

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPIRITO SANTO**

**CENTRO DE ARTES**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**LEANDRO CAMATTA DE ASSIS**

**FLUXOS GLOBAIS E INTRA-URBANOS: subsídios para seu  
planejamento em Vitória**

VITÓRIA

2009

LEANDRO CAMATTA DE ASSIS

**FLUXOS GLOBAIS E INTRA-URBANOS: subsídios para seu  
planejamento em Vitória**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração em Cidade e Impactos no Território.

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

VITÓRIA

2009

LEANDRO CAMATTA DE ASSIS

**FLUXOS GLOBAIS E INTRA-URBANOS: subsídios para seu planejamento em Vitória**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração em Cidade e Impactos no Território.

Aprovado \_\_\_\_\_.

**COMISSÃO EXAMINADORA**

---

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

Universidade Federal do Espírito Santo

Orientadora

---

Prof. Dr. André Tomoyuki Abe

Universidade Federal do Espírito Santo

---

Prof. Dr. Cristovão Fernandes Duarte

Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Martha Machado Campos

Universidade Federal do Espírito Santo

Aos meus pais e a Vivian.

## **AGRADECIMENTOS**

---

À minha orientadora, Clara Miranda, pela disponibilidade, gentileza, atenção e paciência, por me orientar, pelas críticas e pela firmeza que sempre me apoiou. Agradeço, acima de tudo, pela amizade.

Aos meus pais, minha estrutura, pelo incentivo e apoio em todas as minhas decisões, em toda a minha vida.

A Vivian, pelo carinho, amor, paciência e atenção. Pelos muitos momentos juntos e pelos que ainda virão.

Aos meus irmãos, André e Paulinho, sempre ao meu lado.

Ao amigo e prof. Andre Abe, pelas experiências compartilhadas e pelo despertar para a pesquisa.

A prof<sup>a</sup>. Martha, pela atenção e ajuda no decorrer do trabalho.

Ao prof. Cristovão Duarte, pela disponibilidade e contribuições mesmo que à distância.

Aos amigos ganhados na turma do mestrado.

A todos os professores do PPGAU, Eneida, Milton, Chico, Renata e Cristina.

Ao Helder Gomes, pela contribuição no PDTMU.

Aos novos amigos do IFES *campus* Colatina, pelo apoio e compreensão, principalmente nos momentos finais da dissertação.

“O problema do nosso tempo é que o futuro não é o que costumava ser.”

Paul Valéry

Trata-se de um estudo das interações e conflitos entre as distintas escalas dos fluxos da produção global e da mobilidade urbana sobre o território da cidade, particularmente de Vitória, Espírito Santo. A partir da análise das consequências das novas tecnologias da informação, da comunicação e dos transportes sobre as relações econômicas e humanas, se propõe o estudo das características das duas camadas que atuam sobre o território. Da escala da produção global, foram considerados os impactos das grandes corporações, suas redes físicas e sua força como agente territorial na criação e patrocínio de planos. Na análise do local, foram considerados os movimentos intra-urbanos de deslocamentos humanos e, principalmente os motivos das viagens. A partir da sobreposição das camadas supracitadas se procurou observar as interações, conflitos e sinergias entre as camadas. A intervenção nos fluxos demanda de um coerente planejamento das regiões atratoras de viagens, para que áreas com carência de infra-estrutura e serviços de transporte público não sejam sobrecarregadas. Por fim, como objetivo geral, gerar com base nas interações encontradas na sobreposição, uma lista de subsídios para o planejamento dos fluxos urbanos.

**Palavras-chave:** Planejamento Urbano, mobilidade urbana, fluxos intra-urbanos.

*One is about a study of the interactions and conflicts between the distinct scales of the flows of the global production and urban mobility on the territory of the city, particularly of Vitória, Espírito Santo. From this analysis of the consequences of the new technologies of the information, of the communication and the transports on the economic and humans relations, if it considers the study of the characteristics of the two layers that act on the territory. Of the scale of the global production, the impacts of the great corporations, its physical nets and its force had been considered as territorial agent in the creation and sponsorship of plans. In the analysis of the place, the intra-urban movements of human displacements e had been considered, mainly the reasons of the trips. From the overlapping of the above-mentioned layers if it looked for to observe the interactions, conflicts and synergies between the layers the intervention in the flows demand of a coherent planning of the attract regions of trips, so that areas with infrastructure lack and services of public transport are not overloaded. Finally, as objective generality, generate with the basis in the interactions found in the overlapping, a list of subsidies for the planning of the urban flows.*

**Key words:** *Urban planning, urban mobility, intra-urbans flows.*



## LISTA DE MAPAS

---

Mapa 1 - Mapeamento da produção no eixo GO-MG-ES.....	37
Mapa 2 - Infra-estrutura de transportes do eixo GO-MG-ES.....	38
Mapa 3 - Projetos dinamizadores e geradores de tráfego diretos (município de Vitória) e indiretos (Grande Vitória).....	42
Mapa 4 – Rodovias, ferrovias, gasodutos e portos.....	47
Mapa 5 - Comparativo de áreas, Vitória.....	53
Mapa 6 - Mapa de infra-estrutura da RMGV.....	54
Mapa 7 - Imagem do Arco Metropolitano.....	55
Mapa 8 - Zonas de conflito entre escalas.....	65
Mapa 9 - Nível de uso das avenidas, comparativo 1998/ 2008.....	68
Mapa 10 - Loteamentos / condomínios fechados.....	78
Mapa 11 - Investimentos previstos para a região da Enseada do Suá....	81
Mapa 12 - Empreendimentos em projeto e já instalados na região das Avenidas Reta da Penha e Fernando Ferrari.....	89
Mapa 13 - Fluxos de Viagens por regiões (modo individual).....	96
Mapa 14 - Hierarquização Viária.....	98
Mapa 15 - Projetos de novas vias.....	99
Mapa 16 - Regiões Administrativas de Vitória.....	100
Mapa 17 - Densidade demográfica em Vitória.....	101
Mapa 18 - Projeção de crescimento da população por ZT.....	103

Mapa 19 - Densidade demográfica em 2032.....	104
Mapa 20 - Especialização funcional da cidade.....	105
Mapa 21 - Concentração de atividade de comércio.....	106
Mapa 22 - Instituições de ensino superior da rede privada de Vitória.....	110
Mapa 23 - Empresas prestadoras de serviços ao comércio exterior.....	112
Mapa 24 –Setor supermercadista.....	114
Mapa 25 - Centros, sub-centros e áreas especializadas da RMGV.....	116
Mapa 26 - <i>Shoppings Centers</i> da Região Metropolitana da Grande Vitória.....	117
Mapa 27 - Regiões do Censo Imobiliário.....	121
Mapa 28 - Conflito de escala no acesso à segunda ponte, Vila Velha.....	137
Mapa 29 - Mapa base de Vitória.....	143
Mapa 30 - Rede de produção global sobre o território de Vitória.....	144
Mapa 31 - Rede de infra-estrutura de ruas para os deslocamentos cotidiano da população e dos bens e serviços para o atendimento local.	145
Mapa 32 - Rede de infra-estrutura urbana com alguns pólos geradores de tráfego.....	146
Mapa 33 -. Sobreposição dos <i>layers</i> .....	147
Mapa 34 - Aproximação para a análise da sobreposição.....	148

## LISTA DE GRÁFICOS

---

Gráfico 1 - Valor gerado por produtos (GO-MG-ES).....	39
Gráfico 2 - Produtos transportados. (GO-MG-ES).....	40
Gráfico 3 - PIB e Valor das Exportações (GO-MG-ES).....	40
Gráfico 4 - Evolução e projeção do PIB brasileiro.....	92
Gráfico 5 - Distribuição dos investimentos na RMGV.....	93
Gráfico 6 - Investimentos no Município de Vitória – atividades receptoras.	94
Gráfico 7 - Crescimento da população na Grande Vitória.....	95
Gráfico 8 - Projeção das Populações por Regiões Administrativas.....	102
Gráfico 9 - Distribuição de viagens segundo o motivo.....	108

## LISTA DE FIGURAS

---

Figura 1 - Rede de relações comerciais globais (1960-2000).....	31
Figura 2 - Conectividade de Vitória.....	34
Figura 3 - Montagem sobre foto panorâmica da Praia de Camburi.....	52
Figura 4 - Vila Radiosa.....	134
Figura 5 - Escalas de análise do urbano.....	141
Figura 6 – Diagrama – lógica das intervenções.....	155

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

---

Foto 1 - Poeira comum em Vitória.....	56
Foto 2 - Enseada do Suá, Vitória. 1989.....	57
Foto 3 - Enseada do Suá, Vitória. 1998.....	57
Foto 4 - Cidade Continental, Serra. 1989.....	57
Foto 5 – Cidade Continental, Serra. 1998.....	57
Foto 6 – Trânsito lento na Avenida Fernando Ferrari .....	72
Foto 7 - Sobreposição da infra-estrutura da produção sobre a cidade.....	124
Foto 8 - Sobreposição da infra-estrutura da produção sobre a cidade.....	124
Foto 9 - População frente ao atual perfil funcional da cidade.....	138

## LISTA DE TABELAS

---

Tabela 1 - Investimentos previstos para o ES.....	36
Tabela 2 - Projetos no setor de transportes.....	43
Tabela 3 - Principais produtos exportados pelo ES.....	50
Tabela 4 - Principais empresas exportadoras capixabas.....	51

## LISTA DE SIGLAS

---

EADI – Estação Aduaneira de Interior

PAC – Plano de Aceleração do Crescimento

PDTMU – Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana.

PDU – Plano Diretor Urbano

PEE – Plano de Estruturação do Espaço

PIB – Produto Interno Bruto

RMGV – Região Metropolitana da Grande Vitória

SINDUSCON – Sindicato das Industrias da Construção Civil

UFES – Universidade Federal do Espírito Santo

ZT – Zona de Tráfego

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	18
<b>1. QUESTÃO GLOBAL E PRODUÇÃO</b> .....	28
<b>1.1. A Região Metropolitana da Grande Vitória e sua relação com o global</b> .....	34
1.1.1. Posição Relativa nos Sistemas Produtivos Mundiais.....	34
1.1.2. Posição Relativa nos Sistemas Produtivos Nacionais.....	36
<b>1.2. Infra estrutura de apoio a produção e comercialização</b> .....	45
1.2.1. Portos e aeroportos .....	46
1.2.2. Rodovias e ferrovias.....	47
<b>1.3. Sistemas produtivos e sua implantação sobre o território</b> .....	49
<b>2. QUESTÃO LOCAL E MOBILIDADE</b> .....	61
<b>2.1. Mobilidade Urbana em Vitória</b> .....	71
<b>2.2. A Questão Local</b> .....	76
<b>2.3. Fluxos Globais no Local</b> .....	81
<b>2.4. Etapas produtivas sobre o território</b> .....	85
2.4.1. Etapa <i>Hardware</i> .....	85
2.4.2. Etapa <i>Software/Wetware</i> .....	86
<b>2.5. Atividades polarizadoras</b> .....	87
2.5.1. Zonas de tráfego .....	88
2.5.2. Pólos Geradores de Tráfego .....	88



<b>2.6. A Mobilidade urbana em Vitória</b> .....	90
2.6.1. Diagnostico físico espacial da mobilidade em Vitória.....	92
2.6.2. Fluxos de pessoas .....	108
<b>2.7. Equipamentos e serviços polarizadores dos fluxos</b> .....	112
2.7.1. Comércio Exterior.....	113
2.7.2. Setor supermercadista .....	114
2.7.3. <i>Shoppings Centers</i> .....	117
<b>2.8. Importância do setor imobiliário</b> .....	119
<b>2.9. Dispositivos territoriais de conexão</b> .....	125
<b>3. SOBREPOSIÇÃO DAS ESCALAS LOCAL E GLOBAL</b> .....	128
<b>3.1. O tempo e a velocidade no conflito de escalas</b> .....	128
3.1.1. Velocidade e tempo na escala local .....	132
3.1.2. Velocidade e tempo na escala global.....	134
<b>3.2. Sobreposição dos <i>layers</i>: uma análise conceitual</b> .....	136
<b>3.3. Sobreposição dos <i>layers</i>: uma análise empírica</b> .....	139
<b>CONCLUSÃO</b> .....	153
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	158

Esta dissertação tem como ponto de partida a busca pela compreensão de duas camadas distintas da produção do território urbano de Vitória: a escala da produção global e a escala local, a da mobilidade intra-urbana. A interação, sobreposição, conflitos e possíveis sinergias entre as duas camadas são os principais eixos a serem discutidos e estudados nesta dissertação. Os fluxos globais tratados aqui são aqueles que se colocam sobre o território provocando relações com a mobilidade urbana, principalmente, os deslocamentos humanos e de mercadorias inerentes ao funcionamento cotidiano das cidades. Por fim, ela tem por objetivo geral entender estas interações a fim de gerar subsídios para o planejamento dos fluxos.

A definição do tema escolhido partiu da necessidade constante do aumento da velocidade das pessoas, dos produtos e das informações principalmente, que acelera o tempo com que a vida nas cidades é usufruída. Estas se tornam palcos de batalhas por territórios, para circulação de pessoas (veículos), de espaços de convivência ou “apenas” de espaços públicos. Esta aceleração do cotidiano humano provoca nas cidades uma compressão espaço temporal que se traduz fisicamente em projetos, obras e intenções que visam atender a demanda pela diminuição do tempo “perdido” nos deslocamentos humanos.

O sistema de produção global também requer das cidades características específicas que a definem como suporte das redes, ou dos agentes e atores das relações comerciais e produtivas globais. A necessidade desta esfera produtiva, inerente às cidades, se traduz rasamente no aumento constante da velocidade com que os produtos e negócios ocorrem, mas também na necessidade de agregação de valor aos bens produzidos.

Vitória é uma cidade que se insere na Região Metropolitana, geograficamente, de maneira centralizada, e por se tratar de uma ilha com uma área pequena em relação aos demais da Região Metropolitana<sup>1</sup> é cercada por municípios

---

<sup>1</sup> Guarapari: 599,00 km<sup>2</sup>; Serra: 552,70 km<sup>2</sup>; Viana: 311,08 km<sup>2</sup>; Fundão: 287,68 km<sup>2</sup>; Cariacica: 273,96 km<sup>2</sup>; Vila Velha: 218,00 km<sup>2</sup>; Vitória: 95,22 km<sup>2</sup>; RMGV: 2.331,01 km<sup>2</sup>. (IJSN, 2009)

maiores em área e população (Vila Velha, Cariacica e Serra). Vitória possui apenas ligação física através de vias com os municípios vizinhos em 5 pontos: a BR-101 e avenida Norte-Sul, fazendo a ligação com Serra; e as Pontes Florentino Ávidos, e Segunda e Terceira Ponte, com o município de Vila Velha e Cariacica.

A partir da coexistência sobre o esse território centralizado de Vitória de duas escalas distintas, de velocidades completamente dispares, surgiu a pergunta base para este trabalho: Como se dá a sobreposição dos fluxos global e local sobre o território físico da cidade de Vitória, tendo em vista principalmente os impactos sobre a mobilidade urbana?

Ao partir desta problemática se buscou compreender, categorizar e explicar como é a relação entre essas escalas e de que forma ela ocorre sobre a superfície física e humana da cidade de Vitória, Espírito Santo. Como o movimento das pessoas na capital ocorre e quais os impactos sobre esse sistema de deslocamento sofrido pelas grandes corporações globais da produção.

A mobilidade urbana é desde o século XIX, com os planos de Hausmann e para Paris e Cerdá para Barcelona, um tema de grande importância para o planejamento das cidades, tanto politicamente como tecnicamente. Entretanto, atualmente, ela assume um papel de sobrevivência para as grandes cidades. Nesta arena de idéias e debates inúmeros pesquisadores e cientistas afirmam que a saída das cidades do colapso do sistema de transportes é, basicamente, a priorização do transporte coletivo público, ainda existem aqueles que pregam que as cidades são, e devem ser feitas, para os automóveis. Felizmente estes últimos estão se tornando uma minoria, haja vista que as vias públicas das cidades servem cada vez mais como palco para inúmeros acontecimentos da vida humana nas cidades, não apenas como infra-estrutura que suporta os deslocamentos. Para tanto, o planejamento urbano tem que levar em consideração a dimensão da rua como suporte das diferentes escalas de deslocamentos, assim como local de acontecimento da vida urbana nas cidades.

O conflito de escalas, da produção global e da mobilidade urbana, dentro do cenário urbano da cidade de Vitória, não apenas entre pedestres, ciclistas, motociclistas e automóveis, mas entre interesses coletivos e individuais é fundamental para o entendimento e conseqüente planejamento dos fluxos territoriais de forma a contribuir para a construção de uma cidade sustentável, com mobilidade para todos.

Aos técnicos de mobilidade (engenheiros, arquitetos, urbanistas, sociólogos e demais que pensam, gerem e projetam as cidades) cabe então administrar a crise instalada concebendo novas cidades, ou intervindo nas existentes, de forma que todas as escalas de usuários e agentes possam usufruir dos seus espaços, minimizando os pontos de conflitos, criando a mobilidade para todos (TELES, 2005). A interação entre as escalas deve ser fundamentada por um processo de planejamento que abarque as esferas de modo que o planejamento dos fluxos seja inerente aos planos institucionais.

Deve-se salientar que a mobilidade aqui tratada não significa apenas a movimentação de pessoas e cargas sobre o território. A mobilidade que se deve ter em mente para tratar de assuntos referentes ao planejamento urbano tem que levar em consideração, inúmeros outros fatores, além dos simples deslocamentos cotidianos, ela deve incluir as diferenças sociais, econômicas e culturais como elementos que contribuem para a promoção ou não dos deslocamentos humanos. Sendo assim, o conceito de mobilidade urbana deve ser entendido basicamente como um direito à cidadania, o direito à realização de deslocamentos de toda natureza a todos os habitantes da cidade, de forma humana e sustentável.

O avanço das tecnologias da informação e da comunicação, sobretudo com a Internet, chegou a criar a falsa idéia de que prescindiríamos de certos deslocamentos pela cidade. Entretanto, a necessidade do contato físico e de certos acontecimentos associados aos novos ritmos de vida cotidiano asseguram a continuidade de uma mobilidade territorial crescente (TELES, 2005).

Esta nova mobilidade urbana deve fundamentalmente criar as condições de deslocamentos, de todos os tipos, dando acessibilidade a todas as localidades do território, a todos os habitantes, independente do tipo de necessidade de cada.

“Se existe uma diferenciação social horizontal, de uns e outros, e se a diversidade de funções e de ofertas está distribuída desigualmente por um território extenso, as diferentes classes de mobilidade e de acessibilidade de cada um passam a ser mais penalizadas, contrariando os princípios gerais de cidadania.” (BORJA *apud* TELES, 2005, p.52).

A relação entre a mobilidade e as questões sociais é correlata. O nível de renda, em muitos casos, determina qual o nível de mobilidade daquela camada da população. As pessoas que ganham mais se deslocam mais vezes por dia (PDTMU, 2007). Quando se diz que a mobilidade urbana deve ser mais humana, significa dizer que as condições de deslocamentos na cidade devem ser distribuídas de forma justa a todos os habitantes da cidade. Ou seja, independente do nível de renda, a quantidade de deslocamentos diários não deve ser privilegio desta ou daquela camada da população.

Pode-se dizer então que, essencialmente, este trabalho tem como objetivo discutir como e de que forma as distintas escalas criam os territórios e como a interação entre elas se dá, tendo como base a estrutura intra-urbana. O objetivo da pesquisa passa também pelo entendimento das diferentes camadas/*layers* de velocidade dos fluxos, além do entendimento da lógica dos deslocamentos cotidiano da população e as necessidades das grandes corporações em aumentar a velocidade da movimentação das cargas (reduzir o que eles chamam de gargalos<sup>2</sup>), aumentando assim suas riquezas e gerando com isso novas demandas de deslocamentos dentro do tecido da cidade.

Para efeito de análise dos *layers* se fez necessário a sua sub-divisão. A camada Local pode ser constituída por sub-camadas (sub-*layers*) que definem sua estrutura. Entre elas podemos destacar os eixos de comércio e de serviços, os condomínios residenciais e industriais, os terminais de transportes

---

<sup>2</sup> Gargalo é um termo usado principalmente pelos engenheiros de transporte que significa a diminuição do fluxo de veículos por determinada via ocasionado por algum obstáculo físico, social ou econômico. Ou seja, é a diminuição da velocidade do tráfego por determinado ponto do território.

urbanos, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, entre outros que influenciam na indução dos deslocamentos da população. Estas estruturas são chamadas pólos geradores de tráfego e atuam efetivamente na dinâmica dos deslocamentos urbanos.

A arquitetura de uma rede global pode ser descrita como *hub/ spoke*, na qual o *hub* representa o organizador, e *spokes* os elos de menor dimensão, que realizam atividades-meio. Para a produção, *hub* representa a grande organização, uma corporação global, que centraliza outras empresas, enquanto *spokes* podem ser descritas pelas empresas de menor dimensão, as pequenas e médias empresas (MIRANDA, 2004).

O *layer* global é constituído por algumas estruturas que também definem a camada local, tais como as rodovias, ferrovias e os portos e aeroportos, além das grandes estruturas de apoio à produção global como os portos secos e os terminais inter-modais que são inerentes a camada global. As partes que constituem este *layer* pertencem a uma escala distinta daquela encontrada na camada local, portanto há que se observar a interação entre elas para que uma não subjugue a outra.

Através da superposição dos *Layers* dos fluxos Global e Local este trabalho ambiciona testar a hipótese de que a análise das camadas acima mencionadas, e as interações obtidas através da superposição são capazes de gerar subsídios imprescindíveis para o planejamento urbano. Através da comparação analítica das esferas trabalhadas será possível mapear conflitos, interações e sinergias<sup>3</sup>, tendo como plano principal as questões acerca da mobilidade urbana, e levantando possíveis estratégias de planejamento urbano. Deve-se ressaltar que a sobreposição tem por objetivo enfatizar o interesse coletivo sobre os interesses corporativos, não o contrário.

Como estratégia analítica operativa de pesquisa a presente dissertação busca se basear na análise da sobreposição das questões Global e Local. Ela parte da análise do papel de configurador territorial das grandes corporações globais

---

<sup>3</sup> Pode ser considerada como sinergia no planejamento, a cooperação entre atividades, empresas e instituições a fim de se realizar projetos e planos que atendam aos diversos entes envolvidos.

sobre o tecido urbano da cidade de Vitória, se estendendo quando necessário a Região Metropolitana. O estudo das instalações físicas das empresas e da logística necessária para o atendimento de suas necessidades são as características básicas para a detecção de sobreposições, tema objetivo deste estudo. Além disso, é importante também salientar o papel político e econômico das corporações que agem sobre as políticas públicas de planejamento do território de maneira indireta, e muitas vezes direta. Cabe ressaltar que os deslocamentos da produção sobre o território influenciam diretamente as formas de reprodução social, haja vista que um investimento de uma grande empresa carrega consigo um forte potencial atrator, primeiramente de seus trabalhadores e depois dos consumidores e empresas que fornecem serviços complementares e geram os chamados efeitos multiplicadores da dinâmica urbana. Podemos dizer então que a os elementos envolvidos no planejamento dos fluxos deve se basear essencialmente nos características de cada camada e de suas sub-camadas de modo que se compatibilize ao máximo a sinergia entre elas.

Em contraponto, busca entender a lógica dos movimentos intra-urbanos cotidiano, e como a mobilidade urbana se dá sobre o tecido da capital. Como metodologia de pesquisa se baseia em dados e mapas elaborados para o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana (PDTMU) de Vitória<sup>4</sup>. É importante dizer um pouco da trajetória deste trabalho, que de certa forma nasceu quando fiz parte, como bolsista de iniciação científica, do grupo de pesquisa MG-ES, depois renomeado Conexão VIX. Esta etapa muito contribuiu para a aproximação do chamado Sistema Infra-estrutural, e, por conseguinte, dos dispositivos globais de apoio a produção. Neste período fiz parte de dois projetos de pesquisa ligados diretamente ao professor Dr. André Tomoyuki Abe, que tratavam basicamente da especialização funcional da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV). Neste período, fui convidado também pelo Professor Abe para fazer parte de uma pesquisa para a geração de cenários futuros, parte do PDTMU de Vitória, que foi fundamental para a

---

<sup>4</sup> Dados retirados principalmente da etapa da construção dos cenários urbanos, da qual fiz parte da equipe juntamente com o prof. André Abe e o economista Helder Gomes, coordenado pela Oficina Consultores Associados, empresa contratada pela Prefeitura Municipal de Vitória para a elaboração do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória de 2007.

definição deste trabalho. Neste trabalho, foram produzidos os dados e levantamentos básicos que constituem o corpus desta pesquisa.

A partir deste breve histórico do trabalho, volto a questão metodológica, que se baseia em confrontar as duas escalas, Local e Global, sob o prisma dos conceitos levantados na pesquisa bibliográfica. Sobre a Questão Local cabe ressaltar que foram imprescindíveis os pensamentos, principalmente, de Alain Bourdin e Milton Santos. Para a Questão Global foram fundadores para a dissertação os textos de Manuel Castells e Saskia Sassen. Entretanto outros autores de igual importância foram essenciais para as análises das questões levantadas no trabalho. Sob a luz destes conceitos foi realizado um estudo do objeto em questão, os fluxos territoriais locais e globais, e um recorte temático. A questão da sobreposição dos fluxos, por ser muito abrangente, necessitou de uma limitação, ou seja, dentro deste tema, de que forma os fluxos locais, basicamente os deslocamentos intra-urbanos cotidianos, são interferidos e interferem nos deslocamentos globais da produção.

