



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

ARCO LOGÍSTICO DA METRÓPOLE CAPIXABA

**José Antonio Chalhub Júnior** (Faculdade SABERES - Vitória / ES) - [chalhub.vix@terra.com.br](mailto:chalhub.vix@terra.com.br)

*Pesquisador, Mestre em Arquitetura e Urbanismo, especialista em Políticas Públicas e Planejamento Urbano, especialista em Educação e Gestão Ambiental, Consultor da empresa IDEAR Arquitetura e Consultoria Ltda, elaboração dos Planos Diretores Urbanos.*

## **Arco Logístico da Metrópole Capixaba**

### **Introdu o**

A configura o do território das cidades metropolitanas (Vila Velha, Guarapari, Serra, Cariacica, Vitória e Fundão) precisa ser planejada e reestruturada para que as diversas atividades de serviços, de comércio e de indústrias sejam compatibilizadas com habita o, lazer e mobilidade urbana, promovendo o desenvolvimento econômico e gerando renda com qualidade de vida para a popula o capixaba. O Plano Estratégico de Logística e Transportes do Espírito Santo – PELTES (2010), apontou como questão fundamental para o desenvolvimento competitivo e sustentado a implanta o de um porto de águas profundas em três regiões do estad o, quais sejam, no município de Anchieta junto ao Porto de Ubá, na região metropolitana junto ao Porto de Tubarão – Praia Mole e ao norte em Aracruz junto ao Porto de Barra do Riacho.

Essa pesquisa tem como objetivo estabelecer um termo de referência para a elabora o de estudos técnicos sobre o uso e ocupa o do solo metropolitano como subsídio ao planejamento do território capixaba na implanta o de um superporto e águas profundas no município de Serra/ES, com sua respectiva retroárea na região metropolitana da Grande Vitória / ES, em uma nova zona urbanística de expansão industrial e de logística.

### **A rede de cidades e o marco teórico**

A rede de cidades brasileira foi se formando e se organizando em fun o dos interesses de desenvolvimento econômico, sendo os aspectos sociais e infra-estruturais relegados a um segundo plano. Assim, os ciclos econ micos agroexportadores, a industrializa o com expansão de transportes e logística, a urbaniza o descontrolada com a metropoliza o e desequil rios regionais, dentre outros fatores, geraram uma grave crise urbana.

O território como categoria de análise, enquanto questão histórica, como ensina Milton Santos (2006), deve ser considerado na sua “[...] interdependência e inseparabilidade entre a materialidade, que inclui a natureza, e o seu uso, que inclui a a o humana, isto   o trabalho e a política” (SANTOS, 2006, p. 247). A narrativa do urbanismo e do planejamento propicia uma percep o de como, em cada momento histórico, a sociedade preocupava-se, através da a o humana descrita em seus documentos legais, com a cidade. Como esta comunidade estabelecia procedimentos normativos para parcelamento, uso e ocupa o do

solo. Como identificava elementos informacionais paisagísticos e arquiteturais com atributos de valor simbólico que instituíam um imaginário da cidade.

Nesse caso, encontraremos no território maior ou menor presença de próteses, maior ou menor disponibilidade de informações, maior ou menor uso de tais informações, maior ou menor densidade de leis, normas e regras regulando a vida coletiva e, também, maior ou menor interação intersubjectiva (SANTOS, 2006, p. 261).

A questão urbana é uma política pública para a mediação entre os conflitos das ações privadas na produção econômica no uso do território e de seus recursos com os interesses coletivos tornados públicos em forma de princípios e diretrizes normativas legitimadas pelo poder político da sociedade (BOBBIO, 1987, p. 31). É uma “[...] articulação específica dos processos designados como ‘urbanos’ no campo da luta de classes e, por conseguinte, na intervenção da instância política (aparelho de Estado) – objeto, centro e mecanismo da luta política” (CASTELLS, 2006, p. 351). Desse modo, as forças sociais com interesses específicos buscam realizar politicamente seu projeto de cidade “[...] por meio de diferentes estratégias” e como forma de controle social através de uma ordem urbana que pode estar expressa nas normas e leis (CASTELLS, 2006, p. 355).

Flávio Villaça (2004) reconhece que a lei federal que regula todos os parcelamentos do solo urbano e os loteamentos, aprovada em 1979 (Lei nº 6.766), é algo que está mais próximo do que se conhece como planejamento urbano, “[...] pois trata-se de uma lei especificamente espacial” (VILLAÇA, 2004, 172). Entretanto, como reconhece Flávio Villaça (2004), essa lei refere-se aos loteamentos apenas como iniciativas individuais e não como organização do conjunto do espaço urbano, na medida em que as prefeituras não tinham diretrizes consignadas em um plano geral que assegurariam o desenvolvimento socioambiental da cidade.

Assim, o conceito do planejamento urbano como lei evoluiu e ampliou-se do estudo isolado do desenho da cidade e dos embelezamentos urbanos para contextos interdisciplinares integrados em níveis locais, regionais e nacionais, legitimados politicamente como plano diretor. Açambarcou outras dimensões além da físico-territorial até os sistemas de ações humanas e da psicosfera, tais como, a da economia, a da cultura, a do direito social, a do imaginário, a da política, dentre outras. Passou a ser considerado uma “[...] função básica dentro do sistema de governo” e deve estar integrado nos diversos níveis administrativos, seja nacional, estadual e local (BIRKHOLZ, 1980, p. 19).

A partir de 1985, iniciado o processo de redemocratização da sociedade brasileira e, principalmente, com as eleições diretas nas capitais para prefeitos e vereadores, tem-se início algumas experiências sociais relevantes no planejamento das cidades. Neste sentido,

pode-se citar a discussão dos orçamentos participativos, os planos diretores urbanos, os programas de regularização fundiária e a urbanização de favelas, dentre outros.

