

**Título do Simpósio Temático:** A cidade-metrópole portuária e seus territórios: impactos e desafios.

**Título do trabalho:** Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da Grande Vitória (ES): escalas, velocidades e conflitos.

**Autora:** Patricia Stelzer da Cruz, Mestre pelo Programa de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo. Bolsista FAPES.

**Resumo:** Reconhecida a crise da mobilidade urbana no Brasil, interessa a este trabalho apresentar a interdependência entre o porto e a metrópole portuária da Grande Vitória (ES), aquele como catalisador de investimentos em infraestrutura de transporte e esta como suporte às demandas físicas e urbanas. Novas formas de ocupação urbana estão associadas à conectividade territorial, que por sua vez está relacionada à complexa relação entre velocidades e escalas interagentes nos territórios metropolitanos portuários. Por um lado, observa-se que a redução das velocidades nos eixos de escoamento de carga que cruzam áreas urbanas está entre as dificuldades enfrentadas pelas cadeias logísticas. Por outro, o aumento das velocidades nos principais eixos viários urbanos, em função das necessidades do transporte de cargas, traz transtornos para a circulação urbana, participando do processo de segregação e degradação espacial. Esses conflitos apresentam desdobramentos diretos na conformação urbana, seja na divisão das funções ou na ocupação e forma de uso dos espaços físicos que fazem parte dos territórios metropolitanos. Os espaços destinados ao processamento, movimentação e deslocamento das cargas portuárias estão vinculados à dominância da lógica econômica do comércio exterior, das grandes empresas multinacionais e dos espaços de produção flexível, com autonomia da circulação. A partir desta constatação, este trabalho visa problematizar, no contexto da Grande Vitória (ES), a questão sobre a infraestrutura de transporte portuário como promotora da integração dos transportes de cargas e de cadeias logísticas complexas e suas relações com a mobilidade urbanas e as dinâmicas metropolitanas emergentes.

**Palavras-chave:** metrópole portuária, infraestrutura de transporte, mobilidade urbana.

**Abstract:** Recognized the urban mobility crisis in Brazil, this paper is interested in

showing the interdependence between port and port city of Grande Vitoria (ES), the port as a catalyst for investments in transportation infrastructure and the metropolis as physical support of demands for urban areas. New ways of urban organization are associated with territorial connectivity, which in turn is related to the complex relationship between speed and interacting scales on the ports cities territorie. By one hand, it is observed that reducing the speed of the load flow crossing urban areas are among the difficulties faced by supply chains. By the other hand, the increased speeds on urban highways, brings trouble to the town urban mobility, participating in the process of spatial segregation and degradation. These conflicts have direct consequences in shaping urban, in the division of functions or in the form of occupation and use of physical spaces that are part of the metropolitan territory. The spaces for the processing, moving and shifting of the port charges are linked to the dominance of the economic logic of trade, large multinational companies and the spaces of flexible production, with an autonomy of movement. From this observation, this paper intends to discuss in the context of Grande Vitória (ES), the question about the infrastructure of port transportation as a promoter of integration of transport of cargo and complex supply chains and their relation to mobility and urban dynamics emerging in a metropolitan context.

**Key words:** port city, transportation infrastructure, urban mobility.

## **Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da Grande Vitória (ES): escalas, velocidades e conflitos<sup>1</sup>**

### **A mobilidade urbana e o processo de urbanização**

A rapidez do processo de urbanização das cidades no Brasil, constitui um dos traços da modernização vivida pela sociedade brasileira, a partir da segunda metade do século XX. Essa rapidez reflete e envolve, entre outros processos, a conformação das redes de fluxos materiais que englobam o deslocamento e o transporte de bens e pessoas nas cidades. A movimentação nessas redes de fluxos apresenta-se em escalas e velocidades diversas, impactando, sobretudo no direcionamento da ocupação e na conformação dos territórios da mobilidade urbana.

Considerando que o território em si não é um conceito, “(...) ele só se torna um conceito utilizável para a análise quando o consideramos a partir do seu uso, a partir do momento em que o pensamos juntamente com aqueles atores que dele se utilizam” (Santos, 2000:22), delimitamos para este trabalho o território da mobilidade “(...) não como um conceito de distância entre dois pontos”, mas como um “(...) sistema de organização do ponto de vista da otimização entre diversos atores e diferentes mobilidades” (ASHER apud TELES, 2005:37). Sob essa ótica, o conceito de mobilidade refere-se:

*“(...) à deslocação de pessoas, bens e informação e relaciona sítios de trabalho com acessos a bens de consumo, com as residências e espaços de entretenimento e lazer, com as compras e com as relações de amizades. É assim um conceito de integração com a noção de proximidade (...) está associado às questões políticas, ambientais e de sustentabilidade das cidades”* (TELES, 2005:38).