Os dados para a pesquisa dos fluxos locais foram baseados nos dados levantados para o PDTMU de 2007, que por sua vez tiveram como fonte pesquisas de velocidade e retardamento do trânsito, sobe e desce em transportes coletivos, contagem dos veículos, diagnóstico viário, pesquisa origem e destino, dentre outras. Além disso, outras informações também foram pesquisadas em fontes locais sobre a dinâmica dos fluxos territoriais, tais como o Censo Imobiliário da Grande Vitória. As informações relativas aos movimentos globais da produção foram baseadas em dados levantados no âmbito das pesquisas do laboratório Conexão VIX, e com outros pesquisadores da área.

Depois de realizados os levantamentos das informações e de serem efetuadas as leituras básicas sobre o tema, partiu-se para a seleção dos elementos de suma importância para a pesquisa. Os deslocamentos cotidianos da população para trabalho, estudo, compras, lazer foram determinados como básicos para a construção de um mapeamento da mobilidade. As empresas e serviços que atuam sobre o território gerando pólos de viagens também foram essenciais para a sobreposição. Dentre os elementos da escala global, a implantação das



grandes corporações, Vale e Arcelor-Mittal, e de toda a infra-estrutura necessária para a produção e seu escoamento, não apenas do minério de ferro, assim como de todos os produtos exportados principalmente pelos portos capixabas, foi essencial para o mapeamento da escala da produção global.

A partir do levantamento dos dados se procurou testar a hipótese da sobreposição das escalas como forma de gerar subsídios para o planejamento dos fluxos. Avaliar também como os diversos investimentos públicos e privados, em infra-estruturas de transporte, em habitação, entre outros, pode contribuir para que ocorra a sinergia entre as escalas. A partir então dos investimentos das distintas escalas deve-se procurar conjugar os diferentes territórios para que o desenvolvimento do local, e também do global, seja possível. Para a análise da sobreposição, a confecção de mapas foi essencial, já que a agregação das informações levantadas sobre uma base cartográfica pode apontar os pontos onde ocorrem as interações, os conflitos e as possíveis sinergias. Para o mapeamento da escala global, foram selecionadas as infra-estruturas (ferrovia, rodovia e porto) responsáveis pela conexão dos elementos das cadeias produtivas mais importantes do território capixaba, dentre elas o sistema produtivo de produtos siderúrgicos e o minério de ferro.

Com o objetivo de situar o trabalho, se faz necessário um panorama da dissertação. Na introdução, foi apresentada ao leitor uma básica visão do que consiste o trabalho, que é de subsidiar o planejamento dos fluxos locais e globais através de estratégias de superposição e articulação dos *layers* tendo em vista a congruência dos esforços e das articulações inter escalares. Além disso, cabe salientar aqui também, que a geração de subsídios para o planejamento das cidades é de suma importância, principalmente quando se tratam de estratégias de atuação utilizando um dos maiores problemas da cidade contemporânea, os deslocamentos das pessoas e cargas dentro do tecido urbano.

O capítulo um traz a questão global e a produção, apresentando sua influência sobre o espaço urbano metropolitano. A importância desta camada, quase que supra-territorial, na adoção de medidas relacionadas ao planejamento urbano e das relações que a cidade, por meio desta, executa com o globo. Entre outras,

duas perguntas surgem: Como as cadeias de produção e os arranjos produtivos atuam na produção dos espaços das cidades? Como a sua forma de implantação sobre o território se relaciona com a cidade existente?

O segundo capítulo irá tratar da questão local e as características territoriais urbana, tendo como objeto de estudo Vitória. Nele será estudado: a importância do poder local para o agenciamento dos fluxos; as condições infra-estruturais de Vitória, tendo como foco principal os deslocamentos humanos e de cargas; e como as atividades criam pólos atratores de viagens (ou Pólos Geradores de Tráfego<sup>5</sup>), ou corredores de transportes, entre outras características, através da espacialização da produção e dos serviços sobre o território. E por fim, espacializa os dispositivos infra-estruturais que ligam o local às grandes redes da produção global<sup>6</sup>.

O capítulo três sobrepõe as diferentes escalas tratadas na dissertação, a escala Global e a Local, procurando evidenciar as interações, encontrar os conflitos e descobrir as possíveis sinergias entre os diferentes *layers*. Após a sobreposição das camadas estudadas, a apresentação dos subsídios para planejamento e a gestão dos fluxos do território encontra as bases necessárias para sua proposição. Entretanto surge aqui a pergunta: é possível que as camadas global e local coexistam de forma harmônica e que tenham objetivos que possam ser alcançadas de forma a haver sinergia entre as camadas?

A conclusão do trabalho retoma os pontos mais importantes levantados na pesquisa e procura responder as perguntas levantadas aqui apontando os subsídios para a potencialização dos planos e intenções, fazendo a interação entre a macro-economia global e a economia local.

Convém neste momento ressaltar que este trabalho não é, nem almeja se tornar uma dissertação da área de engenharia de transportes, ou seja, ela não

---

<sup>5</sup> Este conceito é utilizado para classificar empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens. Estes, por seu porte e/ou característica acaba causando reflexos negativos na circulação viária do seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres (DENATRAN/FGV, 2001).

<sup>6</sup> Hipótese formulada no contexto argumentativo da pesquisa "MG-ES: Um Sistema Infra-estrutural" desenvolvida entre 2002 a 2005, por equipe de pesquisadores da UFES, UFMG, UNILESTE, PUC-SP e IACC-Barcelona.

pretende apresentar estudos e soluções do ponto de vista de quais medidas técnicas de infra-estrutura de transporte, ou ainda qual sistema, que devem ser adotadas para a solução de eventuais problemas de trânsito encontrados em Vitória. Até por isso ela não pretende entrar na discussão que ocorre há algum tempo entre o governo estadual e municipal sobre qual sistema deve ser adotado como estruturante para o transporte coletivo, o de calha exclusiva para ônibus ou o metrô leve sobre trilhos.

Para finalizar esta introdução é importante explicitar a hipótese mais geral do trabalho, que se baseia no estudo analítico da superposição das camadas (*layers*) dos fluxos à escala global e local, e que esta deve gerar subsídios importantes para o planejamento territorial urbano. A superposição deve ser analisada a partir de informações sobre o território dos fluxos, globais e locais. Ou seja, os estudos devem se basear na agregação de informações a respeito da produção, logística, consumo, quando se trata da questão global e, sobre o local, principalmente, das análises referentes aos fatores da reprodução social e aos motivos dos deslocamentos urbanos.

Este planejamento dos fluxos deve ocorrer de maneira multi e trans escalar, e deve envolver desde a escala do indivíduo até a dos grandes deslocamentos da produção na escala global.

As mudanças ocorridas nas relações entre os indivíduos e sociedades têm sua face mais tangível representada pelas e nas cidades. As conhecidas definições de cidades a caracterizavam, antes mesmo de se tornar um local permanente de trabalho e de moradia, como um ímã, atraindo pessoas, bens e serviços, como afirma Raquel Rolnik (1995). Este tipo de conceito de cidade vem se alterando devido as novas necessidades de comunicação e transporte ocasionadas pelos avanços tecnológicos.

O estudo da dinâmica urbana contemporânea requer o (re)conhecimento de inúmeros conceitos relativos as novas demandas da sociedade e da nova relação tempo e espaço nas cidades atuais. A profusão de conceitos para entender a cidade e as relações entre os sujeitos na sociedade atual é decorrente das novas dinâmicas, econômica e social, existentes na chamada era da informação. As trocas entre os países, empresas e pessoas se dão num ritmo cada vez mais acelerado, exigindo assim novos meios de atuar sobre este cenário. À medida que a urbanização se expande cada vez mais, equipamentos de últimas gerações e sistemas telemáticos digitais vão penetrando em todas as áreas da vida urbana, desde as relações comerciais entre empresas até as relações sociais. Segundo Stephen Graham (1996), são duas características que definem a civilização contemporânea, os grandes avanços em direção a um planeta urbano e a uma sociedade cada vez mais baseada na rapidez dos fluxos eletrônicos de informação.

Grande parte das mudanças contemporâneas nas economias, na cultura e na vida social das cidades está ligada a novas formas de comunicação e mobilidade urbana. Essa evolução transcende as barreiras espaciais, de forma a reordenar as limitações de tempo e espaço entre e intra cidades (GRAHAM, 1996). Praticamente todas as localidades, antes separadas, são interligadas mundo urbano afora, com um mínimo de tempo diferido - ou seja, quase que se aproximando do “tempo real” (GRAHAM, 1996). A enorme quantidade de informações viajando pelas redes de fluxos globais,

que aumentam cada vez mais, conecta cidades em extensas redes de comunicação humana, e, principalmente, de capital.

Os avanços nas tecnologias da informação e logística causaram alterações em toda estrutura das cidades, principalmente na economia dos países. Uma nova economia da distancia surge e transforma o território em um território em rede, não mais o território das redes. “A globalização da atividade econômica sugere que o lugar – sobretudo o tipo de lugar representado pelas cidades - já não tem mais importância.” (SASSEN, 1998, p.13).

Porém esta afirmação não pode ser levada a cabo, inclusive do ponto de vista econômico, como afirma Saskia Sassen:

“Essa afirmação, porém, é parcial. Com efeito, todas essas tendências estão se desenvolvendo, mas elas representam apenas metade daquilo que está acontecendo. Ao lado da dispersão das atividades econômicas, bem documentada, aliás, surgiram novas formas de centralização territorial, relativas ao gerenciamento no nível dos altos escalões e ao controle das operações. Os mercados nacionais e globais, bem como as operações globalmente integradas, requerem lugares centrais, onde se exerça o trabalho da globalização.” (SASSEN, 1998, p.13).

O paradigma da tecnologia da informação e as formas e processos sociais induzidos por ele está transformando também o que se entende por espaço e tempo. Os serviços avançados como finanças, seguros, propaganda, projetos e outros podem ser reduzidos à geração de conhecimento e fluxos de informação. Sendo assim, os avanços comunicacionais podem proporcionar a instalação destes serviços em qualquer lugar do globo. À medida que a economia global se expande e ganha novos mercados, a produção dos chamados serviços avançados e das atividades de gerenciamento e controle aumenta consideravelmente (CASTELLS, 1999).

Este é o chamado capitalismo cognitivo que pode ser entendido como o valor agregado pela economia e que se desmaterializa cada vez mais. Nas empresas a agregação de valor se funde cada vez mais sobre os ativos imateriais (COCCO, 2007). É baseado na agregação de valor aos produtos, que tem por alicerce o aumento dos insumos pessoais, ou seja, da qualificação da mão-de-obra, que

algumas empresas começam a demonstrar alguma potencialidade em crescimento. No capitalismo cognitivo, segundo Giuseppe Cocco (2007), o controle do trabalho passa por duplo processo, o de desproteger o trabalho e proteger a obra. Ainda segundo Cocco (2007), essa bipolaridade confirma a necessidade de proteger a criatura e desproteger o criador.

Por outro lado, no que tange as cidades globais<sup>1</sup>, podemos entender que elas não podem ser reduzidas a alguns núcleos urbanos no topo de uma hierarquia. O mecanismo econômico global é um processo que conecta os serviços avançados, centros produtores e mercados em uma rede global com diferentes escalas e intensidades. Dentro dos países, as redes se reproduzem em centros locais e regionais de modo que todo o sistema fique conectado na rede global (SASSEN, 1998).

Para Castells, todos os indicadores dizem isso, há um fortalecimento da estrutura hierárquica das funções de comando e controle, e a medida que a época atual for se desenvolvendo, a importância da flexibilidade e das economias de aglomeração persistirá.

No contexto da globalização, segundo CASTELLS (1999), as dinâmicas de recursos e fornecimentos conectam-se em rede mundial. Esta economia de fluxos torna multi-localizados e interdependentes a produção, os transportes e o comércio. As atividades de produção instaladas sobre os territórios das redes globais têm como característica básica a sua fragmentação, já que as conexões entre os nós da produção são efetuadas pelos transportes e pela comunicação. Dentre elas as que demonstram claramente a fragmentação, em um processo de divisão das etapas produtivas e complementaridade dos processos, são aquelas atividades subsidiárias nos países em desenvolvimento (produtoras e exportadoras de *comodities*<sup>2</sup>).

É neste sistema econômico global, com toda sua complexidade, flexibilidade e inovação contínua, que o papel dos Estados Nações se altera. Uma vez que as

---

<sup>1</sup> Cidades coordenadoras dos fluxos globais. Nova York, Los Angeles, Londres, Tóquio, Frankfurt, São Paulo, Hong Kong e Sydney, entre outras podem ser consideradas exemplos de centros empresariais internacionais. (SASSEN, 1998).

<sup>2</sup> São bens caracterizados por não terem passado por nenhum processo de transformação industrial, produtos de baixo valor agregado, como as matérias primas destinadas à produção de bens (ex. minério e celulose).

grandes instituições financeiras assumem o papel de articulador de agentes estratégicos dos fluxos financeiros, movendo-se num ambiente onde a força de especulação é muito superior a própria riqueza que circula no mundo é que o papel dos países precisa ser revisto. Entretanto neste ambiente, as grandes corporações também necessitam dos Estados como suporte, em um processo de interdependência. É através do entendimento da lógica da produção do capital pelo próprio capital, ou pela própria especulação, que os Estados poderão interagir e atuar no processo de gestão como gerenciadores dos fluxos econômicos mundiais.

A figura dos países como base das empresas realizadoras das atividades comerciais no globo foi utilizada pelo diagrama abaixo, que aponta as relações e o desequilíbrio do comércio mundial de 1960 e 2000. Para cada país, um nó com uma seta referente a direção do fluxo de recursos de cada um.

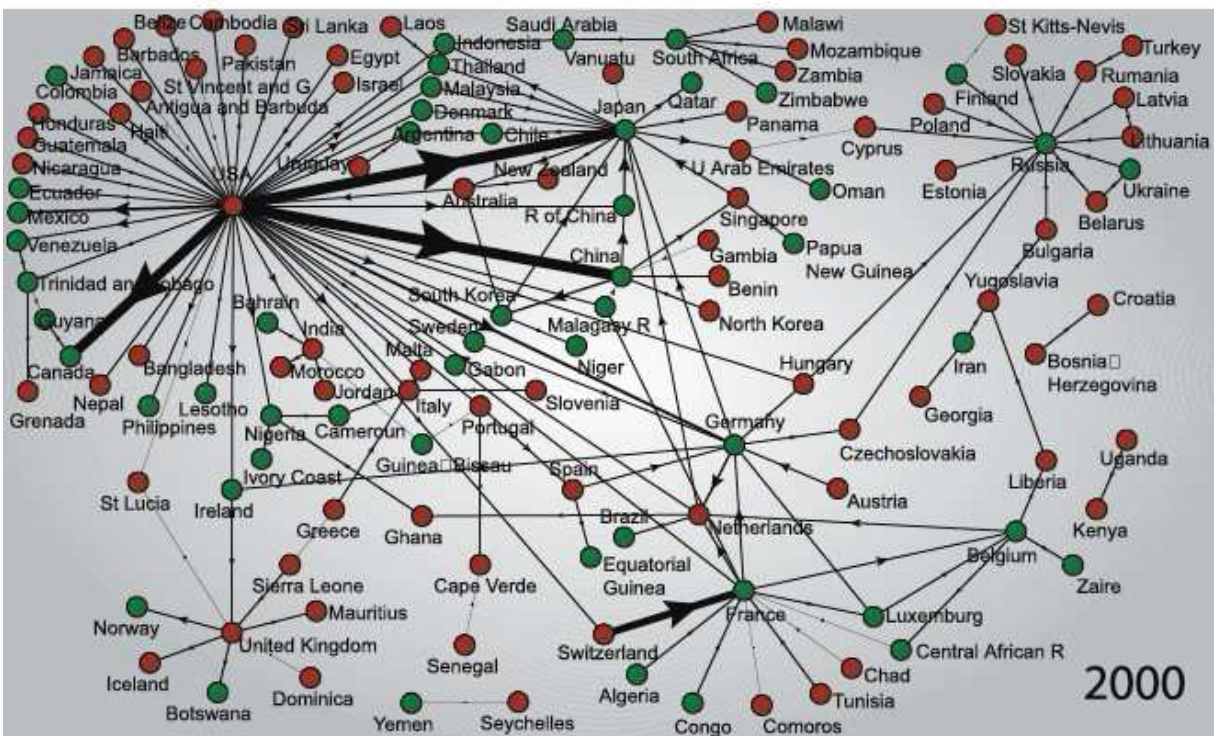
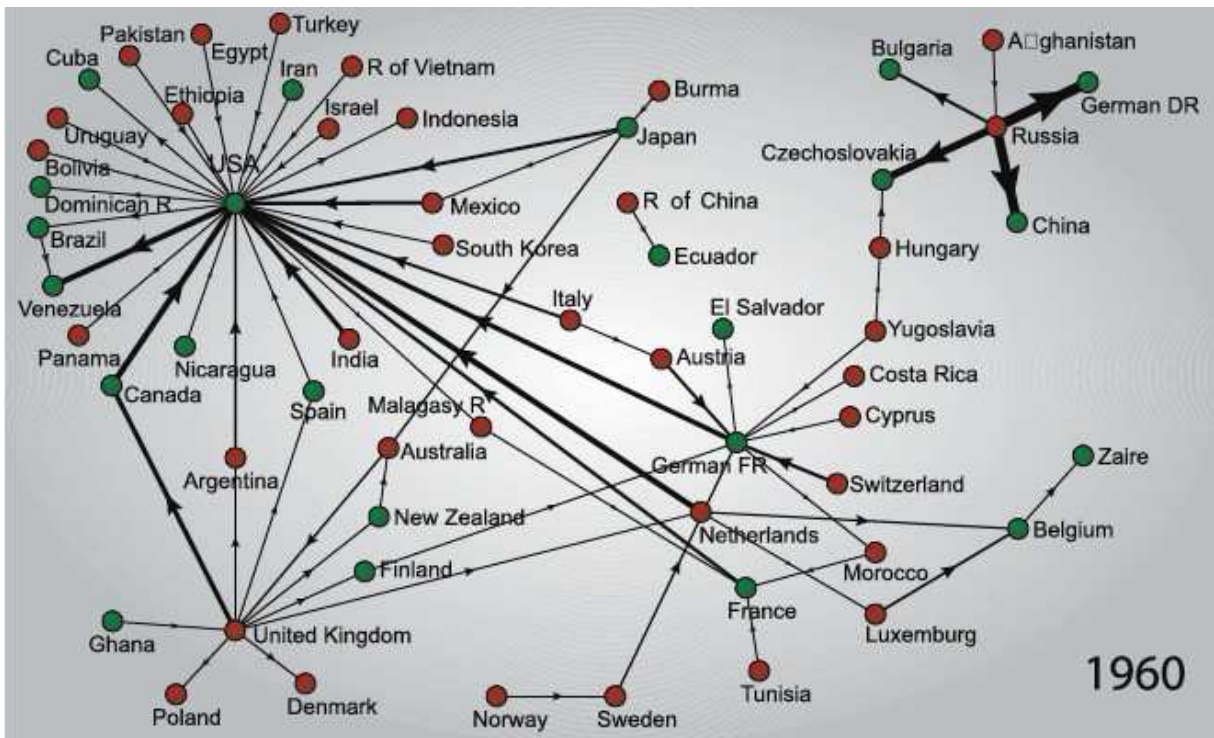


Figura 01: Rede de relações comerciais globais (1960-2000). Disponível em: <<http://rs.resalliance.org/2008/09/11/shipping-containers/>> Acesso em 13/05/09.

Neste mapa do ano 2000, a posição do Brasil pode ser questionada, pois sua rede de comércio global vai muito além da Holanda. O Brasil, desde 2000, já desponta



como um dos países que executam relações com diversos países do globo<sup>3</sup>, assumindo inclusive posição de articulador da cadeia econômica entre os países latino americanos.

No processo de geração do capital, além de toda infra-estrutura das empresas globais, é necessário um imenso grau de especialização das pessoas, de processos produtivos eficientes e alinhados às necessidades imediatas de cada situação, de inovações tecnológicas e de logística altamente especializada. Além disso, é inerente ao processo a sujeição aos riscos, pois se tratam de relações na maioria das vezes especulativas. A cidade, como base de instalação das grandes empresas deve oferecer minimamente o mercado de informação que as empresas necessitam. A cidade representa, para as indústrias, um lugar de produção da informação, onde eventualmente se vivencia o que foi criado, e não somente um mercado onde se captam as informações (SASSEN, 2004)

Quando se trata de economia global não se pode cair em reducionismos, pois ela é um sistema complexo que funciona basicamente elegendo elos na rede econômica global, ou seja, nós estratégicos que efetuam essencialmente as tarefas de coordenação do sistema. As cidades coordenadoras atuam regulando as atividades e processos econômicos e produtivos no planeta, inclusive nos chamados campos operativos, que são espaços responsáveis pelas etapas de produção dos chamados *comodities*.

“...são quatro as principais determinantes que definem as cidades globais: empresas financeiras que operam nos mercados globais; conseqüentemente, pontos de comando da economia mundial; centros de inovação de produção tecnológica; e enfim, o mercado para tais inovações” (SASSEN *apud* DUARTE, 2002, p.184).

Entretanto, Manuel Castells apresenta que no modelo econômico atual não são todas as etapas da produção que são globais. Para ele, “...a maior parte da produção, do emprego e das empresas é, e continuará, local e regional” (CASTELLS, 1999, p.142).

---

<sup>3</sup> O que pode ser confirmado pelo surgimento do que muitos chamam de bloco dos países emergentes, ou seja, o acrônimo BRIC, criado por um banco de investimentos, que reúne as quatro maiores economias emergentes do mundo: Brasil, Rússia, Índia e China. O que pode ser confirmado pela atual crise econômica mundial, em que o Brasil, junto com Índia e China, foi um dos países que ganharam mais força no cenário mundial.

## 1.1. A Região Metropolitana da Grande Vitória e sua relação com o global

### 1.1.1. Posição Relativa nos Sistemas Produtivos Mundiais

O papel que Vitória e sua zona de influência, inserida nas redes mundiais, constitui, é na intermediação da demanda crescente de relações entre o global e as localidades. Segundo SASSEN (1998), as cidades constituem elementos da rede, que podem ser categorizadas como cidades globais. Estas são as responsáveis pela coordenação e organização. Elas são “eleitas” em virtude de sua posição relativa ao fator de organização e estruturação de fluxos globais e também por sua competência em adaptar-se às demandas dos mercados. Segundo pesquisas do GaWC (*Globalization and World Cities*) Rio de Janeiro e São Paulo dominam os elos de transação econômica brasileiros. Entretanto, elas aparecem predominantemente como centros de serviços de alto nível: clientela, financeiros, consultorias, publicidade, legais, manutenção-segurança, terceirizações do que como cidades-sede (MIRANDA *in* CONEXÃO-VIX-MGES, 2006). Para o GaWC, apenas São Paulo pode ser considerada, entre as cidades brasileiras, uma cidade mundial, mas predominantemente de influência nacional, mais do que global (MIRANDA *in* CONEXÃO-VIX-MGES, 2006).

A partir desses estudos, o papel de Vitória e da Região Metropolitana é considerado de grau médio na cadeia nacional de fluxos. Embora não pertencendo ao grupo de cidades de decisão ou de serviços importantes, ela está situada entre as 30 cidades regiões do país, que efetuam *links* médios, definidas através do estudo do volume de vendas/ negócios.

“A razão da presença de Vitória entre as 30 cidades regiões do país, que efetuam *links* médios é o posicionamento regional de grandes empresas (entre as maiores posicionadas no Brasil). Porém, isso não é tudo, é significativa a presença e a participação no cômputo geral das exportações brasileiras de micro e pequenas empresas ligadas à cadeia de comércio

exterior. Peter Taylor (GaWC) enfatiza neste estudo, o papel de agentes chaves das firmas que fornecem serviços avançados na criação da rede de cidades mundiais e suas conectividades”. (MIRANDA *in* CONEXÃO-VIX, 2006, p.77).