O planejamento urbano no Brasil passou a ser uma atribuição do município estabelecida na Constituição de 1988, Capítulo II, Da Política Urbana, no artigo 182. Este diploma legal fixa o objetivo da política de desenvolvimento urbano como o de ordenar as funções sociais da cidade e “[...] garantir o bem-estar de seus habitantes” (CF, caput do art. 182). Ainda, no parágrafo primeiro deste mesmo artigo da Constituição, estabelece o plano diretor municipal como “[...] instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (CF, art. 182, & 1º). No parágrafo 2º define que a propriedade urbana deve cumprir “[...] sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor” (CF, art. 182, & 2º). Esta referência à política urbana é uma inovação desta constituição de 88 e representa um reconhecimento da importância desta questão no equacionamento de um processo de desenvolvimento do país com qualidade de vida nas cidades e por estabelecer “[...] o princípio da função social (e ambiental) da propriedade e da cidade” (FERNANDES, 2004, p. 15). O arcabouço jurídico-institucional do país consolida, pois, o conceito de que o planejamento urbano é um instrumento legal para o desenvolvimento socioambiental do município.

No entanto, a regulamentação dos capítulos constitucionais da política urbana demorou mais de dez anos, com intensas ações e manifestações do Movimento Nacional pela Reforma Urbana. Somente em 2001 é que a Lei Federal 10.257, chamada de Estatuto das Cidades, foi aprovada, regulamentando a função social das cidades e estabelecendo as diretrizes gerais da política urbana no Brasil. No artigo 4º desta Lei é explicitado que o plano diretor é um instrumento do planejamento municipal e, no artigo 39, define que a propriedade urbana somente cumpre sua função social “quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor”. Dessa forma, o pacto socioambiental, consolidado em uma lei que institui o plano diretor municipal, aprovado no legislativo como representação política da comunidade, será o principal instrumento do planejamento da cidade.

Todo esse processo de elaboração do Plano depende-se seu caráter de pacto socioambiental, na medida em que se constrói minimamente um consenso sobre os interesses coletivos da cidade e aponta um futuro de desenvolvimento compartilhado por seus cidadãos ou representantes legalmente constituídos, ou seja, é uma legitimação do uso e ocupação do espaço municipal, ou regional com participação do governo estadual. É bem verdade que os agentes políticos locais e mesmo os interesses econômicos regionais e globais estão presentes, desde que o território em questão sirva de suporte às atividades

econômicas em rede integrada do capitalismo mundial. Este contrato social como parte das regras do processo político participativo e representativo sofre as mais diversas interferências de acordo com os interesses no uso e ocupação do território. E assim, formase um entendimento pactuado entre as diversas forças políticas e econômicas em torno de um ordenamento territorial com objetivo de exploração privada do território e/ou desenvolvimento socioambiental.

### A estruturação socioespacial da região metropolitana da Grande Vitória

A Região Metropolitana da Grande Vitória teve seu adensamento a partir da década de 1950 com a economia agroexportadora e, posteriormente na década de 1960/70 com a implantação dos grandes projetos industriais no solo capixaba. O desenvolvimento do território capixaba é refletido na evolução do Porto de Vitória que contribuiu para a evolução social, econômica e política, [...] “modificando o próprio espaço ocupado pela cidade” [...] (SIQUEIRA, 1995, 25).

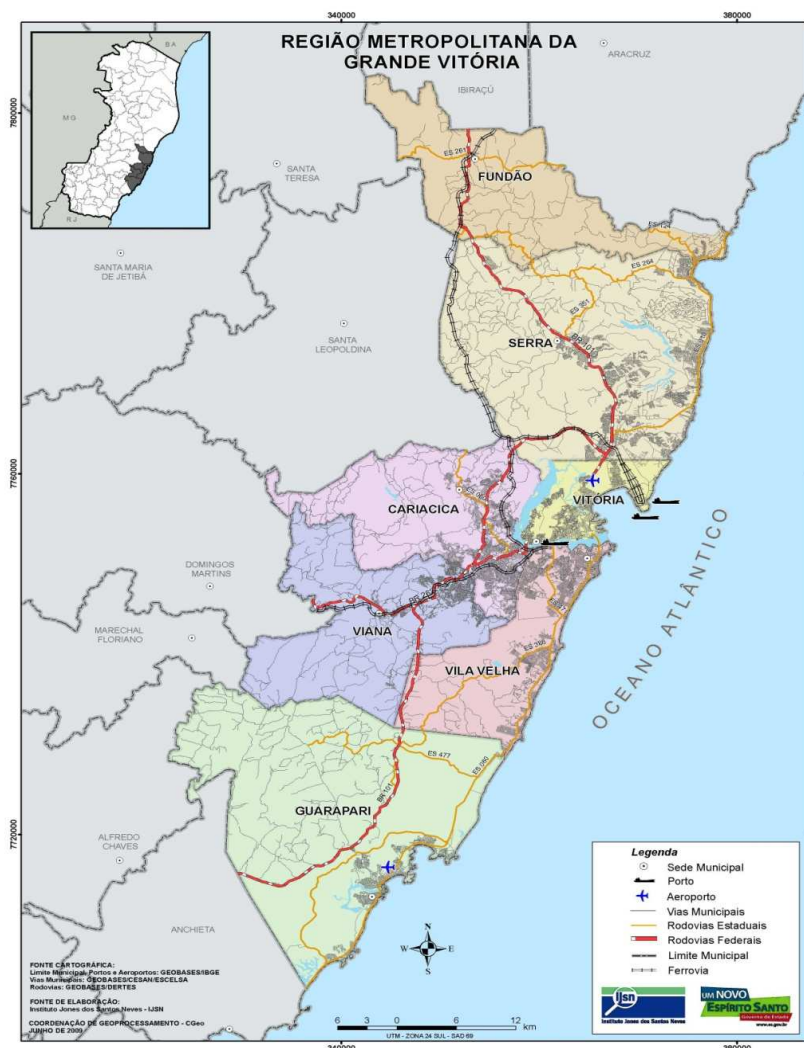


FIGURA 01. Mapa da Região Metropolitana da Grande Vitória.  
Fonte: SEP/IJSN.