A ideia de mobilidade urbana sustentável se elucida pelo entendimento dos processos econômico e social vinculados aos processos urbanos e às necessidades de democratização do espaço urbano. A mobilidade urbana sustentável deve permitir

---

<sup>1</sup> Este trabalho resulta de nossa dissertação de mestrado de título homônimo, desenvolvida junto ao Programa de Pós Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo e concluída em 2010.

livre deslocamento, acesso, comunicação, estabelecimento de relações sociais, sem prejudicar os valores humanos e ambientais do presente e do futuro. Em síntese, o direito à cidade está diretamente relacionado à plenitude da mobilidade e à inclusão social por meio do acesso. Deste modo, o conceito de mobilidade ultrapassa as questões de base quantitativa presentes na engenharia de tráfego e transportes, tais como as associadas a números de viagens, distribuição de tráfego, origens/destinos, rearranjos de fluxos e fluidez dos veículos no espaço viário, alcançando leituras multidisciplinares de base qualitativa, a partir do entendimento das novas formas assumidas pelas cidades, resultantes da metropolização, dispersão da ocupação, descentralização das atividades e suburbanização.

Reconhecida a crise da mobilidade urbana no Brasil, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, publicou uma primeira versão da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável em junho de 2004, com o objetivo de debater o assunto entre representantes do Conselho da Cidade. A partir da avaliação das discussões, em 2007, é publicado o Projeto de Lei que institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e estabelece diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades. No Projeto de Lei,

*“Entende-se como mobilidade urbana a interação dos deslocamentos de bens e pessoas com a cidade (...) a mobilidade urbana está fundamentada nos seguintes princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros” (Ministério das Cidades, 2007:16).*

Cabe mencionar que os transportes coletivos, os pedestres e os meios não motorizados assumem papel de destaque na elaboração de uma nova pauta para a

mobilidade urbana<sup>2</sup>, no entanto os serviços de transporte urbano de carga são apenas citados, sem abordagem direta sobre sua relação com a mobilidade urbana.

Para fins da abordagem deste trabalho, considera-se que os atores e agentes sociais inseridos no processo de conformação territorial da mobilidade urbana podem ser divididos em duas escalas principais: local individual e coletiva (representada pela sociedade) e global (representada pelo mercado e capital internacional), mediando essa relação, encontra-se as instâncias de governo. Apesar da dicotomia evidente, o recurso à polarização acima, não nos leva a uma abordagem absoluta de questões vinculadas à problemática entre mobilidade e escalas, pelo contrário, reconhecemos *a priori* que as questões que envolvem as escalas local e global, bem com suas relações e posições, são relativas frente ao fenômeno da mobilidade e conformação do território urbano na contemporaneidade.

### **A lógica territorial portuária e a lógica urbana de deslocamento**

A expansão ou retração territorial urbana, advindas do crescimento e da mudança das formas das cidades contemporâneas, podem ser associadas ao poder centralizador dos transportes em suas diferentes funções, tais como sua inserção numa cadeia logística ou na organização urbana das estações de embarque, portos, aeroportos, terminais multimodais, entre outros. Neste contexto, a conformação das redes de infraestrutura para deslocamentos urbanos e de cargas demonstram uma interdependência transescalar, na qual se podem identificar dois extremos: os fluxos locais e os fluxos globais. Essas distintas escalas influenciam nas velocidades de deslocamentos físicos possíveis nos espaços urbanos, que vão da velocidade humana à velocidade da máquina e, frequentemente, da velocidade da máquina à velocidade alguma, vide a falta de mobilidade que ainda persiste apesar dos aparatos tecnológicos disponíveis na atualidade.