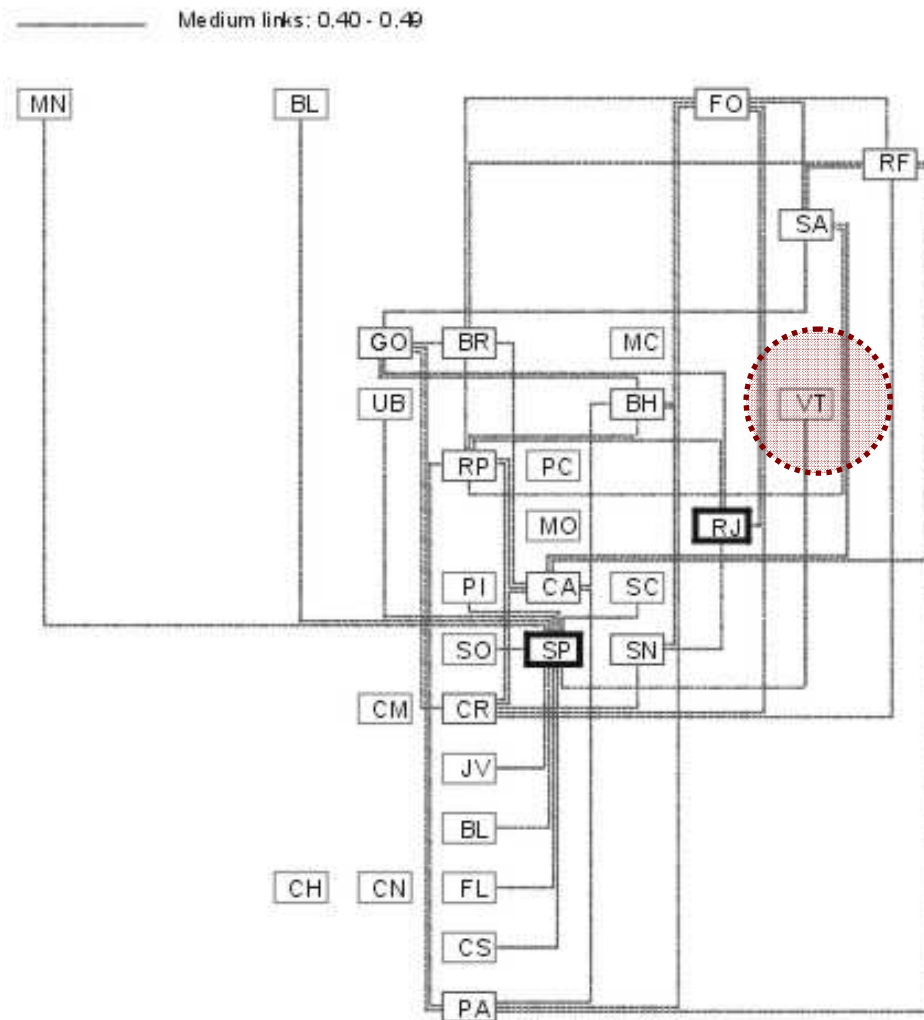


Figura 2: Conectividade de Vitória. Fonte: Boletins 146-147 Peter Taylor e E. Rossi: GaWC. Disponível em: <[www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb147.html](http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb147.html)>. Acesso em agosto de 2006. Destaque por MIRANDA/ MOULIÉ.

Para efetuar a ligação entre as cidades mundiais e os territórios das operações subsidiárias aparecem os intermediários, as cidades de passagem (*gateway city*). Este é um conceito utilizado por Richard Grant e Jan Niiman, e também por Miranda (2004), que relacionam o papel das cidades portuárias no contexto da globalização. Nestas cidades existem mecanismos de respostas que fazem a interligação em rede dos vários sistemas, ou parte dos sistemas infra-estruturais, favorecendo enlaces globais-locais e a difusão das operações produtivas, comerciais e comunicacionais mundiais, conforme esse estudo de 2006.

Na globalização, as dinâmicas de recursos e fornecimentos conectam-se em rede mundial, esta economia de fluxos torna multi-localizados e interdependentes a produção, os transportes e o comércio.

A separação das atividades de centralização da coordenação nas cidades mundiais e a regionalização das redes infra-estruturais e produtivas materiais são características desta economia de fluxos. Essa regionalização das redes se insere como campos de operação subsidiários aos locais que atuam na cadeia produtiva de *comodities*.

Os recursos das hinterlândias no sentido físico subordinam-se às capacidades intensivas de informação e conhecimento das cidades locais inseridas nas redes mundiais. Estas atuam como elos de intermediação da demanda entre o global e as localidades, constituindo-se nas redes regionais como pólos concentradores e como servidores de dominação territorial, através das inúmeras redes logísticas de diferentes tecnologias superpostas no seu espaço (MIRANDA, 2007).

As cidades portuárias têm posição privilegiada como sistemas de contato e interface, atuando como portais de passagem, organizadoras e estruturadoras de fluxos globais operando os seus portos como promotores da integração de transportes e de cadeias logísticas complexas. No Espírito Santo, em termos espaciais, a globalização e a organização da produção flexível acarretam a polarização de fluxos materiais e sócio-técnicos em Vitória e a concentração das atividades industriais e de logística na Região Metropolitana da Grande Vitória. Essa concentração na Região Metropolitana pode ser demonstrada quando atentamos aos produtos exportados pelos portos capixabas, ou seja, são predominantemente relativos às grandes corporações globais.

### 1.1.2. Posição Relativa nos Sistemas Produtivos Nacionais

O estado do Espírito Santo nos últimos anos tem visivelmente atraído investimentos em setores que podem ser considerados estratégicos para a consolidação do papel do estado na rede de comércio global. Os setores que aparecem com mais força nos meios de comunicação regional e nacional como grandes investidores são aqueles relacionados principalmente cadeia de petróleo e gás, naturalmente associados a Petrobrás, e aqueles ligados direta ou indiretamente as grandes empresas implantadas no território capixaba (Vale, Arcelor-Mittal, Samarco, Aracruz Celulose). Na tabela abaixo se apresenta a tabela de investimentos, segundo setores, por número de projetos e total de investimentos – 2006- 2011, feito pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), baseado em dados do BANDES, Invest-ES, SEAMA/IEMA, diversas empresas, jornais e revistas. Este estudo demonstra com as grandes forças que deverão investir pesado no estado, destacando-se o setor industrial e o de energia.

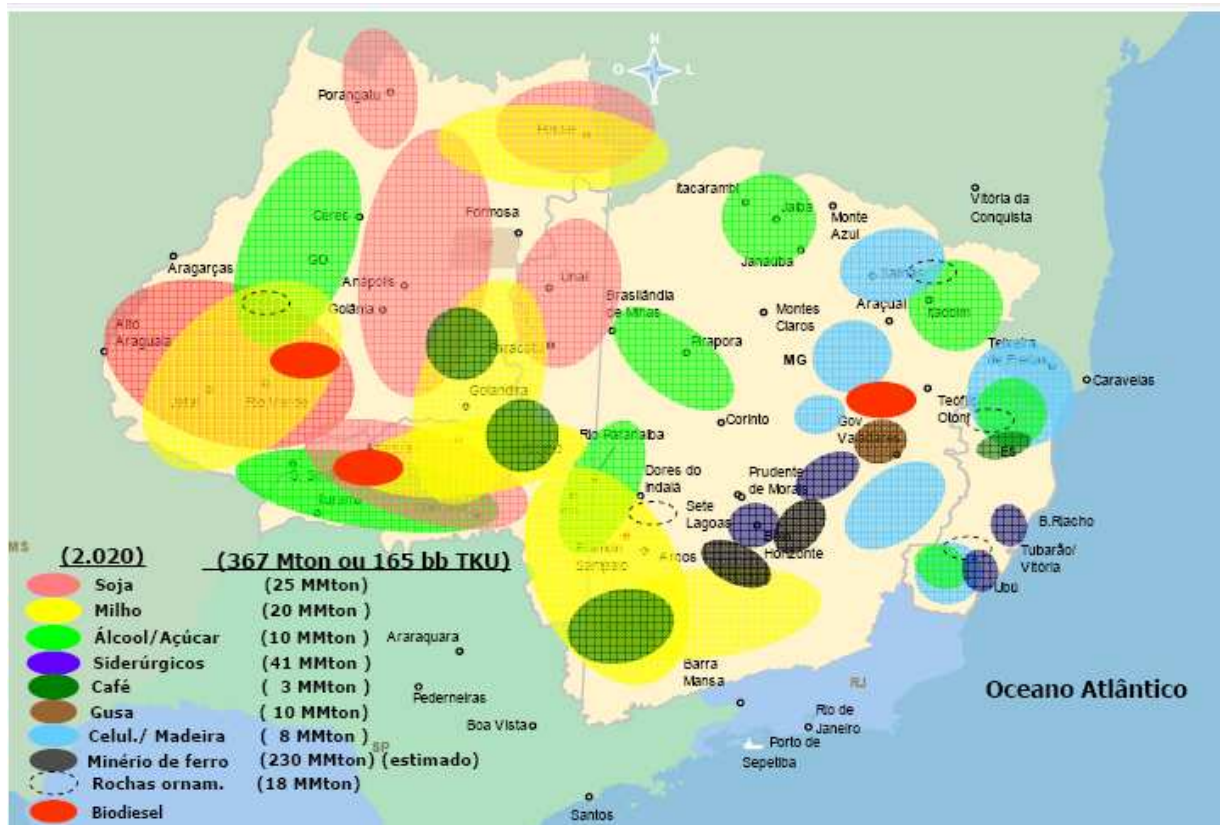
(R\$ 1 milhão)

Setores	Número de Projetos	Total dos investimentos
Indústria	166	15.104,3
Agroindústria	29	426,9
Energia	52	16.113,1
Comércio/serviços e Lazer	93	3.539,9
Terminal portuário/ aeroporto e armazenagem	58	6.807,2
Meio ambiente	19	597,8
Saúde	18	212,6
Educação	18	234,6
Transporte	43	1.802,0
Saneamento	25	459,6
<b>Total</b>	<b>521</b>	<b>45.298,0</b>

Tabela 1: Investimentos previstos para o ES. (IJSN, 2007).

A relação dos investimentos previstos para o Espírito Santo confirma a profunda relação que a economia estadual possui com a economia global. Em palestra apresentada no II fórum de logística do Espírito Santo, PR empresa contratada pelo governo do estado, em março de 2007, foi mencionado diversas vezes que a China, uma das potências do BRIC, procura meios de investir no setor logístico do Brasil, de modo a diminuir o chamado custo Brasil. Dentre os estados brasileiros envolvidos na cadeia produtiva e logística nacional está o Espírito Santo, principalmente com seus portos e ferrovias atuando como *link* da produção em escala global.

O mapa logístico brasileiro apresenta como eixo de extrema importância para a economia nacional o corredor Goiás – Minas – Espírito Santo. Uma região com grandes cadeias produtivas que necessitam de eficiente sistema de transporte para escoamento da produção. Dentre as principais cadeias produtivas estão as de soja, milho, álcool/ açúcar, siderúrgicos, café, gusa, celulose/ madeira, dentre outras.



Mapa 1: Mapeamento da produção no eixo GO-MG-ES. (MACROLOGÍSTICA, 2007).

O sistema infra-estrutural deste eixo é baseado no transporte ferroviário, tendo como ponto final das linhas os portos do Rio de Janeiro e Espírito Santo. A competição com os portos cariocas, principalmente Sepetiba, exige do estado constantes melhorias na rede infra-estrutural logística para atrair cada vez mais a produção do interior. É fundamental para os estados envolvidos na cadeia produtiva que os eixos de transportes sejam desenvolvidos e eficientes, de preferência de forma articulada entre os envolvidos no processo.

Os eixos de transporte seguem uma lógica geoeconômica, não uma ordem geopolítica. As áreas de abrangência econômica desses eixos formam adensamentos econômicos, que supridos de energia elétrica, telemática e capital

humano, transformam uma região restrita à infra-estrutura de transporte em regiões com potencial desenvolvimento, altamente competitivas, atraindo investimentos, que agregam valor aos produtos, gerando emprego e renda, sendo, portanto fundamentais para direcionar políticas públicas e investimentos privados. Portanto, as ações e investimentos públicos e privados devem ser coordenados dentro desse princípio, entre todas as partes envolvidas para garantir a realização do potencial dos eixos.



Mapa 2: Infra-estrutura de transportes do eixo GO-MG-ES. (MACROLOGÍSTICA, 2007). Alterado pelo autor em Junho de 2009

Além disso, o corredor infra-estrutural deve criar condições de agregar valor à produção. Por exemplo, a produção alcoólica, a partir de investimentos em pesquisa, deve investir na criação de combustíveis alternativos, como o biodiesel. Portanto, para todos os setores envolvidos no eixo infra-estrutural GO-MG-ES, o fortalecimento dos arranjos locais e, principalmente, o investimento no capital humano, devem ser os principais pontos abordados pelos poderes locais e nacionais.

As principais cadeias produtivas podem ser representadas por quinze produtos que representam grande parte do PIB dos três estados. Estes produtos estão diretamente ligados a grandes empresas que atuam no território, mas que geralmente possuem suas atividades de comando em outra.

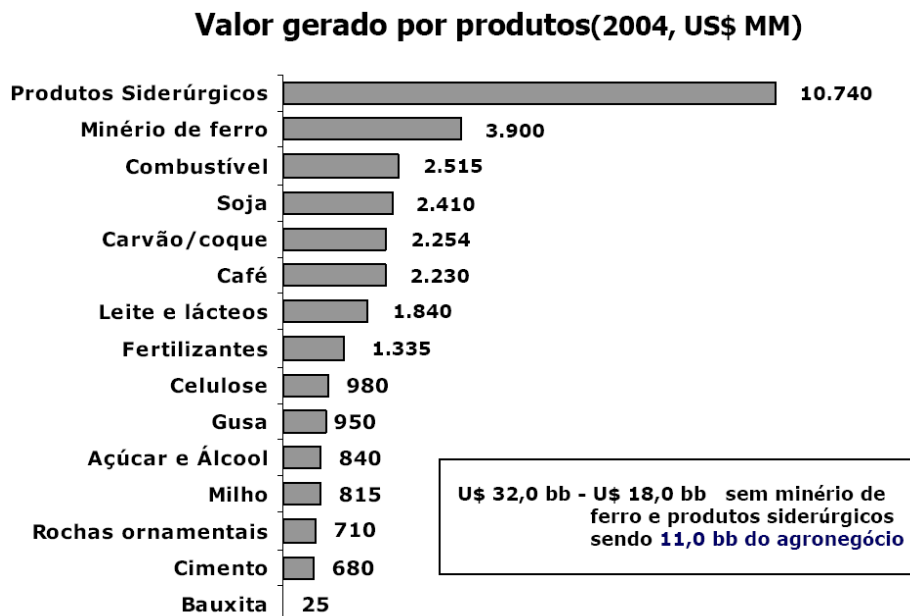
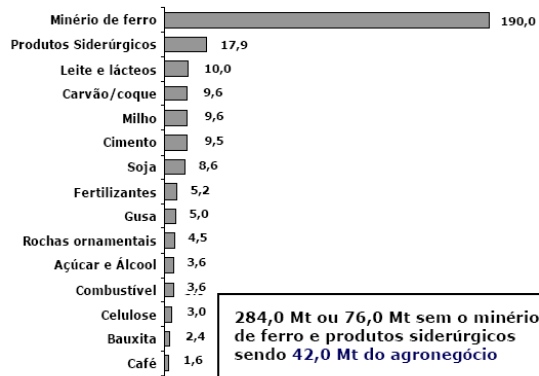


Gráfico 1: Valor gerado por produtos (GO-MG-ES).(MACROLOGISTICA, 2007).

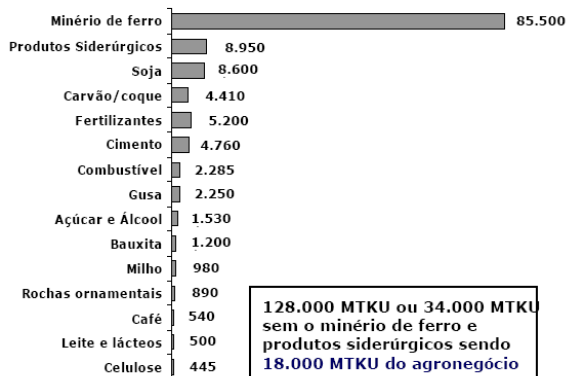
Estes produtos que geram grande parte do PIB dos estados dependem principalmente do modal ferroviário para a realização do transporte das fontes produtoras até as unidades beneficiadoras ou, na maioria dos casos, para a exportação nos portos capixabas ou fluminense. A necessidade deste modal é refletida pelos grandes valores envolvidos no transporte dos produtos mencionados, como pode ser visto na figura abaixo.



**Tonelagem gerada pelos principais produtos (2004, Mt)**



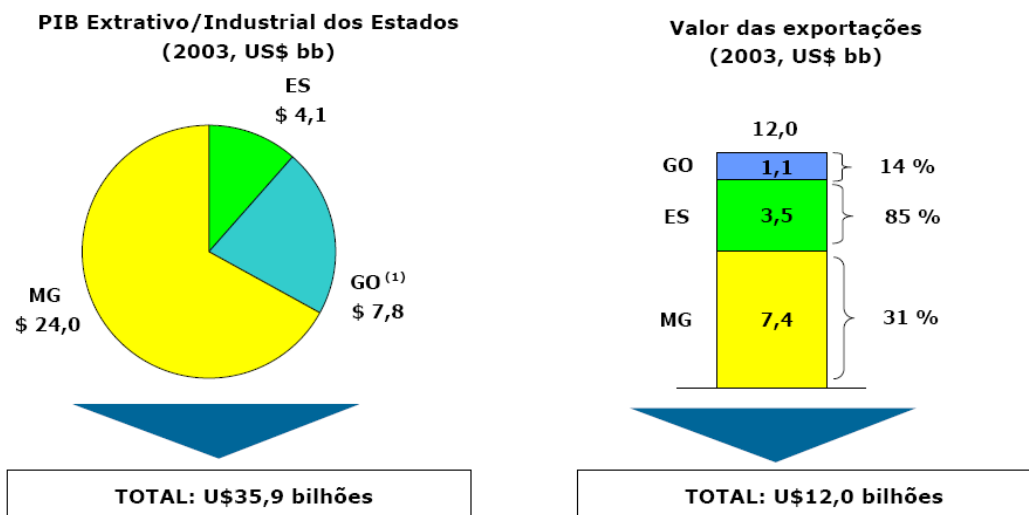
**TKU (Tonelada Kilometro Útil) gerado pelos principais produtos (2004, MTKU)**



Distância média 450Km- Soja 1.000 Km

Gráfico 2: Produtos transportados (GO-MG-ES).(MACROLOGISTICA, 2007).

Entretanto, como foi ressaltada, a grande parte da produção é voltada para a exportação, sem agregar valor à produção. Isto significa que os estados, conseqüentemente o país, perdem muito na importação de produtos beneficiados enquanto exporta matérias primas para a fabricação destes. O papel que as cidades devem efetuar nestas cadeias produtivas é a de capacitação das pessoas e de sua própria estrutura para captar investimentos a fim de participar efetivamente no processo de agregação de valor aos *comodities*.



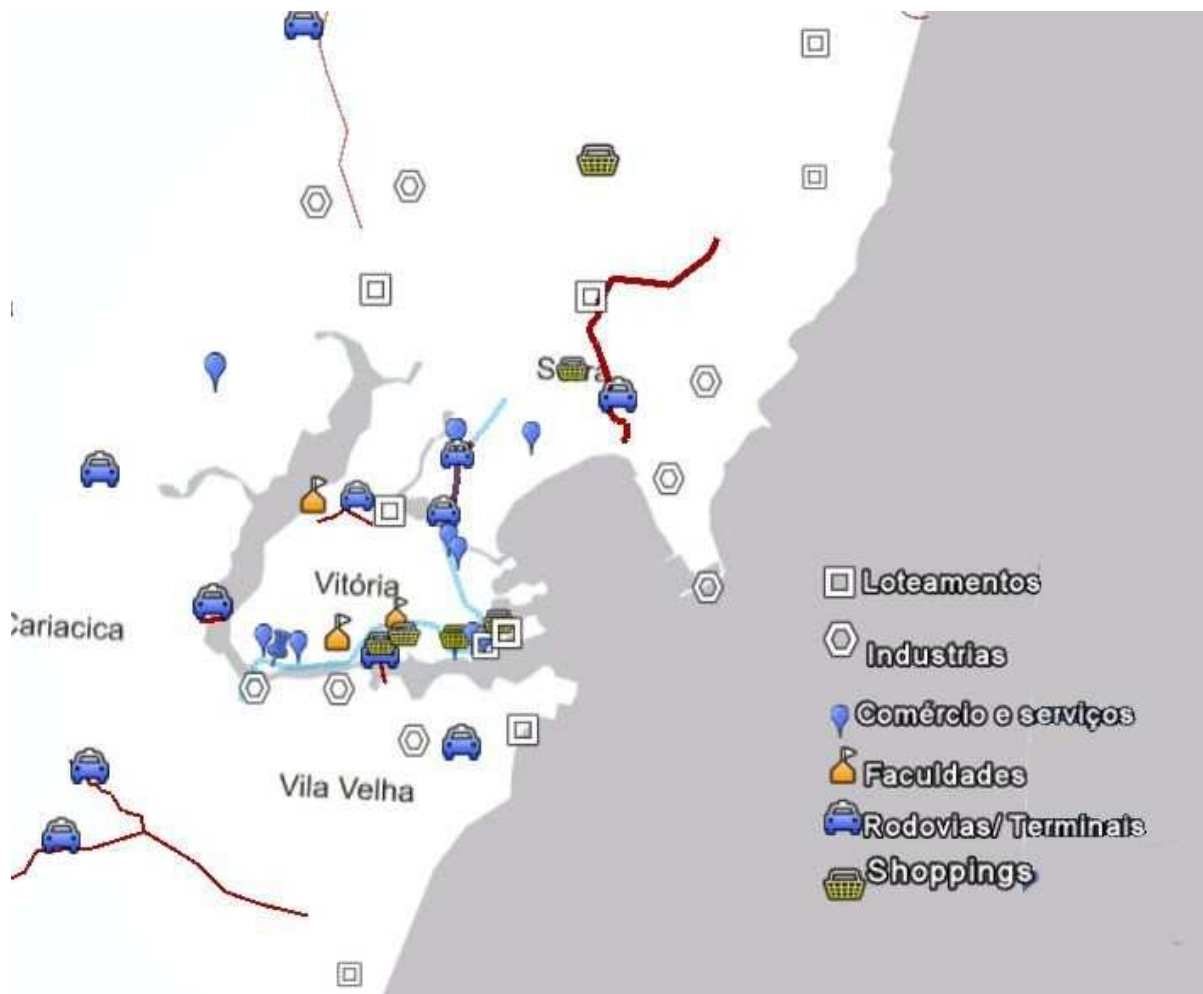
Nota: (1) PIB GO + DF.

Gráfico 3: PIB e Valor das Exportações (GO-MG-ES). (MACROLOGISTICA, 2007).

Sendo assim, Espírito Santo e Minas Gerais, acabam constituindo-se no território das operações rotineiras ligadas à siderurgia, ao setor mecânico, de celulose, de energia e de transportes (MIRANDA, 2006). Sendo que a manifestação espacial e a intermodalidade do complexo portuário e industrial forma, no Espírito Santo, o corredor logístico que se estende ao longo da faixa litorânea, entre os portos de Barra do Riacho em Aracruz e Ubu em Anchieta, estendendo-se a Linhares e Presidente Kennedy relacionado à produção de petróleo, e a Cachoeiro de Itapemirim e Colatina, na cadeia de produção de rochas ornamentais.

Os novos investimentos propostos para o Estado, principalmente aqueles ligados ao setor petrolífero, tendem a acirrar as dinâmicas produtivas, concentrando ainda mais as atividades de suporte e o crescimento urbano nesta faixa litorânea, com previsíveis impactos sobre a organização do território, cuja configuração urbana e ambiental tem sido comandada pelas lógicas da produção industrial, que são muito dependentes economicamente da conjugação corporativa. Mesmo os arranjos produtivos locais (rochas, móveis, café, confecções, metal-mecânico) envolvidos com o mercado internacional têm desfrutado das vantagens da economia local de fluxos propiciada pelo setor do comércio exterior da RMGV.

Na RMGV os investimentos tendem a concentrar as atividades de controle das operações nas regiões com maior disponibilidade de infra-estrutura, principalmente, de transporte e comunicação. Enquanto as atividades produtivas e logísticas se instalam em áreas distantes do centro, com maior oferta de espaço. No mapa abaixo os investimentos impactantes ao setor de mobilidade urbana previstos para Vitória tendem a concentrar investimentos principalmente na região que compreende os bairros de Bento Ferreira a Enseada do Suá.



Mapa 3: Projetos dinamizadores e geradores de tráfego diretos (município de Vitória) e indiretos (Grande Vitória).

O levantamento dos projetos com alto potencial de geração de tráfego foi realizado para o PDTMU de 2007, detalhando cada investimento em porte e região de influência. Entretanto, nesta pesquisa convém apresentar o mapeamento destes investimentos a fim de espacializar os investimentos sobre o território e obter um panorama breve das condições de mobilidade. Observa-se que em muitas regiões onde o sistema de transporte e de vias já está saturado ocorrem muitos projetos de pólos geradores de tráfego, o que demonstra a necessidade de soluções em acessibilidade àquela região.

No mapa ainda estão marcadas algumas novas ligações previstas, ou ainda em estudos, para dinamizar o transporte da produção principalmente para as empresas e indústrias localizadas em Serra em na Rodovia do Contorno. Dentre elas o contorno do Mestre Álvaro e a ligação Serra – Vitória, passando dentro da Vale.

O mapeamento realizado sobre a imagem de satélite para o PDTMU de 2007, utilizando a ferramenta *Google Earth*, possibilita uma sobreposição de informações, ativando a camada de dados que deseja visualizar sobre o território. Dentre as informações relevantes que podem ser assinaladas, além dos investimentos previstos de impacto metropolitano do mapa acima, estão as instituições de ensino, municipais, estaduais, federais e particulares, desde a educação infantil ao ensino superior, haja vista que estas são consideradas grandes pólos geradores de tráfego<sup>4</sup>.

Na tabela abaixo outros investimentos previstos para o Espírito Santo no setor de infra-estrutura de transportes.

