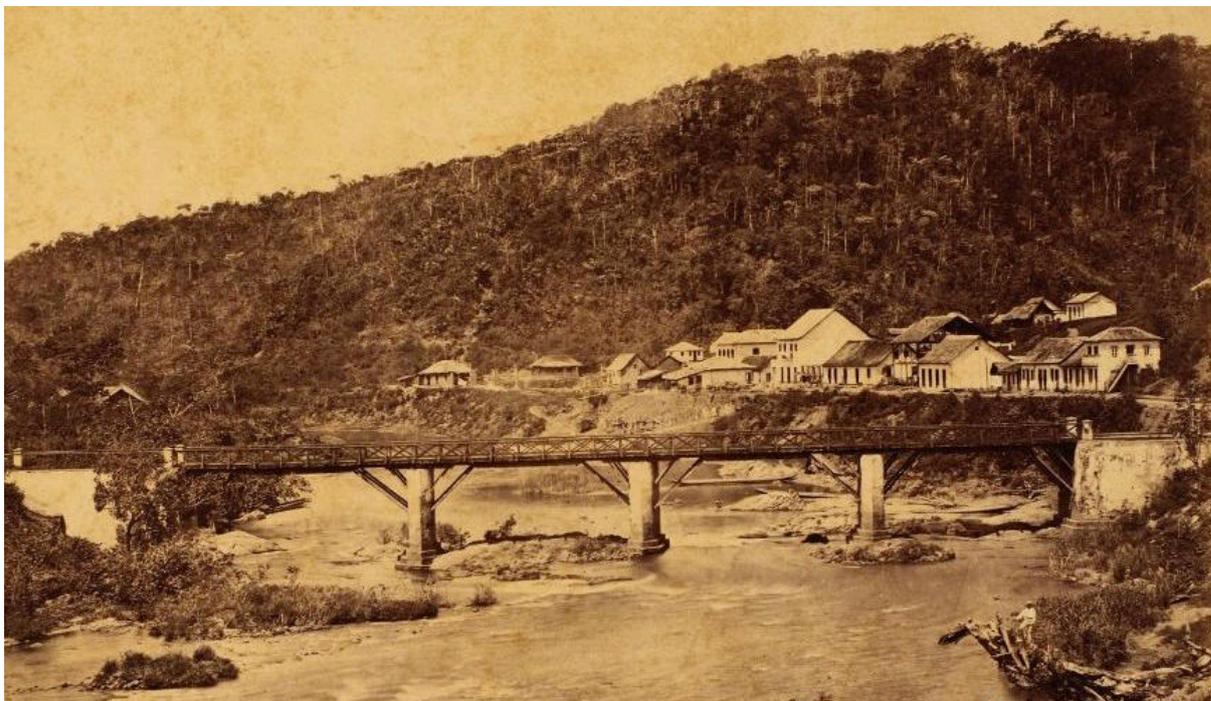
A região de Cachoeiro de Santa Leopoldina<sup>9</sup>, em especial, tornou-se importante entreposto comercial pois, às margens do rio Santa Maria da Vitória, estabeleceu relevante núcleo urbano baseado no monopólio do transporte fluvial e da comercialização do café para exportação. De fato, o protagonismo de Cachoeiro estaria vinculado ao rio como sua condicionante viabilizadora da produção do capital (BERGAMIN, 2015). Em tempos de acesso limitado à região por via terrestre, o rio Santa Maria da Vitória, então navegável até Cachoeiro, assume papel importante. Além de constituir eixo principal de penetração à região serrana do Espírito Santo, tornava-se também principal eixo de escoamento do café produzido nas regiões

---

<sup>8</sup> Também foram autorizadas pelo governo imperial, no âmbito do Espírito Santo, a criação de colônias particulares em Rio Novo e Fransilvânia, às margens do rio Pancas e São João. (RÖLKE, 2016).

<sup>9</sup> Aquele núcleo passa a denominar-se exclusivamente Santa Leopoldina em 1947 (IBGE, 2018).

altas de Santa Teresa, Itaguaçu, Afonso Cláudio e algumas localidades de Minas Gerais.



**Figura 10:** Vista do porto de Cachoeiro de Santa Leopoldina no final do século XIX.

**Fonte:** DIETZE, Albert Richard. Colônias de imigrantes europeus. 1869-1878. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. Disponível em:

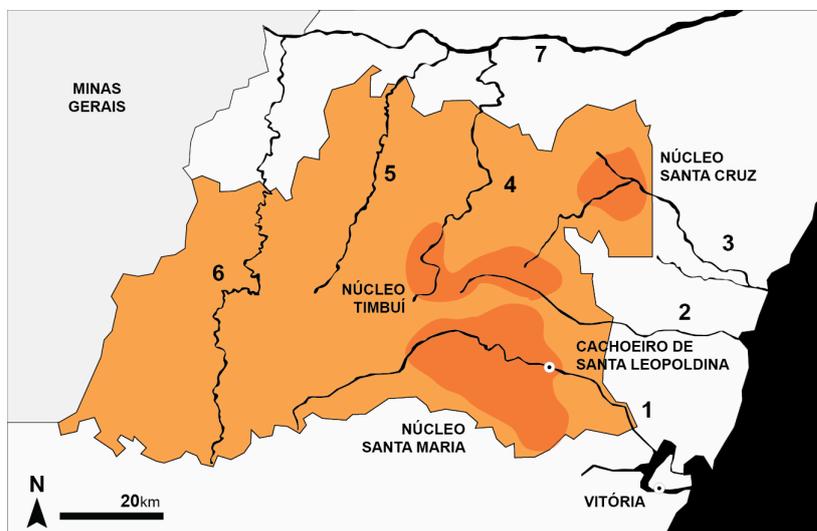
<[http://acervo.bn.digital.bn.br/sophia/index.asp?codigo\\_sophia=3295](http://acervo.bn.digital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=3295)>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.

Além de intensa atividade comercial, aquele pequeno núcleo urbano sediava inclusive, é claro, a estrutura administrativa responsável pelo assentamento dos imigrantes que aportam em Cachoeiro de Santa Leopoldina. De lá, essa população era enviada, a cavalo, para os núcleos de ocupação. Ao norte da colônia, pelas bacias hidrográficas do rio Timbuí e do Piraquêaçu, os núcleos de Timbuí (hoje município de Santa Teresa) e de Santa Cruz (hoje parte do município de Ibirajú)<sup>10</sup> (BERGAMIN, 2015. p. 23) abrigavam em sua maioria, imigrantes italianos (figura 11).

Aos alemães, suíços de fala alemã e trentinos (RÖLKE, 2016) foram destinadas as partes altas do rio Santa Maria da Vitória e seus inúmeros afluentes. Entre os povos germânicos aportados naquele núcleo principal (Santa Maria), estão os pomeranos. Os pomeranos são um grupo étnico vindo do norte da Europa, às margens do Mar Báltico, onde hoje estão parte do território alemão e polonês. Com

<sup>10</sup> O núcleo de Santa Cruz, pela distância com o Porto de Cachoeiro, recebia também imigrantes vindos pelo leito do Piraquêaçu. (BERGAMIN, 2015).

sua cultura e identidade inerentes, os pomeranos ocuparam as partes mais altas da colônia, ao longo dos afluentes do rio Santa Maria da Vitória, como o São Luís e o Possmouser<sup>11</sup>.



**Figura 11:** Representação do território de Cachoeiro de Santa Leopoldina com a sede. 1 – rio Santa Maria da Vitória, 2 – rio Timbuí, 3 – rio Piraquêaçú, 4 – rio Santa Maria do Doce, 5 – rio Santa Joana, 6 – rio Guandu e 7 – rio Doce. Evidenciados no mapa os núcleos que receberam imigrantes: junto ao rio Santa Maria da Vitória e sede de Cachoeiro, o núcleo Santa Maria; acima, à beira do Timbuí e Santa Maria do Doce, o núcleo Timbuí; e, mais ao norte, às margens do Piraquêaçú, o núcleo Santa Cruz.

**Fonte:** Adaptado de BERGAMIN, 2015 com dados do IJSN (2018) manipulados pelo autor.

Os pomeranos assentados nessa região, que hoje compreende o município de Santa Maria de Jetibá, deram início ao cultivo majoritário do café e de outras culturas específicas para subsistência. Perceba que, nessas regiões, diferente das conformações da grande propriedade agroexportadora, o governo imperial, no âmbito da política de imigração, assegurava ao colono o acesso à propriedade da terra (BERGAMIN, 2015, p.10). De fato, diferentemente do que aconteceu no restante das regiões cafeeiras do país, no Espírito Santo, a pequena propriedade suplantou a grande (BERGAMIN, 2015, p.18).

<sup>11</sup> O rio Santa Maria da Vitória tem 11 (onze) afluentes principais. **Seis esquerdos**, no sentido leste à oeste: rio da Prata; rio Bonito com afluente direito ao rio Claro; rio São Luís; rio São Sebastião; rio Possmouser com afluente direito ao rio Plantoja; e rio Taquarinha da Penha com afluente direito ao rio Santa Leopoldina. **Cinco direitos**, no sentido leste à oeste: rio Duas Bocas; rio Mangaraí com afluente direito ao rio Braço do Mangaraí e afluentes esquerdos ao rio do Meio e rio Cachoeira da Fumaça; rio Caramuru com afluente esquerdo ao rio Jequitibá e afluente direito ao rio das Farinhas; rio das Pedras; e rio Claro. Além destes principais, fazem parte da bacia inúmeros córregos e pequenos corpos d'água como o Crubixá-mirim e Crubixá-Açu. A foz do rio Santa Maria da Vitória se situa na Baía de Vitória. De várzea com manguezal extenso, encontra o oceano formando arquipélago com mais de 30 ilhas, uma delas a capital, Vitória.

Incentivado como produto de exportação, o café era parte integrante de uma estrutura de comercialização que subordinou a produção ao comércio (BERGAMIN, 2015, p.41). O escoamento da produção das regiões propícias ao seu plantio era realizado por intermédio do monopólio do tráfego fluvial que comandava o Porto de Cachoeiro. A produção era toda enviada, nas famosas tropas de mulas, floresta a dentro até o Porto, e de lá enviado em canoas ao porto marítimo de Vitória para a exportação (BERGAMIN, 2015).

De fato, com o tempo, a sede de Cachoeiro passou a ser um dos entrepostos comerciais mais dinâmicos e representativos do estado. Era no rio e através do seu monopólio que a produção e sua comercialização acontecia com mais vigor.

“Em pouco tempo, *Cachoeiro de Santa Leopoldina* se tornou o maior empório comercial do Espírito Santo. Por volta de 1887, os comerciantes locais, ao extrair suas contas correntes, já não as datavam de *Cachoeiro de Santa Leopoldina*. Orgulhosamente escreviam apenas *Cachoeiro*. E não havia possibilidade de confusão porque, naquele tempo, Cachoeiro de Itapemirim ainda era, para eles, um lugarejo modesto...” (grifos do autor) (COSTA, 1982).

Ainda que tenha sido significativo o acúmulo de capital em virtude do monopólio da comercialização do café, tal estrutura produtiva encontrada em todo o estado impunha limites à urbanização. À época, a população majoritariamente vivia no campo em função da produção agrícola, ao passo que dependiam muito pouco do mercado e da cidade para a sua subsistência. Além do café, eram produzidos no interior inúmeras culturas para subsistência, e, ainda, a criação de animais. De fato, era no campo que se realizava a quase totalidade da produção material que dava sustentáculo à vida urbana (BUFFON, 1992, p.330).

Não tardam a aparecer indícios do acúmulo de capital decorrente da cafeicultura. Os proprietários das principais casas comerciais de Cachoeiro financiaram a construção de uma estrada de rodagem para diminuir o tempo gasto com o transporte custoso das tropas de mulas. A decisão sustentou o monopólio do rio: a estrada ligaria o Porto de Cachoeiro a Santa Teresa. Na ocasião, Santa Teresa já se desenvolvia como importante ponto comercial, e intermediava a produção cafeeira das regiões altas propícias ao café: Itaguaçu, Afonso Cláudio e Guandu (BERGAMIN, 2015).

Se, para o Estado e inicialmente também para Santa Leopoldina, o início do desenvolvimento rodoviário foi um marco para a expansão da produção agroexportadora, a consolidação dessa infraestrutura alterou decisivamente as

bases econômicas e financeiras. Ora, se a difícil ligação das montanhas com o porto fluvial foi tão interessante, não tardaria a surgir a ligação rodoviária direta ao porto marítimo, encurtando ainda mais as distâncias da produção à comercialização.

Mais adiante, a consolidação da infraestrutura rodoviária influenciaria decisivamente no declínio econômico de Santa Leopoldina. Com a consolidação da ligação e modernização viária ao porto marítimo; a construção da ponte Florentino Avidos ligando Cariacica e Vitória (1928); e a expansão da malha viária até Itaguaçu e Afonso Cláudio e, por fim, à Colatina, onde dava acesso à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que desde 1906 já operava (CAMPOS JUNIOR, 2004 apud BERGAMIN, 2015) foram decisivos para essa derrocada.

Com a consolidação dessa infraestrutura e, conseqüentemente da quebra do monopólio fluvial, a pequena cidade fundamentada no comércio vivo e dinâmico passa à exclusiva função de passagem de mercadorias e pessoas, que agora seguem direto ao porto exportador. Contudo, paralelamente à decadência desastrosa de Santa Leopoldina, que não levantou alternativas para o fim do monopólio, o que ocorreu foi um crescimento de outros pequenos núcleos que se beneficiaram das novas infraestruturas (BERGAMIN, 2015).

Então, esses pequenos núcleos, por comporem a pequena malha urbana que dava suporte à expansão cafeeira, logo puderam se desenvolver até onde haveria terras férteis e virgens para dar continuidade ao plantio do café. Tal ritmo teve outro desastroso percalço quando, a partir da década de 1960, com a política de erradicação dos cafezais, houve a crise do sistema produtivo que vigorava no estado.

A erradicação dos cafezais provoca intenso êxodo rural. É provocado sobretudo pela desestruturação do campo, porém é mais coerente relacionar tal processo à instalação de grandes projetos industriais na Grande Vitória a partir daquela data. Presencia-se um aumento considerável na urbanização e, em consequência, o crescimento de um mercado consumidor urbano. Este abre portas à diversificação da produção rural e à inserção de novas atividades, inclusive pequenas atividades agroindustriais nas longínquas regiões.

Com isso, os pequenos núcleos, conseguiram, de certa maneira, se adequar à nova realidade socioeconômica apostando em outras atividades diferentes da original, ou seja, da cafeicultura. Obviamente, como lembra Bergamin (2015), que o café não foi completamente substituído, agora era destinado, em sua maioria, à

exportação in natura e de seus derivados. As regiões se mostraram propícias à hortifruticultura, à extração de rochas, a algumas atividades ligadas à agroindústria e, posteriormente, ao turismo.



**Figura 12:** Vista de Santa Maria de Jetibá na década anterior a 1940. Em evidência o templo da Igreja Evangélica de Confissão Luterana em Santa Maria de Jetibá construído em 1918.

**Fonte:** Acervo de Gerda Elisabeth Röelke Potratz (2018) manipulado pelo autor.

Hoje esses pequenos núcleos, cada uma com suas feições particulares, com suporte do amadurecimento da rede de infraestrutura e informação e com menor ou maior participação de processos timidamente industriais, desenvolvem sua urbanização. É o caso de inúmeros municípios que, acompanhados de um processo de fragmentação político-administrativa, deram cabo à manutenção de atividades existentes ou inseriram novas. Esse é o caso específico de Santa Maria de Jetibá (figura 12).

Diante das alterações da estrutura econômica do Espírito Santo, a região ocupada, em sua maioria por imigrantes pomeranos conseguiu, fomentados inicialmente pelo acúmulo de capital decorrente da produção cafeeira, inserir novas atividades específicas. Naquela região alta do Santa Maria da Vitória, e com vales férteis propícios ao plantio de hortaliças, a hortifruticultura foi facilmente assimilada.

Além dela, houve a consolidação e o aperfeiçoamento da criação de animais, como porcos, galinhas e gado leiteiro.

Em um primeiro momento, lideradas por pequenos agricultores, essas atividades foram voltadas ao mercado interno regional. Deparando-se com grande demanda em virtude de uma urbanização acelerada da região metropolitana do estado, e de outros centros, esse mercado, posteriormente amparado pelo amadurecimento da tecnologia da produção, se expandiu também para o mercado externo.

Algumas atividades inseridas incorporaram alto grau de modernização, como é o caso do beneficiamento e produção de subprodutos do leite e, sobretudo da avicultura de postura. Fica claro que a inserção e o aperfeiçoamento de atividades industriais, mas não só elas, estão atreladas ao surgimento de uma mais complexa rede de prestação de serviços que tem a realidade urbana como sede. Por isso, o que se vê é uma crescente urbanização à medida que essas novas atividades econômicas se desenvolvem.

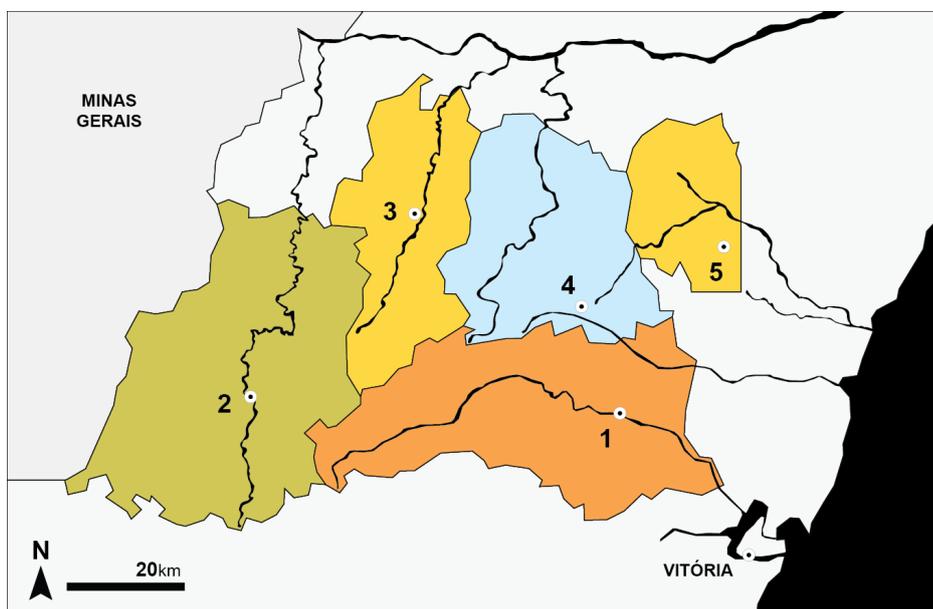
Em suma, Santa Maria de Jetibá se insere em um contexto específico que tem como principais características a ocupação do território dada majoritariamente por imigrantes pomeranos; e, diante de alterações econômicas do ponto de vista amplo, como essa comunidade adotou novas atividades e deu andamento ao seu desenvolvimento territorial (urbano e socioeconômico). Além da inserção no contexto socioeconômico, algumas outras características são enumeráveis.

### **3.2. FRAGMENTAÇÃO TERRITORIAL E 30 ANOS DE EMANCIPAÇÃO POLÍTICA**

De fato, essa evolução nos processos socioeconômicos desde a primeira metade do século XIX veio acompanhada também de alterações na rede urbana de cidades baseadas num processo de fragmentação político-administrativa. Aqueles pequenos núcleos, que surgiram para desenvolver a cultura do café, passaram, com o tempo, por diversos processos de emancipações políticas. No âmbito da antiga colônia de Cachoeiro de Santa Leopoldina, o território se subdividiu em 11 (onze) pequenas cidades, cada uma com sua estrutura urbana característica.

É evidente que não cabe apresentar fatores específicos que motivaram cada um desses processos de fragmentação, mas somente enumerá-los para compreender como Santa Maria de Jetibá se insere dentro daquele contexto. De fato, será inevitável mencionar as características específicas e até mesmo os processos que culminaram com na emancipação política do município de estudo, que, em 2018, completou 30 anos.

A primeira fragmentação político-administrativa aconteceu ainda nos fins do século XIX, em plena atividade cafeeira, quando foram criados os municípios de Santa Teresa (1890), Afonso Cláudio (1890) e Ibraçu (1891). Essa fragmentação, vale lembrar, ainda não apresentara risco ao então monopólio fluvial e ao dinamismo comercial de Santa Leopoldina. O café ainda era todo escoado pelo Porto de Cachoeiro de Santa Leopoldina, motivo que sustentou fazerem parte do suporte à expansão daquela atividade. Pode-se inserir ainda nessa primeira etapa a criação do município de Itaguaçu (1914), que, anos mais tarde, mesmo já na primeira república, ainda se situava no final do período hegemônico do café em Santa Leopoldina (figura 13).



**Figura 13:** Fragmentação territorial dos municípios oriundos de Santa Leopoldina até 1914.

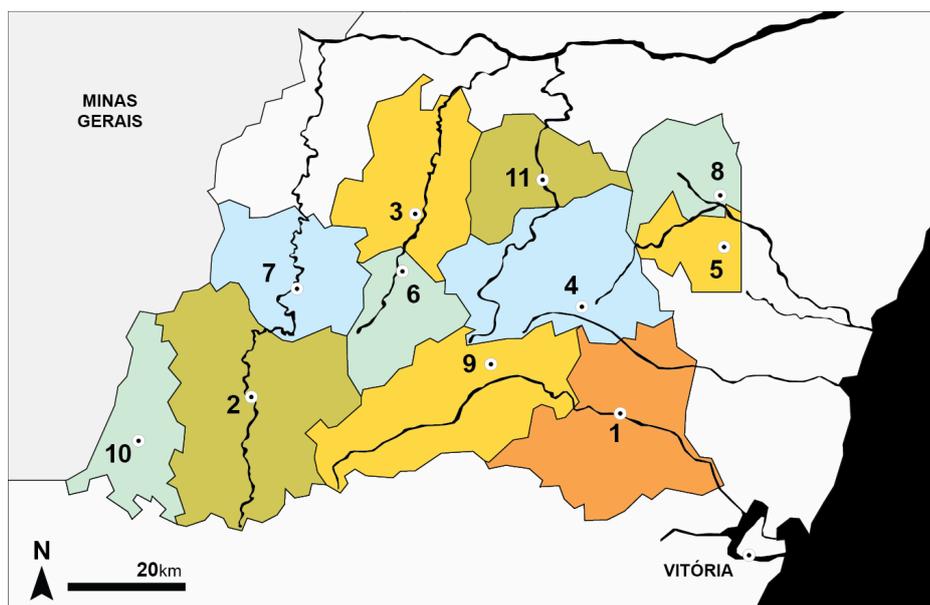
1 – Santa Leopoldina, 2 – Afonso Cláudio, 3 – Itaguaçu, 4 – Santa Teresa, 5 – Ibraçu.

**Fonte:** BERGAMIN, 2015 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

Em um segundo momento de fragmentação política, aparece o município de Itarana. Este tem sua emancipação político-territorial estabelecida pela Lei nº 1.910 de 13 de dezembro de 1963, e a instalação com a posse da primeira legislatura em 18 de abril de 1964. Portanto, Itarana compõe os municípios desmembrados na

década de 1960, em decorrência da última onda emancipatória (1960-1970), anterior à Lei Complementar nº 01 de 9 de novembro de 1967 e à Constituição de 1988.

O terceiro momento de fragmentações acontece paralelamente à promulgação da Constituição Federal de 1988 e a consolidação, no cenário estadual e nacional, de um projeto de industrialização iniciado pelo regime militar e continuado sob a redemocratização. Naquele ano foram fragmentados os municípios de Laranja da Terra, João Neiva e Santa Maria de Jetibá. Em menos de 10 anos, em 1995, ocorre a fragmentação dos municípios de Brejetuba e São Roque do Canaã (figura 14).



**Figura 14:** Fragmentação territorial dos municípios oriundos de Santa Leopoldina até 1995. 1 – Santa Leopoldina, 2 – Afonso Cláudio, 3 – Itaguaçu, 4 – Santa Teresa, 5 – Ibirapuçu, 6 – Itarana, 7 – Laranja da Terra, 8 – João Neiva, 9 – Santa Maria de Jetibá, 10 – Brejetuba e 11 – São Roque do Canaã.