Na década de 1950, no governo estadual de Jones dos Santos Neves, o país “[...] parecia ter esgotado a fase mercantil, aspirando a transição para uma economia industrial”. E Jones Santos Neves contaminado pelo pensamento “desenvolvimentista” do presidente Getúlio Vargas lançou o “Plano de Valorização Econômica do Espírito Santo”, “[...] fundamentado em obras infra-estruturais para implementação do Porto de Vitória, ampliação da produção de energia elétrica, abertura de rodovias para escoamento da produção [...]” (BITTENCOURT, 2006, p. 378). Foi uma das primeiras experiências em planejamento em nível estadual do Brasil, conforme afirma Marta Zorzal Silva (SILVA, 1995). A configuração espacial metropolitana começou com uma conurbação dos municípios de Vitória, Vila Velha, Cariacica, Viana e Serra (FIGURA 01). Em meados dos anos 1980 se inseriu o município de Guarapari e no fim do século XX foi incorporado o município de Fundão. Com base nesse “modelo histórico-econômico-espacial”, com diversos reflexos na sociedade capixaba, formou-se uma trama urbana de difícil distinção entre causa e efeito. Verifica-se, no entanto, que um “[...] salto de crescimento populacional que ocorre nas franjas de expansão da cidade contemplou Vitória na década de 50, Vila Velha e Cariacica na década de 60, Serra na década de 70 e Viana e Serra nos anos 80” (ABE, 1999, p. 326) (ver TABELA 01).

TABELA 01  
EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO: ESPÍRITO SANTO, GRANDE VITÓRIA E MUNICÍPIOS;  
PARTICIPAÇÃO DA GRANDE VITÓRIA NO ESPÍRITO SANTO.

| Municípios    | 1940          | 1950          | 1960          | 1970           | 1980           | 1991           | 2000           | 2007           |
|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Cariacica     | 15.228        | 21.741        | 39.608        | 101.422        | 189.089        | 274.455        | 324.285        | 356.536        |
| Fundão (*)    | ----          | ----          | ----          | ----           | ----           | ----           | 13.009         | 15.209         |
| Guarapari (*) | ----          | ----          | ----          | ----           | ----           | ----           | 88.400         | 98.073         |
| Serra         | 6.415         | 9.241         | 9.192         | 17.286         | 82.581         | 221.510        | 321.181        | 385.370        |
| Viana         | 7.661         | 5.896         | 6.571         | 10.529         | 23.440         | 43.836         | 53.452         | 57.539         |
| Vila Velha    | <b>17.054</b> | <b>23.127</b> | <b>55.589</b> | <b>123.742</b> | <b>203.406</b> | <b>265.251</b> | <b>345.965</b> | <b>398.068</b> |
| Vitória       | 45.212        | 50.922        | 83.351        | 133.019        | 207.747        | 258.243        | 292.304        | 314.042        |
| G. Vitória    | 91.570        | 110.931       | 194.311       | 385.998        | 706.263        | 1.063.295      | 1.438.596      | 1.624.837      |
| E. Santo      | 750.107       | 861.652       | 1.418.348     | 1.599.333      | 2.023.340      | 2.598.505      | 3.097.232      | 3.351.669      |
| GV/ES (%)     | 12,20         | 12,87         | 13,69         | 24,13          | 34,90          | 40,92          | 46,44          | 48,48          |

Fonte: IBGE/IJSN-ABE / 1999 (2007).

NOTA (\*): Conforme a nova lei da Região Metropolitana de 2004, os municípios de Fundão e Guarapari foram incluídos a partir deste ano na Região Metropolitana da Grande Vitória.

O desenvolvimento econômico da Região Metropolitana da Grande Vitória serviu para impulsionar uma “[...] expansão acelerada da malha urbana da forma como se processou, desordenada [...]” (Plano de Estruturação Espacial da Grande Vitória – PEE/GV, p. 10). O município de Vitória vinha a décadas sendo o mais populoso da região, no entanto, a partir da década de 60 os municípios de Vila Velha e Cariacica dão um salto de crescimento populacional (TABELA 01). Na década de 70 esse crescimento foi deslocado para o município da Serra, ao norte da região, mantendo-se ainda ao sul em Vila Velha. Nos anos 80 os municípios de Serra e Viana apresentam elevado crescimento, mas Cariacica se estabiliza e torna-se o município mais populoso da região em 1991 (ABE, 1999, p. 327).

Atualmente, a “Grande Vitória”, que atingiu uma taxa de urbanização de 98,09%, exerce a função de centralizar algumas atividades de grande escala e de serviços especializados, típicas de grandes metrópoles, para uma vasta região onde não existe nenhuma outra cidade com dimensões e infra-estrutura suficiente para abrigar estas atividades (BITTENCOURT, 2006, p. 29).

O aglomerado metropolitano capixaba (FIGURA 02) teve “[...] seu crescimento vinculado diretamente às transformações sócio-econômicas ocorridas a partir da segunda metade dos anos 1960 [...]”, devido à mudança da base econômica agro-exportadora de café com a erradicação dos cafezais e do “êxodo rural” decorrente desse processo. E por outro lado, como atração de imensa mão-de-obra, ocorreu na região metropolitana implantação de grandes projetos industriais como a Companhia Siderúrgica e do Porto de Tubarão (BITTENCOURT, 2006, p. 29). O espaço geográfico com a Baía de Vitória com portos, as ferrovias e outras infra-estruturas de apoio administrativo e político favoreceram a consolidação dessa região como pólo central de atividades e serviços no estado do Espírito Santo.

Na aglomeração urbana da Grande Vitória alguns equipamentos de logística começam a potencializar esse espaço no nível regional. Assim a Estrada de Ferro Vitória-Minas foi continuamente reaparelhada e duplicada adequando-se ao crescente transporte de minérios que escoava inicialmente no porto de Capuaba – Vila Velha. A diversificação de cargas de exportação e de importação criou as condições para o Espírito Santo se inserir na “[...] economia da macrorregião Sudeste, vindo a tornar-se o seu porto de entrada [...]”. O sistema portuário, principalmente localizado na região metropolitana (Argolas - VV, Paul - VV, Capuaba / Atalaia - VV, Vitória e Tubarão) recebeu investimentos e se ampliou com maior diversificação de cargas, configurando uma importante função de apoio logístico portuário (FIGURA 02).