RODOVIÁRIOS		FERROVIÁRIOS		PORTUÁRIOS	
PROJETOS	(R\$ MM)	PROJETOS	(R\$ MM)	PROJETOS	(R\$ MM)
Ampliação da Capacidade da BR-262 no trecho Divisa ES/MG – Vila Velha (205 km)	90	Ampliação do Acesso Ferroviário ao Complexo Portuário de Vitória	10	Terminal de Contêineres e cargas geral em Barra do Riacho	270
Duplicação da capacidade da BR-101	200	Construção da Ferrovia Litorânea Sul (165km)	730	Ampliação da capacidade de Tubarão para Minério, Grão e Fertilizantes	n.d.
Ampliação do acesso rodoviário e ampliação da área do TVV	30			Aumento da capacidade do Terminal de Praia Mole para Carvão e Produtos Siderúrgicos.	n.d.
				Desenvolvimento do Complexo de Ubú	n.d.

Tabela 2: Projetos no setor de transportes.

Os investimentos em infra-estruturas previstos pelo Governo Estadual, em apresentação no II Fórum de Logística do ES, pela empresa de consultoria Macrologística, demonstram que o foco destes são as grandes empresas situadas em território capixaba. Todos os investimentos listados acima apontam que a intenção do governo se baseia na necessidade de alisamento do território para os

<sup>4</sup> Serão detalhadas no capítulo 2.

fluxos de bens, ou seja, são investimentos voltados para escala da produção global. Esses investimentos são essenciais para que a capacidade produtiva das grandes empresas seja potencializada, entretanto, a prioridade destes em detrimento da escala local ocasiona prejuízos à comunidade que, muitas vezes, prejudicam os deslocamentos e as atividades humanas no território.

## **1.2. Infra estrutura de apoio a produção e comercialização**

A circulação urbana é o processo necessário para as cidades efetuarem a ligação entre os fixos, que são relacionados aos locais de permanência, e os fluxos, considerados os locais de passagem (DUARTE, 2006). Os deslocamentos ocorrem sobre as infra-estruturas de transportes e sobre estas existem os nós que concentram atividades relacionadas à mobilidade urbana. Cada modal de transporte<sup>5</sup> possui uma característica intrínseca, que concebe ao sistema de mobilidade da cidade características peculiares.

As distintas infra-estruturas de transportes formam sobre o território uma rede que direcionam de certa forma o crescimento físico das cidades, no caso de Vitória isso é evidente. A velocidade dos deslocamentos sobre as infra-estruturas, principalmente a velocidade das informações sobre a rede comunicacional, tem aumentado substancialmente. Esta aceleração dos produtos e pessoas sobre as redes físicas, neste caso se entende como tais as ferrovias e rodovias, criam linhas de fluxos materiais e vetores de crescimento sobre o tecido das cidades, já que estas estruturas são as mais sentidas na escala intra-urbana.

Os diferentes modais sobre o território de Vitória e Região Metropolitana, são agentes polarizadores das infra-estruturas e também atratores de viagens. As localizações destes nós físicos da rede de transportes global, regional e local, transformam parte do território e são indutores de projetos e intervenções urbanas.

---

<sup>5</sup> Serão estudados nesta dissertação os modais ferroviário, rodoviário, portuário e aéreo.

O Espírito Santo, particularmente Vitória, possui portos, aeroporto, ferrovias e rodovias que são de extrema importância para a logística regional e nacional.

### 1.2.1. Portos e aeroportos

Estes dispositivos de conexões territoriais são os nós da cadeia da produção global que se colocam sobre o território local definindo características na cidade. Cada um deles é voltado para um bem ou serviço específico, determinado em grande parte pelo seu porte, portanto, cada um é responsável por distintas especialidades espaciais.

Os aeroportos cada vez mais se transformam na principal porta de entrada para as pessoas nas cidades mundiais, entretanto não atuam com expressividade no transporte de cargas. Estes servem de cartão de visita para turistas (de passeio e de negócios), pois os novos modelos de terminais aeroportuários procuram alinhar a imagem de contemporaneidade e riqueza local à cultura do espetáculo (DEBORD, 1997) e do consumo. Os novos terminais mundiais se transformam em “*aeroshoppings*” possuindo possibilidades de compras e negócios que permitem, em alguns casos, que o visitante de negócios nem conheça a cidade em que realiza negócios.

Para as grandes metrópoles mundiais o aeroporto e todo o sistema integrado ao terminal aeroportuário, fazem parte dos principais agentes estruturadores do território. São nós na rede de mobilidade urbana, pois se tratam de grandes pólos geradores de tráfego e potenciais articuladores da rede de transportes urbanos. Como criadores de demanda de transportes públicos, devem vir acompanhados de articulação com as redes urbana de mobilidade.

“Mesmo que em certa medida se possa dizer dos aeroportos como similares às estações ferroviárias, basta seguir uma linha férrea para perceber que, se a maioria das estações são pontos de passagem, em algumas a linha chega ao fim. Os aeroportos são bases de um tráfego que não conhece

extremidades. São pontos de redes aéreas codificadas, mas não materializadas ou centradas” (DUARTE, 2002, p.179).

Cada terminal aeroportuário, a princípio, pode conectar qualquer ponto a outro no mundo, estes nós são conectados por uma rede imaterial, notável apenas no ponto de chegada partida dos aviões. Estes, por sua vez, podem ser considerados linhas de fuga, a partir do qual bens e, principalmente, pessoas se ligam a outras localidades globais.

Os aeroportos são os pontos materiais da rede sobre o território, entretanto esses nós não conectam qualquer ponto a outro, ele efetua a ligação através das escalas. Ou seja, a rede possui nós mais importantes que concentram grandes partes dos deslocamentos.

Os portos são os nós globais mais relevantes quando se tratam do transporte de mercadorias. A maior parte dos produtos que chegam ou saem para outros países, utilizando como porta o Espírito Santo, são através dos portos da Grande Vitória. A força destes portos faz parte da história do estado e, até mesmo por isso, ainda exerce importante papel na economia do estado.

A capacidade destas infra-estruturas de manusear os fluxos materiais encontra talvez o maior enclave quando sobrepõe sua estrutura sobre as sócio-urbanas e de geração de informações, do fluxo imaterial. O porto, de maneira geral, é estruturado por uma complexa rede de serviços (principalmente aqueles relacionados à logística) e é na metrópole que se efetuam as atividades de controle e organização destas redes de comércio e serviços.

A posição dos portos de Vitória, Tubarão e o de Vila Velha, incrustados no tecido urbano da Região Metropolitana tornam o acesso dos veículos de carga para o terminal muito difícil e com grandes conflitos principalmente na entrada dos portos, mas também na região chamada de Arco Metropolitano. Esta região se torna a expressão física das atividades relacionadas ao comércio exterior, que se mostra incapaz de suportar os problemas causados pelo excesso de caminhões pesados sobre a rodovia.

### 1.2.2. Rodovias e ferrovias

As rodovias são as infra-estruturas de transportes onde a sobreposição das escalas ocorre de maneira mais tangível. O grande movimento de caminhões nas estradas fazendo o transporte de produtos que tem destino intermediário os portos são responsáveis por inúmeros conflitos nas estradas.

O traçado da rede rodoviária sobre o território deve obedecer além dos critérios técnicos de economia e viabilidade, as dificuldades sociais e políticas para a implantação das vias de conexão entre a produção e o consumo. No Espírito Santo, dentre as rodovias, convém ressaltar a BR 101, que faz a ligação da região norte a sul do país, cortando longitudinalmente o estado, e as rodovias estaduais ES 010 e a ES 060, que percorrem o Estado pela região litorânea, definindo outro limite longitudinal (Conexão VIX, 2006).

As ferrovias capixabas, principalmente a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), fazem a ligação da região produtora de ferro no Estado de Minas Gerais com os portos e as siderúrgicas localizadas na Grande Vitória (Conexão VIX, 2006), além de atender a celulose, madeira e rocha. Elas efetuam um papel de grande importância no Espírito Santo como gerador de potencialidades territoriais onde a ferrovia passa, mas precisamente onde ela para, ou seja, nos terminais ferroviários capixabas.



Mapa 4: Rodovias, ferrovias, gasodutos e portos. (VARGAS *in* Conexão VIX, 2006). Recorte do autor.



### **1.3. Sistemas produtivos e sua implantação sobre o território**

A Região Metropolitana de Vitória localizada praticamente no centro dos extremos produtivos do Espírito Santo, ao norte do estado, Linhares e o porto de Regência efetuando serviços de suporte ao setor de petrolífero. Ao sul, o Pólo Industrial de Anchieta, com o porto de Ubú e a usina de pelotização da Samarco, além dos grandes projetos industriais previstos para aquela região, desde a Baosteel embargada pelo governo do Estado às previsões de expansão da Petrobrás para a região Sul. Vitória, por sua vez, concentra os principais portos, aeroporto, serviços e infra-estruturas de produção, comércio e logística do estado, abrigando grande parte das maiores empresas e a maior infra-estrutura logística, onde, dentre outras instalações, se destacam o Porto de Tubarão, Praia Mole e os portos interiores da baía de Vitória, as Estações Aduaneiras de Interior (EADI's), a Arcelor e a Vale.

Os diversos pontos de extração de matérias primas, produção, comércio e exportação estão interligados aos centros consumidores por todo o complexo das redes de infra-estruturas que cortam o território e interligam para os centros consumidores. As redes de infra-estruturas lançadas sobre o território são concebidas de modo a ligar os pontos de produção e demanda por consumo ou distribuição dos produtos e serviços, de modo mais direto possível, encurtando tempo e espaço (VARGAS *in* Conexão-VIX, 2006).

O desenho do traçado destas redes sobre o território deve obedecer aos critérios de viabilidade física e principalmente econômica, em função das dificuldades que a topografia impõe à sua implantação. Por isso, os terrenos com facilidades de continuidade das redes físicas, com solos de boa resistência, poucas ondulações são preferencialmente escolhidos para as obras de engenharia. Entretanto, quando se trata de redes infra-estruturais sobre o tecido urbano das cidades as interposições vão muito além das condições físicas do relevo, as redes físicas necessitam de territórios lisos para o aumento da velocidade de escoamento da

produção e para maiores lucros. Em contraponto com o território estriado<sup>6</sup> das comunidades, que pode ser entendido como aquele que formado pelo espaço intra-urbano com todas as suas especificidades e necessidades de funcionamento e deslocamentos.

O descompasso entre os conceitos descritos e analisados por Deleuze e Guatarri (2002) são absolutamente aplicáveis quando tratamos das grandes corporações. O alisamento do território desejado pelas grandes empresas globais é o alvo principal destas. Enquanto isso, o estriamento do território urbano, intrínseco das atividades humanas, ainda persiste mesmo debilitado pela força dos fluxos globais alisadores, efeito da desestruturação ocasionada pela produção flexível, que não conseguiu destruir totalmente.

Em meio a esta necessidade corporativa de alisamento do território, o Espírito Santo se apresenta com uma das principais plataformas portuárias da região Sudeste, articulada por uma malha ferroviária e rodoviária que integram o complexo logístico associado à produção primária e industrial de sua hinterlândia, que alcança parte da região Sudeste e Centro Oeste do país. A plataforma logística a que nos referimos é um espaço dotado de uma área que abriga veículos, unidades de carregamento, centros de transferência intermodal, e outra que abriga armazéns altamente automatizados, administrados por *softwares* complexos, com maquinarias de movimentação avançadas (COCCO & SILVA, 1999). Nesta área não ocorre apenas operações de armazenagem e movimentação das mercadorias, como também pode haver produções de valor agregado, assim como segmentos elaborados da produção como, operações de *packaging*, confecção e controle diferenciados por linhas de produtos ou país de destino. (COCCO & SILVA, 1999).

---

<sup>6</sup> “Um tecido apresenta em princípio um certo número de características que permitem defini-lo como espaço estriado. Em primeiro lugar, ele é constituído por dois tipos de elementos paralelos: no caso mais simples, uns são verticais, os outros horizontais, e ambos se entrecruzam perpendicularmente. Em segundo lugar, os dois tipos de elementos não têm a mesma função; uns são fixos, os outros móveis, passando sob e sobre os fixos. (...) Para voltar à oposição simples, o estriado é o que entrecruza fixos e variáveis, ordena e faz sucederem-se formas distintas, organiza as linhas melódicas horizontais e os planos harmônicos verticais. O liso é a variação contínua, é o desenvolvimento contínuo da forma, é a fusão da harmonia e da melodia em favor de um desprendimento de valores propriamente rítmicos, o puro traçado de uma diagonal através da vertical e horizontal.” (DELEUZE e GUATARRI, 2002, p.158)

Dentre as cadeias produtivas sobre o território de Vitória, o complexo minero-siderúrgico é ainda o maior responsável pelas exportações do Estado, como pode ser visto na Tabela 3.

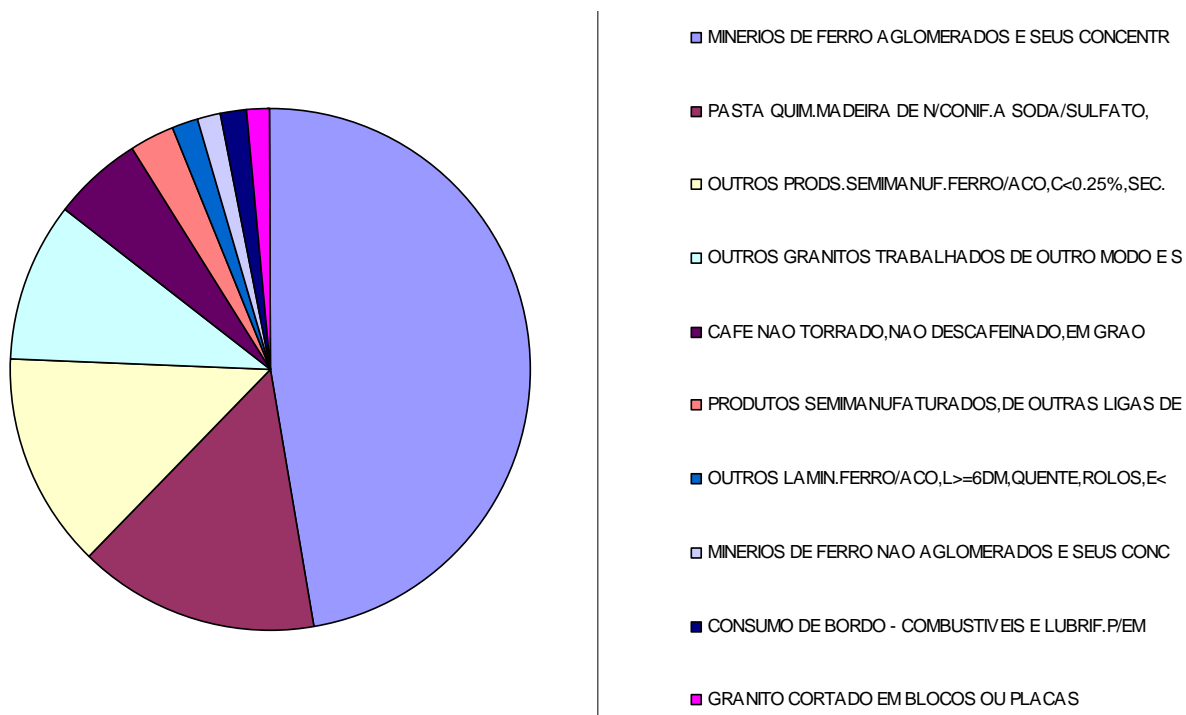


Tabela 3 – Principais produtos exportados pelo ES. (MDIC, 2009). Alterado pelo autor em setembro de 2009.

Dentre estes produtos destacam-se as grandes corporações que são as responsáveis por essa predominância do setor primário, como pode ser visto na Tabela 4.

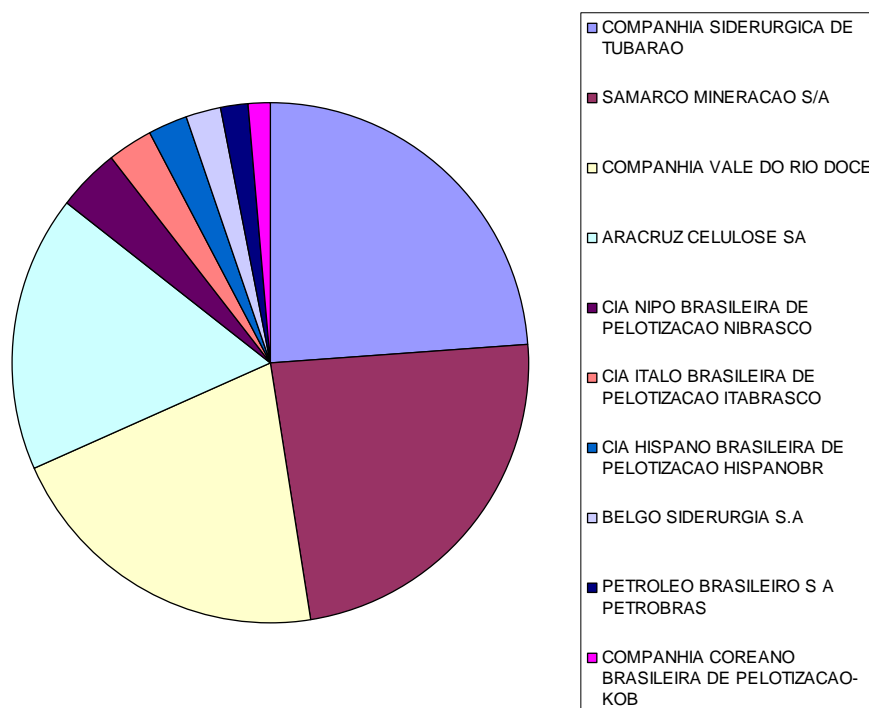


Tabela 4 – Principais empresas exportadoras capixabas. (MDIC, 2007). Alterado pelo autor em setembro de 2009.

A partir do exame dos principais produtos exportados e maiores empresas exportadoras é possível se afirmar que o Estado do Espírito Santo tem o dinamismo de sua indústria baseado na produção para exportação de *comodities*.

Para uma análise dos impactos físico territoriais destas grandes corporações foram selecionadas duas empresas que foram essenciais na produção do território da Região Metropolitana da Grande Vitória, a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) e a Companhia Vale do Rio Doce (Vale).

As empresas Vale e Arcelor-Mittal instaladas sobre o território da Grande Vitória são consideradas como os Grandes Projetos dos anos 70 (SIMÕES *apud* ABE, 1999) e foram essenciais para o desenvolvimento do Estado, dentro da chamada segunda fase do desenvolvimento econômico. Entretanto, neste trabalho, cabe ressaltar os impactos causados por essas grandes plantas industriais instaladas sobre o território de Vitória e não apenas ressaltar a riqueza econômica trazida por eles. Essas grandes empresas produziram espaços e foram os grandes pólos indutores do crescimento da cidade.

“... os "Grandes Projetos" passem a ser tratados enquanto "Centros de Poder", cujas decisões estruturam e modelam, em termos macro, a estratégia provável de crescimento econômico, deslocando as agências de planejamento e desenvolvimento governamentais, no âmbito estadual, para a problemática social, ambiental,...” (SIMÕES *apud* ABE, 1999, p.142).

Na produção do espaço, termo recorrente usado por aqueles que tentam compreender a dinâmica das sociedades humanas, entre eles LEFEBVRE (1991), estão incluídas as relações homem natureza, os conflitos inerentes desta relação: ambientais, sociais e econômicos, a dinâmica da vida na urbe e no campo. Impactos estes que foram e são criados por estas grandes empresas e que atuam sobre os distintos territórios mencionados acima.

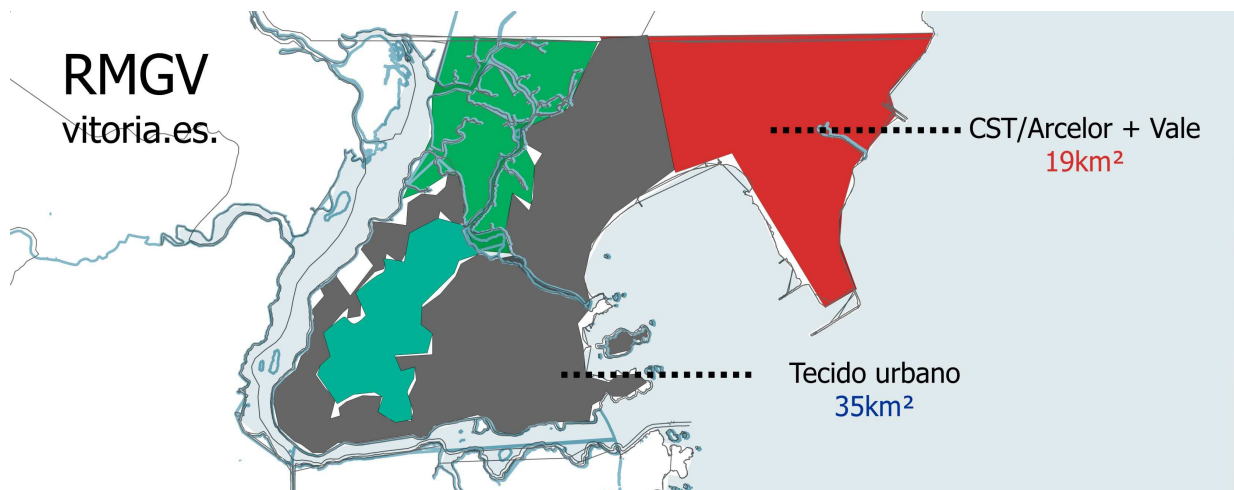
Os impactos destas grandes empresas podem ser vistos de inúmeras formas distintas. Primeiramente é conveniente levantar os impactos que são mais visíveis, os impactos sobre a paisagem.



Figura 3 – Montagem sobre foto panorâmica da Praia de Camburi.

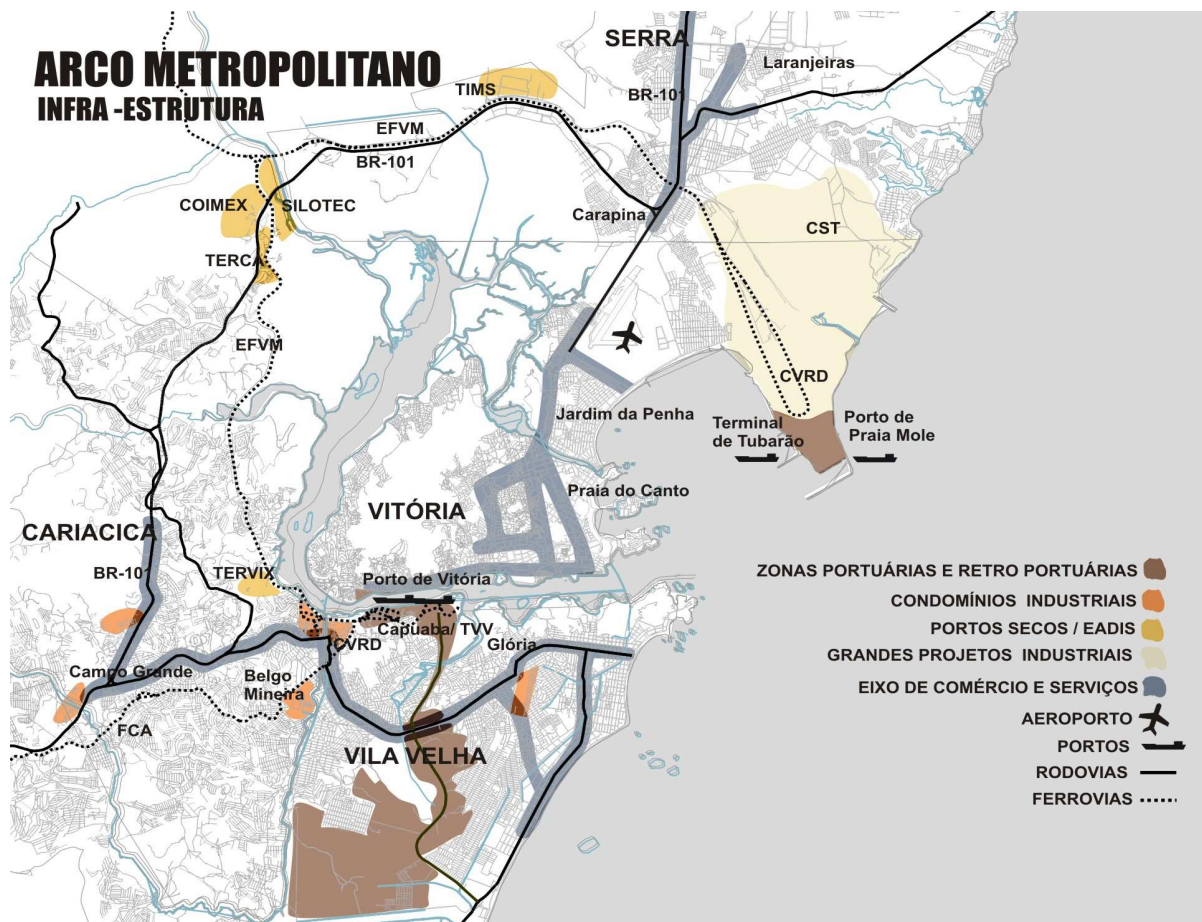
Na foto acima, iniciando-se do ponto de vista do início da praia de Camburi, no píer, pode se notar claramente que na paisagem estão sempre presentes estas grandes estruturas industriais. Além das instalações físicas, a poeira é outro aspecto de influência sobre o cotidiano dos habitantes de Vitória.

O impacto sobre a malha urbana da metrópole é imenso, só estas duas empresas juntas, somam cerca de 19 km<sup>2</sup>, representando aproximadamente 25% do território de Vitória. Se retirássemos ainda o maciço central e a reserva do Lameirão, esse número chegaria a quase 35% (ainda sem retirar grandes áreas não povoadas como a do aeroporto de Vitória).