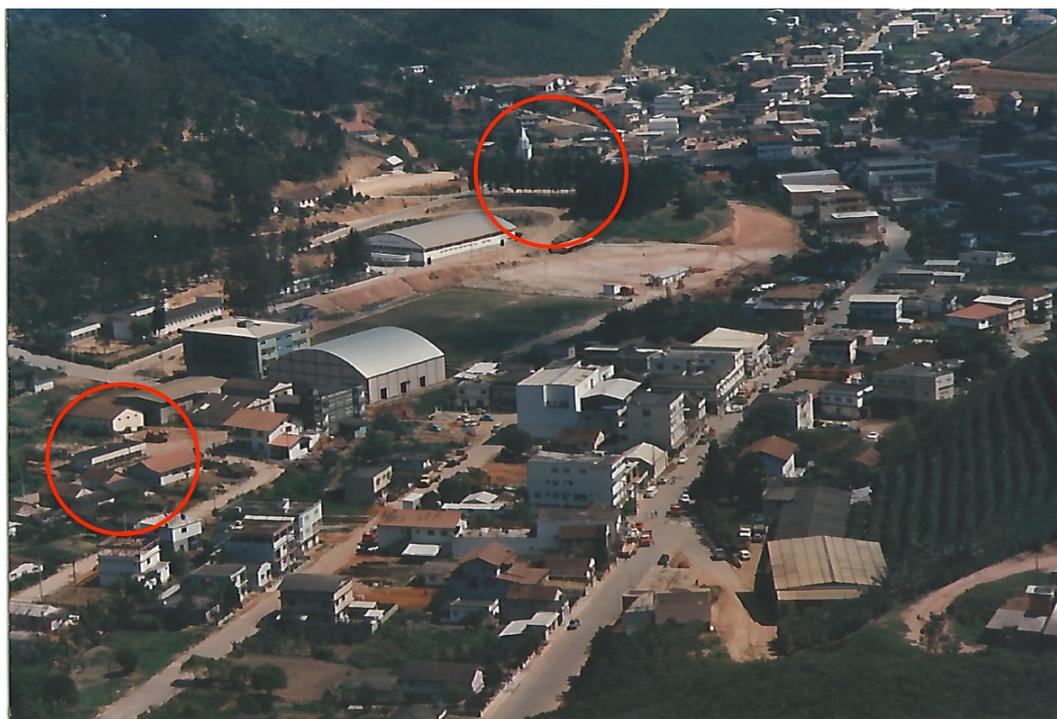
**Fonte:** BERGAMIN, 2015 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

De fato, analisando os cenários das etapas de fragmentação, pode-se agrupá-los em 3 (três) momentos: (a) sedes urbanas criadas para o sustentáculo da produção e da exportação cafeeira nos finais do século XIX; (b) as duas sedes urbanas que se fragmentaram com o advento das primeiras repúblicas, e; (c) sedes urbanas pós-1988.

A Constituição Federal de 1988, além de atribuir aos municípios a prestação dos serviços básicos, instituiu outro importante avanço no âmbito da política urbana, foi a obrigatoriedade dos municípios com mais de 20 mil habitantes a aprovação de um Plano Diretor Municipal que é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana (art. 182º e 183º).

Na verdade, tal listagem faz parte de uma sistematização, novamente, com fim de facilitar a leitura e a inserção do município de Santa Maria de Jetibá neste contexto geral. Pode-se notar que tais fragmentações têm características comuns entre si. As sedes urbanas do período da monocultura cafeeira (a) foram criadas, na sua totalidade, por intermédio de Lei Provincial, Decretos ou Atos de Governo Estaduais. Esse fato histórico corrobora a principal característica de tais municípios: estruturas criadas para sustentáculo à produção e a exportação do café (1850 – 1889).

As duas sedes criadas no período republicano (b) são Itaguaçu (1914), inserida no contexto da República Oligárquica caracterizada pela política de descentralização do poder em favor dos grandes produtores de café e de leite; e Itarana (1963), já no contexto da República Populista pré-1964, com características específicas do período.



**Figura 15:** Centro de Santa Maria de Jetibá em 1986, às vésperas de sua emancipação política. Ênfase, novamente, ao templo da Igreja Luterana à direita e à esquerda a sede da Cooperativa Avícola de Santa Maria de Jetibá.

**Fonte:** Acervo de Helmar Potratz, 2018, manipulado pelo autor.

As sedes urbanas pós-1988 (c) se caracterizam pela padronização dos processos de emancipação político-administrativa em face da Lei Complementar nº 01 de 09 de novembro de 1967. A Lei Complementar estabelece requisitos mínimos de população, renda pública e a forma de consulta prévia às populações locais para a criação de novos municípios. Estão inseridos nessa realidade, no primeiro

momento (1988), os municípios de Laranja da Terra, João Neiva e Santa Maria de Jetibá (figura 15) e, no segundo momento (1995), os municípios de Brejetuba e São Roque do Canaã.

A partir da Lei Complementar, a criação de novos municípios compreende abrir processo administrativo na Assembleia Legislativa daquele estado, que se dá com a representação, via abaixo-assinado, de ao menos 100 signatários. Com processo instaurado, são verificados os seguintes requisitos<sup>12</sup>:

- I. População estimada, superior a 10.000 (dez mil) habitantes ou não inferior a 5 (cinco) milésimos da existente no Estado;
- II. Centro urbano já constituído, com número de casas superior a 200 (duzentas);
- III. Arrecadação, no último exercício, de 5 (cinco) milésimos da receita estadual de impostos.

Após análises e confirmação dos requisitos citados, fica a cargo da Assembleia Legislativa do Estado determinar a realização de consulta plebiscitária à população da área territorial que está pleiteando a elevação à categoria de município. Diante dos novos procedimentos para a emancipação política municipal, cabe à sociedade civil organizada daquele território pleitear sua emancipação. De fato, esta legislação, em conjunto com a Constituição Federal de 1988, abre um precedente importante ao incumbir os municípios pela prestação dos serviços urbanos básicos, como educação e saúde, e outras constantes no artigo 6º da Constituição Federal Brasileira.

A análise do caso específico de Santa Maria de Jetibá revela algumas particularidades inauguradas com o novo processo emancipatório. Uma delas está relacionada ao tempo necessário para a conclusão dos trâmites processuais. No caso estudado, o processo teve início em 16 de julho de 1979. Ou seja, foram necessários quase 10 anos para a emancipação política do território de Santa Maria de Jetibá se concretizar. Em consonância com a legislação, o processo foi aberto naquele ano, com o requerimento (abaixo-assinado) de 445 signatários (figura 16).

---

<sup>12</sup> A Lei Complementar estabelece, no § 1º que “não será permitida a criação de município, desde que esta medida importe, para o município ou municípios de origem, na perda dos requisitos exigidos nesta Lei”.

Continuação do requerimento que propõe definição dos limites Municipais e distritais complementando PROC. DL nº 28 de Emancipação do Município de Santa Maria de Jetibá.

NOME	Título de eleitor
Elio Eguen	362 03314-65
Jaime Amaldade Faria	362 41814-81
Jose Manoel de Jesus	359 68514-06
Denzil Marfanti Marquardt	360 50914-49
Alfredo Souto	357 92414-73
Paulo Mosqueroth	360 96014-06
Fronz Zaager	359 55714-90
Almarco Zumbach	361 90714-90
	358 13014-65

**Figura 16:** Assinaturas do abaixo-assinado de 1979 para o requerimento de emancipação de Santa Maria de Jetibá/ES.

**Fonte:** Acervo de Helmar Potratz, 2018.

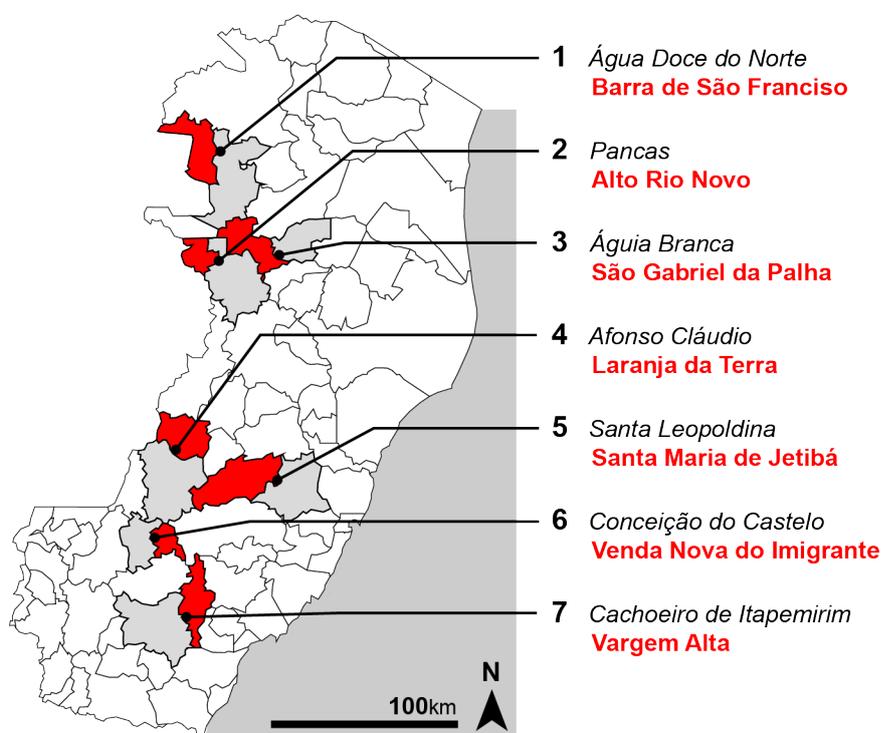
Por não se adequar aos requisitos estabelecidos pela lei complementar, o primeiro processo é arquivado em 1983. Nova articulação para a emancipação de Santa Maria de Jetibá só surgiria novamente em 1987, com dois abaixo-assinados com mais de 250 signatários. Finalmente, em 1987, a Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa emite parecer favorável à criação do novo município de Santa Maria de Jetibá. Para finalizar as etapas definidas, é publicado em 2 de dezembro de 1987, o Decreto Legislativo nº 11/87, que determina consulta plebiscitária à comunidade interessada.



**Figura 17:** Campanha, por parte de setores da sociedade, em favor do município de Santa Maria de Jetibá. Se atente ao detalhe dos ramos de café aludindo à um dos motores da economia.

**Fonte:** Acervo de Helmar Potratz, 2018.

Inicia-se, nesse período, por vários setores da sociedade, intensa campanha para a emancipação do município (figura 17). Até que, em 20 de março de 1988, acontece a consulta plebiscitária, organizada pelo Tribunal Regional Eleitoral, cujo resultado foi o de que 94% dos eleitores votantes optaram pela emancipação política do município de Santa Maria de Jetibá<sup>13</sup>. Agora projeto de Lei, o processo ganhou a sanção do governador em 6 de maio de 1988. Transformado município, ainda seria administrado por Santa Leopoldina até as eleições municipais que, naquele ano, aconteceram no dia 15 de novembro. Naquele pleito foram eleitos prefeito, vice-prefeito e vereadores, que tomaram posse no dia 1º de janeiro de 1989.



**Figura 18:** Mapa atual do Espírito Santo com indicativo das emancipações político-administrativas de 1988. Em vermelho os municípios criados.

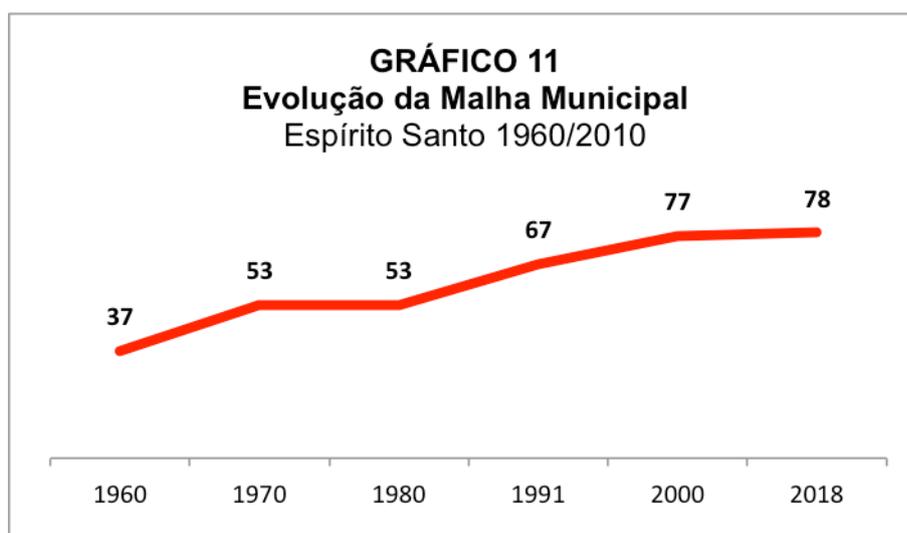
**Fonte:** IBGE, 2011 com base do IJSN (2018) manipulado pelo autor.

É importante perceber, que nesse período, já diante da relevância socioeconômica em relação a Santa Leopoldina, a administração municipal, eleita no pleito de 1982, já era comandada, naquele município, por um morador de Santa Maria de Jetibá. De fato, aquele território já se organizava pela emancipação política, acompanhada de um acúmulo de capital em decorrência, inicialmente, da

<sup>13</sup> Naquela consulta plebiscitária, dos 4.404 votantes, 4.129 concordaram com a emancipação, 85 discordaram, 123 votaram em branco e 67 anularam o voto. (POPULAÇÃO aprova a criação de mais 7 municípios. **Jornal a Gazeta**, Vitória, 22 mar. 1988. Caderno de Política, p. 5.)

produção cafeeira, e, num segundo momento, da produção hortifrúti, e, por fim, da agroindústria avícola.

Desse modo, fica claro que as iniciativas que se desdobram em Santa Maria de Jetibá são o retrato das políticas de desenvolvimento industrial capixabas que influenciaram decisivamente na configuração da rede urbana de cidades. Neste caso, no Espírito Santo, naquele ano, esse processo administrativo é votado também em outros 6 (seis) territórios que, através dos procedimentos adotados pela Lei Complementar, buscaram sua emancipação político-territorial desmembrando-se dos também 7 municípios-mãe (figura 18). Ou seja, naquele 20 de março de 1988, aconteceram consultas plebiscitárias em 7 (sete) municípios<sup>14</sup>.



**Gráfico 11:** Evolução da Rede Municipal capixaba 1960/2018 (número de municípios).  
**Fonte:** IBGE, Evolução da divisão territorial do Brasil 1872-2010. Rio de Janeiro: 2011.

De fato, como já avaliado, a redemocratização pós-1988 rendeu alterações significativas na malha brasileiras de cidades. Este fato fica mais evidente ao observar, desta vez, o gráfico do número de municípios do estado. No Espírito Santo, nos tempos de redemocratização pós-1988, se desdobraram mais fragmentações territoriais do que na década de 1960 (gráfico 11). Se na década de 1960 16 municípios foram criados no Espírito Santo, nas décadas de 1980 e 1990 foram criados 24. Evidente que não cabe aqui aprofundar sobre o tema, mas de certo, as alterações também se mostram relevantes.

<sup>14</sup> TRIBUNAL Regional Eleitoral define as perguntas para sete plebiscitos. **Jornal a Gazeta**, Vitória, 9 de março. 1988. Caderno de Política, p. 3.

### 3.3. O CRESCIMENTO DO ESPAÇO URBANO

A partir da década de 1870, os colonos rumavam para os lotes a eles destinados ao longo dos leitos dos rios. Não havia ainda, naquele distrito de Santa Leopoldina, nenhuma vila ou povoação. A sede do distrito, Jequitibá, era em uma das inúmeras propriedades rurais daquela localidade. Todos moravam em suas propriedades rurais. É a partir de 1935, como lembra Schwarz (1993), que se deu a arrancada que culminou no surgimento a primeira vila, Santa Maria.

Uma série de serviços surge naquele pequeno entroncamento comercial e religioso surgido à beira do rio São Luís. Desde 1918, a localidade já contava com a sede da Igreja Luterana. A Igreja, vale lembrar, cumpre papel decisivo nos primeiros momentos da ocupação. Com maioria dos colonos de origem e fala germânica, foi a Igreja Luterana Alemã que prestou assistência educacional, religiosa, sanitária, e muitas vezes médica aos colonos assentados ali. De fato, em face da assistência educacional, até a nacionalização do ensino em 1937, o ensino público ficava ao cargo de pessoas designadas pela comunidade luterana para ministrar as aulas. Ou seja, com a exceção de algumas comunidades longínquas, como Recreio, São Sebastião e Rio Bonito, o poder público estava praticamente ausente do ensino público daquele município (SCHWARZ, 1993, p.38).

Além dessa atividade desempenhada pela igreja, encontrava-se estabelecido em Santa Maria, a partir de 1935, importante ponto comercial com ligação, por estrada de rodagem, para Santa Leopoldina via Santa Teresa. O caminho direto de Santa Maria até Santa Leopoldina ainda era feito pela tropa de mulas. O único trajeto possível para os primeiros caminhões era tomar direção a Alto Caldeirão, onde havia o eixo ligando Santa Teresa a Santa Joana, atual Itarana<sup>15</sup>. De Santa Teresa, vale lembrar, a ligação por estrada<sup>16</sup> para Santa Leopoldina já havia sido inaugurada em 1918. A estrada que liga Santa Maria ao entroncamento de Santa Teresa a Itarana, inclusive, como lembra Schwarz (1993), foi financiado por um comerciante local para estimular o comércio e consequente escoamento da produção, sobretudo do café (figura 19).

---

<sup>15</sup> Hoje rodovia estadual ES-261.

<sup>16</sup> Hoje rodovia estadual ES-080.

Importante marco, como mencionado, se dá em 1935 quando, em resposta à desvalorização do preço internacional do café, o poder público investe em uma Estação de Fruticultura (SCHWARZ, 1993). O local escolhido, evidentemente, considerou a existência de estrada de rodagem que viabilizaria o empreendimento. A Estação de Fruticultura foi instalado em Santa Maria, em virtude da sua ligação rodoviária mais longínqua às terras colonizadas. Este serviço tinha como objetivo a implantação da hortifruticultura na região. Além do declínio do café como atividade lucrativa, com a instabilidade trazida pelo Crack da Bolsa de Nova Iorque em 1929, incentivou-se a hortifruticultura como atividade complementar que, com os anos, tornou-se importante e decisiva atividade geradora de riqueza. A inserção da fruticultura, da horticultura e da posterior floricultura logo despertou o interesse dos lavradores. Inicialmente, as sementes foram doadas aos produtores, e, após certo sucesso, as mudas e sementes eram vendidas a preço de custo. Schwarz lembra que nos últimos anos da década de 30, a cultura vultuosa da batata inglesa e da cebola já abasteciam Vitória e arredores (SCHWARZ, 1993, p.25).



**Figura 19:** Foto de Santa Maria no início da década de 40. À esquerda o complexo da Igreja com o templo, casa pastoral e escola; à direita, posto comercial de destaque, aos fundos, cruzando a imagem horizontalmente, a estrada de rodagem Santa Maria/Alto Caldeirão, ligando esta região ao entroncamento Santa Teresa/Itarana.

**Fonte:** Acervo da Igreja Evangélica de Confissão Luterana em Santa Maria de Jetibá, 2018, manipulado pelo autor.

De fato, a hortifruticultura encontra na estrutura fundiária da região outra particularidade facilitadora. Como mencionado o acesso dessa população à terra foi incentivado pelo poder público, diferentemente do que acontecia em outras partes do país. Ou seja, na ótica da formação das colônias de imigrantes no Espírito Santo, as terras foram doadas aos primeiros imigrantes. É claro que essa facilidade relativa

não foi acompanhada por nenhuma assistência, por parte do poder público, ao assentamento daquela população, como demonstrou o estudo. Contudo, esta atividade era atrativa ao camponês, pois, proprietário de uma das inúmeras propriedades rurais, poderia inclusive empregar a própria família no plantio e na colheita. Surge, através da horticultura, a formalização de uma atividade extremamente importante para Santa Maria de Jetibá: a agricultura familiar<sup>17</sup>.

Assim que se criavam e se consolidavam ligações terrestres que facilitavam o escoamento da produção que se diversificara, a região se desenvolvia. Com o sucesso da diversificação da produção, a próxima etapa seria a implementação de uma nova cultura. A atividade avícola, da criação de galinhas e codornas para postura mostrava-se duplamente interessante. Ao mesmo tempo em que se podia produzir e comercializar os ovos, ou seja, a produção, gerava-se também subproduto importante que seria usado para incrementar a atividade da hortifruticultura e também do próprio café, o esterco. O incentivo, desta vez encampado por um grupo de lavradores, também se mostrava promissor, pois o ritmo crescente de urbanização da região da Grande Vitória abria importante mercado consumidor inclusive para os produtos avícolas.

Para implementar aquela atividade, este grupo de lavradores criou, no ano de 1964, uma Cooperativa Avícola em Santa Maria de Jetibá (COOPEAVI). Esta cooperativa teve grande contribuição para o crescimento tanto da hortifruticultura quanto da avicultura na região. Além do acesso a materiais agrícolas, como ferramentas e insumos, a cooperativa mantém fábrica e estocagem de rações que são fornecidas aos produtores cooperados. Além, é claro, de assistência técnica na implementação da atividade produtora, sobretudo a avícola (figura 20).

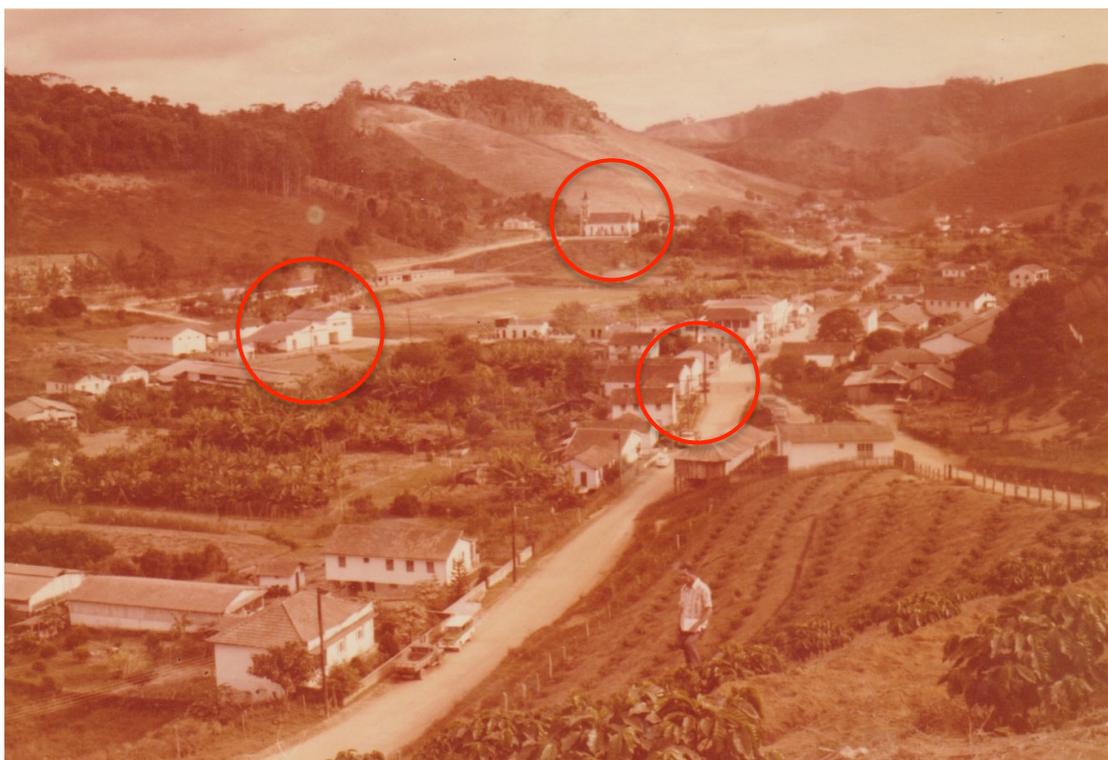
De fato, a implementação da avicultura e a consolidação das outras atividades produtivas acontece paralelamente a um incentivo, por parte do poder público, em obras de infraestrutura, sobretudo na construção de estradas de rodagem e de um novo marco que mudaria o ritmo da produção. No início da década de 50, tem início, no rio Santa Maria da Vitória, a construção da Barragem e da Usina Hidroelétrica do rio Bonito<sup>18</sup> (figura 21). Schwarz lembra que a construção desta usina foi a

---

<sup>17</sup> Na verdade, é característica da região o predomínio de agricultores assentados em bases familiares de produção (BERGAMIN, 2015, p.53), inclusive nos primórdios do plantio do café.

<sup>18</sup> Apesar da Barragem ser no leito do rio Santa Maria da Vitória, esta leva o nome de Rio Bonito em virtude da localidade onde se situa a barragem e a usina, na comunidade de Rio Bonito, no vale, do

arrancada para a eletrificação do interior. Até então, a energia elétrica utilizada para movimentar as máquinas de descascar café era alimentada por pequenas usinas particulares, angariadas pelos próprios produtores rurais (SCHWARZ, 1993, p.31). Evidente que não só a produção do café se beneficiaria com a expansão do fornecimento de energia elétrica para o interior. Possibilitava inclusive o desenvolvimento urbano dos centros localizados, que, organizados em uma incipiente estrutura de prestação de serviços, puderam prosperar.



**Figura 20:** Foto de Santa Maria em fins da década de 50. Ênfase, à esquerda, à Cooperativa Avícola, ao centro o templo da Igreja Luterana e à direita, manifestação das casas de comércio da região. Em primeiro plano a estrada principal ligando Alto Caldeirão, hoje Av. Frederico Grulke. Em primeiro plano, uma plantação de café.

**Fonte:** Acervo de Gerda Elisabeth Röelke Potratz, 2018, manipulado pelo autor.

Com um sistema produtivo diversificado, baseado na inserção de diferentes atividades, a comunidade ganhou notoriedade e, em 1988, em virtude da organização da sociedade civil, pleiteia sua emancipação político-administrativa. Nada mais justo, pois na época da elevação de Santa Maria de Jetibá para a condição de cidade com sede administrativa própria, esta já contava com centro urbano constituído por mais de 600 (seiscentas) casas residenciais, dois bancos, dois hotéis, serviço de água encanada, luz elétrica, posto de saúde, escola de 1º e

---

Bonito, afluente esquerdo do Santa Maria da Vitória. O rio Bonito (figura 24), é marco de divisa entre os municípios de Santa Leopoldina e Santa Maria de Jetibá.