As redes globais de deslocamento vinculadas às atividades portuárias, que geralmente se mostram conflitantes com a escala e velocidade da dinâmica local, dos interesses individuais e coletivos dos habitantes da cidade contemporânea, indicam, em alguns casos, incompatibilidades nas interfaces entre o local e o global. Por um

---

<sup>2</sup> Associada à necessidade urbana de mobilidade, a acessibilidade é definida como "possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos" (NBR9050:2004:2).

lado, observa-se que a redução das velocidades nos eixos de escoamento de carga que cruzam áreas urbanas está entre as dificuldades enfrentadas pelas cadeias logísticas. Por outro lado, o aumento das velocidades nos principais eixos viários urbanos, em função das necessidades do transporte de cargas traz transtornos para a segurança da circulação urbana. Estes conflitos apresentam desdobramentos diretos na conformação urbana, seja na divisão das funções ou na ocupação e forma de uso dos espaços físicos que fazem parte dos territórios da mobilidade.

Os espaços destinados ao processamento, movimentação e deslocamento das cargas portuárias estão vinculados à dominância da lógica econômica do comércio exterior e das grandes empresas multinacionais e aos espaços de produção flexível, com autonomia da circulação. A partir desta constatação, podemos afirmar que a infraestrutura de transporte portuário atua como promotora da integração dos transportes de cargas e de cadeias logísticas complexas, relação identificada no contexto da Grande Vitória (ES). Nos dizeres de Miranda,

*“O complexo portuário do Estado do Espírito Santo transporta a maior tonelage de mercadorias do país (é o segundo em valores). Esta situação reforça a função comercial da Região Metropolitana da Grande Vitória - RMGV, sobretudo os municípios de Cariacica, Serra, Vila Velha e Vitória. Esta região se torna um dispositivo de comércio exterior, que experimenta situações territoriais complexas”* (Miranda, 2007:23-24).

Esta afirmativa indica que a metrópole portuária da Grande Vitória está inserida na escala global de comércio internacional, no qual o tempo do transporte em terra está diretamente relacionado às condições das infraestruturas de logística e de transporte urbanas. Nos termos da mesma autora,

*“A Grande Vitória é uma região de convergência de um sistema infra-estrutural, ferroviário, de navegação oceânica e de cabotagem interligado a diversos campos de operações, cidades médias funcionalizadas, multifuncionalizadas, cidades mundiais, plataformas e corredores logísticos e também vazios econômicos. Lugares que são transpassados pela torrente dos fluxos da globalização, sua aceleração, sua arquitetura assimétrica das riquezas”* (Miranda, 2007:24).

Acompanhados do crescimento econômico, a modernização e os investimentos nas áreas portuárias – denominadas por Cocco (1999) de *nós da cadeia logística* – têm promovido o desenvolvimento de redes e sistemas de escoamento de produtos que atravessam a malha urbana metropolitana, dentre os quais se destacam, no Brasil, os rodoviários, ferroviários e duto viários. A ampliação dessas redes nem sempre promove mudanças positivas nas relações entre cidade e porto, mas,

*“(...) devido à difícil conjuntura que estão atravessando, as cidades portuárias atribuem à modernização e ao desenvolvimento das atividades portuárias um papel-chave (e superestimado) no alavancamento da economia urbana. Elas são, portanto, levadas a não impor obstáculos ao desenvolvimento portuário, ao ponto de renunciar a níveis adequados de qualidade urbana”* (Cocco, 1999:144).

As redes de mobilidade direcionam a formação das metrópoles - distinguidas por Ascher (1998) como metápolis<sup>3</sup>-, e as aglomerações das atividades econômicas em torno das estações de embarque, nós viários e portos, resultando muitas vezes em ocupações difusas e fragmentadas no território. Neste contexto, no qual os deslocamentos, as distâncias e o tempo despendidos tendem a aumentar, forma-se um vácuo onde:

*“(...) a emergência de amplos interstícios entre os lugares de alta conectividade decorre da concentração do controle e da verticalização do escoamento dos fluxos, o desaparecimento dos contatos de travessia e de capilaridades, provoca um efeito túnel, consolidando o vazio econômico e urbano de algumas localidades”* (Miranda, 2007:5).