Mapa 5 – Comparativo de áreas, Vitória.

O tamanho do enclave físico sobre o território criou e cria grandes dificuldades para a mobilidade da população. Além de contribuir para a imobilidade das pessoas no território intra-urbano, a sua localização acaba também por criar grandes dificuldades para o escoamento da produção destas empresas. É o que pode ser considerado de sobreposição de escalas, a escala da produção global, que necessita da lisura do território, e a escala das pessoas, onde a velocidade e a percepção espaço-temporal são completamente distintas dos fluxos globais de produção e, principalmente, de informação, que prescindem do território como base física.

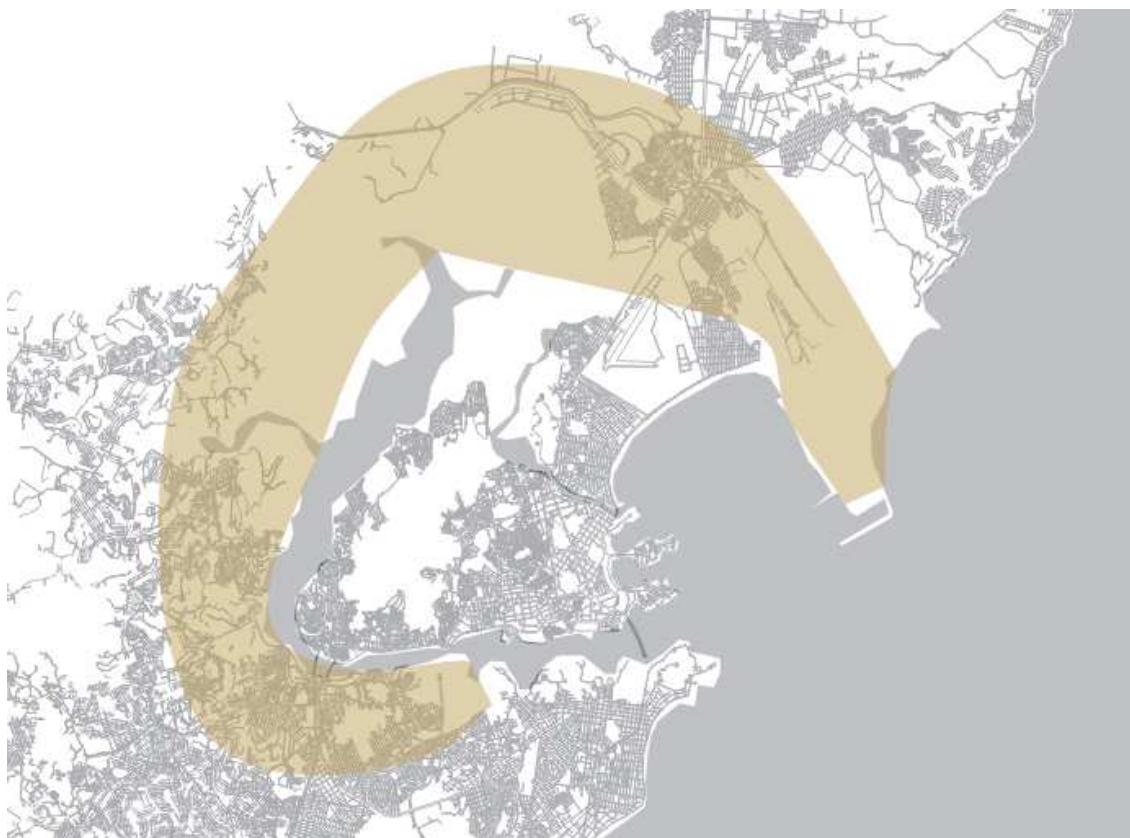


Mapa 6 - Mapa de infra-estrutura da RMGV. (ALBANI *in* Conexão-VIX, 2006).

Observa-se no mapa acima que a infra-estrutura logística destas empresas globais cria linhas de convergência que atravessam o território urbano a fim de conectar ao dispositivo de conexão global, portos e aeroportos. No sistema produtivo global, as etapas abrigadas em Vitória, a rede infra-estrutural e a autonomia de circulação de bens e produtos convertem os portos em promotores de integração de transportes e de cadeias logísticas complexas.

Tal situação acaba por configurar sobre o território da RMGV um complexo logístico que “encapsula” a ilha de Vitória criando o que se entende por Arco Metropolitano.

“O Arco Metropolitano é caso exemplar de configuração de nova territorialidade local, decorrente das transformações dos dispositivos industriais e logísticos vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas multinacionais. Configura, em parte, o território econômico dos portos marítimos no interior da malha urbana.” (CAMPOS *in* Conexão-Vix, 2004, p.13).



Mapa 7 - Imagem do Arco Metropolitano.

O Arco cria sobre a urbe um circuito/corredor de ligação rodo-ferroviária entre os portos secos e marítimos da região metropolitana da Grande Vitória. Por ser mais vulnerável a perdas na questão do conflito entre escalas, as territorialidades locais acabam a serviço da macro escala econômica global, não instituindo redes de reprodução social local e sim territorialidades esparsas, ora de exclusão, ora de enclave econômico, conforme apresenta CAMPOS e VARGAS *in* Conexão-VIX (2004). Os espaços da vida cotidiana, dentre eles os das comunidades sobrepostas pelas infra-estruturas de transportes da produção global, necessitam também de uma velocidade menor, de um tempo mais relativo à sua escala.

Além dos impactos sobre a estrutura urbana da metrópole, as grandes corporações globais ainda causam efeitos negativos em outros campos. Entre eles deve ser citado aqui, o impacto sobre o meio ambiente. Este tipo de impacto não será aqui analisado como merece, mas deve ser comentado para que ele não seja de forma alguma desprezado.



As plantas industriais, instaladas na porção nordeste da ilha, posição dos ventos dominantes, cobrem toda a Região Metropolitana de um pó, proveniente do minério manejado por essas grandes siderúrgicas. Essa poluição deixa o ar da cidade pesado e a visão, em dias de baixa umidade, fica turva, pois passa a existir uma espécie de filtro, uma camada de poeira que flutua sobre a cidade incomodando a todos.



Foto 1 – Poeira comum em Vitória. (Jornal A Gazeta, 3/9/2008).

Vitória e sua Região Metropolitana podem ser consideradas neste contexto uma região de convergência do sistema infra-estrutural, ferroviário, portuário, das cidades médias funcionalizadas, multifuncionalizadas, cidades mundiais, plataformas e corredores logísticos e também vazios econômicos. Estes lugares são “cortados” pelos fluxos da globalização transformadora do espaço físico, social e econômico. Segundo MIRANDA (2007), no aglomerado estrutural urbano da Região Metropolitana, espaço das instalações produtivas e infra-estruturais, dos dispositivos de comércio exterior, acaba exercendo um papel ambíguo de ser ao mesmo tempo um elo logístico desterritorializador das *commodities*, que serve principalmente a interesses de empresas multinacionais, e um elo de articulação entre a economia regional e o mercado global.

Os impactos que Vitória recebe das grandes corporações globais ocorrem sobre a estrutura funcionalista da cidade, e também sobre os vazios dos municípios vizinhos que compõem a Região Metropolitana. De forma simplista, a globalização já imprimiu ao território da capital uma morfologia que vem sendo desenhado desde a

instalação dos Grandes Projetos da década de 70. A expansão urbana promovida em grande parte por estas empresas transformou o território, funcionando como um catalisador urbano, que aumenta e provoca as reações na cidade.

Os impactos da instalação de empresas de forte influência sobre as ações territoriais como a Arcelor-Mittal e a Companhia Vale do Rio Doce podem servir de exemplo para novas cenas urbanas. Algumas fotos comparativas do tecido urbano mostram claramente o que o crescimento urbano, proporcionado com muito peso por estas empresas, pode gerar sobre determinada porção do território, entre outras coisas a necessidade de mobilidade urbana.



Fotos 2 e 3 – Enseada do Suá, Vitória. À esquerda foto em 1989, à direita em 1998. (IJSN, 2007).



Fotos 4 e 5 – Cidade Continental, Serra. À esquerda foto em 1989, a direita em 1998. (IJSN, 2007).

Para a instalação de qualquer atividade envolvida na rede de fluxos globais, ou inserida na chamada teia da globalização, é necessário estudar os impactos de cada tipo de empreendimento sobre o território a fim de minimizar conflitos e criar sinergias.

Para Vitória assumir o papel de conexão especializada nos sistemas produtivos das redes mundiais, e assim abrigar as atividades de inteligência, logística e operacional, é necessário acima de tudo, reconhecer a total interdependência dos municípios e da Região Metropolitana. Além disso, deve-se promover um planejamento urbano integrado regionalmente, atuando para integrar o desenvolvimento social com uma eficiente organização do espaço. É necessário também preparar a infra-estrutura existente, adequando-a para a super-posição com o tecido urbano das cidades, para que os serviços locais não sejam atingidos pela necessidade das grandes empresas globais e seus produtos, de alisar o território para, o aumento da velocidade e, principalmente, aumento da velocidade das trocas de informações.

Portanto, para assumir uma posição privilegiada dentro da rede, de coordenadora dos fluxos, a RMGV, especialmente Vitória, deve sempre se especializar na prestação de serviços de coordenação da cadeia global. Para que isso ocorra, Vitória deve sempre procurar minimizar os conflitos intra-urbanos, conectando-se as novas dinâmicas produtivas e de diversas escalas a fim de potencializar os investimentos.

A cidade de Vitória deve incorporar no seu repertório de serviços prestados atividades que atraem os investimentos e as pessoas para a realização dos negócios relacionados à coordenação das atividades. São os serviços culturais, de restaurantes, centros de convenções, entre outros que atraem as empresas e, principalmente, os funcionários do alto escalão destas.

Em Vitória, já existe um potencial que é razoavelmente bem aproveitado, que é o chamado turismo de negócios. Segundo informações de 2006 do Convention & Visitors Bureau *in* PDTMU (2007), o turismo de negócios atraiu cerca de 45 mil turistas de negócios, que geraram uma média de 180 mil pernoites. Este serviço movimentou na economia aproximadamente R\$ 67,5 milhões. Para aproveitar este nicho do mercado o estado possui, segundo informações do Governo do Estado do

ES, capacidade de hospedagem de cerca de 11,4 mil pessoas, somente na Região Metropolitana da Grande Vitória, e cada turista gasta em terra capixaba US\$ 150, se for o turista de negócios e US\$ 50 o turista por lazer.

O que convém ressaltar é que uma das grandes vantagens que o território deve possuir para atrair investimentos e pessoas relacionadas ao controle das operações é ter o sistema de transporte urbano eficiente. A mobilidade urbana é um dos principais pontos a serem considerados na determinação da escolha do sítio urbano para a implantação, por exemplo, de uma sede de empresa. Ela é, pois isto significa para o trabalhador uma maior qualidade de vida, um menor tempo despendido nos deslocamentos casa x trabalho, além de outros como estudos, serviços e lazer. A circulação de pessoas e bens na cidade faz parte da imagem dela, e é cada vez mais associada ao que se considera qualidade de vida.

“Durante séculos, acreditávamos que os homens mais velozes detinham a inteligência do Mundo. A literatura que glorifica a potência incluiu a velocidade como essa força mágica que permitiu à Europa civilizar-se primeiro e empurrar, depois, a "sua" civilização para o resto do mundo. Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos. Na grande cidade, hoje, o que se dá é tudo ao contrário. A força é dos "lentos" e não dos que detêm a velocidade elogiada por um Virilio em delírio, na esteira de um Valéry sonhador.” (SANTOS, 2006, p. 220)

Nas cidades contemporâneas o tempo é cada vez mais escasso e a necessidade de deslocamentos cada vez maior. Vitória, como uma cidade média, é profundamente atingida pelos chamados fluxos globais da produção, alterando significativamente os fluxos intra-urbanos. Por se tratar de uma cidade portuária, com uma boa rede infra-estrutural e importante elo na rede de produção global, os volumes internos de tráfego do cotidiano são cada vez mais suprimidos pela força das grandes corporações globais.

Para assumir o “problema” dos fluxos no planejamento o urbanista deve minimamente entender sua lógica e o seu funcionamento. A arquitetura das cidades não deve ser, como para Paul Virilio (1993), uma forma degradada de produção do espaço, ela deve ser pensada e planejada tendo em vista todos os condicionantes, principalmente os fluxos. Alain Bourdin (2001) afirmou que o planejamento não está preparado para planejar os fluxos, entretanto, para Paola B. Jacques (2001), o arquiteto deve atuar como agenciador de fluxos, ser capaz de entender e trabalhar nesta nova e complexa realidade.

As metrópoles em todo o mundo estão sofrendo profundas alterações estruturais nos últimos anos. Com isso a posição que assumem no panorama nacional e internacional vai se transformando conforme estas assumem ou não papéis importantes ou decisórios no atual sistema do capital mundial integrado.

Neste contexto, da chamada globalização, em que as dinâmicas de recursos se conectam em rede mundial, é onde a economia de fluxos fragmentada exige das

ciudades capacidade de coordenação e controle das ações. Esta, porém está concentrada em poucas cidades centrais. O local não é mais uma oposição do global, ele é, ao mesmo tempo, os dois, os fluxos internacionais não observam fronteiras geográficas, atuam sobre o território em busca de mercados consumidores ou campos produtores. Ganha importância neste contexto, o transporte, ou a logística, como meio físico de conexão destes mercados.

A logística requer outras tecnologias, não apenas as do transporte, que fazem parte da complexa rede dos fluxos globais, são, principalmente, os fluxos informacionais. O espaço das cidades então, deve se adaptar a essa nova era, e segundo Milton Santos (1985), atualizar-se, é sinônimo de tomar os componentes que fazem de um determinado fragmento do território o *locus* das atividades de produção e troca de alto nível, e por isso consideradas mundiais, ou seja, são os espaços que controlam os espaços da produção.

Dentro deste contexto o Estado vai perdendo parte de sua importância como coordenador dos fluxos, ou criador de fluidez, o mercado é quem busca a hegemonia e tenta cada vez mais dominar as ações econômicas no globo. A fluidez exige o fim das fronteiras, a evolução dos meios de transporte de telecomunicação e o fim das barreiras monetárias. A fluidez é condição, mas a ação hegemônica se baseia na competitividade (SANTOS, 1985).

O espaço dos fluxos globais encontra no território físico local a superfície de implantação dos dispositivos de controle e coordenação da produção. O local procura servir de campo de operação das relações globais além de promover relações entre pessoas e empresas dentro do seu território, nas relações que podem ser chamadas de intra-urbanas. A sobreposição destes dois *layers* sobre o território, de escalas completamente conflitantes, é o principal ponto a ser estudado nesta dissertação.

Espaço e tempo são tratados aqui como elementos de maior importância para o entendimento dos fluxos existentes da vida humana. Esses dois termos são transformados sob o efeito do paradigma da tecnologia da informação e das formas e processos sociais que são provocados pelo processo de transformação trazido pela era da informação. A economia global/informacional é organizada em torno de

centros de controle e comando capazes de coordenar, inovar e gerenciar as atividades interligadas das redes das empresas. Para Castells (1999), todos podem ser de certa forma, reduzidos à geração do conhecimento e a fluxos de informação.

Os problemas da instalação dos dispositivos globais da produção no território têm como “opponente” as rugosidades representadas pela estrutura espacial das cidades, assim como heranças sócio-territoriais ou sócio-geográficas, como propõe Milton Santos (2006). Além disso, o ir e vir dos cidadãos para o trabalho, estudo, lazer, além de outros, são muitas vezes frutos das cadeias produtivas que se instalam sobre o território e produzem novas configurações indesejadas, causando conflitos extremos da habitação, dos modos de vida, das áreas remanescentes naturais com os chamados enclaves industriais e de serviços.

No estudo das relações global/local, alguns autores ainda se contentam em decretar definitivamente que a mundialização é um mal e se lançam a procura de tudo que possa se opor a ela (BOURDIN, 2001). Enquanto isso, analistas e políticos, profetizavam que com o enorme desenvolvimento das telecomunicações e a ascendência das indústrias da informação, as cidades estariam fadadas à destruição, do ponto de vista econômico. A questão colocada por estes é de que com o avanço das comunicações as chamadas vantagens locais<sup>1</sup> não existiriam mais, e uma empresa poderia se localizar em qualquer lugar e seus empregados trabalhariam nela de qualquer outro lugar do mundo. Portanto, esse pensamento não pode ser levado a cabo, isso representa uma parcela do que ocorre nos modos de produção hoje, essas tendências se desenvolvem, mas surgem juntas a elas novas formas de centralização territorial, que são geralmente relativas ao gerenciamento no nível dos altos escalões e ao controle das operações. Além disso, os mercados nacionais e globais, e as operações globalmente integradas requerem locais onde se exerça o trabalho da coordenação, além de também, as indústrias da

---

<sup>1</sup> As vantagens locais podem ser divididas em 4 fatores:

a) Insumos locais, não transferíveis, que dependem apenas de sua localização, podendo apenas ser consumidos localmente. Como exemplos, teríamos a terra, as amenidades urbanas, os bens públicos locais.

b) Produtos locais, que devem ser consumidos localmente. Exemplos incluiriam barbearia, padaria, lixo, etc.

c) Insumos transferíveis, que podem ser utilizados em outras localidades, sendo que a vantagem locacional dependeria do acesso à fonte de oferta. Exemplo: minerais, combustíveis, informação, etc.

d) Produtos transferíveis, diretamente associados a acesso a mercado, com custos de transporte envolvidos em seu consumo. (HADDAD, 2005)

informação necessitem de vasta infra-estrutura física que contenha nós estratégicos, com uma hiperconcentração de determinados meios. (SASSEN, 1998).

Vitória é uma cidade inserida nas redes da produção flexível por se constituir em um elo de intermediação das relações do global com o local. A produção flexível pode ser considerada uma resposta à crise do capitalismo de meados dos anos 1970 e que deve ser entendida como “(...) as novas estratégias de produção e reprodução do valor em todas as escalas e níveis econômicos (...)” (BOTELHO, 2008, p.61). Pode ser caracterizada basicamente também como um aumento da flexibilidade dos processos de trabalho, produtos e formas de consumo (HARVEY apud BOTELHO, 2008).

Entre as cidades consideradas inseridas na cadeia de produção global estão aquelas articuladas às cadeias de produção, as que efetuam transações de distribuição, ou conexão com outras regiões produtoras ou mercados consumidores (podem ser consideradas aqui as cidades portuárias, como Vitória, e outras transações de distribuição da produção, como os armazéns, ou portos secos). Outro tipo de cidade que participa intensamente das transações globais são aquelas que efetuam as tarefas de coordenação e de controle da informação.

Para o Espírito Santo, em geral, a globalização e a organização da produção flexível causam uma concentração dos fluxos materiais e sócio-técnicos em Vitória e a concentração das atividades industriais e de logística na Região Metropolitana da Grande Vitória e, de modo menos condensado, no corredor infra-estrutural de transportes que se estende na faixa litorânea capixaba (MIRANDA, 2007).

O estudo dos fluxos globais é de extrema importância para o entendimento da lógica urbana das cidades. Fica claro também que, por ser uma atividade que detém o controle das operações econômicas, as corporações internacionais são as grandes responsáveis pelo direcionamento das ações do Estado no que diz respeito ao planejamento urbano regional.

O controle das ações que antes era monopólio do Estado passa a ser dividido com o poder das corporações, que agem como indutor de planos estratégicos e urbanos causando para as cidades, e no caso de Vitória é bem visível, uma polarização dos investimentos públicos de forma a proporcionar, para esses grandes fluxos da



globalização, toda a fluidez e alisamento do território. O confronto das velocidades dos fluxos globais e locais é desfavorável para as duas esferas, tanto compromete o escoamento rápido dos fluxos internacionais quanto é prejudicial ao movimento urbano dos habitantes da urbe.

O *layer* local pode ser considerado altamente suscetível às variações da esfera global, ele é tomado, pelas grandes corporações que coordenam os territórios, como um espaço a ser alisado, para que a fluidez necessária para as relações do globo sejam atendidas perfeitamente. A rede global se instala sobre o traçado urbano do território local e, nas interseções dos fluxos, nos pontos nodais de sobreposição das velocidades o conflito é altamente danoso, principalmente para a escala menor.

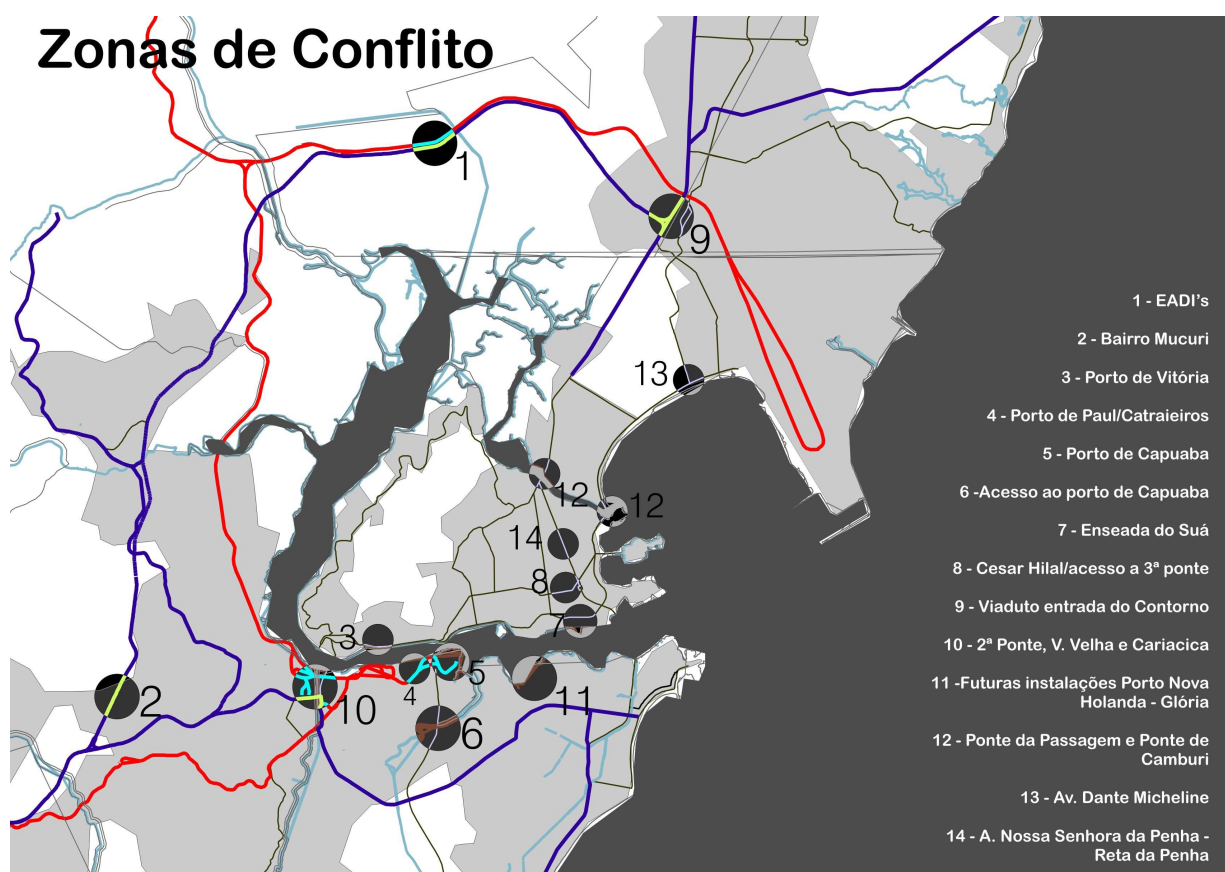
Os aspectos físicos de Vitória são modificados, criados e recriados pelas forças globais materializadas nas grandes corporações que estão instaladas no território, os chamados grandes projetos, que impulsionaram a economia do Estado e ainda correspondem a maior parte do volume de negócios do Espírito Santo.

A importância do estudo destes Grandes Projetos Industriais se deve ao fato de que a tendência dos planos e projetos, na maioria das vezes, traduz as vontades destas grandes corporações, deixando de lado as questões relacionadas ao movimento interno da cidade. Eles atuam sobre as forças locais impondo suas necessidades como se estas fossem as da cidade, demonstrando uma falsa dependência total da urbe com o bom funcionamento da rede de negócios da empresa global.

É claro que inúmeras cidades nasceram e cresceram devido a implantação de grandes empresas em seu território, e isto é, ainda hoje, muito recorrente em diversos exemplos brasileiros. O que é de se preocupar é tratar a cidade como um subproduto destas grandes empresas, de tornar a cidade em substrato, ou tomá-la como tecido a ser sobreposto ou justaposto, anexo. A relação corporação / mobilidade deve ser analisada para se obter um claro entendimento sobre a necessidade desta para o crescimento das cidades, principalmente no papel de articulador dos fluxos, locais e globais.

A movimentação das pessoas e informações em Vitória é ponto de inflexão das forças globais alisadoras do território. Essas zonas de conflitos de escalas causam grandes problemas locais de habitação, ambiental e outros que comprometem o

funcionamento das redes. Os pontos críticos, no caso da RMGV, estão localizados principalmente no chamado Arco Metropolitano, mas não exclusivamente ali, pois temos problemas internos em Vitória que são causados por este conflito. Alguns pontos críticos de conflito das forças globais no arco foram marcados e podem ser vistos na figura abaixo.