2º grau, unidade sanitária, agência dos correios, cartórios, delegacia de polícia, maternidade particular, sede da EMATER<sup>19</sup>, farmácias, dezenas de casas comerciais, bares, igrejas de vários credos, cooperativa avícola, serviço de transporte rodoviário e ruas calçadas<sup>20</sup>.



**Figura 21:** Construção da barragem da Usina Hidroelétrica do Rio Bonito, em Santa Leopoldina, início da década de 1950.

**Fonte:** Coleção Governo Jones dos Santos Neves, Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN, 2018).

De fato, é importante perceber que marco relevante ocorreu ainda sob administração de Santa Leopoldina. A instalação de coleta de esgoto e calçamento das ruas se dá anteriormente à emancipação política (figura 22a e 22b). Em face da relevância da produção de Santa Maria e, em parte pela cobrança da sociedade, o espaço incipientemente urbano sofre mudanças decisivas. O calçamento das vias

---

<sup>19</sup> Criada em 1975, a EMATER (Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural), hoje INCAPER (Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural), é um órgão vinculado à Secretaria de Estado da Agricultura, Abastecimento, Aquicultura e Pesca e tem por objetivo inicial elevar o nível de vida do agricultor, com a ajuda do crédito rural supervisionado, para aumentar a produção e a produtividade agrícola, além de adaptar e difundir conhecimentos científicos e tecnológicos, de acordo com a realidade rural do Espírito Santo. (HISTÓRIA. 2018. Disponível em: <<https://incaper.es.gov.br/quem-somos>>. Acesso em: 19 jan. 2019).

<sup>20</sup> Tal descrição é encontrada no Requerimento à Assembleia Legislativa de 250 abaixo-assinados solicitando a criação do Município de Santa Maria de Jetibá, datado de 25 de fevereiro de 1987. **Fonte:** Acervo de Helmar Potratz, 2018.

inaugurava e/ou consolidava novo marco que se mostraria inevitável com a emancipação política. Diante deste e de tantos outros fatores, notava-se a inserção definitiva do novo município na rede urbana brasileira de cidades.

A agora sede urbana, município de Santa Maria de Jetibá, passa a concentrar inúmeras atividades de suporte à produção agrícola municipal. O desenvolvimento dessas atividades também estimulou o surgimento de outros pequenos núcleos de povoação que acabaram adotando características urbanas. Vale lembrar, como pontua Schwarz (1993), que a estrada de rodagem ligando Garrafão à Santa Maria (ES-264) foi também decisiva no surgimento desses povoados. Quando o lugarejo deixa a tropa de mulas e otimiza o escoamento da produção por meio de caminhões, novos serviços são incorporados, mudando a realidade socioeconômica (figura 24).

Evidente a expansão e consolidação da infraestrutura, sobretudo da infraestrutura rodoviária, que foi decisiva para o desenvolvimento daquele território. Se outrora eram as tropas de mulas responsáveis pelo escoamento da produção, a partir daquele momento era a vez dos caminhões. Fato, porém, que a nova tecnologia sobre rodas demandava um investimento permanente nas estradas de rodagem. Tal iniciativa fez com que outras localidades além de Santa Maria também apresentassem os impactos do desenvolvimento urbano. Dentro dos limites do município, e acompanhados pelo desenvolvimento da sede, outros postos comerciais se desenvolveram. É o caso das localidades urbanas de Alto Possmouser, Garrafão, Recreio e Caramuru.

O que se vê nestes 4 (quatro) lugarejos é um desenvolvimento urbano com características semelhantes, mas de diferentes proporções. A proximidade dos corpos d'água e da malha rodoviária são características primeiras. Aqueles aglomerados surgiram geralmente sediados em uma propriedade rural intermediária que servia de entreposto comercial e inclusive de descanso para as tropas de mulas, que escoavam a produção primordialmente. Com a consolidação da malha rodoviária, cada local se desenvolveu de acordo com as possibilidades e com acessos aos polos maiores para escoamento da produção.

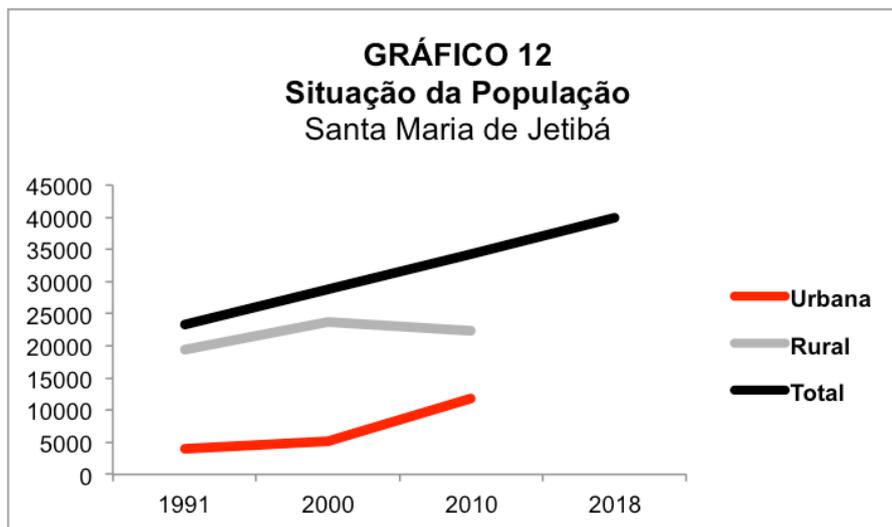


**Figura 22a e 22b:** Foto dos trabalhos de instalação do sistema de coleta de esgoto e calçamento das principais ruas da sede do município em 1986.

**Fonte:** Acervo de Helmar Potratz, 2018.

Hoje, mesmo que sua população seja majoritariamente rural, o município apresenta realidade urbana consistente, baseada em uma rede complexa de serviços para amparar atividades produtivas diversificadas. É notório que o desenvolvimento urbano que floresce nesses espaços está intrinsecamente ligado à consolidação das atividades produtivas. Sobre tal reação, aqui serão delineadas as características de maneira mais notória no próximo ponto (3.4). Contudo, aqui nos

cabe destacar as alterações substanciais presenciadas pelo espaço urbano. Para tanto, partindo desse breve histórico sobre o desenvolvimento urbano de Santa Maria de Jetibá, sua sede urbana será enfatizada como objeto de estudo.



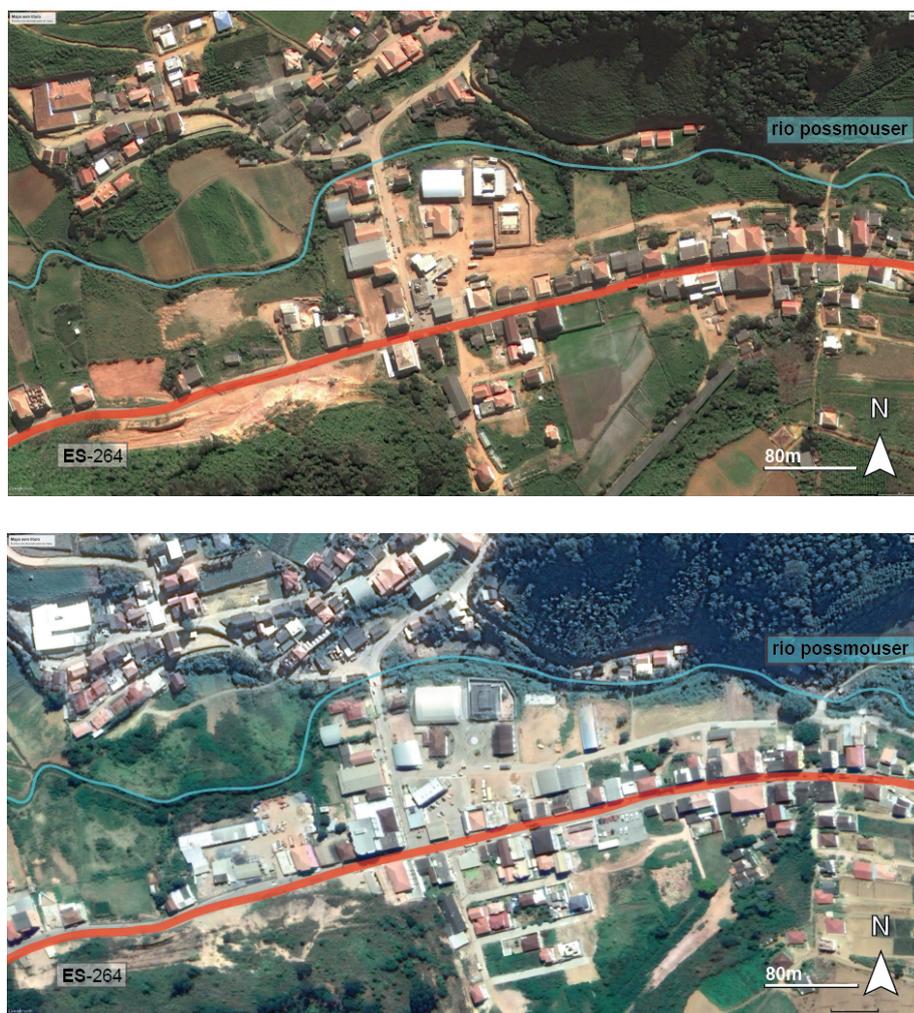
**Gráfico 12:** Situação da população de Santa Maria de Jetibá. O dado para 2018 é estimado.  
**Fonte:** IBGE, 2018.

Como assinala o IBGE, em 2010 65,5% da população santa-mariense ainda vivia no campo (22.379 habitantes). Contudo, em face do desenvolvimento urbano das últimas duas décadas, sobretudo a partir dos anos 2000, há um esvaziamento do campo, observado no gráfico da população. Analogamente, há um crescimento urbano acentuado (gráfico 12). Do contingente urbano, 34,50% da população (11.797 habitantes), em torno de 9.900 pessoas, viviam na sede de Santa Maria de Jetibá em 2010. Ou seja, em torno de 1.900 pessoas viviam nas localidades urbanas além da sede, principalmente em Garrafão, Alto Possmouser, Recreio e Caramuru.

De fato, basear-se nesses dados pode soar obsoleto, uma vez que a população total em 2018, com dado estimado do IBGE, cresceu 16,6% nos últimos 8 (oito) anos. Contudo, o último dado oficial sobre a situação do domicílio é o de 2010. Todavia, a partir de tais estatísticas é possível estimar a população urbana em 2018, se for dado como pressuposto que a curva de crescimento da população urbana de 2010 a 2018 será a mesma de 2000 a 2010.

Antes de apresentar o valor estimado para a população urbana em 2018, considera-se a curva vertiginosa da população urbana de Santa Maria de Jetibá entre 2000 a 2010. Se, da década de 1991 a 2000 o crescimento urbano foi de 29,45%, na década seguinte, 2000 a 2010, o crescimento foi de 131,22%. O dado

fica mais saliente se for analisado o crescimento das duas décadas, 1991 a 2010. Neste intervalo, a população urbana cresceu 199,34%. Apresentada a realidade urbana, é inevitável perceber características importantes também na população residente na zona rural. Se, de 1991 a 2000 a população rural cresceu 22,48%, na próxima década, 2000 a 2010, houve um decréscimo de 5,42%. Ou seja, em dez anos, a população rural diminuiu.



**Figura 23a e 23b:** Imagem de satélite da localidade de Alto Possmouser. Na imagem acima (a), em 2010. Na imagem de satélite abaixo (b) ano de 2016.

**Fonte:** Google Earth, 2018.

Logo, se for considerado o mesmo percentual de crescimento da população urbana para o ano de 2018, a população urbana municipal será de ao menos 15.480 habitantes. Contudo, o número pode ser ainda maior, devido à manutenção do decréscimo da população rural entre 2010 e 2000: 18.692 habitantes. Há de se lembrar, ainda, que a curva da população pode progredir com outra realidade: o crescimento urbano da sua população pode superar os 130%. E, caso este terceiro

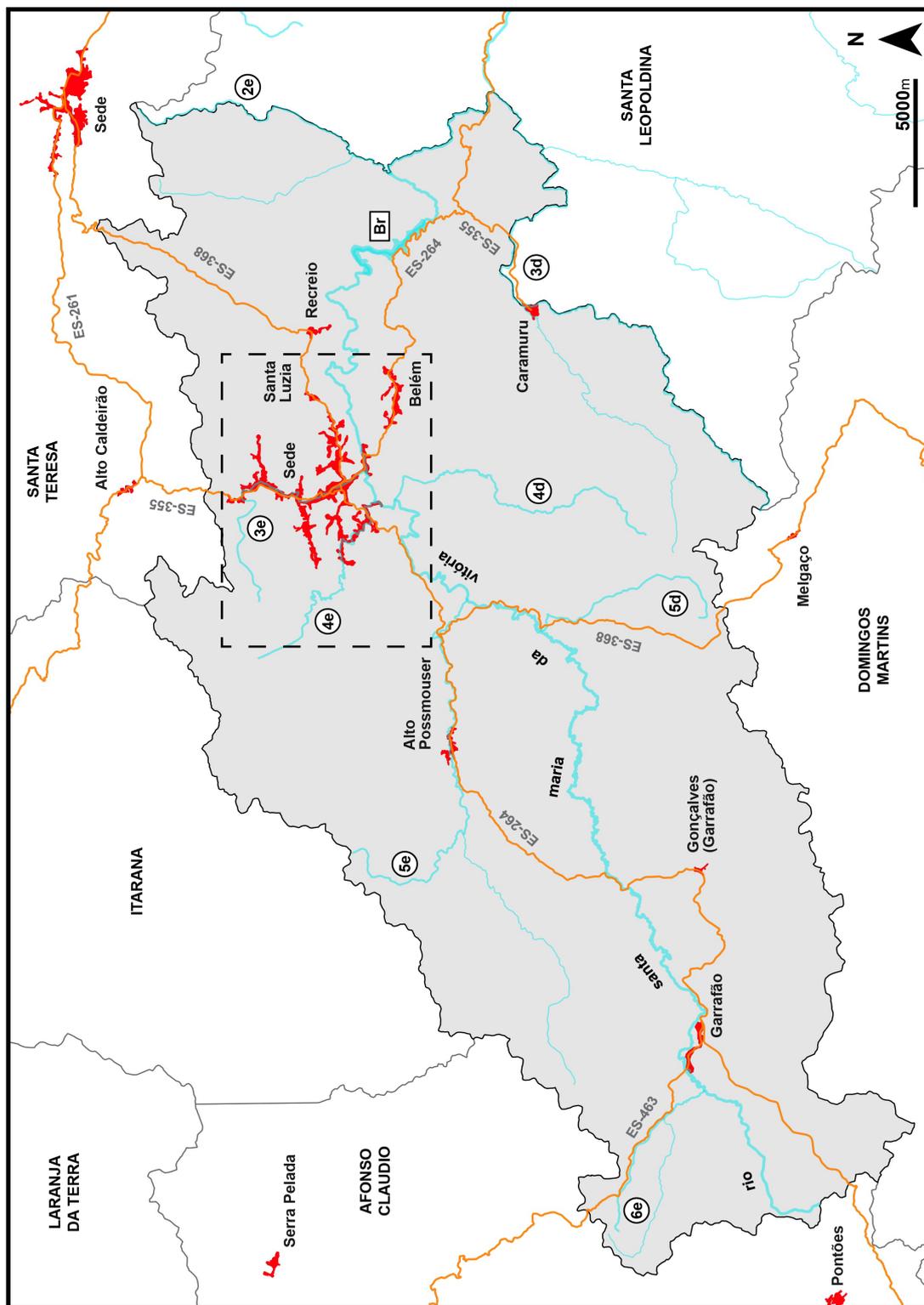
cenário se concretize, talvez o dado de 2020 trará uma predominância da população urbana em detrimento da rural.

Os dados oficiais ainda se tornam mais obsoletos, se analisada, rapidamente, antes de nos aprofundarmos nas características do crescimento urbano e a localização dessas manifestações, a imagem de satélite da localidade de Alto Possmouser em 2010, ano do último dado oficial, com o ano de 2018 (figura 23a e 23b). Na simples comparação, percebe-se que a mancha urbana se desenvolveu, inclusive com calçamento de vias e aumento considerável do espaço construído.

Mesmo havendo essa lacuna, os dados de 2010 serão usados, como já mencionado, por serem os últimos dados oficiais do IBGE que apresentam a situação do domicílio no município. Na verdade, o intuito é alertar que os dados podem ser decisivamente maiores, o que corrobora com as preocupações aqui enumeradas. O fato é que a sede administrativa de Santa Maria de Jetibá reflete todas as questões urbanas do município, ao passo que as outras localidades urbanas citadas as apresentam com menor abrangência.

A análise do mapa da figura 24 mostra que o município é cortado pelo rio Santa Maria da Vitória na sua porção leste/oeste. Na porção norte, à beira do rio São Luís, se situa a sede. Ao oeste, às margens da rodovia estadual ES-264, estão as localidades de Alto Possmouser, à beira do Possmouser, e Garrafão, à beira da parte alta do rio Santa Maria, onde a altitude pode alcançar até 700m acima do nível do mar (SCRWARZ, 1993).

As localidades além da sede estão situadas nos limites das rodovias principais, ao passo que a sede se configura como um grande entroncamento de vias de acesso. Ao norte, a ES-355 liga a sede com o entroncamento de Alto Caldeirão, onde alcança a ES-261, que por sua vez liga Santa Teresa a Itarana. À noroeste, rodovia pavimentada até Recreio, a ES-368, liga, via Santa Luzia e Recreio, a sede a Santa Teresa. Ao sudoeste, a via principal, ES-264, liga a Sede a Santa Leopoldina.



**Figura 24:** Mapa do município de Santa Maria de Jetibá com indicativo, em vermelho, da área efetivamente urbanizada (IJSN, 2015) da sede e demais localidades urbanas. Mostra ainda a infraestrutura rodoviária sinalizando rodovias estaduais em linhas alaranjadas. Na legenda, os rios: Bonito (2e); São Luís (3e); São Sebastião (4e); Possmouser (5e); Taquarinha da Penha (6e); Caramuru (3d); das Pedras (4d) e Claro (5d). Na legenda (Br) se situa a Barragem da Usina Hidroelétrica do Rio Bonito. No retângulo com bordas tracejadas a ampliação da área urbanizada da figura 27.

**Fonte:** Dados do IJSN, 2015, manipulados pelo autor.

No sentido leste/oeste, passando pela sede, se localiza hoje a principal rodovia de acesso a Santa Maria de Jetibá, a ES-264. Importante rodovia, liga a sede de Santa Leopoldina ao trevo da ES-165, que por sua vez liga Afonso Claudio à BR-262, em Domingos Martins. Portanto, a ES-264 segue a leste para além da sede, e é nela que localizam-se, respectivamente, no sentido leste/oeste: o trevo para a ES-355, que liga a rodovia a Caramuru, junto à divisa de Santa Leopoldina; a comunidade urbana de Belém, que será considerada como sede; o entroncamento com a ES-368, que segue dali para Domingos Martins via Melgaço, também sem pavimentação; Alto Possmouser; Gonçalves; e Garrafão, junto ao entroncamento com a ES-463, que dali segue para a sede de Afonso Cláudio via Três Pontões.

Diante dessas considerações, nota-se novamente que a sede de Santa Maria de Jetibá, antes de mais nada, é um entroncamento de vias que dá suporte às atividades produtivas desenvolvidas no município. Ali o desenvolvimento urbano está atrelado a uma importante infraestrutura de transporte. Inevitavelmente, mediante o aspecto das atividades produtivas, é no entroncamento da sede que se desenvolve uma rede de serviços ímpar no município, que diante tal complexidade, assume importância local e regional.

A sede, como a ocupação sugere, deu-se na grande várzea do vale do rio São Luís. Terreno originalmente pantanoso, está cercado por uma vasta cadeia de morros que limitam o crescimento da mancha urbana para a fronteira entre os vales e morros (figura 25). Fica mais claro ainda, ao aproximar a mancha urbana da sede, que ela se desenvolve seguindo os fundos de vale, onde estão também os eixos principais de ligação rodoviária. Além da infraestrutura rodoviária formalizada, com calçamento ou asfaltamento, a sede também se entronca com uma dezena de outras vias sem pavimentação, que descem dos mais longínquos postos ou lavouras produtivas.

Analisando com minúcia a figura 27, a partir de onde o estudo se aprofunda na análise do espaço urbano da sede de Santa Maria de Jetibá, encontra-se uma primeira discrepância. A área efetivamente urbanizada (IJSN, 2018) evoluiu mais do que prevê a própria legislação que estipula diretrizes para o crescimento urbano municipal. Mesmo que o Código de Obras Municipal em vigor (Lei Municipal nº 27/1989) estipule normas para o espaço municipal construído, não destaca o espaço urbano do rural. Fica a cargo da Lei Municipal nº 567 de 2001 estipular os limites do zoneamento urbano da sede, diretriz evidentemente obsoleta à realidade do

município no ano de 2018. De fato, o Instituto Jones dos Santos Neves traça indicativo mais realista quando estipula, com base em imagens de satélite, a demarcação de áreas efetivamente urbanizadas (figura 27).

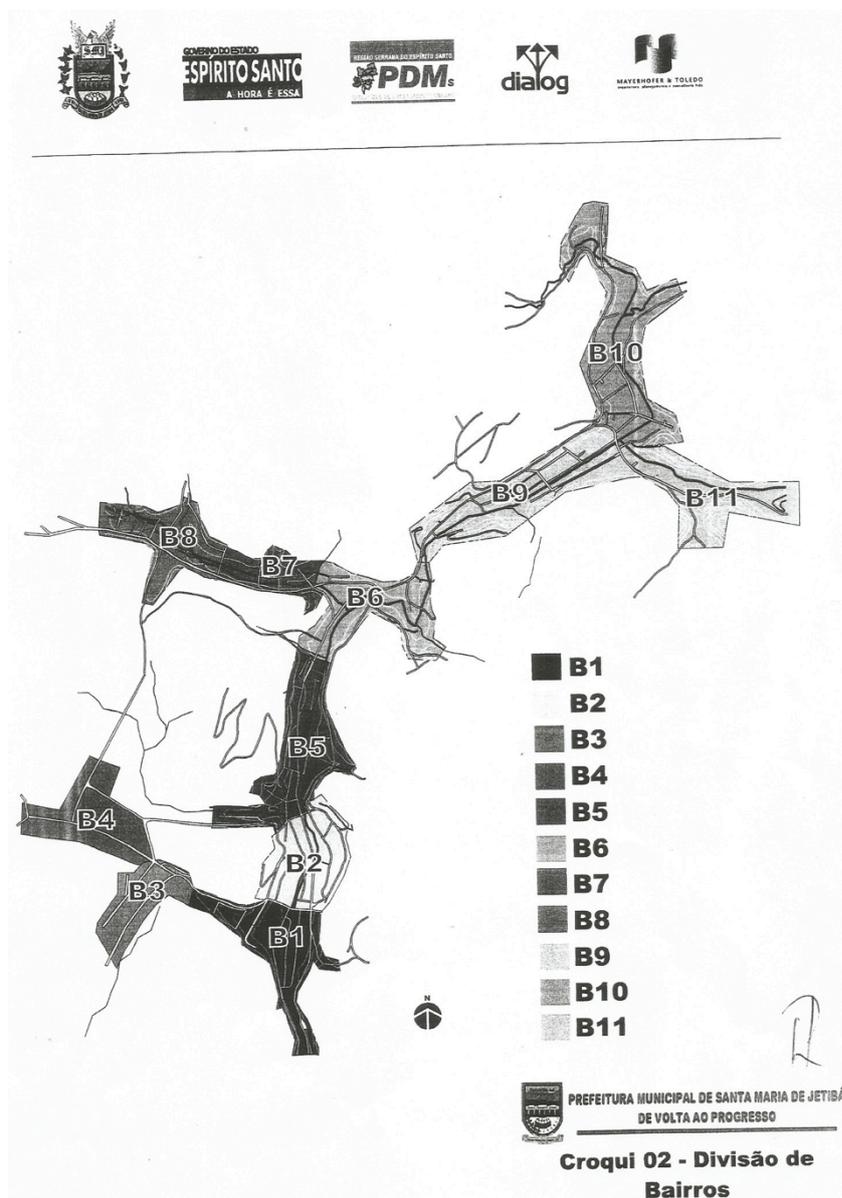


**Figura 25:** Vista parcial sul da sede de Santa Maria de Jetibá. Perceba o crescimento da mancha urbana de acordo com a topografia, sempre dando prioridade ao vale. No canto inferior esquerdo, a ES-355, que liga a sede ao entroncamento da ES-261, que por sua vez liga Santa Teresa a Itarana.

Ênfase, novamente, no círculo vermelho, à sede do Templo da Igreja Luterana.