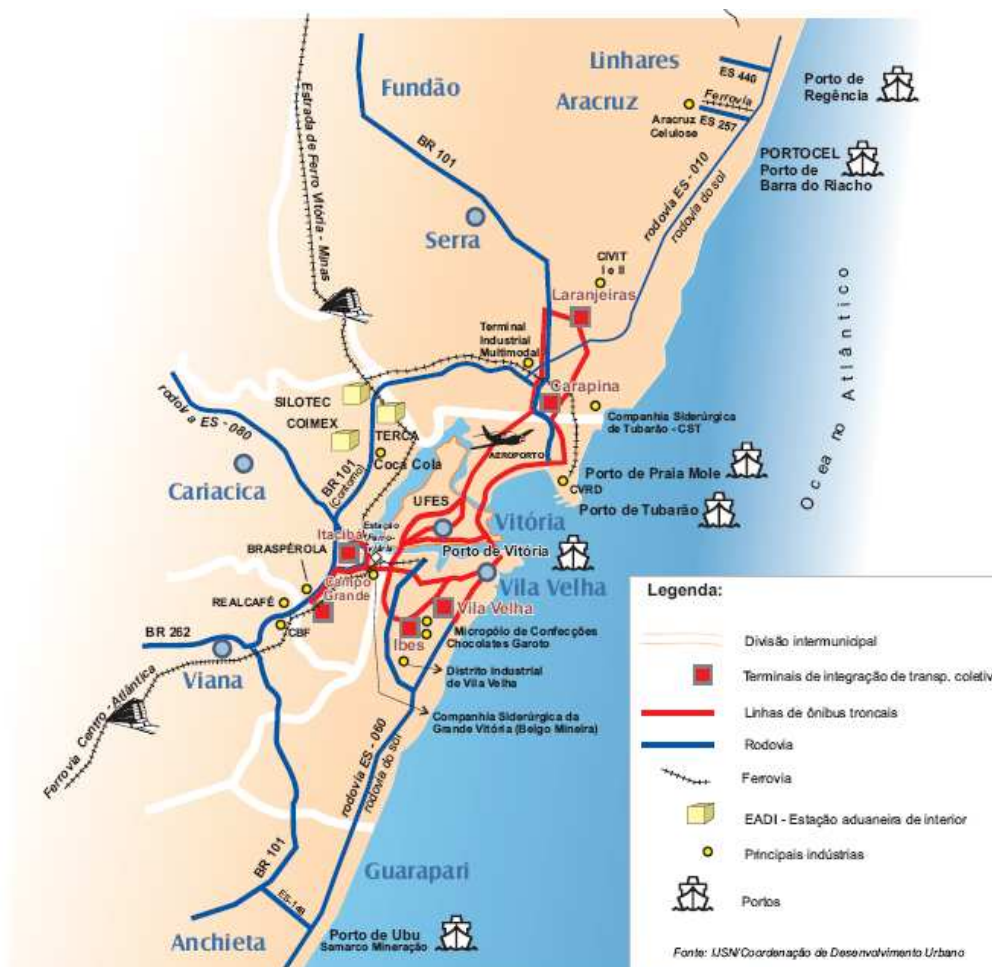


FIGURA 02. Mapa da logística da Região Metropolitana da Grande Vitória.  
 Fonte: SEP/IJSN.

A metrópole capixaba continua desde a década de 40 apresentando altas taxas de crescimento da população em relação ao estado, chegando em 2000/2007 a ter 46,44%. As dinâmicas populacionais dos municípios são diferenciadas (TABELA 02) conforme a disponibilidades das áreas urbanizáveis, os espaços urbanos competitivos, os atributos sócio-espaciais, a oferta de terras e as possibilidades de maior uso e ocupação do território (ABE, 1999, p.328). Em Vila Velha destaca-se a taxa de crescimento nas décadas de 50/60 bem maior (144,36%) do que os outros municípios da Grande Vitória. Esse período é de intensa atividade de parcelamento do solo e de aumento considerável da oferta de terras urbanas. Na década de 60/70 o município de Vila Velha apresenta alta taxa de crescimento populacional (122,60%), mas fica atrás de Cariacica (156,06%), mas ainda se destacando na região metropolitana. Na década de 70, “[...] nos setores de comércio e serviços, ampliou-se a área de influência do Aglomerado Urbano de Vitória, consolidando sua atuação sobre todo o território do Estado e também sobre frações do sul da Bahia, do norte do Rio



de Janeiro e do leste de Minas Gerais” (ABE, 1999, p. 130), principalmente pela expansão do complexo portuário com a construção do Porto de Tubarão – Praia Mole.

TABELA 02  
TAXAS DECENAIS DE CRESCIMENTO - POPULAÇÃO DA GRANDE VITÓRIA 1950 / 2007 ( %).

| MUNICÍPIO  | 1940- 1950 | 1950- 1960 | 1960- 1970 | 1970- 1980 | 1980- 1991 | 1991- 2000 | 2000- 2007 (*) |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------|
| Cariacica  | 42,77      | 82,18      | 156,06     | 86,44      | 45,15      | 18,16      | 9,95           |
| Fundão     | ----       | ----       | ----       | ----       | ----       | ----       | 16,91          |
| Guarapari  | ----       | ----       | ----       | ----       | ----       | ----       | 10,94          |
| Serra      | 44,12      | -0,57      | 88,05      | 377,73     | 168,23     | 45,00      | 19,99          |
| Viana      | -23,04     | 11,45      | 60,23      | 122,62     | 87,01      | 21,94      | 7,65           |
| Vila Velha | 35,61      | 140,36     | 122,60     | 64,38      | 30,40      | 30,43      | 15,06          |
| Vitória    | 12,63      | 63,68      | 59,59      | 56,18      | 24,31      | 13,19      | 7,44           |
| G. Vitória | 21,14      | 75,16      | 98,65      | 82,97      | 50,55      | 35,29      | 13,04          |
| E. Santo   | 14,87      | 64,61      | 12,76      | 26,51      | 28,43      | 19,19      | 8,21           |
| GV/ES (%)  | 12,20      | 12,87      | 13,69      | 24,13      | 34,90      | 40,92      | 46,44          |

Fonte: IBGE/IJSN-ABE (2007).

NOTA (\*): Período de 2000-2007 utilizando o Censo IBGE 2000 e o Recenseamento IBGE 2007.