Com o aumento das distâncias físicas, os deslocamentos tendem a ocorrer de forma cada vez mais diversificada na metrópole. A complexidade advinda da sobreposição dos sistemas de transporte no território demonstra urgência na integração entre o planejamento, o projeto e a gestão metropolitana. Soma-se a isso, o aumento no volume do transporte individual e motorizado nas últimas décadas e a ineficiência do transporte coletivo das cidades brasileiras, resultando em reflexos negativos no território da mobilidade urbana, com degradação dos espaços públicos,

---

<sup>3</sup> Segundo Ascher, “(...) a metápole é o conjunto de espaços em que a totalidade ou parte dos habitantes, das atividades econômicas, ou dos territórios, está integrada no funcionamento cotidiano (ordinário) de uma metrópole. Uma metápole constitui geralmente uma única bacia de empregos, residência e de atividades, e os espaços que a compõem são profundamente heterogêneos e não necessariamente contíguos. Uma metápole compreende, pelo menos, algumas centenas de milhares de habitantes” (ASCHER, 1998:16).

privatização dos espaços de uso coletivo, aumento das retenções de tráfego, segregação espacial, presença de vazios econômicos e urbanos, entre outros problemas relacionados à insustentabilidade da metrópole. Nos termos de Campos,

*“É preciso entender que as desigualdades sociais se manifestam nas práticas de mobilidade no território. Assim, os novos desafios do projeto urbano devem considerar análises que vinculam a dinâmica de deslocamento das pessoas às questões sociais e urbanas emergentes”* (Campos, 2008:3).

Pode-se afirmar que as decisões estratégicas de localização das atividades portuárias em cidades afetam o funcionamento urbano, principalmente nas sobreposições das redes de mobilidade e na mescla indiscriminada de escalas e velocidades de deslocamento sobre um mesmo território.

Cocco (1999) aponta que a relação porto-cidade está em processo de revisão, que as atividades portuárias dependem de uma boa integração territorial urbana, e que se inserem no ordenamento do espaço e dos instrumentos voltados ao desenvolvimento econômico regional, atraindo investimentos para a sua ampliação e manutenção. Nas palavras de Fisher, o ordenamento do território supõe também a existência de um projeto social, no qual esteja presente o equilíbrio entre os imperativos econômicos e as necessidades sociais (FISCHER apud FIRKOWSKI, 2008). Entretanto, na afirmava de Koga, sabemos que a hegemonia econômica é uma perversa face da globalização que “(...) exclui grandes parcelas da população mundial de condições básicas para sobreviver, viver e acessar os bens civilizatórios direcionados para a qualidade de vida humana” (KOGA, 2003:19).

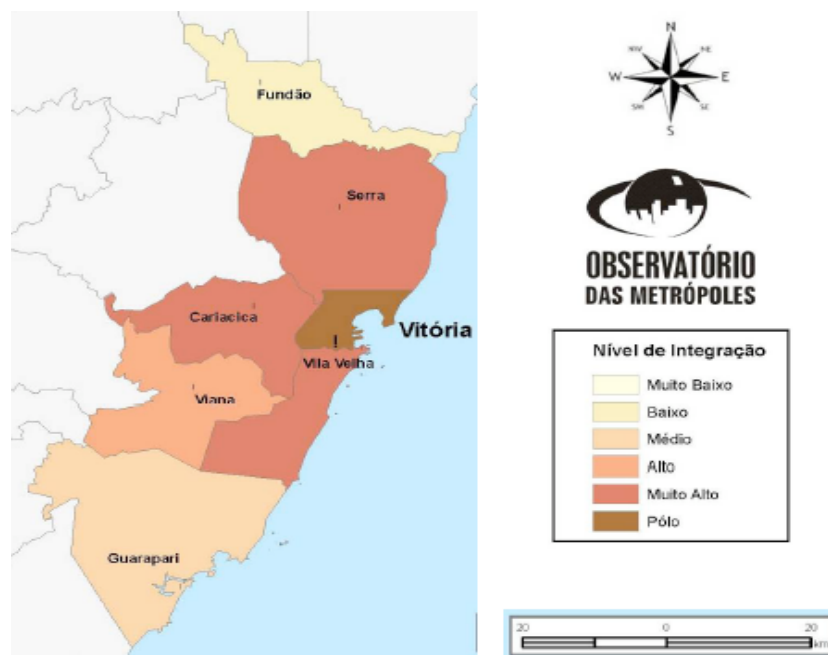
Na realidade contemporânea, para Santos o território é em suas diversas dimensões e escalas, “(...) a arena da oposição entre o mercado – que singulariza – e a sociedade civil – que generaliza” (Santos, 2005:143). Nos territórios da mobilidade urbana, a afirmativa anterior reforça existência do conflito entre espaço dos deslocamentos locais, relacionado à proximidade e ao convívio, e espaço dos deslocamentos globais, habitado por processos de origens distantes, que chegam aos lugares de forma pré-estabelecida, independente da realidade local. Assim, as metrópoles portuárias são, entre outros lugares, territórios onde se explicitam, no âmbito da mobilidade, a relação conflituosa entre sociedade e capital internacional.