**Fonte:** Acervo de Henrique Potratz, 2019, manipulado pelo autor.

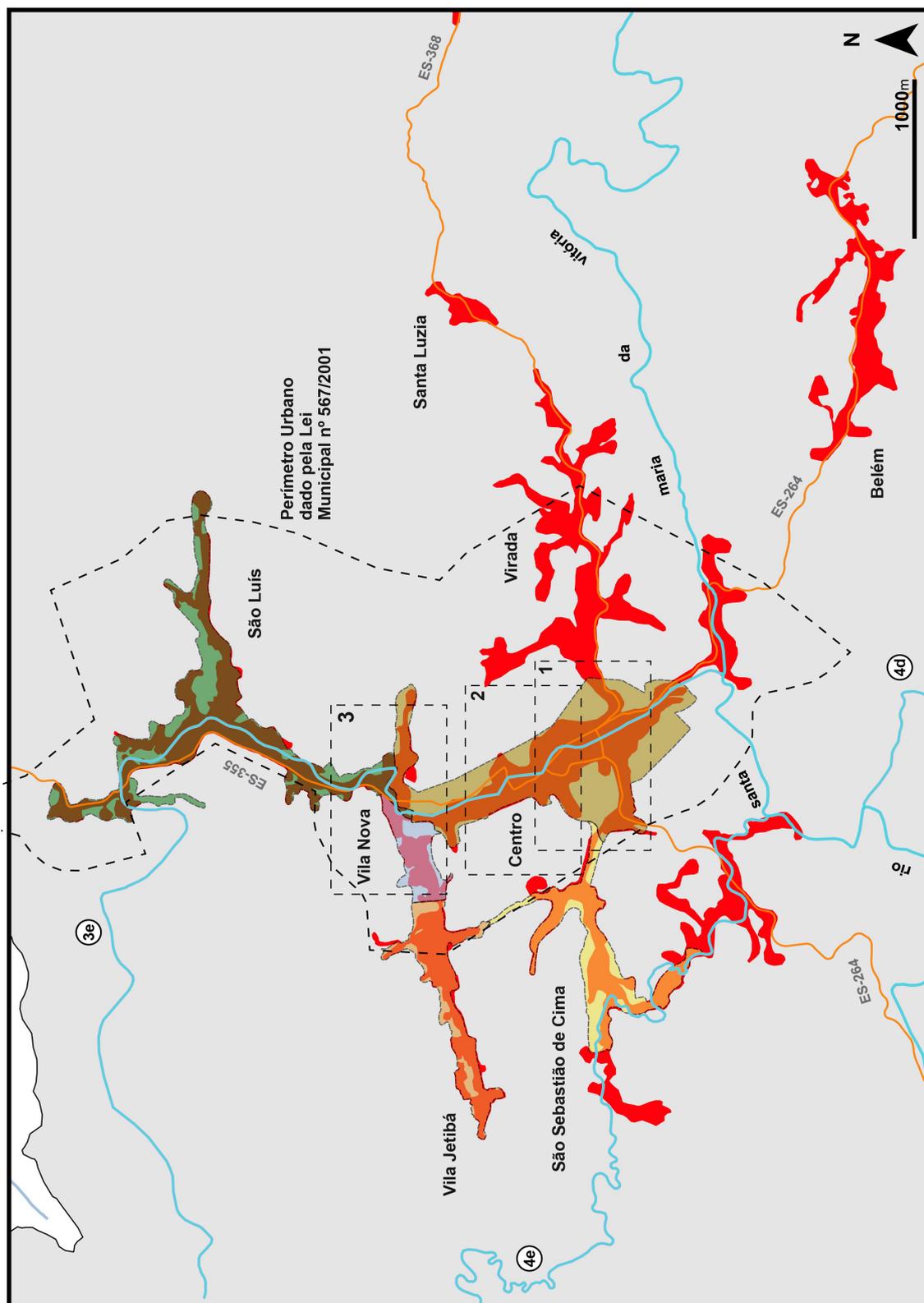
Ainda que a área estipulada pelo perímetro urbano de 2001 seja maior que a área efetivamente urbanizada, a diretriz em questão não previu, ou não se atualizou em relação ao crescimento urbano, sobretudo na parte oeste e leste da sede. A legislação municipal, de mesma maneira, não previu também a oficialização dos bairros da sede, como se antecipa o IJSN em mapa de 2012 (figura 27). A única menção à divisão da sede municipal em bairros se dá com o Plano Diretor Municipal de 2006 (Lei Municipal nº 922/2006). A lei, em processo de atualização e em etapa das audiências públicas municipais, propõe, dentre outras políticas urbanas, a implementação de diretrizes para planos locais de bairro (art. 215º p. IV). Apesar de indicar importante instrumento, a única oficialização dos limites de bairro se dá através do croqui 02 (figura 26) da Lei (art. 318º), que não caracteriza e tampouco dá nome às 11 (onze) áreas que identifica. Esse ponto, da omissão por parte da legislação municipal no âmbito do desenvolvimento urbano, será tratado mais à frente.



**Figura 26:** Croqui 02 do Plano Diretor Municipal de Santa Maria de Jetibá (Lei Municipal nº 922/2006). Divide parte da área urbanizada em 11 bairros. Não há na lei descrição sobre cada um dos limites.

**Fonte:** Câmara Municipal de Santa Maria de Jetibá, 2018.

Perceba que tal aprofundamento abre o horizonte da falta de dados precisos e atualizados sobre o crescimento urbano no nível municipal. Os dados apresentados abaixo são do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN, 2012). Com algumas semelhanças ao croqui 02, também sofrem algumas omissões. Perceba que existem 5 bairros oficializados no âmbito do IJSN. O Centro, região em que primeiro se desenvolveu o povoado de Santa Maria e por isso o nomeia. Do centro, se ramificam os bairros: São Luís ao norte; Vila Nova ao noroeste; e São Sebastião de Cima ao sudoeste. Para além da Vila Nova, há ainda a Vila Jetibá.



**Figura 27:** Ampliação da mancha efetivamente urbanizada, em vermelho, da sede de Santa Maria de Jetibá, com indicativo dos 5 bairros. Na linha tracejada, o perímetro urbano aproximado que é dado pela Lei Municipal nº 567/2001. As rodovias estaduais são as linhas alaranjadas. Na legenda, os rios: São Luís (3e); São Sebastião (4e), e das Pedras (4d).

**Fonte:** Dados do IJSN (2012) e da Câmara de Vereadores de Santa Maria de Jetibá (Lei Municipal nº 567/2001), manipulados pelo autor.

Novamente, tanto a informação municipal quanto a estadual não comportaram o avanço da área urbanizada. É bem verdade que o dado municipal (2006) e o dado estadual (2012) para os bairros estão obsoletos, em face do crescimento da cidade. A omissão intrigante aparece na porção leste, na localidade conhecida como Virada. Apesar de se configurar, segundo o IJSN, como área efetivamente urbanizada, a Virada tem predominância de uso industrial, com granjas automatizadas, agroindústria beneficiadora do leite e, evidentemente em menor proporção, uso residencial e eventuais pontos comerciais. De fato, a análise da imagem de satélite de região da Virada confirma a predominância de galpões agroindustriais destinados sobretudo à produção avícola (figura 28). A proporção ainda se intensifica quando se examina a parte da região do alto (figura 29). Questões específicas sobre a influência da indústria avícola serão estudadas no próximo ponto.

Abrindo questão em torno dessa possível omissão, é cabível se perguntar: pode-se considerar aquela área um novo bairro? Diante de tal questão, é verdade que cabe avaliar com mais clareza as atividades daquela região e concluir se sua estrutura urbana permite considerá-la como bairro. Não cabe aqui este debate, mas, de antemão, vale lembrar que esta região é importante à agroindústria avícola e sua influência na rede de serviços do município.

Em suma, a análise da mancha da área efetivamente urbanizada mostra uma urbanização contínua, mas ramificada. Mas, se considerando que essa continuidade da mancha se deu em virtude do aperfeiçoamento das ligações rodoviárias, talvez, há alguns anos, especialmente quando a população urbana do município não ultrapassava os 5.000 habitantes, essas regiões fossem distantes.



**Figura 28:** Imagem de satélite do bairro Virada. Perceba a predominância de galpões destinados sobretudo à agroindústria avícola.

**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.



**Figura 29:** Vista aérea da Virada. Perceba, de outro ângulo, a presença predominante de galpões para a agroindústria avícola, e ainda, à direita e aos fundos, edificações residenciais.

**Fonte:** Acervo de Henrique Potratz, 2019.

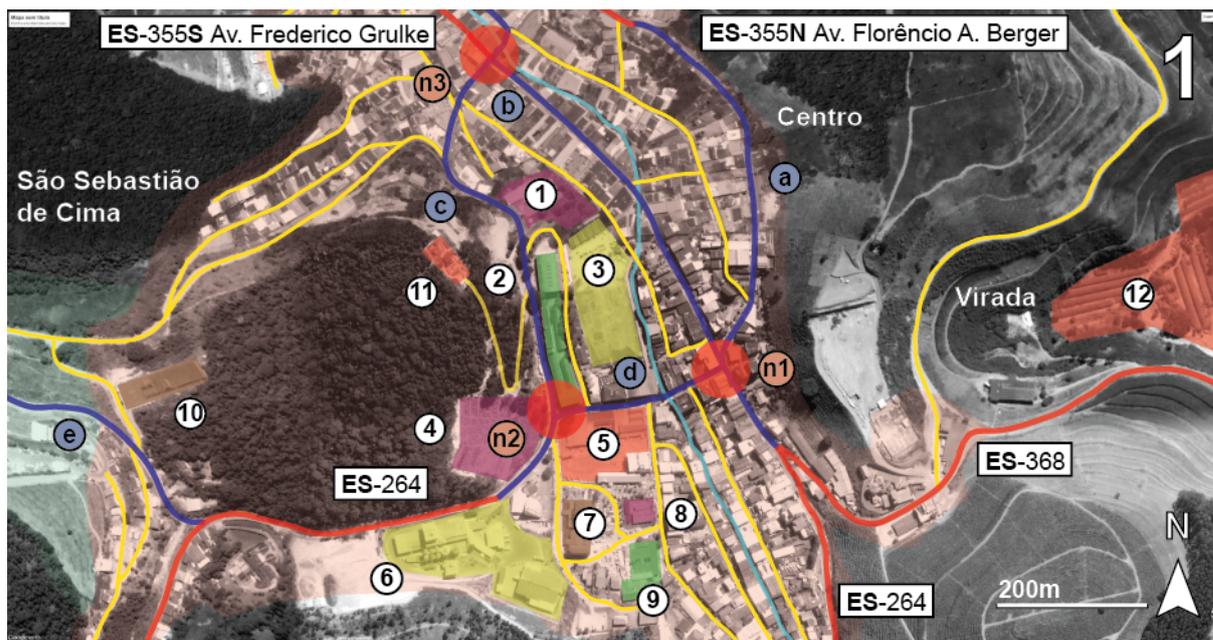


**Figura 30:** Vista aérea do Centro de Santa Maria de Jetibá. Na imagem, ênfase, à esquerda na sede da Cooperativa Avícola e à direita, templo da Igreja Luterana.

**Fonte:** Acervo de Henrique Potratz, 2019, manipulado pelo autor.

De fato, o único recurso disponível para verificar tal particularidade são as imagens de satélite. A legislação municipal carece de dados e informações acerca desse crescimento urbano. A lacuna, evidentemente se dá também em virtude da urbanização recente. Fato é que o recurso das imagens de satélites, em consonância com as zonas levantadas pelo IJSN, é o mais utilizado.

Relembrando, pode-se perceber, através das figuras 12, 20, 15 e 30, o crescimento do espaço urbano de Santa Maria de Jetibá. O crescimento da sede se deu paralelamente ao desenvolvimento das áreas contíguas que, com o tempo, se transformaram, como extensão da sede, em braços de bairros ligados à área central. A característica de entroncamento viário presume que o desenvolvimento de áreas periféricas se desenvolveu ao longo da infraestrutura viária. De fato, também analisando as figuras 24 e 27, é notório que a região central da sede é o espaço urbano que suporta aquele entroncamento. Mas não só isso, também foi espaço apropriado para a instalação e consolidação de usos determinados, como o templo da Igreja Luterana, o entreposto comercial, a Estação de Fruticultura, a Cooperativa Avícola e depois, de uma rede complexa de serviços. Paralelamente, é claro, com o desenvolvimento e diversificação das atividades produtivas.



**Figura 31:** Imagem de satélite da região central 1. Identificação de usos importantes com levantamento da estrutura e nós viários. Em azul claro, no sentido norte/sul o leito do rio São Luís.  
**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

A sequência de imagens que retratam o crescimento do espaço urbano de Santa Maria de Jetibá atestam a consolidação da sede como espaço vital do município. Espaços adjacentes aos usos iniciais se desenvolveram baseados em uma urbanização rápida que, em poucos anos, além de certa horizontalidades do crescimento urbano, inclui alguma verticalização, com prédios de 3 ou 4 pavimentos.

Percebe-se que a análise da área urbana central, com base na identificação dos usos já levantados dentro da malha urbana e de uma representação minuciosa da estrutura viária do centro, trará uma ideia mais precisa da ocupação daquela região. É claro que, além de embasar as afirmações acerca do crescimento urbano, o resultado servirá também como argumento para as etapas que virão, quando serão analisados os impactos das atividades produtoras no espaço urbano, sobretudo da agroindústria avícola e, ainda, os problemas urbanos concernentes ao crescimento urbano.

Como exposto, a região central da sede se desenvolveu em torno do primeiro uso: a Igreja Luterana. É a partir dela, o ponto 1 do mapa da figura 27 (figura 31), que se desenvolveram usos particulares que hoje dão suporte ao desenvolvimento da região. Em torno do grande nó ou entroncamento viário em que se encontram entradas e saídas importantes, se mistura a locomoção de pessoas, em face da

grande ocupação residencial, de serviços e institucional e, ainda, do escoamento contínuo da produção. Estão, portanto, sediadas naquele entroncamento, sobretudo na porção oeste, junto da ES-264, que segue para Alto Possmouser, Garrafão e adjacências, os seguintes usos:

1. Sede da Igreja Evangélica de Confissão Luterana em Santa Maria de Jetibá (IECLB/SMJ);
2. Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio “Graça Aranha”;
3. “Pátio de Festas”. Área de propriedade da IECLB onde se realizam atividades importantes em nível municipal, como a Festa Pomerana e a Festa do Colono<sup>21</sup>;
4. Cemitério Municipal da sede;
5. Complexo da Cooperativa Avícola (COOPEAVI) com a sede administrativa, estabelecimento comercial com venda de insumos agrícolas e grande estacionamento para carros e caminhões;
6. Área também da COOPEAVI com grande complexo agroindustrial com estocagem de milho e soja, seleiros para produção de ração, galpões para estocagem de ração e áreas para transporte. Possui ainda estacionamento para caminhões de carga para transporte de grãos;
7. Sede da Prefeitura e Câmara Municipal de Santa Maria de Jetibá;
8. Fórum Municipal;
9. Área com equipamentos municipais de saúde e com o Hospital Beneficente Concórdia<sup>22</sup>;
10. Sede da Faculdade da Região Serrana do Espírito Santo (FARESE);
11. Reservatório de abastecimento de água tratada da CESAN;
12. Complexo agroindustrial da Virada, com predominância de galpões para o cultivo avícola;
13. Reservatório para abastecimento de água tratada da CESAN.

---

<sup>21</sup> A Festa Pomerana, realizada anualmente nos fins de abril e começo de maio, comemora o aniversário de emancipação política do município de Santa Maria de Jetibá. O dia 6 de maio é feriado municipal. A Festa do Colono é festa alusiva ao dia do colono (Lei Estadual nº 9.258.2019), 28 de junho, data em que os primeiros imigrantes pomeranos aportaram, no ano de 1859, em solo capixaba.

<sup>22</sup> O hospital Concórdia é uma entidade civil, de direito privado, sem fins lucrativos (filantrópica), reconhecida como utilidade pública federal, estadual e municipal.

Os usos listados, novamente, se ligam intrinsecamente à estrutura viária, que, enumerada, corrobora com análises futuras. Portanto, pormenorizando a análise, na entrada sul há a ligação principal, ES-264, ligando a sede a Santa Leopoldina. Logo a frente, esta via se encontra com a ES-368, que por sua vez liga a sede a Santa Teresa via Santa Luzia e Recreio. A partir dali a via passa a ser denominada Avenida Florêncio Grulke (b). Esta avenida, em conjunto com a Avenida Florêncio Augusto Berger (a), fazem o binário<sup>23</sup> que, no bairro São Luís (n4), se encontram e formam a ES-355, que liga a sede ao entroncamento da ES-261, ligando Santa Teresa a Itarana. Por esse motivo, na figura 33, a ES-355 se divide em N e S (norte e sul). À esquerda, quando a ES-355 sul se denomina Avenida Frederico Grulke (b), o trânsito é de mão única no sentido norte/sul. Na via da direita, denominada Avenida Florêncio Augusto Berger (a), trecho norte da ES-355, também de mão única, o trânsito segue no sentido sul/norte. Essas ligações, na parte sul, se encontram em um nó (n1) importante. É lá que se encontram a ES-264, a ES-368 e a ES-355, essa dividida agora em norte (Av. Florêncio Augusto Berger) e sul (Av. Frederico Grulke). Ainda neste nó (n1), a rua Francisco Schwarz (d) faz a continuidade da ES-264 para além do perímetro urbano até o próximo nó (n2).

Naquele nó (n2), a ES-264, com destino a oeste para Alto Possmouser e Garrafão, encontra-se também a rua Hermann Roelke (c). Essa via também é importante, pois liga o trânsito que vem da parte alta, via ES-264, e segue para a região norte, sobretudo para a ES-355 para Santa Teresa ou Itarana. Importante frisar que é principalmente por essa rota que é transportada a produção hortifrúti da parte alta do município para a capital, Vitória, via Santa Leopoldina. Portanto, é a rua Francisco Schwarz (d) que faz a ligação, na região central da sede, dos dois trechos da ES-264 e ainda, na bifurcação ao sul, com a ES-368. A ES-264, quando segue a oeste, se bifurca ainda na rua Henrique Eggert (e), via importante por ligar o centro ao bairro de São Sebastião de Cima e comunidades distantes. A seguir, será possível notar que tal via também é importante, pois se interliga, a 4 quilômetros dali a um importante complexo agroindustrial.

Logo, na porção sul, há os dois nós (n1 e n2) que distribuem as ligações por intermédio de vias urbanas internas. Ao norte, em outro entroncamento importante

---

<sup>23</sup> No ramo do planejamento urbano, o sistema binário, termo trazido da matemática, representa o fluxo rodoviário exclusivamente crescente e decrescente em um par de vias (arteriais ou secundárias) onde havia, anteriormente, em cada uma delas, a orientação de mão dupla.

(n3) o encontro da rua Hermann Roelke (d) com a Avenida Frederico Grulke (b), que nada mais é do que a principal via de chegada à sede pela parte norte, ou seja, pela ES-355 norte. A ES-355 sul sai do nó (n1) em direção ao norte, conformando binário com aquela avenida.

Ou seja, além do espaço urbano se manifestar com mais intensidade ao redor de usos importantes, sediados contíguos às vias também importantes, estes usos curiosamente estão inseridos em um polígono imaginário onde os vértices são os nós viários. Pode ser somado a esse polígono, além do perímetro formado pelos nós, os eixos das principais vias, sobretudo da Avenida Frederico Grulke (b). A constatação fica mais clara através da análise do espaço urbano ao norte do nó (n3) e, por consequência, por uma ocupação para além da sede da Igreja Luterana, ao norte (figura 32).



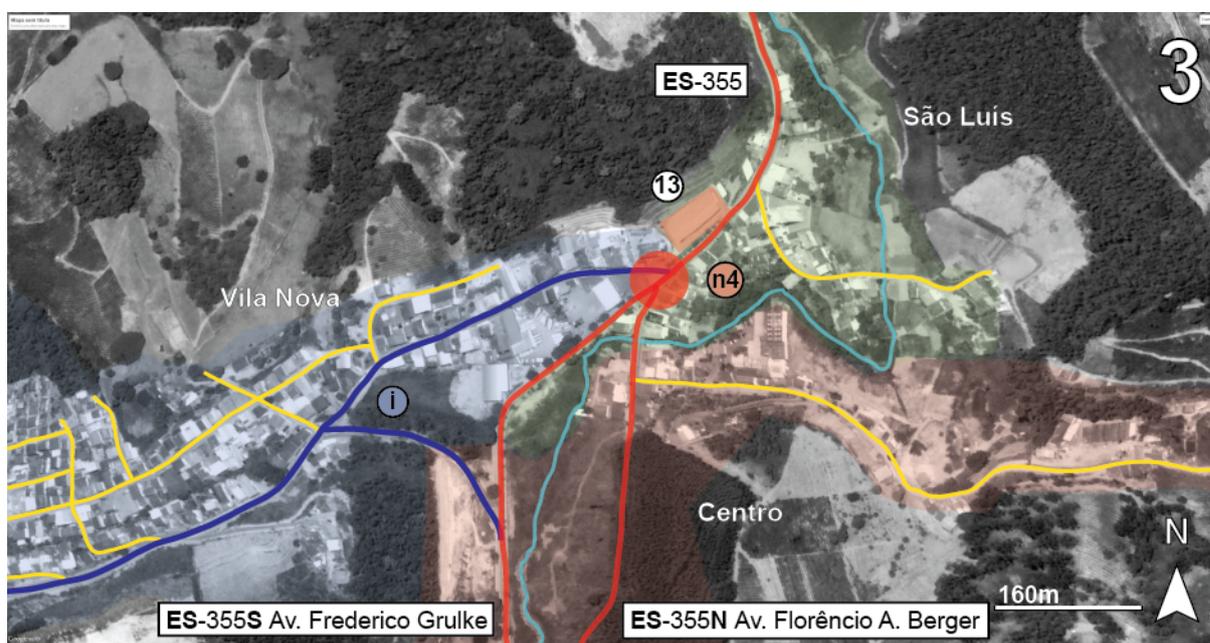
**Figura 32:** Imagem de satélite da região central 2. Identificação de usos importantes com levantamento da estrutura e nós viários. Em azul claro, no sentido norte/sul, o leito do rio São Luís.

**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

Veja que nessa região, mais ao norte, mas contígua à área efetivamente central, a mancha urbana se desenvolve, porém com usos predominantemente residenciais e de um vasto comércio, sobretudo nas vias principais: Avenida Frederico Grulke (b) e Avenida Florêncio Augusto Berger (a). Evidente que os usos comerciais não estão presentes só nessas duas vias principais. Se ramificam também pelas vias secundárias contíguas às principais. De fato, perceber a

abrangência dos usos residenciais, comerciais e mistos dentro da mancha urbana parece importante. Contudo, a conclusão preliminar de que esses usos se manifestam em uma mancha urbana limitada com vias centrais e outras periféricas ou locais nos parece, por ora, suficiente.

Mesmo que o objetivo principal seja compreender o crescimento urbano da região efetivamente central, vale pontuar outro nó importante que caracteriza a estrutura viária na parte norte e, em consequência, em toda região central (figura 33). É no encontro dos bairros do Centro, São Luís e Vila Nova que a ES-355 se bifurca no binário das Avenidas Frederico Grulke (b) e Florêncio Augusto Berger (a). Mesmo que a partir desse nó (n4) as vias sigam em mão dupla, elas se transformam em sentido único antes de chegar efetivamente na região central. A Avenida Frederico Grulke (a) passa à condição de mão única no sentido norte/sul a partir do encontro com a rua dos Evangélicos (h). A Avenida Florêncio Augusto Berger (a), por sua vez, vem da ES-355 como mão dupla até a rua Nicolau Reinke (f), quando o trânsito sentido norte-sul é desviado.



**Figura 33:** Imagem de satélite da região central 3. Identificação de usos importantes com levantamento da estrutura e nós viários. Na legenda, o ponto 13 aponta a localização da Rodoviária Municipal de Santa Maria de Jetibá. Em azul claro, no sentido norte sul, o leito do rio São Luís.

**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

A mão dupla nos dois eixos não interfere decisivamente no trânsito, pois somente desloca o trânsito local para retorno. Isso fica claro quando se nota, junto à Av. Florêncio Augusto Berger (a), o binário intermediário junto às ruas Nicolau

Reinke (f) e Rolf Potratz (g). Essa última via liga, novamente, o tráfego ao eixo principal da ES-355 sul ou Avenida Frederico Grulke (b). O encontro da ES-355 provoca o entroncamento (n4) pela chegada norte da cidade. De lá chega o trânsito oriundo da entrada norte, ou seja, aquela vinda de Santa Teresa ou Itarana. O nó (n4) se bifurca na rodovia Kurt Karl Ludwig Kerckhoff (i), via importante pois, assim como a Henrique Eggert (e), liga a sede aos importantes complexos agroindustriais para além da Vila Jetibá, a oeste.

De fato, quando se analisa o espaço urbano da região central com base nas imagens de satélite acima, verifica-se com mais clareza que a faixa da ocupação urbana se prolonga em sentido norte-sul espremida, no sentido ortogonal, pelas cadeias montanhosas. Pequenos braços se juntam a essa mancha central novamente, onde os vales se abrem propícios à ocupação. Essas manchas urbanas se espremem ainda mais nas bordas, ou junções de bairro. Como explanado, essa particularidade baseia-se no histórico de ocupação, no qual pequenos núcleos, ora rurais, se desenvolveram e acabaram se englobando à mancha urbana da sede.



**Figura 34:** Vista aérea da porção norte do Centro de Santa Maria de Jetibá. Nos fundos, à esquerda, o bairro Vila Nova e o começo, à direita, do bairro São Luís. Veja o binário da Av. Frederico Grulke (b) à esquerda e, à direita, a Av. Florêncio Augusto Berger (a), ambas ainda com mão dupla. No centro das duas vias, o leito do rio São Luís.