Em 1991 no encontro de sete governadores articulado pelo Espírito Santo, foi criado o Conselho de Desenvolvimento do Corredor de Transporte Centroleste, posteriormente ampliado como um Consórcio Operacional do Corredor Centroleste, instalando o seu Escritório Operacional. O objetivo do Consórcio é de “[...] coordenar ações políticas, governamentais, empresariais, comerciais e operacionais dos consorciados visando a consolidação e o desenvolvimento do Corredor e dos Estados que o compõem” (ABE, 1999, p. 224).

O Corredor de Transportes Centroleste é conceitualmente um conjunto coordenado de meios e facilidades ao longo de um eixo de transporte calcado no modal ferroviário e baseado em adequada infra-estrutura portuária. Visa, com a produção e a movimentação de cargas em grande escala, catalizar o desenvolvimento e o intercâmbio econômico de sua área de influência com o restante do País e outras praças no exterior (ABE, 1999, p. 224).

O processo de globalização dos mercados está exigindo a ampliação do conceito portuário, do porto estático para, cada vez mais, apenas um “[...] elo na ampla cadeia do transporte entre a produção e o consumo” (ABE, 1999, p. 225). E os Portos de Vila Velha e Vitória se apresentam como elementos fundamentais nesse contexto da globalização da economia capixaba.

Dentre as vantagens comparativas do sistema Corredor Centroleste pode-se colocar a capacitação da Grande Vitória como metrópole com instalações adequadas para o apoio e informações às empresas voltadas ao comércio, serviços, finanças e comunicação voltados para o exterior e até mesmo para dar condições político-institucionais à alavancagem de novas oportunidades de investimentos regionais em sua área de influência (ABE, 1999, p. 225).

A metrópole capixaba apresentou altas taxas nas décadas de 1950 a 1970 e teve sua velocidade diminuída a partir da década de 1980 (TABELA 03). Essa desaceleração do processo de urbanização acoplado a uma saturação das áreas para expansão da indústria de transformação e a necessária concentração de serviços e logísticas voltadas para o mercado integrado mundial vai necessitar de uma nova fronteira no território metropolitano para essas novas atividades.

TABELA 03  
TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DA GRANDE VITÓRIA 1950-2007

| Período       | Taxa de crescimento (% a.a.) |
|---------------|------------------------------|
| 1951-1960     | 6,0                          |
| 1961-1970     | 6,9                          |
| 1971-1980     | 6,3                          |
| 1980-1991     | 3,8                          |
| 1991-2000     | 2,65                         |
| 2000-2007 (*) | 1,75                         |

Fonte: IBGE/IJSN.

NOTA (\*): Período de 2000-2007 utilizando o Censo IBGE 2000 e o Recenseamento IBGE 2007.

O processo de urbanização do Brasil, a partir da década de 50, baseado numa política desenvolvimentista, provocou um agravamento dos problemas de infra-estrutura nas cidades da região metropolitana de Vitória. As modificações na matriz territorial, alterando o espaço urbano e tornando-o um lugar privilegiado do desenvolvimento econômico da sociedade brasileira, engendraram profundas alterações na estruturação espacial dos municípios que compõem a metrópole capixaba.

A metrópole capixaba apresenta atualmente um grande dinamismo em sua economia e isto se reflete diretamente na ocupação e no uso do solo dos municípios da Grande Vitória. A estruturação espacial da metrópole vem apresentando uma centralização de comércio e serviços na região da Enseada do Suá, com características de novo centro urbano, após o abandono do centro histórico da cidade alta e Esplanada da Capixaba. No entanto, já se verifica uma tendência de consolidação policêntrica com novas regiões desenvolvendo atividades de serviços e comércio em nível metropolitano. Assim, sedimentam-se novas e importantes áreas que desempenham esta função de centralidade, tais como a Praia da Costa e Glória em Vila Velha, Laranjeiras e Carapina na Serra, Campo Grande e Jardim América em Cariacica.

Alguns eixos viários são também indutores de atividades que servem para dinamizar o desenvolvimento da cidade. Nessa categoria pode-se citar a Reta da Penha e a Fernando Ferrari em Vitória, a Avenida Lindenberg e Luciano das Neves em Vila Velha, a Avenida

Expedito Garcia e a BR 262 em Cariacica, a Avenida Central de Laranjeiras e a BR 101 Norte em Serra. Esta diversidade ajuda na atratividade para região metropolitana de novos empreendimentos e impulsiona o seu desenvolvimento. Isto naturalmente potencializa os seus atrativos locacionais em um mercado imobiliário aquecido com cada vez maior demanda por habitação popular, edifícios comerciais e de serviços, bem como expansão das atividades industriais e de logística.

A espacialização da metrópole capixaba apresenta três vetores de crescimento: um em direção ao litoral sul na região de Vila Velha e Guarapari, o segundo em direção ao litoral norte na Serra em direção a Fundão e Aracruz e, o terceiro no sentido de Cariacica e Viana pela BR 262. A expansão imobiliária vem se posicionando principalmente nos eixos do litoral sul e norte para atender à necessidade por novas habitações. O entanto, as atividades industriais e de logísticas serão paulatinamente estranguladas pela mobilidade urbana comprometendo sua competitividade territorial, devido sua localização conflituosa com habitação na região.

A necessidade de retroárea para esse superporto de containers que está sendo planejado para a Serra não pode menosprezar a necessidade de reserva de uma grande área de apoio logístico no entorno do Mestre Álvaro, sob pena de inviabilizar no futuro o porto e a cidade, como ocorreu com o porto de Vitória. Outros exemplos podem ser discutidos, tais como o porto que está sendo executado dentro do bairro da Glória em Vila Velha sem resolver o acesso desse porto por dentro da cidade e a retroárea do porto de Capuaba. Ou ainda a necessidade de Cariacica alargar ou abrir novas avenidas estruturantes do seu sistema viário para permitir uma expansão imobiliária para dentro do território e não só na BR262. Isto tudo preocupa, pois a metrópole capixaba em sua complexidade urbanística ficará em breve comprometida pela inação do poder público para resolver esta questão da mobilidade. O estrangulamento nos fluxos de pessoas e cargas será um prejuízo irrecuperável caso não seja implantado um planejamento com gestão estadual acima dos municípios e, mais que isso, uma corajosa intervenção do governo estadual na execução de obras infraestruturais.