Frente ao exposto, pode-se afirmar que nas cidades e metrópoles portuárias brasileiras, o processo de construção do território da mobilidade urbana está relacionado com a ampliação das infraestruturas terrestres para a movimentação de cargas portuárias, resultando em relações de exclusão e desintegração do território, advindas dos desdobramentos físicos das sobreposições de escalas globais e locais e de suas distintas velocidades de deslocamento. A partir desta constatação, busca-se identificar as relações territoriais entre porto e metrópole na Grande Vitória (ES).

### Relações territoriais: porto e metrópole na Grande Vitória (ES)

A área urbana de maior integração da Grande Vitória, que compõe uma única bacia de empregos, residências e atividades, conectados por uma rede de transporte coletivo comum, de acordo com estudos realizados pelo Observatório das Metrôpoles (IJSN, 2009), é formada pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra (figura 1). Segundo o IJSN4, a soma da população desses municípios em 2009 era de aproximadamente 1.504.251 habitantes.



**Figura 1:** Nível de integração entre municípios da Grande Vitória

Fonte: Observatório das metrópoles in IJSN, 2009

4Informações municipais divulgadas pelo IJSN no website [http://www.ijsn.es.gov.br/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=126](http://www.ijsn.es.gov.br/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=126), acesso em outubro de 2010.

A história de ocupação territorial da Grande Vitória está relacionada às possibilidades de acesso e à presença e desenvolvimento do porto ou de equipamentos logísticos e industriais em seus territórios. Nos dizeres de Cruz:

*“O processo de desenvolvimento do Porto de Vitória<sup>5</sup> apresenta-se vinculado diretamente ao aumento do número de estradas, no início de ferro, e posteriormente de rodagem, que causaram uma mudança na rota dos produtos produzidos no estado, e que antes eram em parte escoados pelo porto do Rio de Janeiro. Este feito trouxe um grande desenvolvimento para a capital com obras de remodelação e expansão do núcleo urbano” (Cruz, 2002:14-15).*

A diversificação portuária na Grande Vitória foi ampliada a partir da década de 1970, quando sua estrutura já era composta de cinco cais com funções diferentes: o Cais Comercial<sup>6</sup> para carga geral, localizado em Vitória; os Cais Industriais Eumenes Guimarães<sup>7</sup>, o Cais de Paul<sup>8</sup> e os Terminais de Derivados de Petróleo<sup>9</sup> em Vila Velha; e o Cais Industrial de Tubarão em Camburi<sup>10</sup>, em Vitória. Esses portos permitiram uma concentração logística em torno da Baía de Vitória e ao norte da capital, conformando um pólo integrado às infraestruturas produtivas e de transporte terrestres, que por sua vez atraíram novos portos, além de infraestruturas de transporte e novas concentrações urbanas, relacionadas ainda aos atrativos econômicos resultantes do processo de ampliações da infraestrutura de transporte, industrial e portuária. Nesse contexto, Campos destaca a formação de um *arco de desenvolvimento*, denominado de Arco Metropolitano (figura 2):

---

5 O Porto de Vitória foi o primeiro porto implantado na Grande Vitória, substituindo um conjunto de cais no centro da capital, atuando sozinho na região até início da década de 1950, quando parte das atividades se expandiram para Vila Velha.

6 O mais antigo cais, que originou toda a expansão portuária estadual, está localizado no centro histórico de Vitória.

7 Inaugurado no final da década de 1940, este porto, localizado no Morro Atalaia em Vila Velha, absorveu a demanda crescente de exportação de minério de ferro pelo Cais de Vitória, e operou até 1966 quando sua capacidade de exportação do produto chegou ao limite e houve a transferência desta atividade para o Porto de Tubarão. A partir de 1971 passou a comercializar ferro-gusa a granel.

8 Construído no final da década de 1950 e início de 1960, o Cais de Paul, localizado entre o antigo Cais de Argolas e o Cais Eumenes Guimarães, teve como objetivo a exportação de minério fino e a importação de carvão para a USIMINAS. Exportou minério até 1975, quando a atividade foi totalmente absorvida pelo Mega Porto de Tubarão.