**Fonte:** Acervo de Henrique Potratz, 2019.

Evidente que algumas bordas estejam efetivamente interligadas entre si, como é o caso da parte sul do bairro São Luís com a Vila Nova. O mesmo não se pode

dizer dos limites dos dois bairros citados com o Centro. A ocupação urbana é interrompida por um grandioso terreno vazio que é cortado na parte central, no sentido norte/sul, pelo leito do rio São Luís (figura 34). Tal condição revela uma particularidade da ocupação urbana recente que, embora aparente certa horizontalidade, ainda dispõe de grandes áreas livres edificáveis.

Traçadas as considerações acerca das particularidades do espaço urbano, outras características serão somadas para embasar prognósticos. O seguinte tópico pretende elucidar como as atividades produtivas, sobretudo a agroindústria avícola, influenciam na manutenção, consolidação e na expansão urbana, principalmente da sede. Notar-se-á que este crescimento, atrelado às características postas sobre a ocupação do solo, manifesta os problemas urbanos. Característico inicialmente dos grandes centros, esses problemas também estão presentes nas pequenas cidades e em manchas urbanas, como o exemplo de Santa Maria de Jetibá.

### **3.4. AS ATIVIDADES PRODUTIVAS E A REDE DE SERVIÇOS**

Hoje o município de Santa Maria de Jetibá tem economia baseada sobretudo no plantio de hortifrúti e na agroindústria avícola. A hortifruticultura, como anteriormente exposto, encontrou boa adaptação. A altitude elevada da região, confere aos terrenos temperaturas menores e favoráveis ao cultivo de uma ampla variedades de hortaliças (BERGAMIN, 2015, p145). Bergamin (2015) lembra que, inclusive, muitas lavouras de café deram espaço à hortifruticultura, pois esta última demandava menos espaço.

A atividade rural da hortifruticultura é sediada nas partes altas do município, sobretudo nos vales e encostas próximas às várzeas dos leitos dos rios, inclusive o Santa Maria da Vitória (figura 35). A produção é escoada diretamente pelo produtor rural em feiras livres, ou diretamente ao consumidor, ou por intermédio de um atacadista que já possui compradores maiores, como supermercados e varejistas. A hortifruticultura ainda pode ser encontrada nas regiões periféricas das manchas urbanas das localidades além da sede. O caso de Garrafão parece emblemático, visto que a manifestação urbana está próxima às lavouras hortifrúti (figura 36). De

fato, tal manifestação não acontece na região central, onde há uma predominância do uso agroindustrial, como ocorre, por exemplo, na Virada (figuras 28 e 29).



**Figura 35:** Vista aérea da Comunidade de Barra do Rio Claro. Perceba as inúmeras hortas para o cultivo hortifrúti. No centro da imagem, o leito do rio Santa Maria da Vitória.

**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.



**Figura 36:** Vista aérea da comunidade urbana de Garrafão. Perceba, na porção nordeste, as lavouras de hortifruticultura próximas à manifestação urbana. À esquerda, no topo da imagem, o plantio de eucalipto para a produção de caixas e pallets.

**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

A hortifruticultura implica uma infraestrutura necessária para a produção. Além da estrutura rodoviária a fim de viabilizar a produção, requiere também insumos

agrícolas, como ferramentas, máquinas, tratores, adubos, defensivos agrícolas, as mudas e, inclusive, as embalagens para o transporte e comercialização. Esse ponto é importante, pois a demanda da hortifruticultura em embalagens e caixas de madeira para o transporte e venda das hortaliças fez com que surgisse uma nova e pontual atividade produtiva. O plantio do eucalipto, necessário à hortifruticultura para a produção de caixas e pallets, tomou os topos de morros, anteriormente usados como pastagens, uma vez que o terreno acidentado não era propício à hortifruticultura. Nesses terrenos acidentados, o eucalipto convive com resquícios da mata atlântica nativa, o que também fica claro na figura 34. Bergamin (2015) lembra que a Secretaria Municipal de Agropecuária estimou, naquele ano, que haviam aproximadamente 50 fábricas produtoras de caixas e pallets na zona rural do município (BERGAMIN, 2015, p.125).

A adaptação e consolidação da hortifruticultura aconteceu paralelamente ao desenvolvimento da produção agroindustrial avícola. Esta atividade agroindustrial não entra em conflito com a hortifruticultura. Na verdade, o subproduto da avicultura é um insumo fundamental para a produção hortifrúti. O fornecimento local, a preço baixo, do esterco<sup>24</sup> de galinha foi decisivo para a consolidação e expansão da hortifruticultura no município.

A agroindústria avícola, por sua vez, é assim chamada pois é atividade que adquiriu índices elevados de modernização da produção. Além de métodos que incrementam rapidez no crescimento do animal, resultando na redução do tempo de produção, as granjas constituem-se de máquinas e equipamentos automáticos que as aproximam a uma indústria. Tal nomenclatura também se baseia no fato de que, para esse padrão tecnológico, a atividade é denominada “produção industrial de ovos” (BERGAMIN, 2015, p.122). Essa particularidade confere à agroindústria avícola, entretanto, capacidade reduzida de geração de emprego. Bergamin (2015) lembra que, exceto a classificação dos ovos para embalagem e transporte, antes da automação era necessário um trabalhador para cada 10 mil aves. Com as granjas automatizadas, um único trabalhador pode agora comandar até 100 mil aves (p.109).

---

<sup>24</sup> São produzidas por dia em Santa Maria de Jetibá a média de 500 toneladas de esterco cru de galinha (PIMENTEL, 2018).

A relação da avicultura com a hortifruticultura ainda tem mais uma proximidade. O esterco de galinha é um subproduto fundamental para a hortifruticultura, e misturado ao pó de serra seco, está apto para secagem e transporte para longas distâncias. Esse procedimento facilita o transporte do esterco, além de iniciar o processo de mistura para adubagem para técnicas que não o lançamento direto ao solo. O pó de serra, por sua vez, é oriundo da fabricação de caixas e pallets que são usados na hortifruticultura. Veja que há ligação estreita entre as duas atividades produtivas. Enquanto a hortifruticultura adquire a preços baixos o esterco para adubagem, a avicultura, por sua vez, diminui o custo do manejo do resíduo, que é transformado em subproduto e vendido tanto para a hortifruticultura quanto para outros produtores rurais além do município.



**Figura 37a e 37b:** Mecanização das granjas de postura. À esquerda as esteiras mecanizadas para a coleta dos ovos, à direita, a coleta automática do esterco e o arrastamento automático.

**Fonte:** BERGAMIN, 2015.

Muito embora a hortifruticultura tenha participação consideravelmente menor do que a avicultura na produção agropecuária<sup>25</sup> do município, ela assume papel de importância, uma vez que, dadas as condições técnicas de produção, demanda

<sup>25</sup> Apesar de características de produção industrial, a avicultura permanece como atividade agropecuária, pois o centro do processo produtivo está assentado em um ser vivo: a galinha.

elevada mão de obra. Ao passo que a avicultura, em face do seu alto grau de mecanização (figura 37a e 37b), demanda peso significativamente menor de mão de obra (BERGAMIN, 2015, p.123). Mesmo que diretamente a agroindústria avícola não empregue tanta mão de obra quanto a hortifruticultura, o maquinário importado usado nas granjas, vindo da Europa e da Ásia, requer manutenção periódica, o que aumenta a demanda por outros tipos de serviço, sobretudo mecânico e elétrico.

Nas granjas mecanizadas, representadas nas figuras 37a e 37b foram automatizadas todas as etapas da produção. Desde o arraçoamento<sup>26</sup>, a coleta de excrementos das aves, e ainda, a coleta, classificação e o empacotamento dos ovos. Significa que todas as etapas produtivas passaram a ser realizadas por computadores programados. Isso possibilita, como lembra Bergamin (2015, p.100), rapidez e maior controle da atividade produtiva e, ainda, uma redução drástica de mão de obra. Vale lembrar que a automação da produção avícola não se restringiu à postura. Atingiu também a reprodução dos animais, inclusive com manipulação genética das aves.



**Figura 38:** Granjas no sistema convencional.  
**Fonte:** BERGAMIN, 2015.

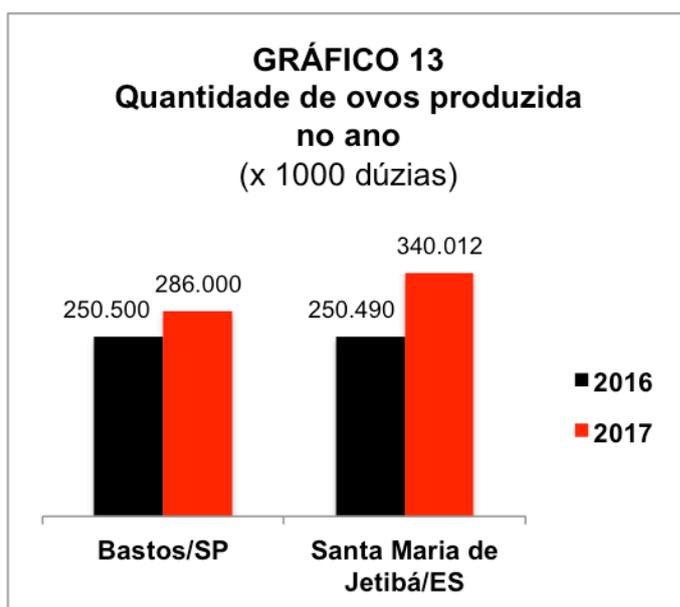
Contudo, a realidade da granja mecanizada é a de grandes e médios produtores. Uma parte importante da produção avícola ainda é realizada em granjas onde o trabalho é realizado manualmente (figura 38). Essa produção manual ou é vendida para o consumidor final, através de feiras livres ou pequenos

---

<sup>26</sup> Ato de providenciar o alimento, ração aos animais confinados.

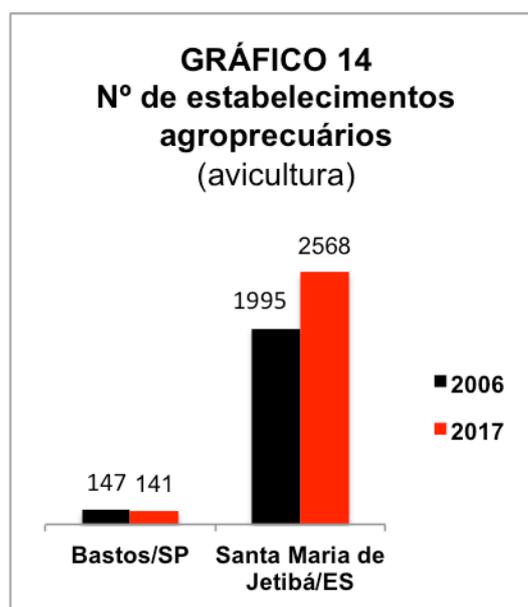
estabelecimentos, ou é vendida aos grandes produtores que, englobando às suas produções, vendem os produtos a distâncias maiores.

É importante perceber que a avicultura é atividade agropecuária em que a terra não é meio de produção, como a pecuária, por exemplo. As granjas, sobretudo as mecanizadas, produzem independentemente da sua localização no campo. E, ainda, quanto mais mecanizadas, menos área por ave as granjas demandam (BERGAMIN, 2015). Ou seja, apesar da modernização do campo ter acarretado a concentração de terras, a atividade avicultora, ao menos em Santa Maria de Jetibá, se difere dessa dinâmica porque possibilita o surgimento de inúmeros pequenos produtores. De fato, se analisadas a produção de ovos e o número de propriedades rurais produtoras nos municípios de Bastos/SP e de Santa Maria de Jetibá/ES (gráficos 13 e 14), dados interessantes são verificados. No último dado de 2016, Bastos ainda era o maior produtor de ovos de galinha do Brasil (IBGE, 2017).



**Gráfico 13:** Quantidades de ovos produzidas no ano de 2016 e 2017 nos municípios de Bastos/SP e Santa Maria de Jetibá/ES.

**Fonte:** IBGE, Produção da Pecuária Municipal 2016 e 2017; Rio de Janeiro: IBGE, 2018.



**Gráfico 14:** Número de estabelecimentos agropecuários destinados à avicultura.

**Fonte:** IBGE, Censo Agropecuário 2006 e 2017 (dados preliminares); Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

De fato, para além da particularidade fundiária da avicultura, Santa Maria de Jetibá também comporta características históricas que permitiram um elevado número de estabelecimentos avícolas (gráfico 14). Essa característica histórica, recapitulando, parece ser o modelo diferenciado de distribuição de terras que se

desencadeou nas chamadas colônias de imigrantes. Por outro lado, os dados salientam que Bastos/SP pode ter uma produção muito mais mecanizada do que Santa Maria de Jetibá, visto a quantidade pequena de produtores. Essa característica faz corroborar que o grande número de pequenas propriedades investem inicialmente, na avicultura com etapas produtivas manuais (figura 38). Quanto a isso, ainda outra hipótese pode ser formulada. Se, no ano de 2010, Bastos somava população total de 20.461 habitantes, dos quais 17.624 (86,13%) moravam na zona urbana, a concentração das propriedades produtivas pode ser sugerida. É verdade que Bastos<sup>27</sup> não possui componente histórico da distribuição da propriedade de terras aos imigrantes, tal como no início da colonização de imigrantes em Santa Maria de Jetibá.

Notando essa característica da produção avícola, a COOPEAVI, principal incentivadora da atividade avícola no município, instalou empreendimento interessante. Inaugurou, em 2016, na localidade de Alto Caldeirão, em Santa Teresa, o primeiro condomínio avícola do Brasil<sup>28</sup>. Destinado a pequenos avicultores, que compram uma cota de participação e têm porcentagem nos lucros da produção. Segundo a COOPEAVI, o empreendimento visa contribuir para a sustentabilidade da avicultura para os pequenos avicultores, com a padronização de qualidade e de volume ofertado ao mercado, fortalecendo, assim, todos os elos da atividade. A repercussão do empreendimento, entretanto, será passível de estudo em alguns anos.

---

<sup>27</sup> Bastos, situado na região oeste do estado de São Paulo, originou-se da Fazenda Bastos, loteamento iniciado em 1928 sob a administração da Sociedade Colonizadora do Brasil Ltda. Grande parte dos pequenos lotes foi vendido aos imigrantes japoneses que implementaram a sericultura (criação do bicho da seda) como principal atividade produtiva. Com a decadência daquela atividade, Bastos descobriu vocação econômica na avicultura de postura (IBGE, 2018). Em 2010, Bastos possuía população total de 20.461 habitantes sendo que 17.624, ou seja, 86,13% viviam na zona urbana.

<sup>28</sup> Tal empreendimento conferiu à COOPEAVI o segundo lugar no 11º prêmio “Tecnologia e Inovação – SOMOS COOP”, prêmio idealizado pela Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB). (CONDOMÍNIO avícola garante prêmio nacional de inovação. 2016. Disponível em: <<http://coopeavi.coop.br/?noticias/0/2170/Condominio-Avicola-garante-premio-nacional-de-inovacao>>. Acesso em: 19 jan. de 2019).



**Figura 39:** Complexo agroindustrial de Rio Claro, a 14 km da sede de Santa Maria de Jetibá.  
**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

É verdade que, pelo número de propriedades produtoras e suas relações independentes do meio fundiário, as granjas avícolas estão espalhas pelos vasto território de Santa Maria de Jetibá<sup>29</sup>. Contudo, os grandes produtores mecanizados possuem grandes complexos agroindustriais instalados em pontos estratégicos do município. Sobretudo, novamente, próximo de estruturas viárias principais ou até mesmo de rodovias municipais asfaltadas sob financiamento dos próprios avicultores. E, não por acaso, esses grandes complexos agroindústrias estão próximos a, ou desenvolveram em sua proximidade a hortifruticultura. Nota-se por exemplo, o caso do complexo do Rio Claro (figura 39) e de São Sebastião de Cima (figura 40).

<sup>29</sup> Em tempo, o município de Santa Maria de Jetibá tem área territorial de 735,267 km<sup>2</sup> (IBGE, 2017) e densidade demográfica em 2010 de 46,46 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2010).



**Figura 40:** Complexo agroindustrial de São Sebastião de Cima a 4 km da sede de Santa Maria de Jetibá.

Fonte: Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

Interessante pontuar também o caso de Caramuru (figura 41). Aquela região desenvolveu considerável crescimento urbano em virtude da avicultura. A exemplo da Virada e da sua proximidade com a sede, Caramuru, também área urbana, desenvolveu atividades urbanas imediatamente contíguas aos galpões avícolas, mas com distância considerável tanto da sede de Santa Maria de Jetibá quanto da sede de Santa Leopoldina. Se analisadas algumas particularidades da mancha urbana de Caramuru, situações importantes são percebidas. Primeiro, em relação à localização do sítio, no encontro do rio Jequitibá com o rio Caramuru, este último afluente direito do rio Santa Maria da Vitória. Na verdade, a característica mais importante está relacionada à sua infraestrutura viária. A exemplo da comunidade de Alto Possmouser, que desenvolveu características urbanas em face da proximidade com importante ligação rodoviária, Caramuru, também nessa ótica, é pequeno entroncamento de vias rodoviárias. São importantes as duas localidades, pois ligam importantes propriedades rurais produtoras ao eixo de ligação à ES-264, que liga a sede de Santa Maria de Jetibá a Santa Leopoldina, e por sua vez, Vitória via ES-080. Por se localizar próximo à divisa dos municípios de Santa Maria de Jetibá,

Santa Leopoldina e Domingos Martins, Caramuru passou a sediar, a partir de 2015, o Instituto Federal do Espírito Santo – Centro Serrano<sup>30</sup>.



**Figura 41:** Perímetro urbano da comunidade de Caramuru. Lembre-se que o rio Caramuru faz divisa entre os municípios de Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina. Note a quantidade de galpões para a avicultura na mancha urbana.

**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

A dependência da agroindústria avícola em relação à infraestrutura rodoviária se dá para além do escoamento da produção e da viabilidade para a mecanização. As matérias-primas fundamentais à fabricação da ração são o milho e a soja, e esses insumos são trazidos periodicamente das lavouras produtoras, principalmente do centro oeste do país. O que se gasta no transporte do grão é compensado na produção da ração, que é feita nos próprios complexos agroindustriais, e ainda fornecida pela produção da COOPEAVI, que a vende aos cooperados e aos pequenos produtores.

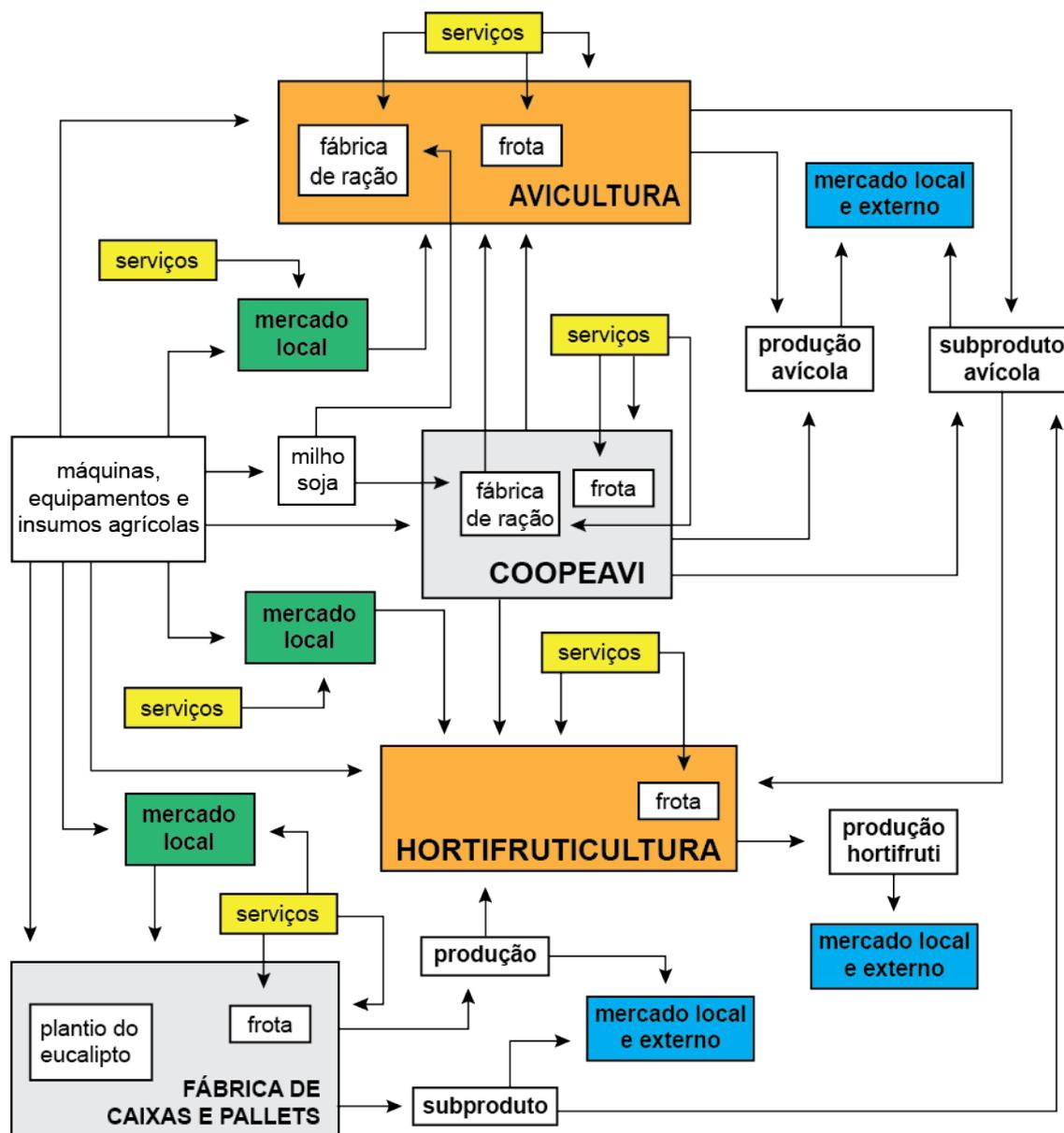
Mesmo em proporções diferentes, perceba que ambas atividades produtoras dependem da infraestrutura viária para funcionar. Como será constatado no próximo ponto, está intrínseca àquela particularidade a necessidade de uma frota vultuosa de caminhões e carretas de carga. Mas não só isso. Ambas atividades, novamente em

<sup>30</sup> O Campus Centro-Serrano faz parte do programa de expansão da rede federal de ensino e conta com a colaboração do Consórcio Intermunicipal para a implantação do IFES – Campus Centro-Serrano, formado pelos municípios de Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina e Domingos Martins (CAMPUS centro-serrano. 2015. Disponível em: <<https://ifes.edu.br/campi/centro-serrano>>. Acesso em: 10 jan. 2019).

proporções particulares, necessitam de uma rede complexa de serviços que se desenvolvem paralelamente, a fim de viabilizar aquela produção. Surgem dois círculos produtivos em que as duas atividades, a hortifruticultura e a avicultura, se interligam, dando característica ao desenvolvimento econômico, e por que não urbano, do município de Santa Maria de Jetibá (figura 42).

Analisando a organização esquemática das atividades dinamizadas pela avicultura e hortifruticultura, algumas considerações são importantes. Além de se relacionarem entre si em pontos específicos, as atividades necessitam de uma série de serviços para serem viabilizadas. Além dos serviços, também é essencial à economia uma rede de comércio local para a aquisição das máquinas, equipamentos e insumos agrícolas necessários à produção. O mercado local atua em conjunto com o mercado externo, na comercialização da produção. No caso das grandes agroindústrias avícolas, o mercado local intermediador dos insumos desaparece. Contudo, na outra ponta, as atividades industriais demandam uma série de serviços especializados, em virtude do alto grau de mecanização envolvido.

Veja que, corroborando com a importância da infraestrutura rodoviária, a frota de caminhões e carretas necessárias à produção também demanda serviços particulares, desde lojas para a venda tanto dos automóveis quanto de autopeças para os carros, e até de autoescolas para a formação dos condutores. A dependência da frota faz surgir, inclusive, transportadoras independentes das atividades de produção. Além do escoamento da produção, às vezes o próprio avicultor presta serviço de transporte logístico a terceiros com a frota que possui.



**Figura 42:** Diagrama mental das atividades dinimizadas pela Avicultura e pela Hortifruticultura. Perceba a COOPEAVI como entidade participante das duas atividades e ainda, se inserindo na produção. Veja que a fabricação de caixas e pallets também se inserem como atividade produtiva por intermédio da hortifruticultura e da avicultura.

**Fonte:** Produzido pelo autor.

De fato, a intrincada rede de atividades (figura 42) necessita, para se viabilizar, de uma série de serviços além do mercado local, tanto para a aquisição de insumos quanto para a comercialização da produção. E fica claro que quanto mais ramificações houver naquela rede esquemática de atividades, mais serviços serão demandados por elas. Não por acaso, no esquema estão representados nas cores amarelo, verde e azul os agentes vinculados à prestação de serviços e o mercado local. E o fato de cada uma dessas etapas aparecerem mais de uma vez no

esquema também não é um acaso. A prestação de serviço surge na quase totalidade das etapas, mas com atividades diversas. As tarefas incluem desde reparos nas máquinas e computadores avícolas, até nas oficinas mecânicas para manutenção da frota, como também o fornecimento das embalagens para a comercialização.