Mapa 8: Zonas de conflito entre escalas. (CONEXÃO-VIX, 2006). alterado pelo autor em outubro de 2009.

Cabe salientar que nem toda relação entre as forças globais e as locais é conflitante ou nociva para ambas, existe, e devem ser muito bem estudadas, relações onde essas duas esferas produzem benefícios mútuos, onde existe sinergia entre elas. E é utilizando-se desta premissa que devem ser elaborados estudos e planos para o desenvolvimento das cidades tendo como panorama todo este cenário de evolução, ou revolução, tecnológica, da chamada “era da informação” e da Sociedade em Rede.

O território local aparece como palco, ou suporte, para as relações globais, onde a localização passa a ser um feixe de forças sociais agindo sobre a localidade

(SANTOS, 1985). Os problemas locais decorrentes do papel de suporte das relações globais serão estudados tendo como base a análise da movimentação e espacialização das pessoas, serviços e produção interna, mapeando as informações que forem consideradas importantes para a realização de diagnósticos de centralidades territoriais, que podem ser geradoras de fluxos.

A definição de espaço como *locus* da produção, como afirma Milton Santos, pode ser retomada tendo como pano de fundo toda revolução tecnológica que transformou, principalmente, as relações econômicas globais. Neste contexto, o local exerce um papel de extrema importância, o de coordenador dos fluxos. A capacidade de gerenciamento e a disposição de tecnologias aparecem neste contexto como condição essencial para o crescimento (SANTOS, 1985). Portanto é necessário o estudo das condições de gerenciamento das atividades, que geram pólos, ou condições de se criar regiões coordenadoras dos fluxos.

Os dispositivos territoriais que dão suporte as relações globais podem ser consideradas as mais visíveis formas da implantação, ou sobreposição do local, pelas corporações globais. Entre os dispositivos estão os portos, aeroportos, ferrovias, rodovias, e toda a estrutura destinada a movimentação das cargas sobre o território. Cabe salientar que esta infra-estrutura é grande geradora de especificidades locais, e um dos possíveis causadores de conflitos.

Ao analisar a questão local, é necessário um esclarecimento da expressão “intra-urbano” que o título da dissertação traz. Este conceito, proposto por Flavio Villaça (1998) em seu livro “Espaço Intra-urbano no Brasil”, serviu de base para basear o foco da questão local, uma forma de contrapor com a questão global. Para Villaça, esta expressão se faz necessária quando o outro termo, “espaço regional” ou “espaço urbano” já não se encaixa no objeto de estudo, assim como aqui neste caso.

Para Villaça(1998), espaço urbano está hoje de tal forma comprometido com o componente urbano do espaço regional que houve a necessidade de criar outra expressão para designar o espaço urbano, que também desejamos estudar, o espaço intra-urbano. Grande parte da literatura relativa ao tema recente chama de espaço urbano todo o processo de urbanização, ou seja, os espaços regionais,

aqueles que não dependem do domínio político de certa cidade ou estado. Portanto, Villaça (1998, p.19), retoma esta questão semântica afirmando que "...a não ser que o espaço urbano signifique intra-urbano, o que raramente acontece – não tem sentido falar de 'espaço urbano' ao lado de 'espaço regional'".

O que acontece é que, dada a importância do processo de urbanização e das redes urbanas na estruturação regional, expressões como espaço urbano, estrutura urbana ou reestruturação urbana passaram a ser amplamente utilizadas, quase que monopolizadas, pelos estudos regionais. Portanto, assim como VILLAÇA (1998), vimo-nos obrigados a adotar a expressão espaço "intra-urbano" para tratarmos dos assuntos inerentes ao espaço urbano das cidades.

A questão local será abordada neste estudo tendo como principal foco a movimentação das pessoas e dos fluxos dentro da cidade de Vitória. Para isso, a análise das questões relativas à mobilidade urbana das pessoas é essencial para o entendimento do chamado aqui, movimento urbano cotidiano das cidades. "O trânsito é uma consequência da forma como o solo é ocupado e usado, para fins habitacionais, industriais, comerciais e institucionais" (VASCONCELOS, 1999, p.54).

As condições de movimentação das pessoas, quer seja para trabalho, estudo ou lazer estão sofrendo os efeitos do planejamento urbano potencialmente influenciado pelas grandes corporações globais. O alisamento do território por parte das corporações globais, assim como o aumento dos enclaves (duplicação da siderúrgica, ampliação do porto de Praia Mole), direcionam as ações das administrações públicas e são os causadores de incompatibilidades, principalmente de velocidades.

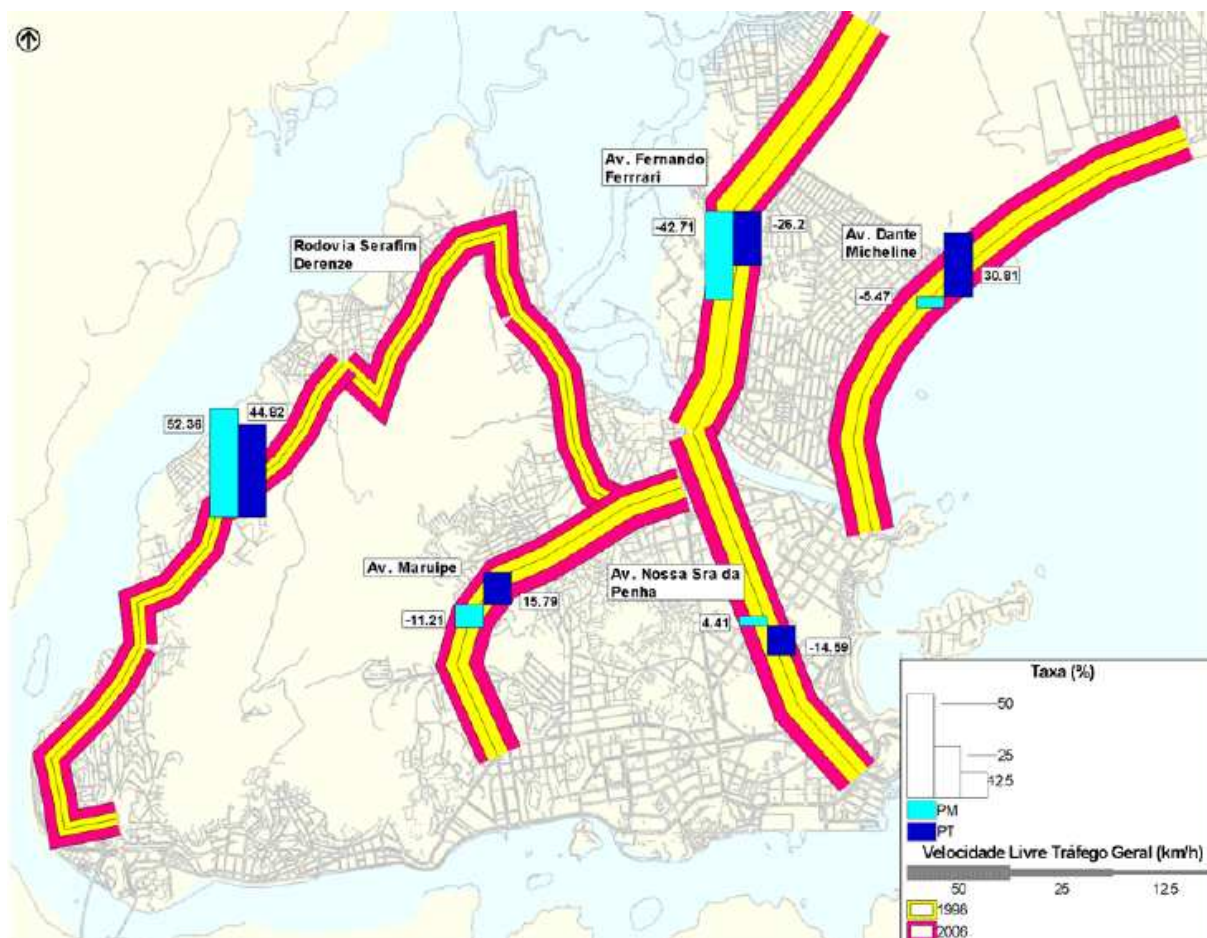
Pode-se considerar então que o problema da interseção destes *layers* é essencialmente de velocidade. Esta aceleração é almejada pelas cidades como um passe de entrada na linhagem das cidades desenvolvidas. O crescente aumento da quilometragem dos engarrafamentos de outras metrópoles (São Paulo é um bom exemplo) chega a Vitória e todas as necessidades da urbe passam a ser concentradas no aumento da velocidade.

A questão da velocidade é um ponto que será amplamente abordada no capítulo três, da sobreposição dos *layers*, quer seja pelos conflitos entre as velocidades das

distintas esferas, quer seja pela necessidade suplicante provocada pela revolução tecnológica dos meios transportes e telecomunicações.

A circulação nas cidades pode ser considerada um dos maiores problemas das metrópoles, pois a “sonhada” velocidade a ser alcançada tem inúmeras causas, levanta inúmeras questões, inclusive a da necessidade dela como prerrogativa para entrar na categoria de cidade “desenvolvida”.

O PDTMU de 2007 levantou, dentre outras informações, a velocidade média do tráfego geral nas principais avenidas da capital: Av. Fernando Ferrari, Av. Dante Derenzi, Av. Nossa Senhora da Penha (Reta da Penha), Av. Maruípe e Av. Serafim Derenzi. Na análise comparativa entre os anos de 1998 e 2006 pode-se observar que a velocidade média do tráfego geral reduziu drasticamente em praticamente todas as avenidas.



Mapa 9: Nível de uso das avenidas, comparativo 1998/ 2008. (PDTMU, 2007). PM (Pico da Manhã) e PT (Pico da Tarde).

No mapa 8 acima, se nota que a única avenida que manteve os índices de velocidade, considerada baixa, foi a Serafim Derenzi. Esta via corta a parte oeste da ilha e abriga majoritariamente uma população de renda mais baixa que a parte leste.

A chamada globalização e a evolução da tecnologia da informação trouxeram para as cidades uma nova relação entre os indivíduos e, principalmente, uma nova economia, uma economia global caracterizada pelos fluxos e a alta velocidade das trocas de informações e capital. Velocidade esta que transforma o território num espaço com forças completamente entregues ao sabor do mercado internacional, pois as relações existentes nele são provocadas e modificadas com a mesma velocidade que as informações são bombardeadas sobre as pessoas. Com isso, e levando em consideração especificidades locais importantes do espaço, torna-se complexo, e ao mesmo tempo necessário o estudo das relações que ocorrem neste, chamado por Castells, de espaço de fluxos.

O espaço de fluxos pode ser descrito (em vez de definido) segundo Castells, pela combinação de três camadas: “a primeira camada, o primeiro suporte material do espaço de fluxos, é realmente constituída por um circuito de impulsos eletrônicos (microeletrônica, telecomunicações, processamento computacional, sistemas de transmissão e transporte em alta velocidade – também com base na tecnologia da informação)...”. “A segunda camada do espaço de fluxos é constituída por seus nós (centros de importantes funções estratégicas) e centros de comunicação. O espaço de fluxos não é desprovido de lugar, embora sua estrutura lógica o seja.”. “A terceira camada importante do espaço de fluxos refere-se à organização espacial das elites gerenciais dominantes (e não das classes) que exercem as funções direcionais em torno dos quais esse espaço é articulado. A teoria do espaço de fluxos parte da suposição implícita de que as sociedades são organizadas de maneira assimétrica em torno de interesses dominantes específicos a cada estrutura social.” (CASTELLS, 1999, p.501 e 502).

Sendo assim, podemos considerar em alguns casos que o avanço das cidades é correlato ao das grandes corporações que atuam sobre o território e que, a partir da análise dos conceitos relativos as novas relações sociais, econômicas e políticas da contemporaneidade, surge a clara importância que as cidades tomem esse processo como modo de pensar o planejamento delas. Pois, é através do aumento da

capacidade de coordenação, da agregação de valor a produção, sem deixar de lado os interesses e necessidades locais e as especificidades do território, entre outros, que esta passará a exercer papel importante no cenário econômico mundial integrado. Entretanto para se exercer um planejamento urbano plausível é necessário compreender e atuar no jogo de escalas. A dimensão escalar do cotidiano é expressa em configurações corpóreas, comunitárias, urbanas, regionais, nacionais, supranacionais e globais (Smith *apud* Vainer, 1986), portanto o jogo entre as escalas locais, nacionais e globais deve ser muito bem entendido pelos planejadores urbanos. Então, segundo Carlos Vainer, as estratégias devem ser transescalares, ou seja, atuar entre todas as esferas. Ainda segundo Vainer, qualquer projeto (estratégia) de transformação envolve e exige, segundo ele, táticas em cada uma das escalas, em que se configuram os processos sociais, econômicos, políticos e estratégicos (VAINER, 1986).

## **2.1. Mobilidade Urbana em Vitória**

Para o entendimento dos fluxos intra-urbanos de Vitória, é essencial o entendimento da mobilidade das pessoas, mercadorias e informações, referentes ao cotidiano da cidade e que, direta ou indiretamente, são subprodutos da macro-economia global.

A questão da mobilidade urbana é tema discutido em todo o país, principalmente nas grandes cidades e regiões metropolitanas onde a mobilidade da população tem caído significativamente. A Região Metropolitana, tendo Vitória como elo central, vem demonstrando na observação do seu cotidiano uma profunda falha no planejamento, especialmente no que diz respeito ao planejamento de transporte urbano, que pode ser sentida nos rotineiros engarrafamentos da cidade.

Para entendermos o quadro atual do transporte urbano é importante conhecer uma breve história do crescimento das cidades. Nos últimos 30 anos a população brasileira, de modo geral, dobrou, passando de 90 milhões para cerca de 180 milhões de habitantes, segundo o censo de 2000 do IBGE. O processo de

urbanização transferiu as pessoas do campo, trazendo cerca de 80% da população para as cidades.

Este aumento da população urbana teve como característica intrínseca, a sua concentração em áreas periféricas. Para as pessoas recém chegadas à cidade, sem renda para adquirir imóvel ou pagar um aluguel em áreas centrais, restava a ocupação das áreas periféricas da cidade. O baixo preço dos terrenos mais distantes do centro da cidade foi um dos principais fatores para o espraiamento da população, porém isso impunha aos habitantes os custos crescentes do transporte. Enquanto a cidade “inchava” e se estendia desordenadamente a falta de um traçado viário projetado, ou melhor, de uma política urbana que levasse em consideração as necessidades de deslocamentos da população, aumentava os problemas relativos à mobilidade urbana.

Enquanto isso a utilização do automóvel por um número cada vez maior de pessoas, pode ser atribuída a uma combinação de ações do poder público que priorizaram o uso do automóvel particular como meio de locomoção, dentre eles, vemos os incentivos fiscais para as grandes montadoras, além dos investimentos em infra-estruturas que visam o aumento dos leitos das vias destinadas ao tráfego, quase que exclusivo de automóveis.

A busca pela redução do tempo de deslocamento é uma das principais metas dos projetos em transportes. E como o valor do tempo é relativo para cada classe social, ou seja, o tempo das pessoas que possuem automóveis “vale” mais do que o tempo daquele que utiliza o transporte público coletivo, o poder público sempre tendeu a privilegiar os projetos que valorizassem o transporte individual. Além, é claro, do incentivo a indústria do petróleo, durante muito tempo prioridade no país.

O que temos hoje pode se considerar um princípio de mudança desse tipo de pensamento, vindo em grande parte dos planejadores urbanos e de projetistas de trânsito<sup>2</sup>. A crescente veiculação de novos meios de transporte público na mídia, apresentadas como solução para o colapso do trânsito das cidades, pode ser considerada um início da mudança de foco do poder público. É importante observar também que esta mudança teve como um dos principais fatores a estagnação da

---

<sup>2</sup> Ainda vemos atualmente alguns urbanistas e engenheiros de tráfego insistindo em solucionar problemas de mobilidade com aumento da infra-estrutura.



mobilidade das pessoas na cidade. Os congestionamentos urbanos podem ser considerados a imagem do caos do sistema de transporte das cidades, pois a matriz de transporte utilizada ainda é equivocada, o uso do transporte individual baseado no automóvel. Além do transtorno ao cidadão e da queda significativa da qualidade de vida, os congestionamentos que podem ser vistos com pontualidade em quase todas as grandes cidades brasileiras, causam aumentos nos custos para os viajantes e para o transporte de carga, além ainda da perda de tempo, do aumento no número de acidentes, o estresse psicológico, entre inúmeros outros.



Foto 6: Trânsito lento na Avenida Fernando Ferrari. Disponível em: <[http://www.es.gov.br/site/files/arquivos/imagem/FernandoFerrariRomero\(30\).jpg](http://www.es.gov.br/site/files/arquivos/imagem/FernandoFerrariRomero(30).jpg)>. Acesso em: 30 de Janeiro de 2009.

As cidades já não comportam mais o aumento de vias para uso do transporte individual. Entretanto, para atrair os usuários do transporte individual o sistema de transporte urbano coletivo deve ser eficiente, ou seja, o sistema deve ser confortável, confiável e eficiente.

“A política pública com respeito à circulação urbana não pode, portanto ser vista como um conjunto de procedimentos técnicos, racionais e neutros, visando o “bem comum”. A investigação sobre esta política implica, então, em analisar a origem da circulação, na forma das atividades sociais e econômicas desempenhadas no espaço urbano, cruzando-as com as posições relativas dos atores do trânsito no processo produtivo, a sua localização espacial, o seu acesso aos meios de transporte. Paralelamente,

implica em investigar quais as relações que podem ser sugeridas entre estes processos e as classes sociais ou frações de classes, ...” (VASCONCELOS, 1999, p.55)

As experiências em diversas cidades no mundo, exemplo de Bogotá/Colômbia e Curitiba/Brasil, e de inúmeros estudos feitos por especialistas confirmam que enquanto o transporte coletivo não for o foco das ações do Estado para soluções do problema de trânsito nas cidades, não teremos um modelo de locomoção sustentável e que atenda ao aumento da mobilidade das pessoas<sup>3</sup>. Dentre as inúmeras alternativas propostas pelos especialistas e que devem ser aplicadas para o planejamento do trânsito nas cidades, inevitavelmente elas devem reconhecer e ter como foco principal que a circulação em grandes cidades só é possível através de sistemas de transporte estruturantes, daí surgem diversas opções, como trens, metrô, aquaviários e corredores de ônibus, alimentados por sistemas auxiliares, como os ônibus, as vans, automóvel, bicicletas e outros.

O último PDTMU de Vitória, realizado em 2007, aponta como medida para a diminuição dos problemas de trânsito da capital, e em consequência, da Região Metropolitana, a adoção de sistemas de transporte público estruturantes. Entretanto, divergências políticas e conceituais sobre qual sistema deve ser adotado, o Veículo Leve sobre Trilhos ou a calha exclusiva para ônibus, dificultam a cooperação entre as esferas estaduais e municipais, imprescindíveis para a execução de qualquer um dos sistemas a ser adotado.

Cabe salientar que a mudança de pensamento para um sistema de transporte público estruturante, por parte dos agentes políticos, ainda está no início e, em Vitória, além do PDTMU, nenhuma grande ação efetiva foi realizada, apenas especulações e projetos muitas vezes de caráter eleitoral. E que a melhoria do transporte público da cidade resultará em melhor qualidade de vida da população. Para isso deve se enfatizar a criação de uma rede estrutural de mobilidade que integrará modos, tarifas e operação, melhorando as condições de confiabilidade, conveniência, tempo seguridade e conforto.

---

<sup>3</sup> O aumento da mobilidade das pessoas aqui significa o aumento do número de viagens feitas durante o dia. Esse número vem aumentando significativamente, e tende a aumentar também junto com o nível de renda de cada faixa da população.

Entretanto é necessário ressaltar que, dentre todas as opções apontadas não se deve adotar um sistema de transporte urbano como a resolução única, nenhum destes sistemas sozinho será a solução para o problema de transporte das cidades. A integração dos modais de transporte deve ser o principal projeto de mobilidade urbana das cidades. Criação de rede cicloviária integrada a um sistema de alimentação troncal, aquaviário integrado a bolsões de estacionamento, sistemas integrados e interligados por terminais com tarifas integradas, etc.

A proposta da aplicação da intermodalidade tem por finalidade aumentar a eficiência do sistema como um todo, além de otimizar o uso da infra-estrutura viária da cidade e contribuir, elegendo sistemas limpos de transporte como a bicicleta, para um modelo sustentável de mobilidade cidadã.

A cidade é o local onde o mundo concreto, imediato, acontece para o homem, onde a noção de sociedade global adquire concretude. É importante trazer o binômio local-global para a discussão, pois assim se pode tentar compreender o fenômeno da globalização. “O mundo (...) é apenas um conjunto de possibilidades, cuja efetivação depende das oportunidades oferecidas pelos lugares.”(SANTOS *apud* DUARTE, 2006, p.123). Pode se considerar, segundo Duarte (2006), que o global convoca o local a ocupar o centro da cena, restituindo às cidades, para o bem e para o mal, o papel de arena política onde se dará o embate entre os agentes territoriais (DUARTE, 2006). Daí a importância de considerar o poder local como forma de gestão dos fluxos territoriais locais, e acima de tudo, os globais.

A definição de espaço como *locus* da produção, pode ser retomada tendo como pano de fundo toda revolução tecnológica que transformou, principalmente, as relações econômicas globais (SANTOS, 1985). Neste contexto, o local exerce um papel de extrema importância, o de coordenador dos fluxos. A capacidade de gerenciamento e a disposição de tecnologias aparecem neste contexto como condição essencial para o crescimento. O local aparece como palco, ou suporte, para as relações globais, onde a localização passa a ser um feixe de forças sociais agindo sobre a localidade (SANTOS, 1985).

A globalização atua sobre esse território fragmentado (território arquipélago), subproduto das dinâmicas urbanas, marcado pelas diferentes formas de uso do solo,

potencializando sua capacidade de segregação, distinguindo claramente centro, onde os lucros provenientes das relações globais são coordenados, e periferias, campo das operações rotineiras das grandes corporações (VELTZ *apud* MIRANDA, 2006), superfície sobre a qual se instala as corporações globais. Os ambientes locais ganham importância neste contexto:

“... se tudo é fluxo e efeitos de composição, o lugar existe como um recurso que pode produzir efeitos. Este recurso se define não pela proximidade, mas pela co-presença (como dada e não como experiência fundadora) e os efeitos desta última.” (BOURDIN, 2001, p.62).

## **2.2. A Questão Local**

As percepções do que se entende por local são variadas e remetem a outras condicionantes que não se restringem as econômicas e/ou políticas. Existe sobre o *layer* local, um paradigma que acaba por refletir questões relativas ao tempo, e outro, o paradigma do multifragmentado. O valor que atribuímos a um determinado recorte territorial é dominado, entre outros, por valores históricos, que assumem a cada pessoa significado próprio, isso permite construir uma representação baseada na diversidade e na abertura. O valor territorial também é dado por vantagens locais, que mudam de acordo principalmente com as características do mercado do mercado imobiliário, além dos planos e políticas de uso do solo. Assim como para cada percepção do local, existem inúmeras outras que se entrelaçam formando um complexo emaranhado de “locais”, onde a fronteira não é a preocupação principal (BOURDIN, 2001).

O objeto local é manifestado e provocado principalmente por valores macro sociais, seu caráter não é imutável e muitas vezes ele se caracteriza pelas relações entre indivíduos, pela co-presença (BOURDIN, 2001). Entretanto, a ideia de lugar e espaço, para Milton Santos (1985), é a de que espaço é a união entre paisagem e sociedade e que lugar é um fator de evolução social, e não apenas uma condição.

Com a grande revolução das telecomunicações e da mobilidade a questão das escalas no entendimento do local mudou claramente. O triunfo do ciberespaço passou para a tela do computador, ou tela do mundo, grande parte das relações sociais e profissionais da sociedade, o que muda com isso o sentimento de pertença dos locais utilizados por cada pessoa. A rua passa a não ser o local onde o sujeito a entenda como tal, a interface da tela passa a ser o grande objeto local de muitos habitantes da cidade. Mas isso não é totalmente real, são apenas as relações entre proximidade e distância que passam a ser instáveis e multidimensionais nesta nova realidade.

O que confirma ainda mais a força da localidade é o fato de que as indústrias da informação também necessitem de infra-estrutura física para sua instalação, onde contenha os chamados nós estratégicos e as novas vantagens locacionais, ou seja, “até as mais avançadas indústrias de informação possuem um processo produtivo”. (SASSEN, 1998, p.13).

Para Milton Santos (1985) isso ocorre porque o processo de evolução das tecnologias corresponde a um aumento do que ele chama de fixos, ou seja, capital constante. Assim como, segundo ele, existe também uma necessidade maior de capital de giro, os fluxos, pois segundo ele as exigências científicas e técnicas da produção levam:

“1) à necessidade cada vez maior de adiantamento de capital para pagamento de despesas com preparação e o próprio funcionamento da atividade; 2) a uma redução do número de pessoas diretamente empregadas na produção; 3) a uma terceirização mais ampla e acelerada que, em virtude da ampliação das funções de concepção, direção, mercadologia, etc., leva ao crescimento do setor terciário superior (também chamado quaternário), conduz à expansão do terciário banal, graças a ampliação do comércio e dos transportes, e também ao aumento dos terciários primitivos ou, em outras palavras, do sub-emprego, já que a tendência à cientificação do trabalho, à sua organização sistemática e à sua tecnicização se fazem em todos os setores produtivos.” (SANTOS, 1985, p.42)

O que Milton Santos começa a trazer com respeito ao setor de transportes, ou logística, é que a mobilidade passa agir sobre a localidade como um modo de organização das sociedades, nas quais segundo Alain Bourdin (2001), é o transporte das mercadorias, assim como o deslocamento das pessoas e a troca de informações que formam uma dimensão essencial da organização econômica e social. Pode-se dizer então que a mobilidade age sobre a localidade como forma de

organização, e em função da experiência, cuja constituição ela, a mobilidade, permite (BOURDIN, 2001).