9 Terminal concluído em 1954, localizado próximo ao bairro São Torquato.

10 Cais artificial localizado na entrada norte de Vitória, sendo o maior embarcadouro de minério do litoral brasileiro. Iniciou suas operações em 1966. No início dos anos 1970 incorporou um grande complexo de derivados de petróleo, explorado pela Petrobras.

*“(...) a implantação dos Portos Secos (antigas Estações Aduaneiras de Interior – EADI), dos Terminais Retroportuários Alfandegados (TRA), e dos condomínios de logística integrada (por exemplo, o TIMS), configura e concentra a maior parte do território econômico dos portos marítimos no interior da malha urbana. (...) Identifica-se, assim, nova territorialidade interurbana, denominada de arco metropolitano. (...) Apresenta ocupação urbana descontínua e fragmentada no território local, (...) Caracteriza-se, sobretudo, como territorialidade local a serviço da macroescala econômica global do comércio internacional. Não institui redes de catalisação social local e sim territorialidades intermitentes de exclusão e de enclave econômico. (...) os sistemas, redes e fluxos globais engendram a lógica produtiva do arco metropolitano pautada, sobretudo, na desintegração do território local; no incremento da rede infraestrutural; na transformação da distância geográfica pela diminuição da distância econômica e; na sinergia corporativa empresarial quanto aos investimentos em áreas especializadas (do global ao local e vice-versa)” (Campos, 2004:142-143)<sup>11</sup>.*

---

<sup>11</sup> Segundo tese de doutorado de Martha Campos, o aprimoramento do conceito Arco Metropolitano “(...) se deve ao contexto da pesquisa MG-ES Um Sistema Infraestrutural, na ocasião do Workshop MG-ES Um Sistema Infraestrutural, realizado na UFMG: Belo Horizonte (MG) e UFES: Vitória (ES), em abril de 2004. Projeto de Intercâmbio Interinstitucional entre as Faculdades de Arquitetura da UFES e UFMG, Arte/Cidade e IaaC (Instituto de Arquitetura Avançada da Catalunha/ Espanha), sob coordenação geral do Prof. Dr. Nelson Brissac Peixoto (...)”, no qual a autora participou da equipe de pesquisa da UFES (CAMPOS, 2004: 218).

**Figura 2:** Setores produtivos e infraestrutura portuária e de transportes no Arco Metropolitano  
*Fonte: Base de dados UFES. Conexão VIX, 2006.*

Soma-se a ocupação territorial difusa na Grande Vitória, a partir da década de 1960, a implantação dos conjuntos habitacionais e das ilhas industriais próximas às rodovias, que se intensificam a partir da década de 1970 (figura 3). As redes infraestruturais viárias das rodovias estaduais e federais ampliam a conectividade entre portos, áreas produtivas e urbanas, potencializando a formação metropolitana do território.

**Figura 3** □: *Conjuntos habitacionais implantados a partir de 1970.*  
*Fonte: CAR-UFES in IJSN, 2009.*

Ao longo do tempo, parte das funções urbanas de transporte e deslocamento é direcionada para as rodovias, que assumem o papel de corredores urbanos (como as BR-101, BR-262, Rodovia Carlos Lindenberg, Rodovia do Sol e Rodovia Norte-Sul), e se tornam vetores de expansão urbana, estruturam o transporte coletivo, abrigam atividades de comércio e serviços regionais e ampliam gradativamente a variedade e densidade da oferta. Assim, as rodovias que tiveram originalmente a finalidade de

conectar o porto a áreas produtivas, assumem também a função de conexão urbana, tendo sua eficiência comprometida e oferecendo riscos à população em trânsito.

Vale destacar, que em alguns aspectos, a história se repete na contemporaneidade. O crescimento populacional da capital e seu entorno a partir da década de 1970, com a implantação de novas plantas industriais e ampliações portuárias originaram demandas de movimentos pendulares diários da população, que em sua maioria habitava ilhas urbanas distantes do trabalho, além da população estudantil que também se deslocava até Vitória onde estava localizada a maior parte das escolas de segundo grau e ensino superior. A ocupação fragmentada do território urbano, com a difusão de conjuntos habitacionais compactos em vários municípios, viabilizados pela capilaridade da rede viária e de infraestrutura - água, energia elétrica e telecomunicações - resultou em uma reserva de áreas urbanas para expansão dotadas de infraestrutura básica cujos interstícios têm sido ocupados e adensados gradativamente, originando novas centralidades que reduzem a dependência das ilhas urbanas em relação a serviços e comércio oferecidos na capital.