A dinamização que a economia capixaba vem experimentando nesses últimos tempos, com reflexos na valorização imobiliária e expansão de diversas atividades, deve ser acompanhada de estudos e planejamento para que o desenvolvimento seja sustentável econômica, ambiental e socialmente. Nesta perspectiva, as instâncias políticas com base nas regiões metropolitanas integrariam a organização do "aparato de Estado", como novas formas de expressar as relações território-poder político. A essência territorial-institucional

está imbricada de um componente regional relevante para o processo político, necessitando, assim, de um novo instrumental técnico-burocrático para administrar esse espaço. A região metropolitana capixaba de vê ser uma instância político-governamental com a função de estabelecer a ligação das comunidades regionais com o poder central e de intermediar os interesses sociais das cidades vizinhas. Mesmo com a institucionalização da metrópole capixaba em lei estadual, ainda prescinde-se destes estudos técnicos e de um planejamento territorial das cidades do aglomerado urbano para promover o desenvolvimento regional integrado, articulando os esforços entre os diferentes níveis governamentais.

O projeto de um arco logístico metropolitano deve ser um elemento catalisador desse processo político-institucional de organizar o território para empreendimentos econômicos que beneficiem todos os municípios. Importante, pois, um organismo metropolitano de planejamento como aglutinador e produtor de conhecimentos acerca da realidade socioambiental da região; bem como formador de uma "massa crítica" com possibilidade de auxiliar na administração e planejamento metropolitanos (CHALHUB, 2006, pp. 19-31).

### **Superporto capixaba**

A estruturação territorial da metrópole capixaba foi se especializando historicamente a partir das atividades portuárias e do comércio exterior, em uma localização estrategicamente privilegiada geograficamente. Em séculos o aglomerado urbano foi incorporando mais atividades, gerando uma complexidade logística típica de grandes centros regionais e que atualmente fazem parte da rede mundial do capitalismo integrado. A configuração do espaço das cidades umbilicalmente metropolitanas (Vila Velha, Guarapari, Serra, Cariacica, Vitória e Fundão) precisa ser reestruturada. As diversificadas atividades de serviços, de comércio e de indústrias devem ser compatibilizadas com habitação, lazer e mobilidade urbana, promovendo o desenvolvimento econômico e gerando renda com qualidade de vida para a população.

A atividade principal deste superporto (FIGURA 03) aconteceria na Ponta de Tubarão para dentro do mar com uma extensão do cais para mais de quatro quilômetros além da costa marítima. O superporto seria composto de dois pátios de carga/descarga, sendo o Pátio 01 de operação privada com 1.892.922,00m<sup>2</sup> e o Pátio 02 de administração pública com 549.627,00m<sup>2</sup>. A capacidade estocagem do pátio 01 seria de aproximadamente 450.000 containers e no Pátio 02 de 131.500 containers e representa quase duzentas vezes a capacidade atual no Porto de Vitória. O cais prevê berços para atracação de até nove navios tipo supercontaineiros (cada um com capacidade de transporte de 15.000 TEU's – Containers). Essas embarcações tem comprimento de 397,00m e largura de 63,00m. Ainda

o cais permite atracação de simultaneamente outros quatro navios contêineres de 287,00m de comprimento e 40,00m de largura, com capacidade cada um de até 5.900 TEU's (01 TEU = 01 container).



FIGURA 03. Estudo de implantação do Superporto Capixaba na Ponta de Tubarão / Praia Mole – Vitória / Serra - ES.

Fonte: Google – 2007 - IDEAR Arquitetura e Consultoria Ltda.

O superporto, com certeza, será um grande salto para o futuro portuário do estado e do Brasil globalizado, transformando-se em importante projeto de desenvolvimento e base do futuro da economia capixaba. No entanto, faz-se necessária uma enorme retroárea de apoio logístico às suas atividades e também um planejamento do uso e ocupação do solo metropolitano e do sistema viário para que a região tenha garantido o seu desenvolvimento sem prejuízos de mobilidade e qualidade de vida.

### **Planejamento do território e reestruturação espacial metropolitana**

Alguns problemas urbanos devem ser equacionados para que o maior proveito para a economia estadual seja conseguido sem afetar a qualidade de vida na metrópole capixaba. As principais questões são: primeira, a delimitação de uma retroárea no interior

oeste da Serra, em Cariacica ao norte, em Viana ao longo da BR262 e até Vila Velha ao sul. O zoneamento dessa região deve ter uma legislação comum a todos os municípios para potencializar a implantação de empresas de logística e de indústrias. Segunda, um plano viário de acesso para toda esta retroárea e sua ligação com o superporto sem afetar a mobilidade da metrópole e especialmente da cidade de Serra. Este plano viário metropolitano também deveria ser aprovado em lei estadual complementar como estabelece a norma de criação da região metropolitana da Grande Vitória. Terceira, os novos acessos ferroviários e rodoviários ligando o superporto às BRs 101 Norte e Sul e à BR 262 em direção ao centro-oeste; bem como ao gasoduto, linhas de energia e redes ferroviárias devem ser contempladas em um plano de ampliação das redes de logística para a região.

Um estudo preliminar de reestruturação metropolitana, com a inserção do superporto e equacionamento dos problemas urbanísticos, foi elaborado para nortear as discussões e fundamentar um termo de referência do planejamento metropolitano, conforme FIGURA 04.

E alguns problemas urbanísticos da estruturação metropolitana a serem estudados no termo de referência:

- 1- Delimitação de uma retroárea no interior oeste da Serra, em Cariacica ao norte, em Viana ao longo da BR262 e até Vila Velha ao sul;
- 2- Zoneamento dessa região com uma legislação comum a todos os municípios;
- 3- Plano viário de acesso para toda esta retroárea e sua ligação com o superporto sem afetar a mobilidade da metrópole e especialmente da cidade de Serra.
- 4- Acessos ferroviários e rodoviários ligando o superporto às BRs 101 Norte e Sul e à BR 262 em direção ao centro-oeste; bem como ao gasoduto, linhas de energia e redes ferroviárias devem ser contempladas em um plano de ampliação das redes de logística para a região.