Contudo, o que é realmente necessário apontar, para além da descrição de cada uma das etapas esquematizadas e de suas ramificações, é que a rede de serviços também cresce em virtude do desenvolvimento das atividades avícola e hortifrúti. E o que definitivamente quer-se salientar é que a grande maioria desses serviços e mercados locais são sediados nos espaços centrais do município. Fato é que, com a consolidação da malha rodoviária, esses mercados e serviços puderam ser sediados também nas zonas urbanas para além da sede, onde estão mais próximos da produção. No caso do município de Santa Maria de Jetibá, isso pode ser visto nas manifestações urbanas em Alto Possmouser, Recreio, Garrafão e Caramuru. Contudo, é no Centro de Santa Maria de Jetibá que estão sediados grande parte desse mercado e serviços.

É bem verdade que existem outros círculos econômicos além da avicultura e da hortifruticultura, que dinamizam ainda mais a economia municipal. Há de se lembrar, por exemplo, de atividades vinculadas à construção civil. Nada mais natural, em uma cidade que apresenta os índices de urbanização supracitados. Em face do crescimento da cidade, a construção civil também se movimenta com o surgimento, consolidação e expansão de uma rede também complexa de serviços. É importante perceber que a venda de materiais de construção, o surgimento de pequenas empresas de empreitada, o financiamento privado municipal para a construção e a incorporação imobiliária por parte de médias empresas também são atividades dependentes da infraestrutura rodoviária. Mais uma vez, nesse outro círculo econômico de Santa Maria de Jetibá, a frota de caminhões, carretas e tratores é fundamental tanto para o transporte de materiais para revenda no mercado local quanto para a terraplenagem e construção de edifícios.

A construção civil, que engloba a venda e distribuição de materiais de construção, tem característica importante. A atividade está sediada completamente no espaço urbano. Mesmo que surjam edificações inclusive na zona rural, é no espaço urbano que essas atividades se concentram. Na sede de Santa Maria de

Jetibá, por exemplo, os dados supracitados indicam que a população urbana cresceu 130% na última década.

Diante das questões colocadas, fica claro que as atividades produtivas do município influenciam, mesmo que indiretamente, na dinâmica do crescimento do espaço urbano. Isso pois as atividades desempenhadas pelo mercado local e pela oferta de serviços são sediadas no espaço urbano. Mesmo que as atividades majoritárias estejam no campo, é na cidade que se estabelece uma rede complexa de prestação de serviço. Em especial, no caso de Santa Maria de Jetibá, na sede municipal, porque é lá onde estão consolidadas instituições importantes, além da malha viária, onde se cruzam uma série de vias rodoviárias a configuram como grande entroncamento.

A atividade agroindustrial, sobretudo, parece impactar consideravelmente essa demanda de serviços, em virtude de sua alta mecanização. Esse assentamento de serviços no espaço urbano desenvolve a mancha de ocupação do território. Paralelamente a este crescimento urbano, surgem novos círculos econômicos, assentados exclusivamente na cidade, independentes das atividades principais e rurais.

Importante ressaltar que se juntam a essa gama de serviços os usos institucionais que, historicamente estabelecidos no centro de Santa Maria de Jetibá, compõem as principais características socioeconômicas daquele município. Ante a compreensão mais aprofundada sobre os processos produtivos e a rede de serviços em Santa Maria de Jetibá, atrelado a uma breve inserção histórica e análise do espaço urbano, é possível desvendar um pouco dos problemas urbanos oriundos destas particularidades.

Os novos dados serão vasculhados com a nova informação: aprimorando e consolidando as atividades produtivas e sua relação com a rede de mercado e serviços, Santa Maria de Jetibá tornou-se uma referência estadual e regional da produção de hortifrutigranjeiros. Atende diretamente não só o próprio estado do Espírito Santo, mas mercados de Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e, ainda, estados no sul e nordeste do país. De fato, o sucesso das atividades produtivas vai influenciar decisivamente no município de Santa Maria de Jetibá, sobretudo no crescimento do seu espaço urbano.

### 3.5. ALGUNS PROBLEMAS URBANOS

É verdade que os problemas urbanos são questão de escala (BACELAR, 2015). É intrínseco à urbanização, como parece, seu surgimento mesmo nas pequenas cidades. E de fato, o que foi narrado sobre esse tema e sobre as atividades produtivas de Santa Maria de Jetibá permite constatar que os problemas urbanos também se manifestam ali, na sua escala particular. Futuramente será constatado nesse estudo que os problemas urbanos são mesmo questão de escala, e a industrialização, de fato, provoca sua manifestação.

Estão presentes em Santa Maria de Jetibá problemas urbanos que o incluem naquele rol de municípios que inseriram novos degraus na atividade produtiva, sobretudo por intermédio da agroindústria (JURADO DA SILVA e SPOSITO, 2013). Santa Maria de Jetibá efetivamente mostra que os problemas urbanos se sobressaem inclusive nas pequenas cidades onde se manifestaram processos produtivos relacionados a novas atividades. O alargamento do espaço urbano é impulsionado, novamente, por intermédio de uma rede intrincada de serviços necessários à sua viabilidade.

É notório que alguns problemas urbanos, como a ocupação desordenada do solo, se devem também a fatores históricos. Contudo, é em virtude da consolidação das atividades produtivas que se deu o crescimento urbano de Santa Maria de Jetibá. De fato, a ocupação do solo está intimamente ligada com outros problemas urbanos, como a questão ambiental, por exemplo. Mas, adiantando conclusão a ser feita, a atividade produtiva intensifica tais flagelos quando encontra um espaço urbano despreparado para recebe-la. É o que parece acontecer em Santa Maria de Jetibá.

Antes de iniciar, é importante alertar que esta parte do trabalho se concentrará, de início, no quadrilátero virtual cujos vértices são os 3 (três) nós identificados na região central da sede de Santa Maria de Jetibá (figura 43). É claro que eventualmente recorrerei a exemplos da manifestação dos problemas urbanos para além dessa área. Por isso, lembrar novamente que os problemas urbanos narrados estão presentes em todas as aglomerações urbanas do município é o ponto de

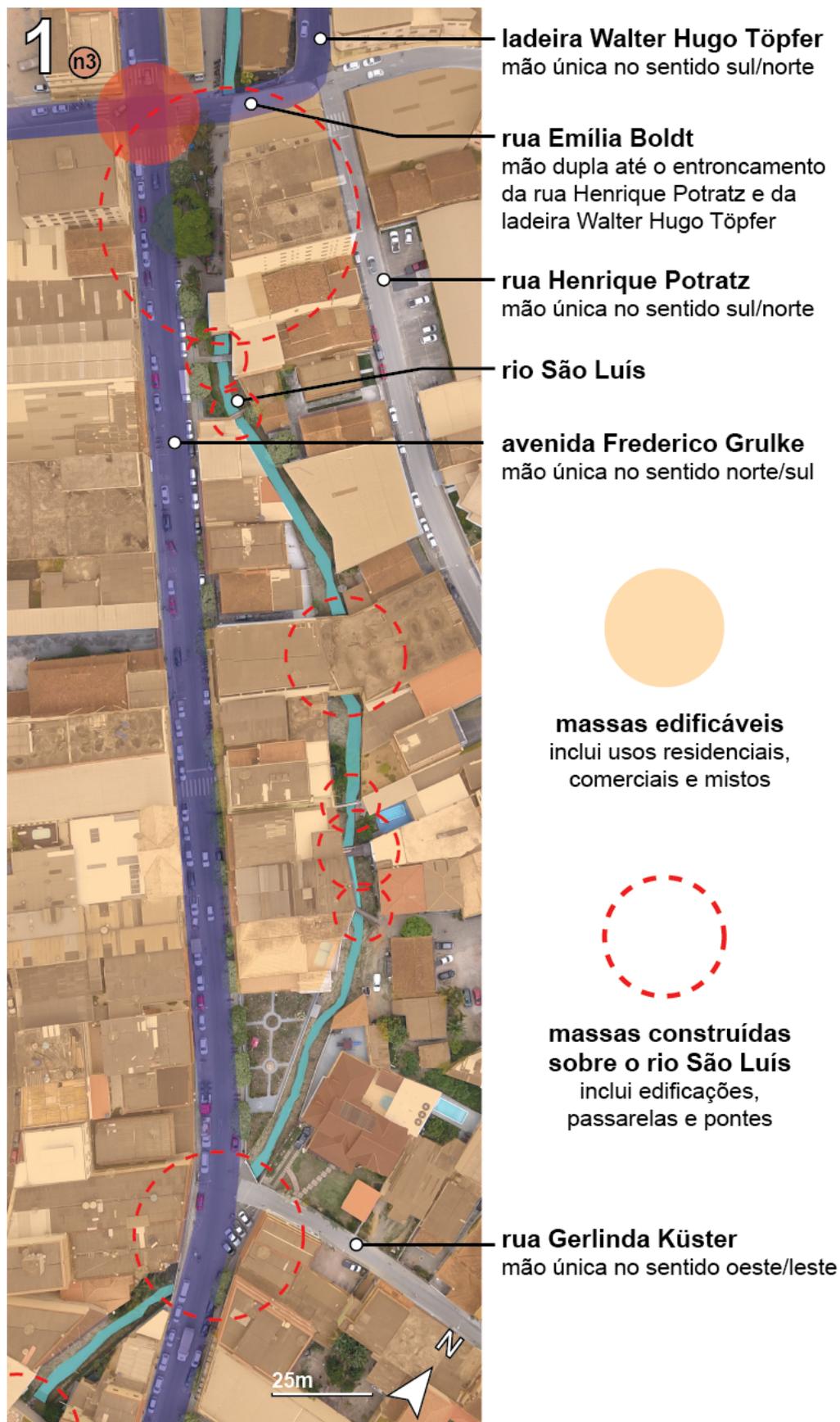
partida. A área da cidade onde esses problemas urbanos estão presentes em maior intensidade é a região abaixo delimitada.



**Figura 43:** Quadrilátero virtual do Centro de Santa Maria de Jetibá englobando os 3 (três) nós identificados.

**Fonte:** Google Earth, 2018, manipulado pelo autor.

Com base nas informações colhidas e com visitas periódicas no quadrilátero estabelecido e em especial nos nós, foram levantados alguns problemas urbanos presentes em Santa Maria de Jetibá, sobretudo na área descrita. O primeiro problema, sem dúvida, diz respeito à ocupação do solo urbano. Diante dos fatores físicos e históricos de ocupação, percebe-se que a sede se desenvolveu ao longo do vale da várzea do leito do rio São Luís. Apesar de ainda existirem áreas livres consideráveis ao longo do leito do rio, também na sede, majoritariamente as edificações estão construídas à beira dele. Além de canalizado, em muitos casos ele é, inclusive, encoberto por algumas edificações maiores (figura 44). A primeira consequência evidente é a poluição dos rios e dos processos de assoreamento. A segunda são as enchentes (figura 45). Constantes em Santa Maria de Jetibá, e sobretudo na área estudada, as enchentes urbanas são consequência das fortes chuvas que caem, geralmente, nos meses de novembro e dezembro. Em virtude da estiagem que assola o Espírito Santo nos últimos 5 anos, o último evento drástico aconteceu em Santa Maria de Jetibá no mês de dezembro de 2013.



**Figura 44:** Ampliação da área central da sede de Santa Maria de Jetibá com ênfase na avenida principal, Frederico Grulke, rio São Luís e a ocupação do solo.

**Fonte:** Acervo de Henrique Potratz, 2019, manipulado pelo autor.



**Figura 45:** Últimas fortes chuvas no centro de Santa Maria de Jetibá em dezembro de 2013. A Avenida Frederico Grulke é tomada pela água em virtude da canalização do leito do rio São Luís. Perceba que a via principal em 2013 ainda não havia sido asfaltada.

**Fonte:** <<https://noticias.uol.com.br/album/mobile/2013/12/23/chuvas-causam-estragos-em-metade-dos-municipios-do-espirito-santo.htm>>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.

Como observado na figura 44, o rio São Luís é totalmente canalizado por edificações que têm suas frentes voltadas para ruas paralelas ao rio. Ele aparece em alguns pontos em que segue à beira das ruas contíguas. Encontra nas pontes e nas edificações sobre seu leito barreiras artificiais que facilitam que o fluxo de água, especialmente em épocas de grandes chuvas, seja transbordado para as ruas próximas, principalmente a avenida Frederico Grulke. Além disso, ainda não é possível avaliar, por exemplo, as consequências urbanas da impermeabilização dessas vias principais de circulação. Elas todas, novamente, sempre tão próximas ao rio São Luís.

Após a última enchente em Santa Maria de Jetibá, em meados de 2015, a prefeitura da cidade empenhou-se no asfaltamento de 8 (oito) vias principais da cidade (figura 46). Foram aplicados mais de 48 mil m<sup>2</sup> de asfalto nas vias da cidade, segundo a prefeitura. Entretanto, o problema das enchentes urbanas no centro pode se intensificar. Isso porque o asfaltamento e consequente impermeabilização do solo, sobretudo o urbano, somado à canalização do rio e à ocupação em área de várzea, são as principais causas dos alagamentos urbanos.



**Figura 46:** Asfaltamento das vias principais da sede de Santa Maria de Jetibá em meados de 2015. Perceba que uma capa de asfalto é assentada sobre o calçamento antigo.

**Fonte:** <<http://jetibaonline.com/asfaltamento-em-santa-maria-de-jetiba-gera-discussoes/>>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.

Importante perceber que os alagamentos urbanos têm se manifestado além da sede. Também estão presentes nos núcleos urbanos menores, por exemplo o caso de Alto Possmouser (figura 47). Lá, por motivos semelhantes, e claro, em escala particular, o rio Possmouser também transborda enchendo a maioria das vias urbanas. Como nota-se na foto 21b, mesmo menos canalizado, a ocupação do solo se deu primordialmente na várzea do Possmouser. Na verdade, para as áreas urbanas além da sede, a ocupação do solo enquanto problema urbano atua também nas regiões rurais contíguas ou não a esses núcleos urbanos. Dentre os problemas sugeridos, supracitados, estão a retirada da mata ciliar dos principais corpos d'água e o aterro e conseqüente ocupação em áreas de várzea para instalação de atividades econômicas (figura 48).



**Figura 47:** Alagamentos urbanos na comunidade de Alto Possmouser em virtude da elevação do nível de água do rio nas chuvas de dezembro de 2010.

**Fonte:** <<https://www.flickr.com/photos/58140201@N03/5343561501>>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.

Voltando à sede, a ocupação do solo não gera só os alagamentos urbanos. Esse tópico está ligado às questões de meio ambiente e de infraestrutura urbana. De meio ambiente, pois, com densa ocupação, a cidade necessita de um sistema de captação e tratamento do esgoto urbano a fim de impedir, dentre outras questões, a destinação deste resíduo diretamente ao rio. Lembrando o dado, enquanto Santa Maria de Jetibá se encontra na 7<sup>a</sup> colocação estadual para o índice de urbanização de vias públicas (56,2%) (IBGE, 2010), para o índice de esgotamento sanitário adequado ocupa a 60<sup>a</sup> posição, com somente 44,3% do seu esgoto devidamente descartado (IBGE, 2010). De fato, esse deslize fica claro quando, em campo, testemunha-se, no quadrilátero delimitado, a destinação incorreta do resíduo sanitário (figura 49).



**Figura 48:** Proximidades de Garrafão no leito do rio Santa Maria da Vitória. Perceba a ocupação do solo com aterros da área de várzea e a ausência de mata ciliar.

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

Em face da poluição dos corpos d'água, desta vez no meio rural, o uso extensivo dos agrotóxicos nas lavouras do município é uma realidade. É bem verdade que existem empenhos vitoriosos na implementação da agricultura orgânica a qual Santa Maria de Jetibá se destaca, mas ainda é alto o número de contaminações em indivíduos e nos corpos d'água em virtude dos uso de agrotóxicos<sup>31</sup>. Essa complicação se deve principalmente, como lembra Jacobson (2009), à falta de instrução e assessoria técnica aos produtores rurais para a utilização desse material, bem como nas práticas seguras de aplicação (JACOBSON, 2009).

A ocupação do solo, enquanto problema urbano, também atua na infraestrutura viária de Santa Maria de Jetibá. Com o desenvolvimento urbano da sede e o crescimento da mancha urbana, a estrutura viária se consolidou. Contudo, ainda é baseada nas vias principais de acesso que, ao longo dos anos, passou a comportar também o intenso uso demandado pelas atividades produtivas. Como habitante da localidade durante a elaboração dos estudos aqui apresentados, as evidências permitem inferir que a infraestrutura viária, delimitada pela linha densa de edificações construídas, não se adaptou aos novos usos. Para tal constatação, nos coube avaliar mais minuciosamente esse problema urbano que foi destacado. Novamente, são consequências diretas da ocupação do solo os problemas de

---

<sup>31</sup> Para ler mais sobre o uso do agrotóxico em Santa Maria de Jetibá. JACOBSON, Ludmilla da Silva Viana et al . **Comunidade pomerana e uso de agrotóxicos: uma realidade pouco conhecida.** Ciênc. saúde coletiva, Rio de Janeiro , v. 14, n. 6, p. 2239-2249, Dez. 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-81232009000600033&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232009000600033&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.

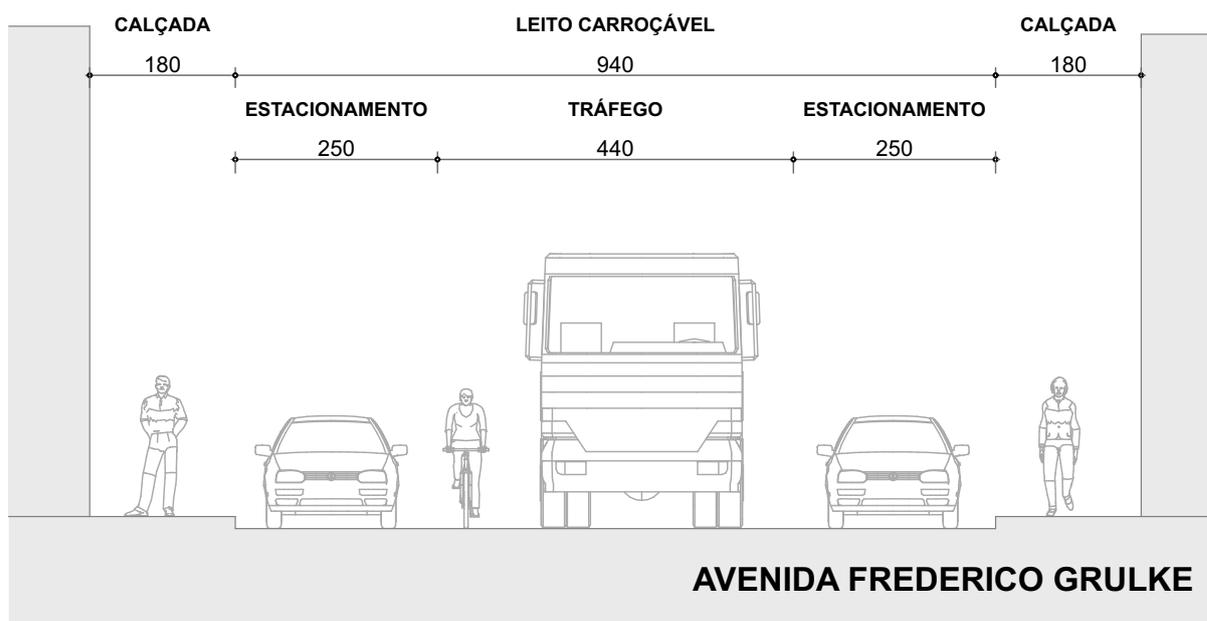
mobilidade urbana. Se por um lado a infraestrutura viária não acompanhou o crescimento urbano, o uso intenso do automóvel em diversas atividades, por outro lado, faz desse um dos principais problemas na cidade de Santa Maria de Jetibá.



**Figura 49:** Rio São Luís no Centro de Santa Maria de Jetibá. Perceba a canalização do leito e no detalhe, as tubulações de esgoto destinando resíduos diretamente ao rio.

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

De fato, não é novidade que o problema da mobilidade urbana está presente em inúmeras cidades, mas, em face das características do espaço urbano de Santa Maria de Jetibá, este problema urbano tem um peso significativo, sobretudo por conta das particularidades da sede como entroncamento viário e das barreiras naturais que impedem, de certa maneira, a expansão da infraestrutura viária. Primeiro, a direta ocupação do solo ocasionou vias estreitas, geralmente de mão única, com estacionamento em um ou nos dois lados. Ou então de mão dupla, com estacionamento em um dos lados em menor número. De fato, isto se confere, por exemplo, num corte esquemático da avenida Frederico Grulke, a principal via da cidade (figura 50 e 51).



**Figura 50:** Corte esquemático da avenida Frederico Grulke.  
**Fonte:** Produzido pelo autor, 2018.

Evidente que o crescimento da infraestrutura viária não estagnou. Apesar da importância das vias principais, grande número de vias, principalmente locais, são urbanizadas anualmente para comportar a demanda do crescimento da mancha urbana municipal. Segundo a Prefeitura Municipal de Santa Maria de Jetibá em 2017, 13 ruas receberam serviços de drenagem pluvial e manutenção, e em 2018 foram licitados serviços para outras 21 ruas. Vale lembrar, os dados são referentes a todas as áreas urbanas do município. Por curiosidade, vale pontuar, grande parte desses projetos de urbanização aconteceram no bairro São Luís, ao norte do Centro<sup>32</sup>.

Além do tráfego intenso de veículos, que será analisado posteriormente, percebe-se uma conversão de usos predominantemente comerciais e mistos que naturalmente, são destinados às vias principais, como é o caso da avenida Frederico Grulke. A priori, diante da barreira da massa urbana construída, as calçadas para pedestre foram reduzidas para dar lugar ao leito carroçável das vias principais. Na avenida principal da cidade, as calçadas têm, em média, 180cm, raramente alcançando 200 a 300cm. Sem contar, ainda, o que a figura 50 não reproduz: outras

<sup>32</sup> PAVIMENTAÇÃO em rua de São Luís garante mobilidade e segurança à moradores. 2018. Disponível em: <<http://www.pmsmj.es.gov.br/portal/pavimentacao-em-rua-de-sao-luis-garante-mobilidade-e-seguranca-a-moradores/>>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.

infraestruturas urbanas, como postes e mobiliários urbanos. O próprio Código de Obras Municipal estipula largura mínima para calçadas de 150cm<sup>33</sup>.



**Figura 51:** Vista norte do Centro de Santa Maria de Jetibá. Em primeiro plano, no centro da imagem, a avenida Frederico Grulke. À direita, a avenida Florêncio Augusto Berger. Ênfase nos nó 1 (n1).

**Fonte:** Acervo de Henrique Potratz, 2019, manipulado pelo autor.

O leito carroçável, por sua vez, que compreende a rua propriamente dita, comporta, além do tráfego de automóveis pequenos, em virtude da grande oferta de serviços, tráfego intenso tanto para o escoamento da produção local quanto passagem para outros tipos de carga. Convivem então, na sede, além do tráfego local, geralmente particular, também o tráfego intenso de cargas locais e de passagem. Salientar isso é importante pois, como ver-se-á, Santa Maria de Jetibá é rota de passagem de cargas de granito (figura 52) vindo da região de Itaguaçu, Itarana e Baixo Guandu. Essa rota é aparentemente a mais vantajosa para alcançar, via ES-264, a BR-262 com destino a Cachoeiro de Itapemirim, no sul do estado.

<sup>33</sup> Artigo 96º da Lei Municipal nº 27 de 7 de novembro de 1989 que dispõe sobre as construções no município de Santa Maria de Jetibá, e dá outras providências.

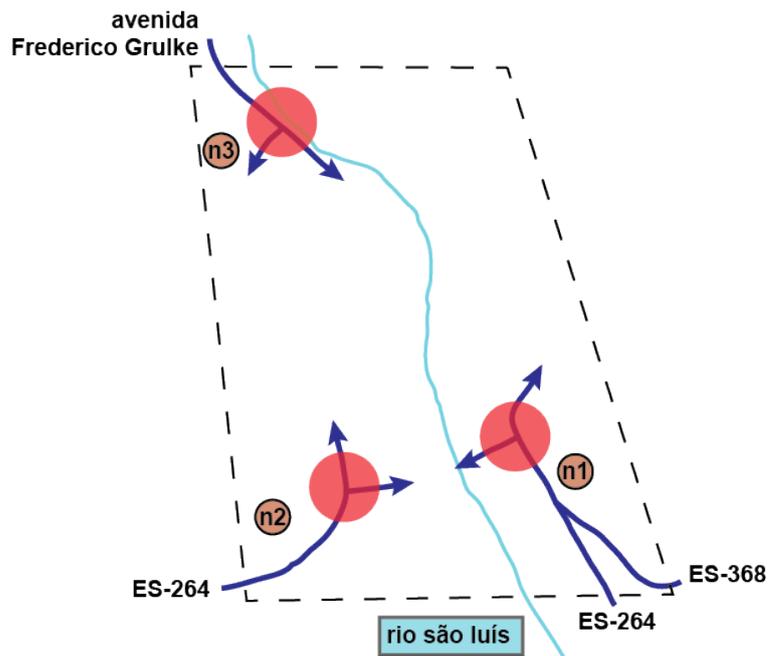


**Figura 52:** Avenida Frederico Grulke próximo à esquina com a rua Nicolau Reinke. Perceba o conflito do tráfego. Trânsito local, passagem de carga pesada e à direita, entrando na imagem, presença intensa de ciclistas.