### **Considerações finais**

A organização do território metropolitano e portuário passa, atualmente, por significativas alterações promovidas por planos e projetos de interesses globais e locais, de financiamentos públicos e privados, com previsão de uma série de modificações na estrutura portuária e metropolitana, tais como: ampliações das instalações portuárias, rodoviárias, ferroviárias e duto viárias; re-estruturação do transporte coletivo em diversas modalidades; construção de novas conexões terrestres; entre outros projetos. Mesmo com a amplitude de obras previstas, o enfoque está diretamente relacionado ao aumento da velocidade e à desobstrução das artérias dos sistemas de transporte, permanecendo a carência de um aprofundamento nas raízes dos problemas de mobilidade urbana, tais como a explosão/fragmentação urbana e a inacessibilidade e imobilidade na cidade.

*“A mobilidade e acessibilidade são elementos centrais nas análises urbanas que têm por foco o atual processo de transformação da organização física e funcional da metrópole. A compreensão dessas duas funções implica entender as relações que ambas estabelecem entre o suporte físico – o território*

*metropolitano – e a estruturação do sistema viário urbano e dos transportes”*  
(Meyer, 2004:28).

Cada novo projeto gera rearranjos territoriais e novas formas de articulação urbana, que estão longe de englobar a totalidade da problemática de deslocamento metropolitana. Os investimentos em infraestrutura viária e portuária estão relacionados à afirmação da metropolização da Grande Vitória e sua inserção no contexto dos fluxos globais. Portanto, ao direcionar a leitura à realidade metropolitana da Grande Vitória, a partir da metropolização iniciada nos anos de 1970<sup>12</sup>, pode-se afirmar que o processo de metropolização prossegue até os dias atuais, ampliando sua área de abrangência e sua complexidade.

De modo geral, as questões territoriais metropolitanas se complexificam, as mudanças, o crescimento e a ocupação das metrópoles apresentam características extensivas e fragmentárias, bem como planejamento e gestão deficitários na compreensão e nos mecanismos de intervenção deste processo. De modo específico, nas novas territorialidades da metrópole portuária, as manchas de ocupação do domínio das atividades internacionais se expandem articuladas pelas redes de conexão e de mobilidade urbana. Essas retroalimentam o processo interno de reorganização urbana do território, reproduzindo padrões urbanos excludentes. Com isso percebe-se cada vez mais o desafio imposto ao projeto urbano multidisciplinar. O enfoque multidisciplinar permite o reconhecimento dos diferenciais e das aproximações entre os processos sociais, políticos e territoriais nas escalas global e local. E isso é apenas o ponto de partida para o entendimento das complexas inter-relações desses processos e das práticas urbanísticas de planejamento, gestão e projeto urbano no âmbito da metrópole portuária.

A apropriação das redes de conexão pelo capital na metrópole contemporânea de modo geral e da portuária especialmente, apontam dinâmicas que ao invés de tornarem a cidade acessível e democrática, criam enclaves territoriais e sociais e contribuem na fragmentação e dispersão urbana. Faz-se necessário avaliar as consequências e potencialidades do novo modelo de ocupação territorial, da multiplicação das centralidades e das periferias urbanas, num processo de

---

12 Período de implantação das grandes plantas industriais/portuárias, associado a investimentos maciços em infraestrutura para o deslocamento e à difusão urbana.

urbanização que ainda hoje se evidencia, segundo palavras de Monte-Mór, na forma de segregação espacial, na criação de novas fronteiras e de sistemas cada vez mais complexos (MONT-MÓR apud CASTRIOTA, 2003).

Para Meyer (2004), a transformação das redes de deslocamento urbano em elementos agregadores, que enfrentem a fragmentação territorial e a dispersão funcional das metrópoles contemporâneas pode garantir a manutenção da metrópole em funcionamento e integrada, e constitui provavelmente um dos maiores desafios do projeto urbano contemporâneo.