O estudo preliminar elaborado na pesquisa demonstra a possibilidade de expansão territorial com características favoráveis para as atividades industriais e de logística na retroárea do superporto. Essa região se desenvolve no entorno da supervia projetada como arco metropolitano de logística. Destaca-se que as atividades necessárias ao funcionamento do superporto, bem como toda a expansão das atividades industriais de transformação que podem agregar valor às exportações, ficam localizadas a oeste de toda área urbana metropolitana. Esse posicionamento permite o crescimento das cidades nos vetores históricos em direção ao litoral sul e norte como regiões mais propícias para habitação e lazer.

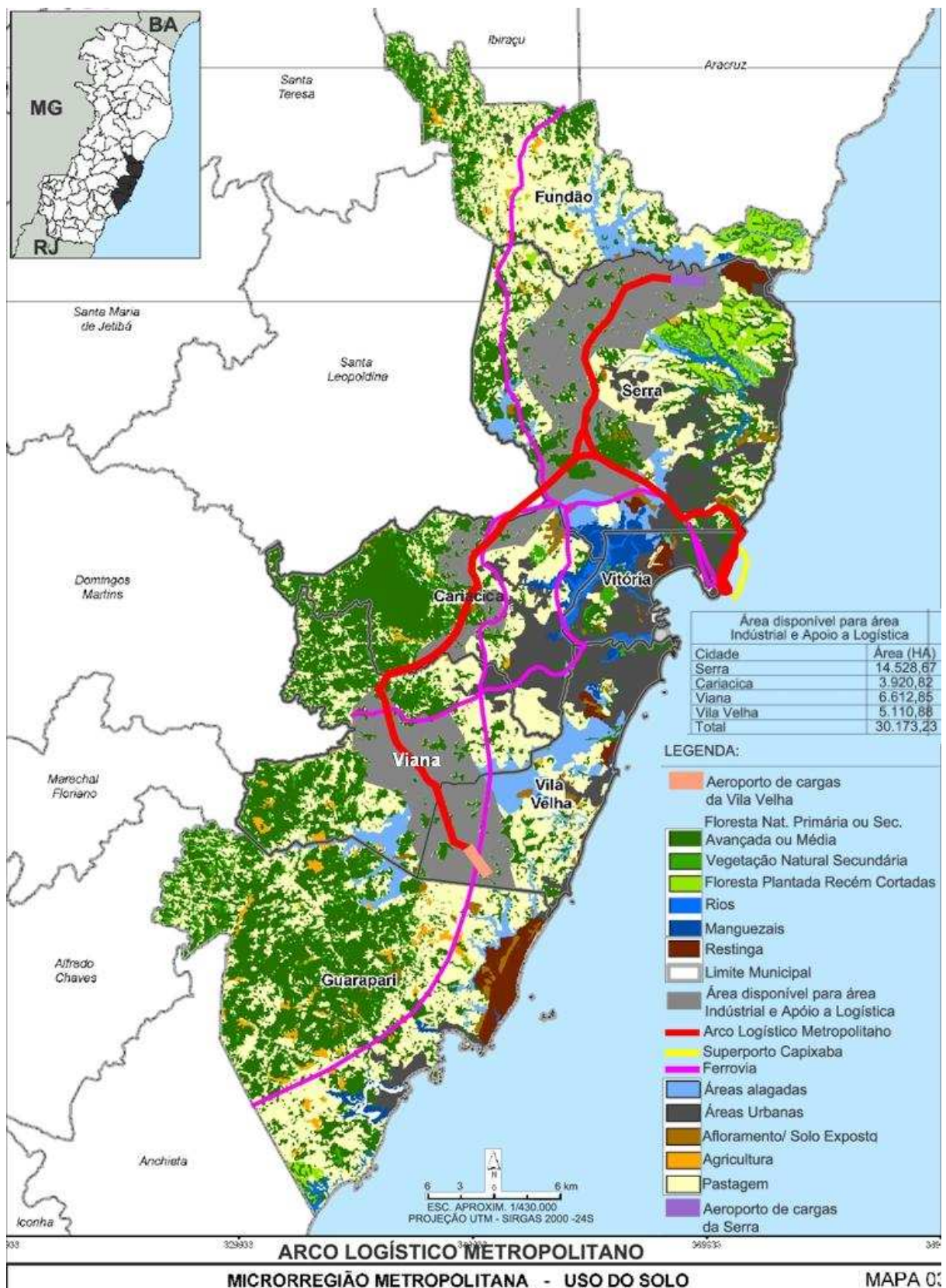


FIGURA 04. Estudo preliminar de reestruturação territorial da metrópole capixaba e zoneamento urbanístico com a infraestrutura de logística.

Fonte: IJSN - IDEAR Arquitetura e Consultoria Ltda.



Por outro lado, reforça a centralidade da ilha de Vitória para o comércio e serviços voltados para o mercado global. Outro aspecto importante é a ocupação de regiões com baixo interesse ambiental, na medida em que as restingas e mangues ficam no entorno da baía de Vitória e seriam preservadas como parques urbanos. A região para futura implantação das atividades de logística e industrial, sem interferência com as áreas de preservação (já descontadas as Floresta Naturais Primárias e Secundárias, Restingas e Manguezais), perfaz aproximadamente 30.000,00 Ha, contemplando todos os municípios metropolitanos. Um aspecto fundamental é a localização dessa retroárea a oeste da malha urbana, proporcionando menor desconforto com a poluição do ar, já que os ventos predominantes são de nordeste.

Fundamental é a garantia de expansão do perímetro urbano das cidades também em direção ao oeste, o que o estudo projeta como uma possibilidade de até o quádruplo da área hoje ocupada. Sem contar que os eixos privilegiados de crescimento devem ser os de sul e norte próximo ao litoral. Desse modo, garante-se um desenvolvimento econômico com a ampliação do complexo portuário estadual ao mesmo tempo em que a metrópole cresce mantendo a qualidade de vida e a mobilidade urbana.