O que a mobilidade generalizada provoca é uma afirmação taxativa que a mobilidade e a ascensão social estão intimamente ligadas, ou a localização não se faz conforme uma simples lógica de proximidade, mas sim com a combinação de um conjunto de escolhas e de meios de locomoção. A generalização da mobilidade pode ser então desfavorável a localidade, quando esta se define em referencia a territórios fortemente delimitados por um perímetro e organizados segundo o principio da hierarquia dos centros e das periferias, ou seja, uma localidade pode nascer da mobilidade (BOURDIN, 2001).

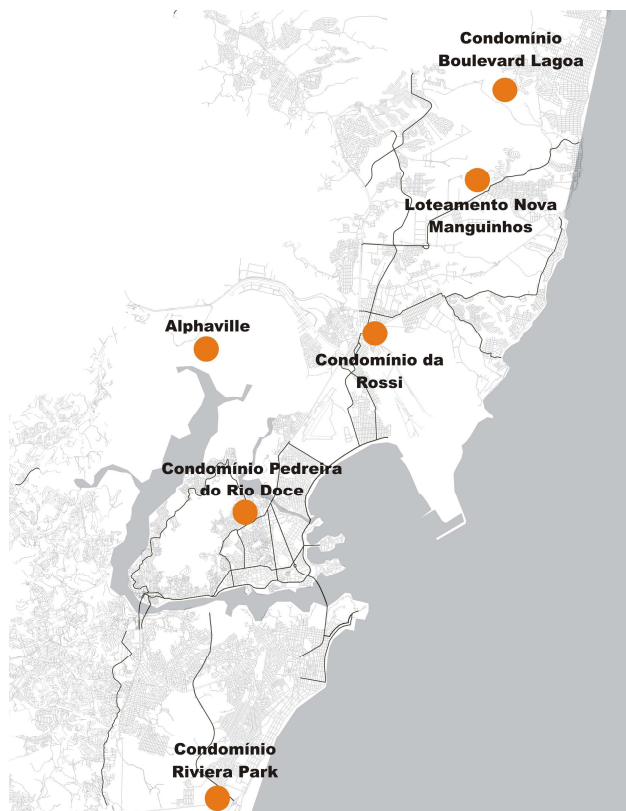
A hipermobilidade contemporânea necessita apreender a metrópole em outros termos, pois “centro” e “periferia” passam a ser impróprios. Sendo assim, o conceito de Edge City, ou orla da cidade, ou franjas da cidade, traz a metrópole como um organismo onde, pelo avanço da mobilidade e comunicação as bordas ganham importância produzindo um novo tipo de relação proximidade/distância. O Periurbano é outro conceito que pode ser definido, por exemplo, como uma procura por uma ruralidade ou um espaço periférico para viver segundo os gostos de cada um, sem a necessidade de se criar uma anti-cidade. Não é somente uma definição estatística ligada à densidade e a distância, é um espaço complexo no qual se manifestam e se constroem novas formas de localidade (BOURDIN, 2001). Através destas formas de apreensão da metrópole o planejamento dos fluxos deve procurar meios para atuar sobre as dinâmicas de mobilidade urbana a fim de encontrar soluções para a questão dos fluxos.

Na Grande Vitória, cada vez mais surgem novos projetos de loteamentos, em grande maioria fechados, em regiões distantes do centro urbano. Muitas vezes em busca da ruralidade, ou de uma relação de vizinhança desconhecida nos grandes centros, o surgimento de loteamentos apontam como o novo refúgio dos ricos.

“A celebração do bairrismo e da vizinhança em pequena escala, que hoje é feita por planejadores bem intencionados, é um reforço não premeditado de uma nova forma de dominação, um despojamento da cidade que se impôs aos trabalhadores no século passado.” (SENETT, 1988, p.175)

A proliferação dos condomínios fechados, voltados para a população de alta renda e localizados nos subúrbios da cidade, está vendendo a imagem de retorno à

natureza, como um produto que entra na moda, mas que produz na cidade graves problemas de circulação de pessoas, entre outros. No mapa abaixo temos, alguns empreendimentos residenciais do tipo condomínios fechados e que são considerados como projetos dinamizadores e geradores de tráfego urbano.



Mapa 10: Loteamentos / condomínios fechados. (PDTMU, 2007). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

As novas relações de distâncias dentro da metrópole a transformam em um lugar de passagem e o habitante num espectador, vivendo através da cidade e não na cidade. Entretanto, como diz Senett (1988), o declínio do homem público vem desde o séc. XIX, com inúmeras questões, dentre elas, a da segurança e do confinamento. Isto é potencializado pela chamada “era da informação”, onde a velocidade é a marca principal e onde, por incompatibilidade destas, tornam as ruas, palco da vida nas cidades, quase que inóspita. É neste contexto que surge de maneira caótica e rápida, como não podia deixar de ser, uma nova forma de se viver o urbano, se é que pode ser chamado assim. Os espaços fechados passam a ser atrativos por recriarem uma imagem da cidade perdida, visto como figura característica da sociedade de consumo, os *shoppings centers* e os condomínios fechados são exemplos claros destes espaços. Feitos para recriarem a cidade e, no caso dos

*shoppings centers*, a recriarem para o consumo onde a noção com o “mundo real” se perca completamente. Esses espaços são frutos da sociedade contemporânea, baseada na velocidade e ausência de contato físico com o mundo (DUARTE, 2006). Esses dois elementos, condomínios e *shoppings*, são peças de grande importância para o planejamento dos fluxos territoriais, já que eles são pólos de atração de pessoas (automóveis) e mercadorias assim como demandam de grande oferta de meios de acessibilidade a eles. Planejar a implantação desses elementos é uma forma de atuar no planejamento dos fluxos. Na tomada de ações locais a multiplicação dos agentes pode criar condições para os planejamentos. Nas políticas públicas, elas podem garantir ganhos para a localidade.

Portanto, é necessário repensar a localidade sob o prisma da Sociedade em Rede, conceituada por Castells, e entender a lógica de funcionamento maquínico do capital que se apropria das relações existentes da forma que lhe é pertinente. Tomar o processo dos espaços de fluxos é primordial para o planejamento e conhecimento das cidades. A cidade em rede possui no controle dos fluxos um dos principais requisitos para o seu planejamento, o entendimento das especificidades do mercado é essencial no processo de gestão da cidade. É então, esta localidade contemporânea, plural, reflexiva e instável, mas nem por isso, menos importante (BOURDIN, 2001).

O estudo das relações ocorridas no espaço local é reflexo dos acontecimentos no globo, mais do que nunca com a globalização. Entretanto, o global não chega a suprimir o local, os mecanismos de reação local, tais como a sociedade organizada, e elas passam a exercer importante papel no atual conflito de escalas.

O que se pode concluir é que a esfera local, e todas as suas particularidades, são construídas principalmente, mas não exclusivamente, por aquilo que vem da esfera regional e global. Cabe salientar também que grande parte deste poder nacional/global é constituído pelos interesses das grandes corporações, que não possui em suas estratégias, o benefício, ou o fortalecimento do poder local. É importante encontrar e potencializar sinergias entre as esferas e os atores e agentes para que o crescimento e evolução sejam mútuos. A potencialização dos ganhos deve ser proporcionada também por políticas públicas que favoreçam o poder local



sem perder os ganhos provenientes das relações globais. É o poder local que atuará no cadenciamento dos fluxos, ou seja, na gestão das forças.

É então preciso repensar os territórios, repensar para a ação, perguntando-se se eles constituem sistemas de recursos generosos, que favoreçam cooperações produtivas e não apenas jogos de equilíbrio (BOURDIN, 2001). Para isso deve-se pesar com cuidado intervenções voltadas prioritariamente para o aumento da velocidade dos fluxos, tomando desta uma possível saída para os fluxos locais. Uma busca pela sinergia entre esforços, como deve ser tratado no capítulo três, da sobreposição dos *layers*, deve ser um dos principais focos do planejamento.

### **2.3. Fluxos Globais no Local**

O movimento cotidiano da população e a polarização dos investimentos públicos e privados possuem uma relação clara de reciprocidade. O aumento de demanda por viagens a um determinado local na cidade pode ser comparado e diretamente ligado ao número de investimentos em infra-estrutura, no setor de comércio e serviços, e no setor imobiliário. Em Vitória, isso fica claro quando se observa a quantidade de investimentos públicos e privados na região da Enseada do Suá, e o elevado número de viagens a esta região, demonstrado pelo PDTMU, de 2007.



Mapa 11: Investimentos previstos para a região da Enseada do Suá. A linha em azul é o trajeto previsto pela prefeitura de Vitória para o traçado do VLT. (PDTMU, 2007). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

Esses investimentos polarizam a cidade criando grandes pólos atratores de viagens na cidade, isso é visto acontecer em inúmeras outras áreas. O papel do gestor vem quando a criação, ou potencialização, destes pólos servem como estratégia de planejamento. Entretanto isto deve ser feito sem esvaziar as potencialidades já existentes, sem congestionar vias, ou criar pólos sobre zonas já congestionadas. Baseados no conceito de rizoma, de Gilles Deleuze e Félix Guattari, o planejador deve criar zonas e pólos nos mais diversos pontos da cidade, criando uma rede de interações entre as diversas zonas, para que a estrutura das cidades não seja arbórea, mas sim rizomática. A aplicação desse conceito passa pela criação de zonas acentradas, onde a conexão dos diversos nós, a heterogeneidade e a multiplicidade das funções esteja presente em todas as regiões do espaço urbano, para que não haja uma dependência absoluta de um centro.

Da mesma forma, Bill Hillier (2007) propõe como conceitos básicos da Sintaxe Espacial<sup>4</sup>, a axialidade, conectividade e integração. Esta última como sendo a principal, pois ela é extremamente necessária para a previsão dos fluxos de pedestres e automóveis, assim como na lógica de localização de usos urbanos e dos encontros sociais (HILLIER, 2007).

<sup>4</sup> A Teoria da Sintaxe Espacial, criada por Hillier e colaboradores da Universidade de Londres, busca permitir entender aspectos importantes do sistema urbano, tais como acessibilidade e a distribuição dos usos do solo, para isso procura descrever a configuração do traçado das vias e as relações entre espaço público e privado através de medidas quantitativas (HILLIER, 2007)

Para Hillier (2007), a axialidade, ou as linhas axiais são as maiores linhas retas que cobrem um sistema de espaços abertos, e por isso são a base para os outros conceitos. A integração e a conectividade retomam o conceito de rizoma de Deleuze, sendo que esta última se refere a quantidade de linhas axiais que interceptam os diversos espaços da cidade.

Enquanto isso, o surgimento e a expansão das grandes e pequenas empresas direta ou indiretamente ligadas à rede de comércio mundial, a rede global de fluxos, são alguns dos principais agentes da polarização urbana, pois atuam diretamente sobre o território e indiretamente sobre o poder público. Na cidade do capital, duas idéias básicas são essenciais: a produção corporativa/global e os arranjos produtivos locais; e a reprodução social, o consumo. Os constantes movimentos de dispersão e concentração das atividades no espaço, relacionados às atividades econômicas, à urbanização do território, as diferentes necessidades e características de habitação, às diferentes características de consumo, as distintas formas de deslocamentos na cidade, entre outros, são os principais agentes organizadores espaciais. Dentre os agentes, como exemplo em Vitória, as grandes corporações (grandes projetos industriais): Companhia Vale do Rio Doce (Vale) e Companhia Siderúrgica de Tubarão (Arcelor), localizados na ponta de Tubarão.

Em uma região metropolitana, como a de Vitória, a lógica de funcionamento é condicionada por diversos fatores, econômicos, políticos, históricos e sociais. Para entender a geração de pólos de atração urbana é necessária uma análise dos fatores da especialização funcional da metrópole principalmente no que diz respeito à nova rede de relações globais, incluindo seus processos evolutivos locais. Entre os processos envolvidos estão as redes de relações entre corporações e países; o surgimento e a espacialização do setor terciário; e as facilidades de acessibilidade a grandes instituições de ensino. O melhor entendimento dessas relações irá ajudar a entender o funcionamento das relações entre diversos os agentes da cidade.

A área de influência de uma cidade ou metrópole vai muito além de seus limites físicos, inclusive do espaço da metrópole, e em conseqüência disso esta região metropolitana passa a ser entendida como um produto do capitalismo avançado que organiza o espaço (ABE, 1999). Vitória, como capital e cidade coordenadora da região metropolitana, pode ser considerada então como o principal agente

organizador dos fluxos metropolitanos e regionais, e por isso deve ser analisada, em todas as suas particularidades, como principal agente espacial do território.

Por ter a característica de ser central geograficamente, politicamente e economicamente, e possuir em seu território as atividades regionais de controle de toda a cadeia logística do estado, Vitória assume o papel de polarizador de fluxos locais e regionais, participando ainda da rede global de fluxos. Diante disso, Vitória se caracteriza como cidade industrial e portuária, e devido a essa característica a cidade se transforma em porta de entrada e saída de produtos. Uma consequência desta característica é a forte presença das empresas relacionadas ao comércio exterior em diversas regiões da cidade, e com diversas características distintas. A rede de funcionamento destas empresas tem suas especificidades, a parte *hardware*<sup>5</sup>, que são basicamente as atividades produtivas, a parte *software*, composta pelas atividades de agenciamento da produção, que efetuam o controle de toda a lógica do sistema, a logística é uma destas atividades. Diretamente ligado a parte *software* estão os agentes ligados à coordenação e controle de elos da rede de produção global, o que pode ser chamada de camada *wetware*, que aparecem sobre o território na forma de escritórios de empresas responsáveis pela comercialização das mercadorias e de marketing, além das atividades de gestão de pessoas, pesquisa e produção e gestão de conhecimentos. Além disso, as empresas relacionadas ao comércio exterior, muitas vezes, desdobram arranjos produtivos locais, a partir de sua rede de funcionamento, gerando dispositivos locais para o consumo local.

Convém salientar que os fluxos globais não são os únicos a agirem sobre o local. É de extrema importância também conhecer os movimentos da população sobre o território. Como e porque se dão os deslocamentos humanos dentro do território de Vitória. Este movimento será descrito mais a frente neste capítulo.

---

<sup>5</sup> As etapas produtivas podem ser divididas de forma analógica ao funcionamento de um microcomputador. A etapa *Hardware*, conteúdo físico do computador, pode ser comparada às etapas produtivas de manuseio da matéria prima, no caso de uma siderúrgica, as etapas de mineração e transformação do minério em aço. A etapa *software* e *wetware*, parte virtual do funcionamento do computador, podem ser comparadas, o primeiro caso à logística da produção, e, segundo caso, as tarefas de controle do processo produtivo, no caso da cadeia produtiva do aço citada anteriormente, pode ser comparada aos escritórios que efetuam as conexões globais da produção e da venda do produto.

## 2.4. Etapas produtivas sobre o território

A localização estratégica de toda cadeia de produção no território de Vitória torna a cidade não apenas a porta de entrada e saída de produtos, mas sim um dispositivo de realização de negócios e valorização dos produtos. Por se tratar de um dispositivo, o poder local atua sobre as etapas da rede de produção fortemente, traduzindo para a cidade um importante papel na cadeia produtiva, que pode ser potencializado.

### 2.4.1. Etapa *Hardware*

Basicamente no Espírito Santo, as exportações são realizadas por dois grupos de segmentos com diferentes características. O mais visível, que movimenta grandes cargas sobre o território, aquelas grandes empresas exportadoras de *comodities*, e que são responsáveis pelos maiores valores exportados. Segundo o Instituto Jones dos Santos Neves (2007), em 2005, este setor foi responsável por cerca de 82% do valor exportado pelo estado. Esse grupo inclui os segmentos de ferro/aço, minério de ferro e celulose.

O papel de coordenador das ações da produção sobre o território tem saído já a algum tempo das mãos do Estado, passando para as grandes corporações globais. Este fato ocorre devido ao tamanho (físico e político) que as grandes corporações chegaram a ter sobre o território.

A vantagem da economia de fluxos é desfrutada não apenas pelas grandes empresas, pois na Grande Vitória é proveitosa também para os arranjos produtivos locais (rochas, móveis, café, confecções) envolvidos com a rede de mercado internacional. O setor do comércio exterior da RMGV tem demonstrado grande

capacidade de conexão em suas transações, apesar de permanecer uma percepção local fragmentada do processo mundial, que é dominada pelas grandes corporações privilegiadas na acessibilidade ao global (MIRANDA, 2007).

A retroárea do porto, com grande parte da cadeia logística local, vem se re-localizando consensualmente ao longo da área continental que vai de Capuaba à Ponta de Tubarão, um território que concentra fatores econômicos aglomerativos e constitui o chamado Arco Metropolitano.

#### 2.4.2. Etapa *Software/Wetware*

As localidades onde se dispõem os elos e as conexões das redes mundiais estão articuladas às cadeias de produção por meios de pontos de concentração (mercados, regiões produtoras), de distribuição (portos de navegação, portos secos, e outros tipos de terminais e armazéns) e através dos circuitos de informação. Para agregar valor e competências, os recursos das hinterlândias no sentido físico, subordinam-se aos recursos intensivos de informação e conhecimento trocados entre cidades que participam das redes mundiais (MIRANDA, 2007).

A logística é uma das atividades *software* que funcionam sobre o território e requer inúmeras redes de diferentes tecnologias superpostas sobre ele, compete com a localização geográfica, mas não prescinde do local. Neste quadro, as cidades configuram-se como sistema de contato e interface da produção flexível mundial, e nesta função de interface entre mercados regionais e os fluxos globais as cidades portuárias têm posição privilegiada (MIRANDA, 2007).

As empresas que realizam a função de interface entre os mercados, são aquelas relacionadas ao comércio exterior. A sua espacialização é necessária para o entendimento desta camada e será demonstrada mais a frente, quando se analisará os equipamentos e serviços polarizadores dos fluxos. Esta análise é importante para o estudo dos fluxos locais, pois ela procura se implantar em regiões centrais da

cidade, e apesar de não atraírem grande número de viagens, necessitam de facilidades de conexões territoriais para atrair negócios e outras empresas.

## **2.5. Atividades polarizadoras**

No território urbano das cidades as classes sociais separam-se em espaços funcionalmente distintos, mas formalmente homogêneos. Esta atomização da cidade desencadeou atividades específicas em cada parte, dando início a alteração da superposição das atividades, característica do espaço público tradicional. Nos termos de Richard Sennett (2003) a civilidade seria a proclamação dessa institucionalização técnica e espacial de distâncias sociais e funcionais, enquanto a cidade seria o que Sennett chama de “estabelecimento humano” na qual, estranhos deveriam provavelmente se encontrar.

“Atualmente, o senso comum atribui negatividade à instabilidade social e à insuficiência pessoal. O individualismo moderno objetiva a auto-suficiência, quer dizer: entes completos mais do que incompletos. A psicologia fala a linguagem das pessoas bem centradas, que alcançaram integração e inteireza entre si. Os movimentos sociais, também, como se comunidades devessem assumir algo semelhante à integridade individual.(...) A prática subjetiva do desenraizamento – domínio do que o psicanalista Robert Jay Lifton refere como “um Proteu dentro de cada um” – seria apenas uma receita para aprofundar feridas.” (SENETT, 2003, p.301).

O crescimento econômico do Espírito Santo que tem sido comentado há algum tempo na imprensa, e que atinge níveis superiores ao crescimento brasileiro é puxado, sobretudo pela expansão das grandes indústrias aqui instaladas. Entretanto, o setor terciário surge como o mais representativo da economia estadual. Este setor inclui as importações e exportações, a nova corrente de comércio exterior (como exemplo, o coeficiente de abertura do Espírito Santo em 2003 era de 60%, o do Brasil estava em 24%). (200 MAIORES EMPRESAS, 2006).

Para o entendimento dos aspectos físicos, sociais e econômicos do município de Vitória e de sua zona de influência imediata é necessária a aproximação a alguns conceitos que foram utilizados pela pesquisa. A grande parte dos levantamentos que

seguem, foram realizados para a construção do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória (PDTMU, 2007). Estes estudos foram realizados em 2007 e trazem alguns conceitos que precisam ser entendidos, dentre eles as Zonas de Tráfego (ZT) e os Pólos Geradores de Tráfego.

### 2.5.1. Zonas de tráfego

O conceito de zona de tráfego utilizado se refere a uma porção do território com características que se assemelham, principalmente no que diz respeito a: malha urbana, padrão fundiário, dinâmica urbana (consolidação), tipologia das edificações, padrão construtivo, densidade construtiva, sistema viário, característica dos serviços e comércio, área de concentração destas atividades<sup>6</sup> e segundo a categoria da área especializada (portuária, retro-portuária, vazios, etc.). Em pesquisa realizada para a elaboração de cenários sociais, econômicos e urbanos, subsidiando a construção do PDTMU, foram designadas para Vitória e região, 166 Zonas de Tráfego, onde a equipe (André Abe, Leandro Assis e Helder Gomes) estudou e caracterizou cada uma delas atribuindo valores que serviram para ponderação de modelo de geração de perspectivas de geração de tráfego.

### 2.5.2. Pólos Geradores de Tráfego

---

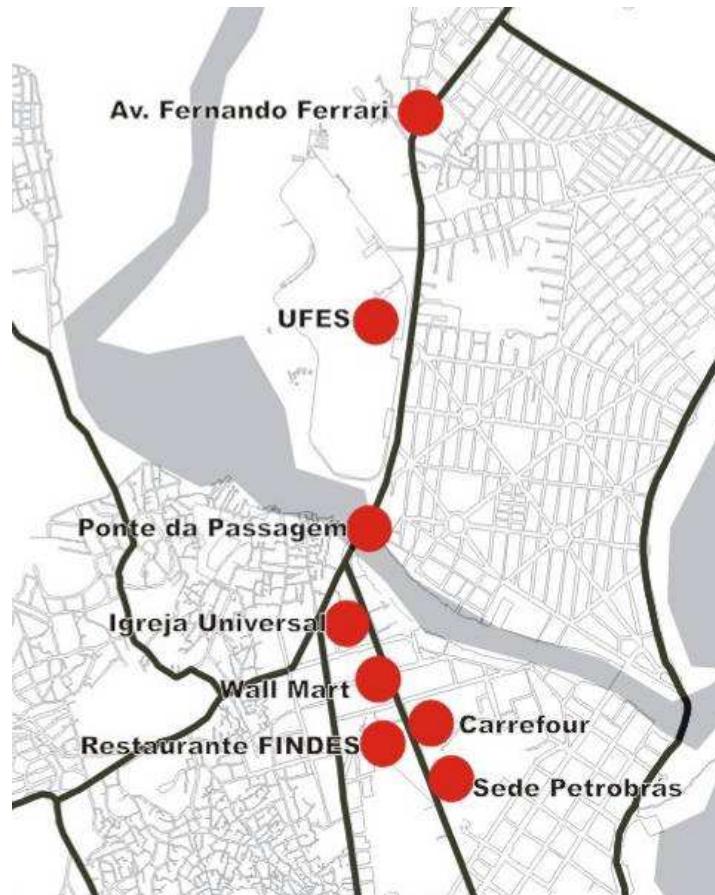
<sup>6</sup> Sub categorias das atividades: **sub-centros locais** – concentração de estabelecimentos locais; **sub-centros de bairros** – concentração de estabelecimentos para atendimento a grupos de bairros; **centro metropolitano** – concentração de atividades múltiplas e sinérgicas de atendimento regional e estadual; **corredores de atividades** – concentração de atividades principais ao longo de eixos de circulação de transportes; **áreas especializadas** – concentração de atividades semelhantes ou complementares visando economias de aglomeração; **shopping centers** – conjuntos comerciais de diversas categorias com estabelecimentos complementares e espaços de consumo planejados.



Este conceito é utilizado para classificar empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens. Estes, por seu porte e/ou característica acaba causando reflexos negativos na circulação viária do seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres (DENATRAN, 2001).

Empreendimentos com essas características, além de causarem impacto sobre o sistema viário, criam especificidades territoriais que acabam por atrair outras atividades afins. Isso cria na região onde ocorre o que se pode chamar de pólo atrator de fluxos, tanto econômicos quanto de pessoas.

O estudo das características urbanas tendo por base a circulação de pessoas, e atualmente baseado na prioridade ao transporte motorizado, e ainda individual, é uma das formas de entender a dinâmica urbana da reprodução social. Os deslocamentos humanos definem especificidades territoriais, possibilitando a criação dos eixos de passagem, assim como enclaves para a mobilidade urbana. Em Vitória um dos eixos de passagem, que também é um grande eixo de comércio e serviços, é a Reta da Penha, que cada vez mais assume novas atividades que congestionam ainda mais o complicado trânsito da região (ver mapa 11). Na seqüência desta mesma avenida encontra-se um grande enclave para os fluxos, um estreitamento da via que é uma região que vem se especializando em comércio de móveis, a região de Goiabeiras (ver mapa 11).