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

Convive também no espaço urbano intenso tráfego de veículos não motorizados, como bicicletas. Essas circulam diariamente em todas as vias da cidade, sobretudo nas principais. É tráfego local importante pois, quando incentivado, ameniza problemas de mobilidade urbano visto que estimula o desuso do automóvel para atividades locais. Contudo, fato é que em Santa Maria de Jetibá, em nenhuma de suas vias, o tráfego ciclovitário é incentivado. O uso da bicicleta tem se intensificado pois o deslocamento através dela é mais rápido e eficiente, sobretudo em horários de grande tráfego de veículos.

Percebendo que esse é um problema recorrente em Santa Maria de Jetibá, surgiu a decisão de detalhá-lo. Contudo, inicialmente foi excluído o tráfego de automóveis de passeio e pequenas caminhonetes, para compreender a influência do tráfego de carga diante do problema da mobilidade urbana. Será usado novamente o quadrilátero definido para a região central da sede. Nele, para recapitular, há os 3 nós identificados. Neles se encontram as vias principais de acesso à cidade, e conseqüentemente, o pequeno emaranhado de vias que conformam a região central. Cada um desses nós, portanto, conduz o tráfego para aquele quadrilátero (figura 53), onde é possível analisar o tráfego/dia dos veículos de carga.

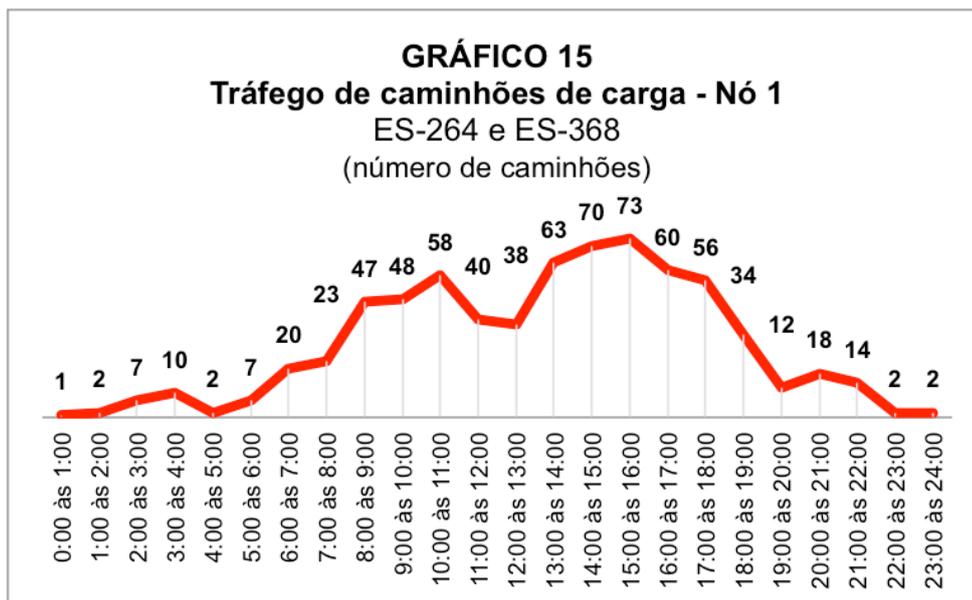


**Figura 53:** Esquema dos nós principais e as vias principais de acesso com referência do rio São Luís.  
**Fonte:** Produzido pelo autor, 2018.

Como pequena metodologia, em cada um dos nós foi levantado o número de caminhões de carga que entram no quadrilátero através das vias principais. Em cada um dos pontos foram feitas contagens de acordo com o tamanho do caminhão (caminhão, carreta e carreta bi-trem) e a carga que transporta. Na verdade, tal dado informal buscou o cenário mais caótico, a fim de perceber a influência desse tipo de tráfego no centro de Santa Maria de Jetibá. Ou seja, o dado é empírico e tem como base a contagem durante 24 horas em turno de 2 ou 4 horas entre os meses de julho e setembro de 2018. Foram priorizados as quartas, quintas e sextas, pois, aparentemente, são dias nas quais o tráfego é intenso.

Apesar do caráter informal da contagem, ela permite considerar alguns pontos levantados. Pelo nó 1 (n1) (gráfico 15 e figura 54), que compreende a entrada sul através da ES-264 e ES-368, entraram na cidade 707 caminhões em um dia. Na entrada oeste, no nó 2 (n2) (gráfico 16 e figura 54), pela rodovia ES-264, entraram na cidade 689 caminhões em um dia. Na entrada principal norte pela avenida Frederico Grulke, no nó 1 (n1) (gráfico 17 e figura 51), entraram 962 caminhões em um dia. Para fins do estudo do tráfego de caminhões de carga, foi considerada a soma dos números levantados acima no intervalo de 1 dia. De fato, é válido estabelecer maiores critérios para um número definitivo para o tráfego de caminhões na área delimitada. Mas, para fins deste trabalho, a amostra é suficiente. Logo,

transitam, por dia, no Centro de Santa Maria de Jetibá, em torno de 2.358 caminhões de carga.



**Gráfico 15:** Número de caminhões que entraram na cidade pelo nó 1 (n1) através das rodovias ES-264 e ES-368.

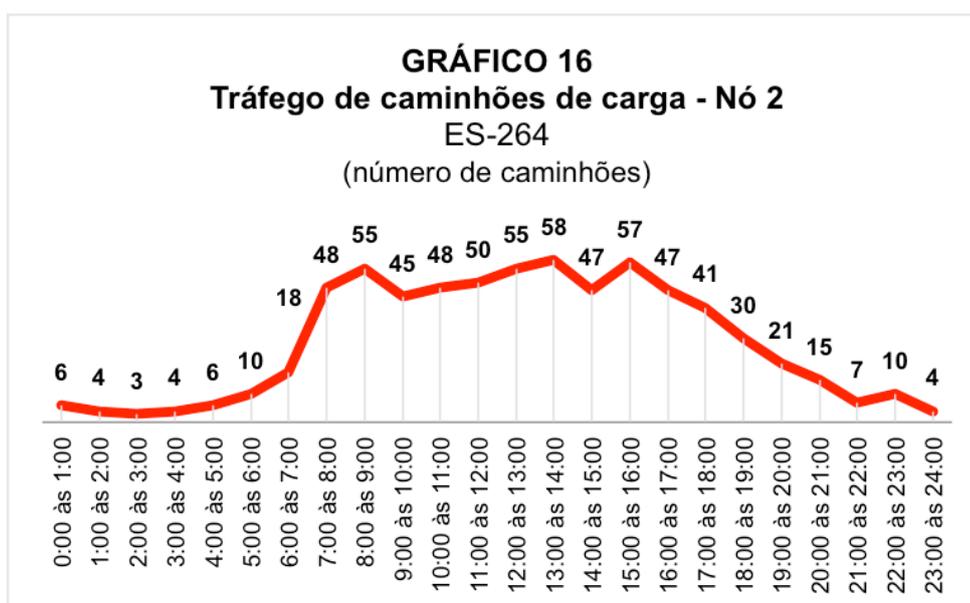
**Fonte:** Levantamento do autor, 2018.



**Figura 54:** Vista sudoeste do centro de Santa Maria de Jetibá. À esquerda o nó 1 (n1) ligando a avenida Florêncio Augusto Berger. À direita, no fundo, o nó n 2 (n2) ligando a ES-264.

**Fonte:** Acervo de Henrique Potratz, 2019, manipulado pelo autor.

Para tornar o dado mais robusto e corroborar com o número levantado, de acordo com o IBGE, em 2016, Santa Maria de Jetibá tinha frota de 2.651 caminhões de carga (IBGE, 2006 e 2016). De fato, em 2018, o dado pode ter sofrido transformações se levado em consideração o aumento da frota em Santa Maria de Jetibá de 2006 a 2016. Nesta década houve um aumento do número de caminhões de carga na ordem de 112,24%<sup>34</sup>. O dado torna-se ainda mais relevante quando se inclui o número de caminhões na frota total de veículos. A frota municipal cresceu, em 10 anos, 166,15%, e deste total 32,19% são motocicletas. A análise torna-se ainda mais impressionante quando se compara a frota municipal com o crescimento da frota da capital Vitória, por exemplo. Na capital, a frota total, incluindo os caminhões de carga, cresceu 111,87% em dez anos, enquanto a frota de caminhões de carga cresceu somente 40,42% (IBGE, 2006 e 2016).

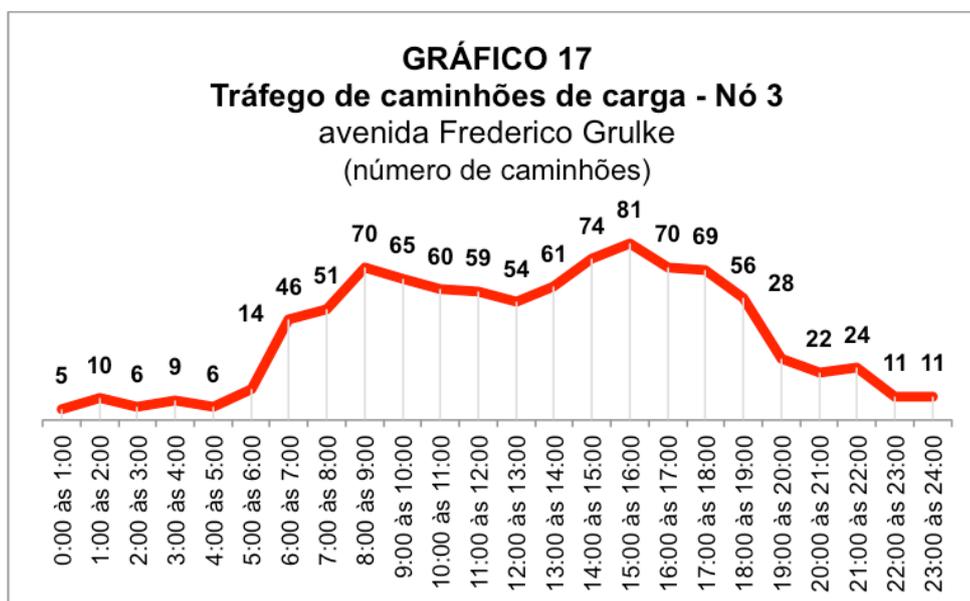


**Gráfico 16:** Número de caminhões que entraram na cidade pelo nó 2 (n2) através da rodovia ES-264.  
**Fonte:** Levantamento do autor, 2018.

É claro que a comparação só é válida se for estudado o crescimento da frota naquele período de tempo, pois, em números absolutos, Vitória e as grandes e médias cidades em geral têm frota maior (tabela 4). Isso não desconsidera o peso da informação, tendo em vista, principalmente, a infraestrutura viária limitada a algumas poucas ruas que servem de vias principais de entroncamento e vias locais. Se separados os dados colhidos pela carga que transportam os caminhões, é

<sup>34</sup> Com dados da frota municipal dada pelo IBGE em 2006 e 2016 (IBGE, 2016).

possível avaliar ainda a atuação de cada uma das atividades produtivas dentro do problema urbano da mobilidade.



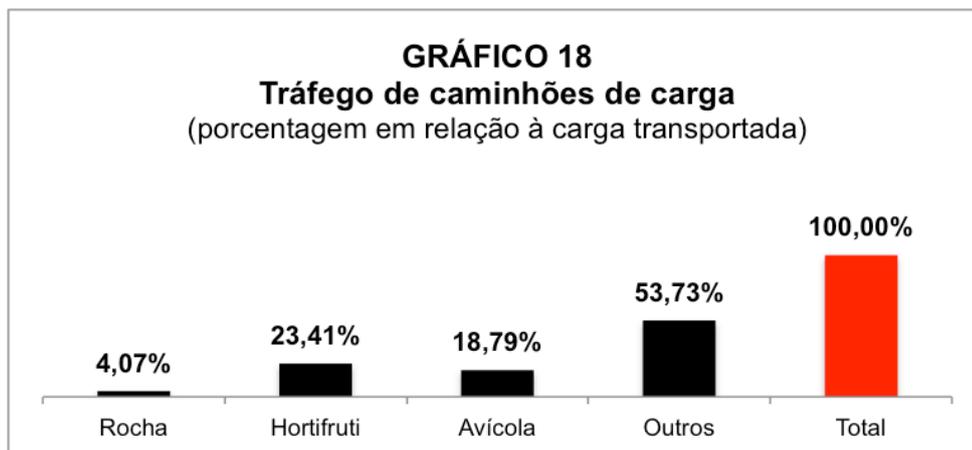
**Gráfico 17:** Número de caminhões que entraram na cidade pelo nó 3 (n3) através da avenida Frederico Grulke.

**Fonte:** Levantamento do autor, 2018.

Do total da frota de carga que circula na sede municipal, a grande maioria está vinculada à rede de serviços, como observa-se no gráfico 18. Evidente que o levantamento inclui também a carga que visualmente não pôde ser identificada. Ainda assim, o dado pode estar muito próximo à realidade, pois traz apontamentos importantes sobre a frota da hortifruticultura e da avicultura. Enquanto a rede de serviços é responsável por 53,73% da frota, a hortifruticultura representa 23,41% do total. A avicultura, por sua vez, corresponde a 18,79% da frota, e o transporte de rocha corresponde a apenas 4%. Embora represente a menor porcentagem, o transporte de rocha tem relevância. Como mencionado, esse transporte usa Santa Maria de Jetibá como rota de passagem entre a área produtiva, Itarana, Itaguaçu e Baixo Guandu, e a área de beneficiamento, venda e revenda, geralmente em Cachoeiro de Itapemirim.

Se forem considerados os dados como médias anuais, chega-se ao número de 96 caminhões de rocha transitando em Santa Maria de Jetibá por dia. Dentro deste montante, 52 caminhões passam em direção à ES-264 cruzando o centro da cidade pelo nó 3 (n3). E 44 caminhões fazem o caminho inverso, geralmente vazios, em

direção às zonas extrativistas. Interessante sublinhar o tráfego de rochas usinadas, ou seja, cortadas e prontas para a revenda.



**Gráfico 18:** Tráfego de caminhões de carga no quadrilátero assinalado e a porcentagem em relação à carga transportada.

**Fonte:** Levantamento do autor, 2018.

O transporte de rocha é feito principalmente por carretas, que são compostas pelo chamado cavalo com 2 a 4 eixos e o reboque com geralmente 3 ou 4 eixos. Esse tipo de caminhão de carga corresponde a quase 99% da frota que transporta rochas. O restante é transportado em carros ainda maiores, as carretas bi-trem, que além do cavalo com 2 a 4 eixos, portam 2 reboques com 2 a 3 eixos. O uso de carretas e carretas bi-trem no transporte de rochas justifica-se pela natureza da carga em grandes blocos. Na verdade, Santa Maria de Jetibá entra nessa rota, muitas vezes, como itinerário alternativo à fiscalização desse transporte em estradas federais<sup>35</sup>. Geralmente com sobrepeso para economizar no transporte da carga, os carros trafegam em diversos horários e, não raro, é possível encontrar caminhões parados aguardando o melhor horário para transitar (figura 55).

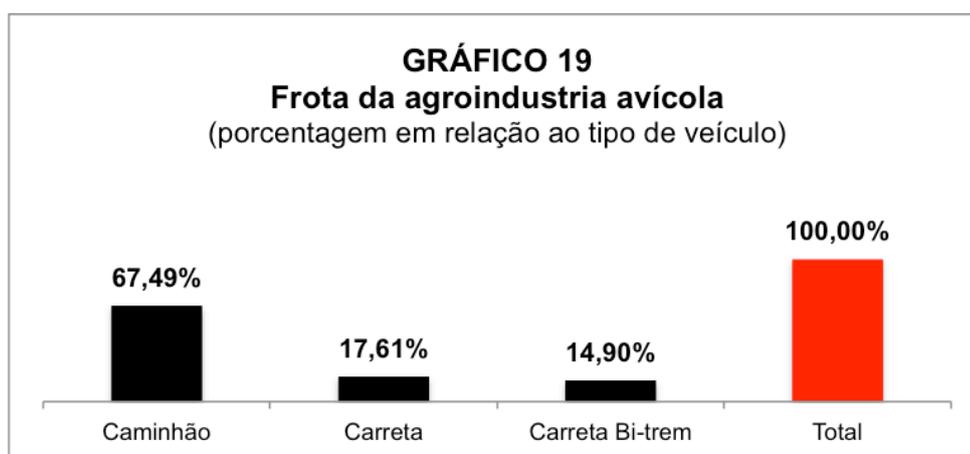
<sup>35</sup> CARRETAS tentam fugir de pesagem e são paradas por polícia no Espírito Santo. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2011/09/carretas-tentam-fugir-de-pesagem-e-sao-paradas-por-policia-no-es.html>>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.



**Figura 55:** Rua Hermann Roelke. Perceba a carreta transportando pedra estacionada na via aguardando o melhor horário para retomar a viagem.

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

No que tange o transporte envolvido na produção e escoamento agropecuário, por mais que a frota para a produção hortifrúti seja maior, a avicultura utiliza, em sua grande maioria, caminhões de 2 ou 3 eixos para o transporte da ração pronta. Entretanto, a produção avícola compreende também o uso de carretas e carretas bi-trem. Na verdade, é importante notar que essa informação complementa os dados já levantados sobre a produção hortifrúti. Esta é comandada majoritariamente pela agricultura familiar e escoada pelos próprios produtores rurais em carros e caminhões particulares, diferente da produção avícola, de perfil mais industrial. E as particularidades apontadas se comprovam na estatística dos tipos de veículos utilizados pela agroindústria avícola (gráfico 19).



**Gráfico 19:** Frota da agroindústria avícola em relação ao tipo de veículo.

**Fonte:** Levantamento do autor, 2018.

Na agroindústria avícola, 67,49% da frota é composta por caminhões, enquanto 17,61% são carretas e, 14,90%, carretas bi-trem. De fato, a utilização de veículos pesados como carretas e carretas bi-trem está intrínseco ao tipo de atividade. Em virtude da produção agroindustrial elevada, do comércio de insumos e da longa distância percorrida para escoar a produção, o uso de carros de carga maiores é necessário. Fica a cargo dos caminhões a comercialização interna, sobretudo da ração e dos subprodutos, como o esterco. Em suma, grande conflito de fluxos, sediados numa infraestrutura viária limitada transformaram a mobilidade num dos principais problemas urbanos de Santa Maria de Jetibá.

Outro problema urbano ligado ao crescimento da mancha urbana, não necessariamente ligado à ocupação do solo, é o interesse imobiliário na região central da sede. Mesmo apresentando espaços aptos a expansão urbana, são elevados os preços dos terrenos, propriedades e aluguéis cobrados em Santa Maria de Jetibá, sobretudo no Centro.

Em face do dado voltado à propriedade rural nua, Santa Maria de Jetibá pertence à região com o quarto maior valor da terra por hectare (20.778 R\$/ha)<sup>36</sup>. Não há, entretanto, dados precisos sobre o preço do imóvel urbano ou sobre preço dos aluguéis cobrados no município. Logo, optou-se por, novamente, uma pequena pesquisa no Centro. Um lote de terra sem edificações de 170,00 m<sup>2</sup> custava, em meados de 2018, R\$ 250.000,00, ou seja, algo em torno de 1.500 R\$/m<sup>2</sup>. De fato, o dado é irrelevante se não houver índices comparativos. Supondo este ser o preço médio dos imóveis em Santa Maria de Jetibá, no Centro de Vitória o preço médio do imóvel urbano foi, em 2017, 2.305,00 R\$/m<sup>2</sup><sup>37</sup>.

Embora os dados não sejam suficientes para abranger a realidade concreta e suas especificidades, é importantíssimo e necessário se aprofundar na investigação desse tema nas pequenas cidades. É importante também, ainda neste tema, mencionar uma questão curiosa do centro de Santa Maria de Jetibá. Se, nos grandes centros, em virtude do interesse imobiliário, há o problema da ociosidade de

---

<sup>36</sup> HECTARE de terra capixaba entre os mais caros do país; veja valores. 2017. Disponível em: <<https://www.gazetaonline.com.br/noticias/economia/2017/10/hectare-de-terra-capixaba-entre-os-mais-caros-do-pais-veja-valores-1014102874.html>>. Acesso em: 9 de dezembro de 2018.

<sup>37</sup> PREÇO dos imóveis sobe em Vitória e Vila Velha em 2017, diz FipeZap. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/es/espírito-santo/noticia/preco-dos-imoveis-sobe-em-vitoria-e-vila-velha-em-2017-diz-fipezap.ghtml>>. Acesso em: 9 de dezembro de 2018.

edificações urbanas, decorrente da expansão urbana e consequente transferência das atividades centrais para outras áreas, em Santa Maria de Jetibá há um caso pontual.

No centro do município, contrastando com o comércio efervescente da via principal (avenida Frederico Grulke), um edifício ocioso com 5 pavimentos se localiza na esquina do nó 3 (n3). Em posição estratégica no centro da cidade, o edifício está há mais de uma década inacabado (figura 56). Segundo relato, tal situação é de desavenças entre beneficiários, que não entram em acordo sobre qual a destinação de uso do edifício. Mesmo com tal característica, ainda pode-se mencioná-lo como problema urbano, pois, enquanto imóvel urbano com localização privilegiada e munido de vários serviços e equipamentos públicos, é inaceitável, e até mesmo ilegal, que este imóvel não cumpra sua função social<sup>38</sup>.



**Figura 56:** Avenida Frederico Grulke no entroncamento do nó 3 (n3). À direita edifício inacabado em local estratégico do centro da cidade.

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

Foram listamos, portanto, alguns problemas urbanos presentes no município de Santa Maria de Jetibá. De fato, devido à escala do seu nível de urbanização, representam a manifestação urbana em uma escala particular. E, ainda,

---

<sup>38</sup> O conceito de função social da propriedade é estabelecido pela Constituição Federal e regulamentado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001) que regulamenta os art. 182º e 183º da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. No art. 182º §2º a Constituição Federal diz: A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas pelo plano diretor municipal.

corroborando com os argumentos, é verdade que as atividades exercidas nos arredores influenciam nos problemas urbanos. O caso de Santa Maria de Jetibá não deixa dúvidas. A economia baseada principalmente na agroindústria avícola necessita de uma rede de serviços que, como comprovado, sediam-se no espaço urbano.

Com alguns problemas identificados, o próximo passo é traçar um prognóstico preliminar. Esse prognóstico será argumento para o levantamento de diretrizes de atuação na tentativa de amenizar os problemas urbanos na pequena cidade, e em especial, em Santa Maria de Jetibá. A pequena cidade, ansiosa pelo crescimento urbano em face das novas atividades inseridas, não conseguiu antever os problemas urbanos dela decorrentes. Na verdade, essa tentativa de estudar os problemas urbanos e o empenho em saná-los serão baseadas em diretrizes traçadas com base neste prognóstico preliminar.

Evidente que o que se quer é traçar tentativas de instaurar plataformas de debate e propostas sobre os problemas urbanos, sobretudo nas pequenas cidades. Vale frisar, novamente, que é indispensável para tal iniciativa inserir o local de estudo. Neste caso, o município de Santa Maria de Jetibá, dentro de um contexto ampliado de industrialização e urbanização. A partir dos problemas debatidos e resultados obtidos, as iniciativas terão embasamento teórico e técnico para estabelecer estruturas de resolução aos problemas urbanos daquela região.

### **3.6. PROGNÓSTICO PRELIMINAR**

O prognóstico nada mais é do que a previsão de quais estudos minuciosos sobre os problemas urbanos da pequena cidade, em especial Santa Maria de Jetibá, deverão ser estabelecidos para amparar o desenvolvimento urbano destes municípios. De fato, diante dos apontamentos narrados sobre a realidade socioeconômica de Santa Maria de Jetibá, constatou-se que é necessário debater os problemas urbanos considerando o seu ritmo acelerado de urbanização e as atividades produtivas que dão sustento a esse processo.

Na verdade, existe um empenho municipal para instaurar um planejamento urbano baseado no discurso da melhoria da mobilidade urbana. Mas os projetos

encampados nesse sentido incluem procedimentos que não necessariamente pensam o crescimento da mancha urbana e suas consequências a longo prazo. As medidas adotadas incluem o aumento das vias urbanizadas com drenagem pluvial e pavimentação, o asfaltamento de vias já calçadas e até alargamento das vias principais de acesso ao centro da cidade, além da construção de calçadas em pontos estratégicos.

O aumento das vias urbanizadas (figura 57), geralmente encampadas pela organização da população interessada, traz o aumento da mancha urbana municipal e está atrelado ao aumento de uma rede complexa de infraestrutura viária, cujas vias principais comportam fluxos cada vez maiores. Ao mesmo tempo a região central ainda é dotada de consideráveis áreas livres, passíveis de serem transformadas em regiões de expansão urbana.



**Figura 57:** Calçamento e urbanização das vias da cidade.

**Fonte:** <<http://www.pmsmj.es.gov.br/portal/pavimentacao-em-rua-de-sao-luis-garante-mobilidade-e-seguranca-a-moradores/>>. Acesso em: 31 de agosto de 2018.