### **Projeto do arco logístico metropolitano e a mobilidade urbana**

A delimitação de uma retroárea e aprovação de um plano diretor metropolitano de uso e ocupação do solo, com o zoneamento urbanístico nos municípios afetados, deve ser prioridade. Os municípios e o governo estadual, para potencializar a instalação de empresas de logística e expansão da base industrial capixaba, devem aprovar em lei estadual o plano viário para toda esta retroárea e sua ligação com o superporto, sem afetar a mobilidade urbana. A infraestrutura de logística, com ramais ferroviários e rodoviários ligando o superporto às BRs 101 Norte e Sul e à BR 262 em direção ao centro-oeste; bem como extensão de gasodutos, das linhas de energia e das redes de água e esgotamento sanitário compõem o planejamento e a estruturação territorial da metrópole capixaba para receber esse superporto. A atividade principal deste superporto deve acontecer na Ponta de Tubarão, para dentro do mar, entretanto, faz-se necessária uma ligação viária e ferroviária de toda a região. A solução é a construção de uma supervia (FIGURA 05) para ligar o terminal portuário na Ponta de Tubarão passando pelo interior oeste da Serra, em paralelo à atual rodovia do contorno, em direção a Cariacica, com parte dos municípios de Fundão e Santa Leopoldina, Viana e Vila Velha. A supervia interligaria a BR 101 Sul para o sudeste, a BR101 Norte para o nordeste e ainda à BR 262 em direção a Minas Gerais e centro-oeste do país.





VISTA SUPERIOR - ARCO LOGÍSTICO E CONEXÃO PROPOSTA  
S/ESCALA

FIGURA 05. Estudo preliminar da Supervia na área metropolitana do município de Serra / ES como principal infraestrutura de logística e de garantia da mobilidade urbana.  
Fonte: IDEAR Arquitetura e Consultoria Ltda.

A supervia teria aproximadamente cento e vinte metros de largura, com três ramais ferroviários exclusivos da Vale e da Arcelor Mital, mais três ramais ferroviários do superporto, uma estrada para veículos pesados e médios com três autopistas em cada sentido de tráfego, via exclusiva de transporte coletivo, linha do metrô de superfície, ciclovias e calçadões, bem como uma faixa de domínio com trinta metros para passagem de redes de alta e baixa tensão, água, esgotamento sanitário, gás, rede de fibra ótica e demais serviços de apoio (FIGURA 05).

A intersecção com o sistema viário metropolitano deveria ser resolvida com a utilização de passagem de nível superior para o tráfego da cidade em todas as vias transversais, deixando-o independente e sem cruzamentos com essa supervia de atendimento ao superporto (FIGURA 06).



FIGURA 06. Estudo preliminar da Supervia (corte esquemático e perspectiva) na área metropolitana do município de Serra / ES.  
 Fonte: IDEAR Arquitetura e Consultoria Ltda.

## Conclusão

O estrangulamento do sistema de logística em transportes, dos corredores viários e de transporte coletivo, as estradas vicinais, as rodovias estaduais e federais, os portos, os aeroportos, a inoperância de um aquaviário dentre outros modais, está perigosamente estrangulando e inviabilizando o desenvolvimento metropolitano e do Estado. Os grandes projetos da década de 70 e 80 impulsionaram a economia da grande Vitória, mas agora estão sufocados territorialmente dentro da atual configuração espacial. Um planejamento metropolitano com novos grandes projetos e um plano de ação baseado em idéias para o desenvolvimento territorial devem fazer parte de uma política econômica e social para o capixaba na era da globalização. Os portos capixabas devem ser retomados em sua importância estratégica para a economia, expandindo o complexo portuário e ampliando a competitividade regional com maior inserção no processo de globalização.

O superporto é uma extensão do potencial capixaba com sua vocação de porta de entrada e saída para o mercado do centro-oeste brasileiro e sua posição estratégica regional e nacional no mercado globalizado. Pode-se perceber que o superporto capixaba será um novo grande projeto e marco divisor do nosso desenvolvimento e necessita de um planejamento territorial metropolitano com um novo pacto socioambiental.

Essa nova região de expansão das atividades econômicas da metrópole capixaba com novas indústrias de transformação, no entorno da supervia até ao superporto, ficaria conhecida como Arco de Logística Metropolitana. Teria toda sua infraestrutura projetada e aprovada em um plano viário e seria implantada ao longo de décadas, com recursos públicos e privados de um fundo estadual de investimentos lastreado nos royalties, mas, desde já, com um planejamento regional aprovado em lei estadual.

### **Referências bibliográficas:**

- ABE, André Tomoyuki. Grande Vitória, ES: crescimento e metropolização. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1999.
- BOBBIO, Norberto. Estado, governo, sociedade: por uma teoria geral da política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- BIRKHOLZ, Lauro Bastos. Os objetivos e os fundamentos do planejamento territorial, pp. 19-21. In BRUNA, Gilda Collet e NOGUEIRA, Brenno Cyrino (orgs.). Introdução ao planejamento. São Paulo: USP-FAU, 1980.
- BITTENCOURT, Gabriel. História econômica do estado do Espírito Santo. 2006.
- CASTELLS, Manuel. A questão urbana. São Paulo: Paz e Terra, 2006.
- CHALHUB, Antonio. Metrópole Capixaba: reflexões sobre a estruturação espacial da Grande Vitória / ES. Vitória / ES: SABERES Instituto de Ensino, 2006.
- FERNANDES, Edésio e VALENÇA, Márcio Moraes (Organizadores). Brasil urbano. – Rio de Janeiro : Mauad, 2004.
- PEE – GV – Plano de Estruturação Espacial da Grande Vitória. IJSN, Revista do IJSN, nº 2, 1987.
- PELTES – Plano Estratégico de Logística e Transportes do Espírito Santo. Governo do Estado do Espírito Santo – Sec. Transp. Obras Públicas. Espírito Santo em Ação, 2010.
- SANTOS, Milton. O Brasil – território e sociedade no início do século XX. – 9ª ed.. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- SILVA, Marta Zorzal. Espírito Santo: Estado, interesses e poder. Rio de Janeiro: dissertação de mestrado em economia – Fundação Getúlio Vargas, 1995.
- SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870 / 1940. Vitória: CODESA, 1995.