A conjugação entre as necessidades de deslocamentos globais e locais sobre um mesmo território físico exige a elaboração de um projeto de mobilidade integrado, que envolva presença das atividades portuária e relações urbanas. Deve garantir que o planejamento dos territórios da mobilidade urbana e dos deslocamentos portuários atuem de forma conjunta no processo de integração metropolitana, onde as diversas escalas e velocidades sejam articuladas. Na Grande Vitória, um dos desafios das redes de mobilidade é garantir o funcionamento da máquina urbana e portuária, de integrar fragmentos urbanos e proporcionar a multiplicidade dos percursos e modos de transporte possíveis, por meio do conhecimento das restrições e potencialidades de um sistema integrado de mobilidade urbana e atividades portuárias. Numa sociedade onde a velocidade e a fluidez assumem generalizada importância, faz-se necessária a redução do estímulo ao uso do veículo individual (que tem ampliado a problemática da segregação espacial), e a promoção da integração modal que pode ocorrer em várias partes da metrópole. A redistribuição de funções urbanas e portuárias associadas à atratividade do transporte coletivo pode estimular a humanização dos espaços da cidade. Sabe-se que um forte limitador é a velocidade de execução dos projetos. Os relacionados aos investimentos portuários geralmente são executados com uma rapidez invejável, já os projetos urbanos apresentam significativa morosidade. Uma articulação entre os projetos locais e globais possivelmente viabilizarão que ambos sejam executados em tempos adequados.

Por fim, é necessário manter a cidade em movimento, numa velocidade coerente com os espaços e atividades urbanas pré-existentes. Neste sentido, o planejamento conjunto das redes de transporte urbano em suas diversas modalidades e dos sistemas de transporte portuários torna-se imprescindível na experimentação de



novos rearranjos, que busquem a equação entre forma e movimento na Grande Vitória.

### **Referências bibliográficas**

ASCHER, François. **Metápolis: acerca do futuro da cidade**. Oeiras: Celta Editora, 1998.

CAMPOS, Martha M. **Vazios operativos da cidade: Territórios interurbanos na Grande Vitória (ES)**. Tese de doutorado. São Paulo: PUC-SP, 2004.

CAMPOS, Martha M. (coord.). **Fluxos Urbanos: Redes Territoriais de Mobilidade**. Relatório Final de Pesquisa Integrada. Vitória: Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo NAU/UFES: Fundo de Apoio à Ciência e Tecnologia FACITEC/PMV, 2007.

\_\_\_\_\_. **Cidade e mobilidade: experiência em fluxos**. Artigo apresentado no IV Seminário de Pesquisa e Iniciação Científica do Núcleo de Estudos em Arquitetura e Urbanismo NAU/UFES. Vitória, 2008.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: C/ arte, 2003.

COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo. **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CRUZ, Patricia Stelzer; FREITAS, José Francisco Bernardino. **O processo de expansão das estradas do Espírito Santo e o porto de Vitória a partir de relatórios de governo - 1900 a 1961**. Relatório de Pesquisa Científica. Núcleo de Arquitetura e Urbanismo. NAU/UFES. Vitória, 2001.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia; SPOSITO, Eliseu (Org.). **Indústria, ordenamento do território e transportes: a contribuição de André Fisher**. São Paulo: Expressão popular, 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **PNAD- Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios /2007**. Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2007. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/trabalhoerendimento/pnad2009/default.shtm>. Acessado em 15 de junho de 2010.

- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Contagem da população 2007**. Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2007. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/defaulttab.shtm>. Acesso em 30 de junho de 2010.
- GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Instituto Jones dos Santos Neves - IJSN. **Estudo integrado de uso e ocupação do solo e circulação urbana da Região Metropolitana da Grande Vitória**. Vitória: 2009. Disponível em [www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br). Acessado em: abril de 2010.
- \_\_\_\_\_. **Extrator de dados municipais**. Vitória: 2010. Disponível em [www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br). Acessado em: outubro de 2010.
- KOGA, Dirce. **Medidas de cidades: entre territórios de vida e territórios vividos**. São Paulo: Cortez, 2003.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. **São Paulo MetrÓpole**. São Paulo: USP, 2004.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES (Brasil), Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade. **Projeto de Lei da Mobilidade Urbana – Projeto de Lei 1687/2007**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/projeto-de-lei-da-mobilidade-urbana>. Acessado em 30 de junho de 2010.
- MIRANDA, Clara Luiza; DI PIERO, Leandro F; ABE, André Tomoyuki. **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória**. Vitória, 2007.
- SANTOS, Milton. **Território e sociedade: entrevista com Milton Santos**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.
- \_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.
- TELES, Paula. **Os territórios (sociais) da mobilidade: um desafio para a área metropolitana do Porto**. Porto: Lugar do plano, 2005.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO. Conexão Vix. **MG/ES: Um Sistema Infraestrutural**. Relatório de Pesquisa Integrada. Vitória: UFES, 2006.