O empenho se dá também no asfaltamento das vias principais para facilitar o tráfego dos automóveis. O asfalto impermeabiliza o solo, e a região central, consideradas as características colocadas acerca da ocupação do solo, tende a sofrer mais com os problemas relacionados aos alagamentos urbanos. Na verdade, foi aplicada uma camada de asfalto sobre o calçamento de blocos de concreto sem o devido preparo de drenagem da via e de compactação do solo para a nova cobertura. Não por acaso, em aproximadamente 4 anos, as vias que receberam

asfaltamento já apresentam rachaduras em virtude do tráfego pesado (figura 58). Alguns pontos passam por manutenção periódica para comportar aquele tráfego. O empenho também se deu na construção de novas calçadas, principalmente junto à ES-355 (figura 59). Na verdade, esta era uma demanda antiga, iniciada em 2018. Em realidade, nos esforços da prefeitura está incluso também o aprimoramento das vias principais, porém movido pela fato de ligarem, as vias, importantes pontos distantes entre a mancha urbana ramificada de Santa Maria de Jetibá. Observa-se então que tal empenho se deve ao crescimento desta mancha, e, em virtude disso há a necessidade de adaptação das vias antigas a novos usos locais.



**Figura 58:** rua Francisco Schwartz no centro de Santa Maria de Jetibá. Perceba o desgaste acentuado da cobertura asfáltica da via.

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

Outro empenho, em vista da mobilidade urbana, foi a implementação, em 2017, de uma linha de transporte coletivo ligando o centro aos principais bairros contíguos (São Luís, Vila Nova e Vila Jetibá). Este serviço, demandado pela Prefeitura Municipal, foi entregue a uma empresa privada que opera as linhas de segunda a sexta das 6h20 da manhã às 18h00, e, aos sábados, das 06h20 às 12hr20<sup>39</sup>. De fato, tal iniciativa parece ser a mais interessante no sentido de amenizar os problemas de deslocamento e mobilidade urbana.

---

<sup>39</sup> CONFIRA os itinerários e horários do circular no município. 2017. Disponível em: <<http://www.pmsmj.es.gov.br/porta/confira-os-itinerarios-e-horarios-do-circular-no-municipio/>>. Acesso em: 31 de outubro de 2018.



**Figura 59:** Calçadas em ruas principais já existente. Na foto calçada junto à ES-355.

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

Contudo, é perceptível que as ações no âmbito do planejamento urbano não são suficientes, pois não atacam os problemas levantados neste estudo. Com exceção da implementação do transporte público coletivo, os outros empenhos têm seguido caminho inverso. Em relação à ocupação do solo, a legislação ordenadora aparentemente não conseguiu prever espaços para a significativa expansão da infraestrutura viária, pilar importante da produção. Tampouco conseguiu estabelecer critérios para a expansão urbana nas áreas consolidadas, deixando os encargos exclusivamente para o Código de Obras, cujas orientações limitam-se à construção de edifícios. Bem verdade que desde 2006 existe em Santa Maria de Jetibá a Lei Municipal nº 922, que estabelece o Plano Diretor Municipal. Mas a realidade escancara a lacuna entre os planos de ordenamentos e a implementação efetiva daqueles instrumentos.

E o corpo técnico, às vezes limitado, se divide na implementação dessas políticas localizadas de planejamento urbano e na fiscalização de parte do solo urbano até onde a fiscalização pode atender. De fato, no centro do município, a fiscalização tem agido constantemente para impedir construções irregulares, mas o tem feito sob a ótica da legislação ordenadora vigente, que, necessário reiterar, só estabelece critérios para edificações propriamente ditas.

O corpo técnico municipal também negligenciou, por exemplo, os alagamentos urbanos. A impermeabilização do solo pelo asfaltamento das principais vias, sem a devida compatibilização do sistema de drenagem, não resolve o problema dos alagamentos, mas os intensificam. De fato, ainda não dá para avaliar qual será o

comportamento daquela nova cobertura do solo diante das cheias do rio São Luís. Mas a verdade é que tais iniciativas isoladas não têm se atentado àquele problema urbano fundamental.

Diante disso, o prognóstico preliminar se presta a antecipar a necessidade de empenhos que, dentro de todos fatores narrados, são convenientes para pautar iniciativas de planejamento urbano em pequenas cidades, em especial Santa Maria de Jetibá. Veja que são embasadas na leitura e nas particularidades do crescimento urbano o reconhecimento das atividades produtivas e a complexidade da rede de serviços, além do levantamento de alguns problemas urbanos.

É importante alertar que, por se tratar de um estudo, as considerações aqui elencadas podem e devem ser aprimoradas por intermédio de um aprofundamento do debate dos problemas urbanos nas pequenas cidades. Diante disso, no âmbito deste trabalho, considero primordial elencar como iniciativas no âmbito do planejamento urbano, para o município de Santa Maria de Jetibá:

1. Aperfeiçoamento da legislação de ordenamento da ocupação do solo através da identificação de áreas mais sensíveis ao crescimento urbano. Além disso, indicar e traçar condições de ocupação em áreas específicas destinadas à expansão urbana, desejavelmente na região central. E, ainda, levantar e estimular áreas destinadas ao adensamento urbano, sobretudo nas áreas centrais dotadas de serviços públicos e de transporte;
2. Levantamentos e estudos destinados à expansão e aperfeiçoamento da infraestrutura viária. Vias locais para o adensamento da mancha urbana e da regularização em face do novo ordenamento. Vias arteriais em virtude do entroncamento da sede do município. Vias macro urbanas, indicando alternativas de tráfego ao transporte de carga de passagem para fora da sede do município;
3. Aperfeiçoamento e ampliação das calçadas destinadas ao pedestre, sobretudo nas vias principais, com acessibilidade universal e equipamento urbanos destinados aos usos particulares em diferentes áreas;

4. Implementação de instrumentos para a restrição do uso do automóvel nas áreas centrais, com estacionamentos bem delimitados nas vias principais e em áreas livres, com contrapartida aos proprietários. Cabe sinalizar algumas alternativas, como a implementação de ciclovia nas vias principais, mobiliários urbanos destinados ao estacionamento de bicicletas, faixa de pedestres delimitadas e bem distribuídas, o estacionamento rotativo vinculando o montante arrecadado a um fundo municipal para a melhoria da infraestrutura urbana;
5. Levantamento de alternativas de macrodrenagem no centro de Santa Maria de Jetibá com intuito de amenizar os alagamentos urbanos, baseando-se na manutenção de áreas livres próximas ao rio São Luís. Iniciativa atrelada à adequação da drenagem pluvial das vias principais impermeabilizadas;
6. Manutenção e fortalecimento dos espaços públicos de decisão e planejamento, com foco na consolidação do orçamento participativo municipal operante, de modo a expandir o acesso ao debate.

Evidente que, listados os prognósticos, ainda fica a lacuna sobre quais serão e de onde virão as iniciativas necessárias para implementá-los. Contudo, esse não é o grande objetivo. O que é importante perceber é que planos de ação, como o prognóstico preliminar, sobretudo para as pequenas cidades, devem ser embasadas em características locais que inserem aquele campo de estudo em um cenário amplo de industrialização e suas consequências frente a urbanização. Por isso, soaria incompleto à dissertação somente identificar e descrever a pequena cidade e seus problemas urbanos sem, no mínimo, traçar contrapartida aos debates sobre problemas urbanos naquelas pequenas regiões.

O prognóstico ainda serve para comparar iniciativas frente ao planejamento urbano. O que se quer estimular são ações de infraestrutura urbana de curto prazo, a fim de comportar uma ocupação de solo rápida e muitas vezes, desordenada. E o que se propõe já é um levantamento de possíveis áreas de expansão urbana e de infraestrutura viária para que a mancha urbana cresça com condições de impactar o mínimo possível nas questões sensíveis, nos problemas urbanos da pequena cidade.

---

É claro que, apesar do corpo técnico, os agentes do planejamento urbano se prestam a ordenar somente sobre a ótica do edifício, deixando a esfera macro urbana desassistida. De fato, ainda fica a curiosidade de se investigar: o corpo técnico das prefeituras dos pequenos municípios é mesmo suficiente para fomentar o debate sobre um planejamento urbano mais aprofundado? O que se vê é que sim, ao menos na realidade de Santa Maria de Jetibá, mas a demanda para a ordenação da mancha urbana, que cresce rapidamente, relega esse debate, aparentemente, ao segundo plano.

Fato é que esse prognóstico visa contribuir com a pequena leitura realizada em Santa Maria de Jetibá acerca da realidade do seu crescimento urbano, apresentando os processos históricos de formação, particularidades do crescimento urbano da sede e de outros núcleos urbanos, características e influências no espaço urbano das atividades produtivas baseadas numa rede complexa de serviços e, por fim, alguns problemas urbanos presentes na realidade urbana do município de Santa Maria de Jetibá.

Além da importância do tema e da investigação acerca do município de Santa Maria de Jetibá enquanto pequena cidade, a ocasião do estudo é ainda mais relevante pois, no ano de 2018, o município comemorou 30 anos de emancipação política. E neste ano, em 2019, 30 anos da posse da primeira legislatura. Ótima oportunidade para debater e investigar as influências dos processos de industrialização na urbanização das pequenas cidades e os problemas urbanos dela decorrentes.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a definição de pequenas cidades e das análises sobre a influência dos processos históricos e do desenvolvimento da agroindústria nas manchas urbanas, é seguro afirmar que Santa Maria de Jetibá se destaca enquanto pequena cidade dentro da rede brasileira de cidades. Em síntese, inicialmente percebe-se que a industrialização encampada no Brasil e no Espírito Santo impactou decisivamente nessa rede, baseada sobretudo no surgimento de inúmeras pequenas cidades, como Santa Maria de Jetibá. Paralela a essa manifestação, se consolidaram os instrumentos definidores do que é cidade. Ainda impactando sobre a malha, foi definido cidade enquanto núcleo com características urbanas e dotado de funções político-administrativas. De fato, corroborando com Côrrea (1999), floresce no Brasil uma rede urbana complexa com numerosos centros urbanos.

É verdade que, conforme Jurado da Silva e Sposito (2009), a pequena cidade assume também papel particular dentro da malha urbana e papel de relevância dentro do crescimento urbano e da rede de cidades. A começar pelo número de pequenas cidades na rede urbana, quase 92% dos municípios brasileiros são pequenos municípios. E, de fato, a pequena cidade é relevante porque aparece como protagonista em inúmeros dados levantados nesta pesquisa. É bem verdade, como lembra Côrrea (1999), que as que mais se destacaram são aquelas pequenas cidades que incentivaram e consolidaram novas atividades produtivas baseadas sobretudo na indústria. No caso de Santa Maria de Jetibá na agroindústria.

As atividades produtivas em Santa Maria de Jetibá estabelecem entre si ligação estreita, e a avicultura, apesar de atividade agropecuária, assume caráter industrial quando atinge índices elevados de mecanização e, conseqüentemente, de produção. A avicultura ainda desvincula a atividade da terra. Ou seja, com a mecanização, a atividade não depende diretamente da terra para se estabelecer. E aparentemente em virtude dessa particularidade da agroindústria avícola é que, como percebe Rúa (2006), o rural e urbano se (con)fundem com base na “ruralização” das manifestações industriais. Ou seja, a rede de serviços criada para sustentar as atividades produtivas se estende da cidade ao campo, criando “urbanidades no rural”.

É bem verdade que essa manifestação industrial no campo está relacionada também ao bom convívio das duas principais atividades produtivas de Santa Maria de Jetibá: a hortifruticultura e a avicultura. De fato, essa ligação da agroindústria avícola com a hortifruticultura estabeleceu facilidades para a implementação dessas atividades industriais também no campo, ou seja, as “urbanidades no rural”.

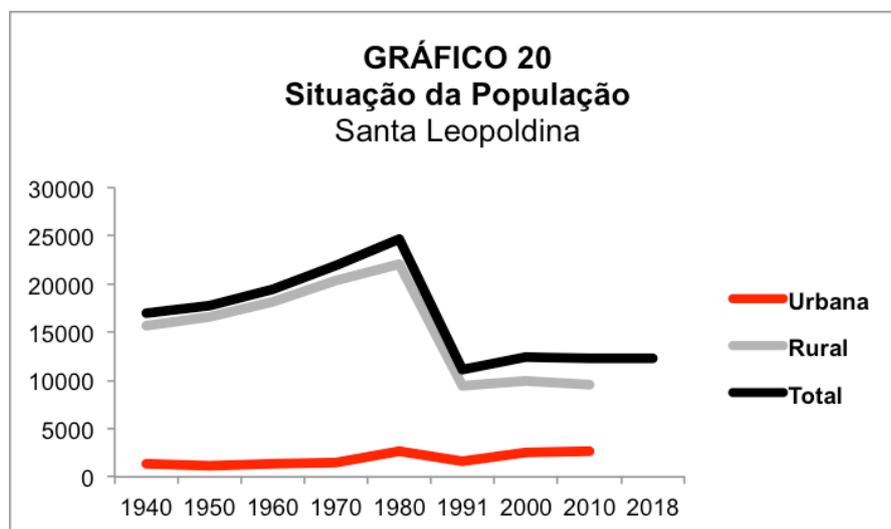
Inclusive, são essas as atividades agroindustriais que Côrrea (1999) cita ao expor que, quando alteradas as bases socioeconômicas em virtude da urbanização, as cidades existentes se viram na necessidade de se refuncionalizar. Ou seja, se refuncionalizar é inserir funções concernentes à ótica da industrialização que se encampou no Espírito Santo pós-1970 (BERGAMIN, 2015). Segundo Côrrea (1999), vale lembrar, ou as cidades mantiveram e/ou desenvolveram novas funções ligadas diretamente ao campo, ou encamparam novas atividades produtivas baseadas na industrialização.

Sob essa ótica, parece ser isso o que aconteceu em Santa Maria de Jetibá. Para corroborar a ideia, é pertinente retomar o breve exemplo das cidades irmãs, Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina. Mesmo analisando superficialmente os aspectos formativos e o crescimento urbano de Santa Leopoldina e de ter me atentado somente ao que concerne à criação do novo município de Santa Maria de Jetibá, é possível fazer algumas avaliações. Portanto, independente dos fatores que engendraram a manutenção de atividades produtivas ligadas ao campo, o que parece é que Santa Leopoldina perdeu centralidade, ao passo que Santa Maria de Jetibá, ao consolidar novas atividades produtivas, se destacou.

Ante as particularidades da industrialização, de modo geral, talvez o fato mais notório seja o desenvolvimento demográfico (gráfico 20). Em Santa Leopoldina, houve uma queda drástica da população na virada da década de 80 para 90. Evidente que isso se deve ao fato da emancipação política de Santa Maria de Jetibá. Contudo, a proporção de queda da população rural foi consideravelmente maior do que a perda de população urbana. Desde então, a população de Santa Leopoldina estagnou.

Mesmo que em Santa Leopoldina, na última década (2000 – 2010), a população urbana tenha aumentado 6,81%, a população total do município, naquela década, diminuiu 1,67%. Como estimativa da população total para 2018, ou seja,

12.300 habitantes, o IBGE espera um crescimento de 0,37%. O que equivale a um aumento de 45 habitantes (IBGE, 2018) para a população total de Santa Leopoldina. De fato, muito longe dos 16,59% estimado para o crescimento populacional de Santa Maria de Jetibá para 2018, ou seja, 5.673 habitantes.



**Gráfico 20:** Situação da população de Santa Leopoldina. O dado para 2018 é estimado.  
**Fonte:** IBGE, 2018.

É verdade que, como mencionado, seria necessário avaliar outros aspectos sobre a ocupação e o eventual crescimento do espaço urbano e das atividades produtivas de Santa Leopoldina mas alguns pontos podem ser levantados. Em face das atividades produtivas, Santa Maria de Jetibá deu um salto tanto no quesito demográfico quanto na consolidação da rede de serviços oriundos da implementação das novas atividades. De fato, analisando o gráfico 20 e outras tabelas mencionadas (tabelas 3, 4 e 5), que propositalmente contêm o dado para Santa Leopoldina, surge uma pista: realmente Santa Leopoldina empreendeu na manutenção de atividades voltadas ao campo. Bem verdade, vale mencionar, que existem em Santa Leopoldina empenhos exitosos no turismo ecológico e de aventura.

Mencionada tal discrepância, fica mais clara, a compreensão do conceito da refuncionalização posto por Côrrea (1999). De fato, com base na inserção de novas funções das atividades produtivas, Santa Maria de Jetibá se destacou. Amparada pela agroindústria e, conseqüentemente na rede de serviços que a engendram, o crescimento urbano toma proporções novas e particulares da pequena cidade, sobretudo no município estudado. Contudo, são intrínsecos a este crescimento os problemas urbanos.

Além de narrar alguns problemas urbanos de Santa Maria de Jetibá e constatar que muitos deles estão vinculados ao crescimento e consolidação das atividades produtivas e da rede de serviços, evidenciou-se que os problemas urbanos também são questão de escala (BACELAR, 2015). São de escala, pois estão presentes em Santa Maria de Jetibá, com as condicionantes narradas, mas também estão em Santa Leopoldina, que apresenta atividades produtivas de menor grau de industrialização. Lá também existe o problema dos alagamentos e de mobilidade urbana. Novamente é importante frisar que para constatar tais problemas é necessário empreender uma análise mais aprofundada das condicionantes particulares de Santa Leopoldina.



**Figura 60:** Cheia do rio Santa Maria da Vitória no centro de Santa Leopoldina, nas chuvas de dezembro de 2013. Vista da avenida prefeito Hélio Rocha (ES-264).

**Fonte:** Plano Diretor de Águas Pluviais e Fluviais do Município de Santa Leopoldina. Volume I: Diagnóstico e Prognóstico de Inundações. 2014. Disponível em: <<https://sedurb.es.gov.br/Media/sedurb/Importacao/Redu%C3%A7%C3%A3o%20de%20risco/Santa%20Leopoldina/Volume%20I%20Diagn%C3%B3stico%20e%20Progn%C3%B3stico%20de%20Inundac%C3%A7%C3%B5es.pdf>>. Acesso em: 15 de janeiro de 2019.

Para afirmar que os problemas urbanos são questão de escala foi necessário, como mencionado, listar particularidades do crescimento urbano e do desenvolvimento das atividades produtivas de Santa Maria de Jetibá. Com esse argumento, foram levantados alguns problemas específicos, presentes naquele território, que corroboram com a necessidade das pequenas cidades, em especial Santa Maria de Jetibá, empreenderem iniciativas voltadas ao planejamento urbano. Contudo, o que existem são iniciativas de planejamento urbano que parecem desconsiderar a posição e a colaboração daquele município na rede urbana brasileira. Desse modo, o planejamento urbano municipal empenhou-se, portanto, em pequenas intervenções e políticas públicas que intensificam os problemas

urbanos. Mas, de fato, como exposto, os problemas urbanos extrapolam as grandes e médias cidades e se manifestam com particularidades dentro das pequenas cidades.

Em referência novamente ao caso de Santa Leopoldina, ali os problemas urbanos se desenvolvem localmente, mas dependentes da escala urbana. Como as atividades produtivas se baseiam no crescimento de infraestrutura urbana para viabilizá-las, mesmo municípios como Santa Leopoldina, que se encontra no eixo de passagem de importante via rodoviária, manifestam os problemas urbanos. De fato, os problemas urbanos são questão de escala.



**Figura 61:** Fluxo intenso de passagem na avenida prefeito Hélio Rocha (ES-264).

**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

Portanto, o município de Santa Maria de Jetibá, e também pequenos municípios com características semelhantes, diante dos dados aqui levantados, carece de indicativos de planejamento urbano que se baseiem num contexto amplo de industrialização. É o que tenta discorrer o prognóstico preliminar, quando analisa o empenho municipal destinado às políticas de planejamento urbano e traça, embasado nos dados elencados, diretrizes preliminares para o caso de Santa Maria de Jetibá.

De fato, parece imprescindível a necessidade de analisar o percurso à urbanização que Santa Maria de Jetibá, enquanto pequena cidade, rumou. Isso para traçar diretrizes, mesmo que preliminares, de planejamento urbano em face de uma urbanização rápida e particular que o território manifesta. Chegando a este ponto, a pesquisa preenche, com modéstia, uma pequena lacuna em face do tema das pequenas cidades. E o faz, sobretudo, sob a ótica da arquitetura e urbanismo, no

---

escopo do planejamento urbano, extrapolando, como se observa, o interesse majoritário do ramo pela geografia.

Todavia, para além de apresentar ideias preliminares acerca do planejamento em pequenas cidades, em especial o caso de Santa Maria de Jetibá, é importante fomentar iniciativas com o objetivo de empreender o crescimento urbano sustentável e antever, em certa maneira, os problemas urbanos. De fato, todo esse processo ainda precisa ser maturado, tendo em vista o surgimento e a consolidação recente do território de Santa Maria de Jetibá. Mas a necessidade torna-se urgente, quando os índices de urbanização, baseados em novas atividades agroindustriais, se manifestam em problemas urbanos que acometem também as pequenas cidades.

Vale frisar novamente que cada pequena cidade apresenta suas características específicas de crescimento urbano. Contudo, a identificação, levantamento e leituras das particularidades de Santa Maria de Jetibá contidas nesta pesquisa trazem metodologias que podem ser aplicadas às outras pequenas cidades em seus estudos locais. Na verdade, o objetivo é, além de evidenciar a relevância da pequena cidade e sua participação na rede brasileira de cidades, iniciar um estudo aprofundado sobre o crescimento urbano de Santa Maria de Jetibá e indicar diretrizes preliminares como no prognóstico.

Por fim, a pesquisa aqui apresentada visa contribuir para o crescimento urbano de Santa Maria de Jetibá e de pequenas cidades às quais se assemelhem as características socioeconômicas aqui estudadas. Diante de relevância deste município, nada mais justo do que se debruçar sobre a nova realidade urbana que cresce cotidianamente e se antever aos problemas urbanos. De fato, essa iniciativa condiz com o crescimento urbano vertiginoso de Santa Maria de Jetibá.

## REFERÊNCIAS

BACELAR, Winston Kleiber de Almeida. **As pequenas cidades no Brasil e no triângulo mineiro**. São Paulo, 2005. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, Universidade de São Paulo.

BERGAMIN, Márcia Cristina. **Da penúria ao sucesso econômico: o processo de formação e desenvolvimento territorial de Santa Maria de Jetibá no Espírito Santo**. São Paulo, 2015. Tese (Doutorado em Geografia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Sociais, Universidade de São Paulo.

BUFFON, José Antônio. **O café e a urbanização do Espírito Santo: aspectos econômicos e demográficos de uma agricultura familiar**. Campinas, 1992. Tese (Doutorado em Economia), Instituto de Economia, Universidade de Campinas.

CARVALHO, Regina Hees. **Santa Maria de Jetibá: uma comunidade teuto-capixaba**. São Paulo, 1978. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

CORRÊA, Roberto Lobato. **As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural**. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), nº. 30, p. 5-12, 2011.

\_\_\_\_\_. **Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades**. Território, Rio de Janeiro, v. 4, n. 6, p. 41-53, 1999.

COSTA, João Ribas da. **Canoeiros do Rio Santa Maria**. 2ª Ed. Espírito Santo: Prefeitura Municipal de Santa Leopoldina e FCAA/UFES. 1982.

DEFFONTAINES, Pierre. **Como se constituiu no Brasil a rede de Cidades**. Boletim Geográfico 2. 1944: 141-148.

IBGE, **Evolução da divisão territorial do Brasil 1872-2010**. Rio de Janeiro: 2011.

\_\_\_\_\_. **Censo Agropecuário, 1960 a 2006**. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 22 de jul. de 2017.

---

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico, 1960 a 2010**. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 22 de jul. de 2017.

JACOBSON, Ludmilla da Silva Viana et al. **Comunidade pomerana e uso de agrotóxicos: uma realidade pouco conhecida**. Ciênc. saúde coletiva, Rio de Janeiro, v. 14, n. 6, p. 2239-2249, Dez. 2009

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. Barcelona: Edicions 62, 1978.

MARICATO, Ermínia. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras**. São Paulo: São Paulo em Perspectiva. 14(4), 2000.

MARTINUZZO, José Antônio. **Germânicos nas terras do Espírito Santo**. Vitória: Governo do Estado do Espírito Santo, 2009.

MANSKE, Cione Marta Raasch. **Pomeranos no Espírito Santo: história de fé, educação e identidade**. Vila Velha: Editora GSA, 2015.

MARTINS, José de Souza. **A imigração e a crise do Brasil agrário**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1973.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo?** In: Revista Paranaense de desenvolvimento, Curitiba, nº 111, p.09-18, jul./dez. 2006.

PIMENTEL, Rafael Bozani. Entrevista concedida a Raphael Henrique Ferreira Potratz, Santa Maria de Jetibá, 10 de abril de 2018.

RUA, João. **Urbanidades no rural: o devir de novas territorialidades**. Uberlândia: Campo-Território – revista de geografia agrária, v. 1, n. 1, p. 82-106, fev. 2006.

ROCHA, Aroldo Corrêa; COSSETTI, Maria da Penha. **Dinâmica cafeeira e constituição de indústrias no Espírito Santo – 1850/1930**. Vitória: Núcleo de Estudos e Pesquisas/Departamento de Economia da UFES, 1983.

ROCHA, Gilda. **Imigração Estrangeira no Espírito Santo 1847-1896**. Vitória: [s.n.], 2000.

RÖLKE, Helmar. **Raízes da Imigração Alemã: história e cultura alemã no Estado do Espírito Santo**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2016.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SCHWARZ, Francisco. **O Município de Santa Maria de Jetibá**. Vitória, 1993.

SOUZA FILHO, Hildo Meireles. **A modernização violenta: principais transformações na agricultura capixaba**. Campinas, 1990. Dissertação (Mestrado em Economia), Instituto de Economia, Universidade de Campinas.

SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades Pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais**. Presidente Prudente: Paco Editorial, 2012.