Mapa 12: Empreendimentos em projeto e já instalados na região das Avenidas Reta da Penha e Fernando Ferrari. (PDTMU, 2007). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

Por outro lado, principalmente após a industrialização, o processo de especialização funcional nas cidades intensificou as forças produtivas, desencadeando uma significativa expansão dos circuitos produtivos (produção-distribuição-consumo), o que fez com que a circulação assumisse uma grande importância como função industrial e urbana (DUARTE, 2006).

## 2.6. A Mobilidade urbana em Vitória

A mobilidade urbana, ou o deslocamento de pessoas (da reprodução social) na cidade é um dos principais agentes do território. Em contraponto ao espaço regional, que é dominado pelo deslocamento das informações e da energia, o espaço intra-

urbano é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força do trabalho, nos deslocamentos casa x trabalho, seja enquanto consumidor, nos deslocamentos para estudos, casa-lazer, casa-compras.

Para David Harvey citado por Villaça (1998, p.22), “o espaço é um atributo material de todos os valores de uso”, ou seja, o espaço é atributo de um automóvel, de um edifício, ou de um conjunto de edifícios, e de uma cidade inteira. Seguindo o pensamento destes autores (idem, ibid.), “o trabalho útil concreto produz valores de uso em determinados lugares”. Os valores de uso são também consumidos em “determinados lugares”. Pode se considerar então a existência de dois espaços: aquele dos objetos em si (produzidos ou não pelo trabalho humano) e aquele determinado pelos locais onde estão produzidos e consumidos (VILLAÇA, 1998).

No espaço intra-urbano, a acessibilidade, enquanto produtora de localizações é mais essencial que a disponibilidade de infra-estrutura, tendo em vista que a dotação de certa região com infra-estrutura é muito mais fácil e barato que dotar de acessibilidade local visado pelo setor imobiliário. Os locais mais procurados para uma empresa se localizar não são apenas aqueles que possuem a infra-estrutura, mas sim aquele que possui uma série de vantagens locacionais que vão desde a infra-estrutura básica até a associação da imagem da empresa a imagem do local onde ela será instalada. Geralmente esta imagem do local é criada pelo setor imobiliário para atrair e aumentar as vendas de certa região da cidade que possui uma boa reserva imobiliária, passível de lucro fácil para estes.

A reprodução dos objetos urbanos só pode ser entendida e explicada se forem consideradas suas localizações (VILLAÇA, 1998). A localização é produto do trabalho e é ela que especifica a característica do espaço intra-urbano, é preciso entender as localizações intra-urbanas, um condomínio fechado não pode ser analisado se não considerar sua localização, e o que sua implantação trouxe a determinado local. A localização cria impactos sobre o território de redefinem os espaços e as conexões, tais como, especulação, valorização, polarização, segregação, enclaves. Estes muitas vezes ampliam ou impedem a irrigação do território, ou ainda, segundo conceitos de Hillier (2007), a integração e a conectividade.

### 2.6.1. Diagnostico físico espacial da mobilidade em Vitória

Como já mencionado, os conceitos e indicadores para a análise da movimentação de pessoas em Vitória foram retirados do PDTMU, de 2007. Dentre os fatores levantados para análise de sistemas de transportes, e conseqüentemente especificidades urbanas locais, dois componentes podem ser considerados principais: as projeções dos condicionantes sócio-econômicos de demanda e a distribuição espacial desses condicionantes.

A partir das macro-tendências da economia brasileira, muito influenciada pela economia global<sup>7</sup>, são avaliadas algumas conseqüências. Dentre elas, a nos empregos (fator importante para análise do índice de mobilidade), nos salários, nas matrículas escolares e nos indicadores de posse de automóveis, parâmetros básicos para estimar a geração de viagens (PDTMU, 2007). O critério de estimativa de população adotou modelo utilizado pelo IBGE, de projeção de tendência de um modelo menor a partir da subdivisão de um território maior, em determinado período de tempo (PDTMU, 2007).

A ponderação dos dados para gerar cenários cada vez menos especulativos incluiu o levantamento dos investimentos previstos para o Espírito Santo. Segundo o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), a economia brasileira tem crescimento previsto de 4,5% a 5,0% até 2010 e de 6% a 7% na década seguinte, entretanto esses valores foram revistos, e tendem a ser menores, frente ao cenário de crise econômica mundial. O Espírito Santo possui previsão de evolução no Produto Interno Bruto (PIB) maior do que a média brasileira. Os esperados aumentos no PIB deverão ter reflexos no aumento de empregos, na massa de salários, nas matrículas

---

<sup>7</sup> Com a crise mundial, todos os países envolvidos na rede global de economia deverão sofrer certos choques internos. Por exemplo, cerca de 16% das exportações brasileiras vão para os EUA. Se os EUA esfriam, não apenas essas exportações diminuem, mas também as destinadas a outros países (como a China) que têm nos EUA um grande mercado.

escolares e nos indicadores de posse de automóveis, que são, para análise e projeção, os principais condicionantes da demanda (PDTMU, 2007).

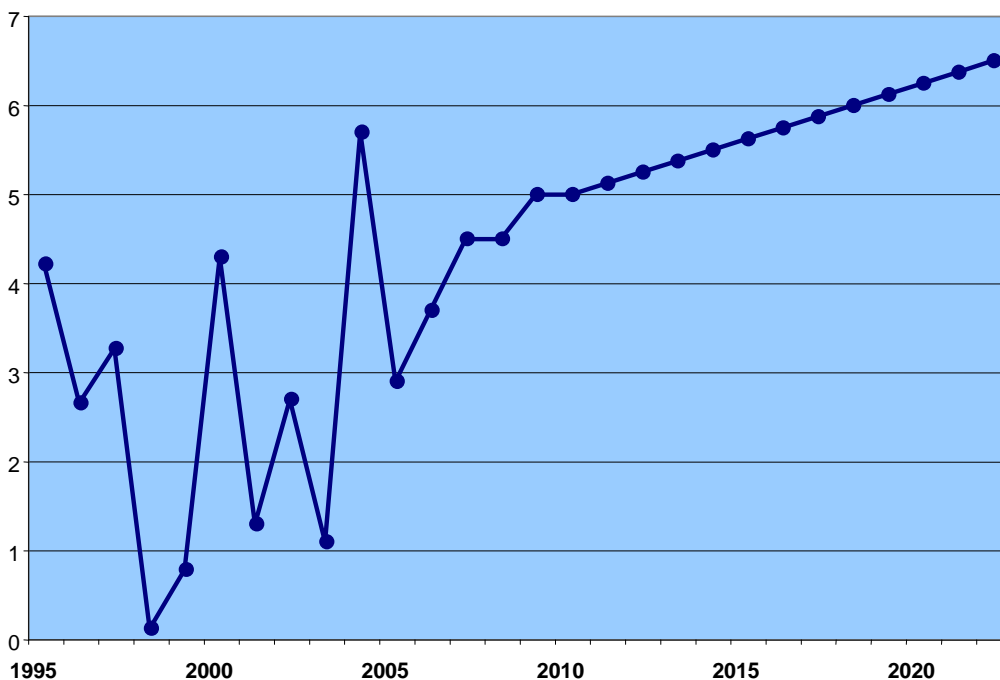


Gráfico 4: Evolução e projeção do PIB brasileiro. (PDTMU, 2007).

Entretanto, o cenário mundial tem mudado drasticamente com a atual crise mundial. A cada momento novas perspectivas para a economia do Brasil e do mundo são elaboradas. Essa volatilidade financeira acarreta para os países, profundas alterações nos padrões de crescimento, ou seja, é bem provável que estas projeções elaboradas para o PDTMU em 2007, estejam aquém do que se prevêem os economistas hoje.

A análise dos investimentos futuros no Estado e na Grande Vitória possibilita constatar que eles são diferenciados no volume, no qual se destaca o município da Serra, e também na composição, como pode ser visto no diagrama abaixo.

### DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS NA RMGV

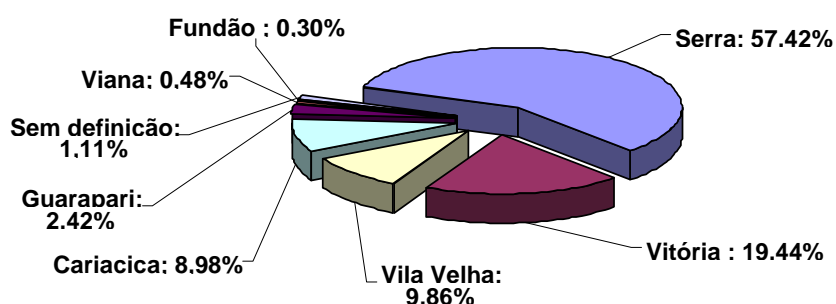


Gráfico 5: Distribuição dos investimentos na RMGV. (IJSN, 2007).

O que caracteriza os investimentos em Vitória é o grau de diversidade das atividades, o que demonstra maior autonomia relativa da economia urbana metropolitana. Quanto maior a pluralidade de investimentos maior a estabilidade destes, uma vez que uma crise sobre determinado setor, em cidades cujos investimentos estejam baseados em poucas atividades, acarretaria em graves situações. Um exemplo recente é o caso de Aracruz, que tem na Aracruz Celulose sua principal indústria, e que sofreu profundamente com a crise mundial desde a primeira metade de 2008.

## Investimentos no Município de Vitória

### Atividades receptoras

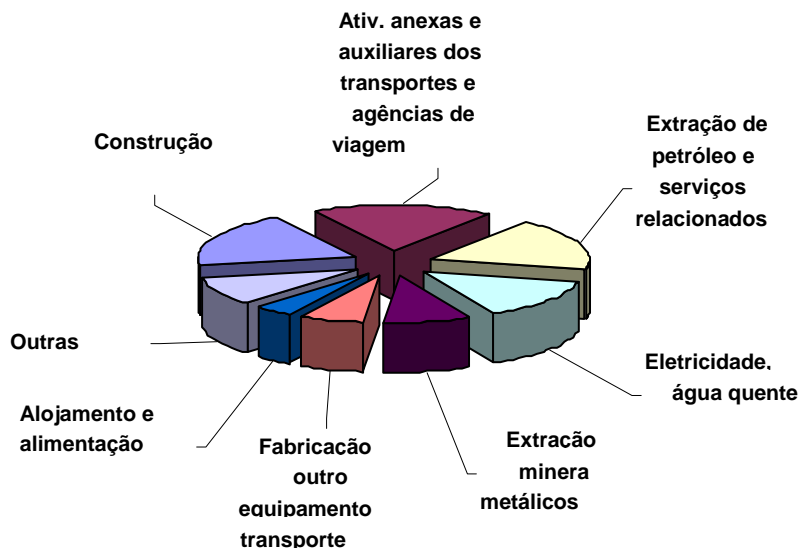


Gráfico 6: Investimentos no Município de Vitória – atividades receptoras. (IJSN, 2007).

Além disso, a economia de Vitória deverá manter algum padrão de crescimento, talvez não tão otimista quanto ansiasse o documento Espírito Santo 2025, de 2007, que previa o PIB chegando a atingir a marca de 6% de crescimento em 2025 (ESPIRITO SANTO 2025, 2007). Com isso surgem as expectativas de crescimento da oferta de empregos, o que traz como consequência imediata o aumento do poder de atratividade de fluxos da região para a cidade, proporcionando o aumento da demanda por serviços urbanos e, conseqüentemente, a necessidade de melhoria no sistema de transportes.

Em relação ao crescimento da população de Vitória, suas taxas são as menores de toda a Região Metropolitana. Por sua limitação física a capital possui apenas a quarta maior população da RMGV, enquanto a população de Serra cresce muito e acaba em pouco tempo ultrapassando a populosa Vila Velha.

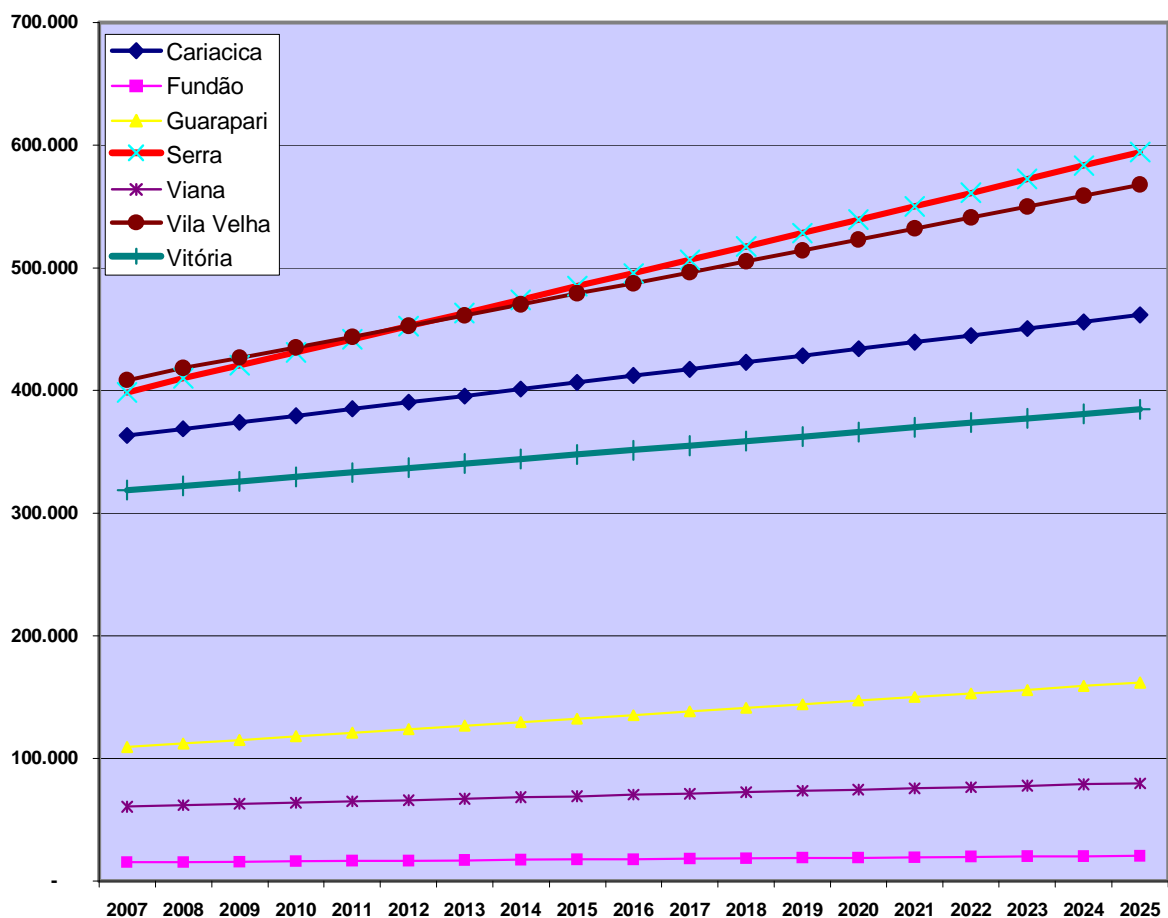


Gráfico 7: Crescimento da população na Grande Vitória. (PDTMU, 2007).

Apesar de ser a população que menos cresce em toda a Região Metropolitana, Vitória tem em seu território as principais atividades atradoras de viagens, ou seja, grande parte da população que cresce no entorno de Vitória, possui direta ou indiretamente atividades econômicas, sociais e culturais na capital. Como pode ser visto no mapa 12 abaixo, esta característica traduz para o município um grande número de viagens que tende a aumentar com o aumento dos municípios vizinhos.

Os dados apresentados são parte da pesquisa para elaboração de cenários para o PDTMU, e por isso sempre apresenta as perspectivas, para todos os pontos estudados. A previsão destes dados foi baseada em estudos territoriais, econômicos e sociais, buscando ao máximo uma ponderação para se chegar a uma previsão com a menor margem de erros possível. Entretanto, é importante também apresentar um painel atual da questão da mobilidade urbana em Vitória.



### Vitória Ilha



### Vitória Continente



Mapa 13: Fluxos de Viagens por regiões (modo individual). (PDTMU, 2007).

É importante salientar no mapa acima que os círculos se referem ao total das viagens internas por região, enquanto as linhas, e suas diferentes espessuras, representam as viagens interregiões. A partir da análise deste mapa, que traz os principais fluxos de viagens de transporte coletivo, pode-se observar que a parte insular de Vitória recebe grandes fluxos de pessoas dos municípios da Serra, Cariacica e Vila Velha (cerca de 92,4 mil, 80,3 mil e 78,4 mil viagens/dia, respectivamente), além da parte continental de Vitória (80,3 mil viagens/dia) (PDTMU, 2007). Pode-se concluir através dos mapas que a ilha de Vitória possui uma grande atratividade e produção de viagens, enquanto a parte continental, possui os maiores fluxos de viagens provenientes da parte insular, (80,3 mil viagens/dia) e também do município de Serra (60,7 mil viagens/dia) (PDTMU, 2007).

Por se localizar no centro da Região Metropolitana, geograficamente e nas questões econômicas, sociais, culturais, Vitória assume o papel de grande pólo atrator das viagens, para motivos de trabalho; lazer, educação, ou seja, os principais motivos de deslocamentos. Para agravar a situação da circulação no município, sua característica insular e topográfica (o maciço central) proporciona limitações físicas para a criação de território permeáveis, como pode ser observado no mapa 13 da hierarquização viária de Vitória. Além disso, o centro, principal região geradora de viagens, possui apenas duas avenidas que também interligam Vitória a Vila Velha. Outra ligação entre estas cidades é a Terceira Ponte, na região da Enseada do Suá, que já é bastante congestionada e tem como principal via de acesso a Reta da Penha, uma via arterial metropolitana que abriga atividades de grande porte. O traçado urbano da capital pode ser considerado limitado em quantidade e dimensão, as poucas vias principais possuem gargalos que dificultam a fluidez do trânsito. Outra avenida importante na ilha, e já citada no texto por possuir velocidade média baixa há mais de 10 anos, é a Serafim Derenzi, que já foi uma estrada, e atualmente apresenta um perfil de via urbana em mais de 90% de sua extensão, servindo a inúmeros bairros que circulam pelo lado oeste da cidade (PDTMU, 2007). Outras importantes vias da cidade também possuem os chamados gargalos, neste caso pontes, que são as avenidas Dante Michelini, na beira-mar, e a avenida Fernando Ferrari.



Mapa 14: Hierarquização Viária. (PDTMU, 2007). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

Através da análise da malha viária do município de Vitória pode-se reafirmar que a cidade é geograficamente prejudicada. Existem apenas 6 entradas à ilha de Vitória, duas ao norte e três ao sul. Além disso, Vitória também recebe fluxos de passagem, ou seja, pessoas que moram em Vila Velha, por exemplo, e que viajam para o norte capixaba, atravessam a capital, assim como o inverso.

Como observado no mapa de hierarquização viária de Vitória, algumas regiões da capital, caso exemplar da parte oeste da Ilha com a Avenida Serafim Derenzi, possuem pouca oferta de vias com capacidade de garantir as necessidades crescentes daquela população. Entretanto, por ser uma região de renda média baixa, o serviço mais utilizado por aqueles moradores é o transporte público coletivo, que necessita de menos espaço nas vias que o modo individual, principalmente o automóvel, talvez por isso aquela região ainda não conte com níveis intoleráveis de congestionamentos.

Contudo ainda, existem projetos de ampliação e criação de novas ligações (ver mapa 14 abaixo) que servirão de acesso ao Centro de Vitória, assim como outras localidades em Cariacica e Vila Velha. Estas propostas contemplam a criação de ponte, túneis e novas vias, além da qualificação das existentes.



Mapa 15: Projetos de novas vias. (PDTMU, 2007). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

A 4ª Ponte, já faz parte dos planos produzidos pelo governo para a melhoria do sistema viário, desde 1998, enquanto a ligação através de túneis é mais recente, porém com inúmeras restrições ambientais. O que deve ser levantado é que estas ligações são extremamente importantes para a conexão da parte oeste da Ilha com a leste, região com mais recursos. Entretanto as intervenções que ocorrem continuam privilegiando a parte leste de Vitória, tais como a intervenção na avenida Fernando Ferrari e a construção da nova Ponte da Passagem, ligando a avenida Fernando Ferrari à avenida Reta da Penha.

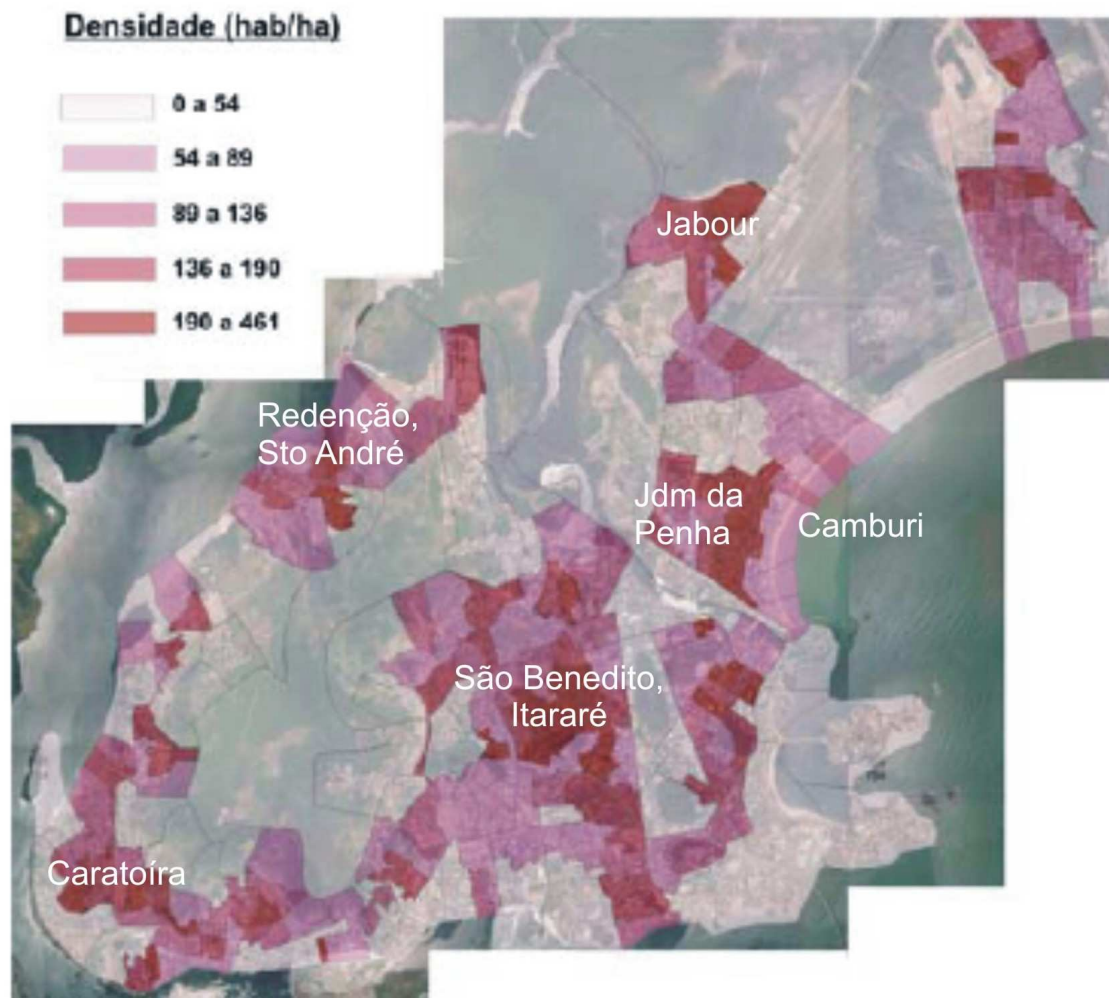
A partir destes dados o estudo específico das condições físicas da cidade de Vitória, se faz necessário o levantamento das áreas mais populosas do município. Para esta análise, foi utilizada como unidade, a definição contida no Plano Diretor Municipal de

Vitória, de 2006, a de Região Administrativa. Ela define para a capital 7 zonas que agregam bairros com características equivalentes. São elas: RA-1 – Centro, RA-2 – Santo Antonio, RA-3 - Bento Ferreira, RA-4 – Maruípe, RA-5 – Praia do Canto, RA-6 – Continental e RA-7 – São Pedro.



Mapa 16: Regiões Administrativas de Vitória. (Prefeitura Municipal de Vitória, 2009). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

A distribuição da população de Vitória, segundo dados do PDTMU (2007) baseados no Censo 2000 do IBGE (mapa 16), demonstra uma concentração da população em alguns bairros, dentre eles: Caratoíra, superior a 350 hab/ha; Jardim da Penha, ao longo da Praia de Camburi, superior a 300Hab/ha; São Benedito, Bonfim, Itararé e Bairro da Penha: superior a 300 hab/ha; Jabour, superior a 250 hab/ha; e Redenção e Santo André, acima de 200 hab/ha (PDTMU, 2007). É importante ainda mencionar que os bairros adjacentes a Vale, em algumas áreas atingem densidades superiores a 400 hab/ha.



Mapa 17: Densidade demográfica em Vitória. (PDTMU, 2007).

Baseado na análise do mapa acima, que teve como referência o censo de 2000, pode-se observar que algumas regiões que possuem densidades elevadas são conectadas ao restante do território por poucas vias, limitadas em quantidade e dimensão. Dentre as regiões com grandes carências em mobilidade estão os bairros da Região II e da Região V.

No estudo para a geração de cenários futuros para o PDTMU, foi realizada a projeção das populações por Regiões Administrativas, um levantamento baseado em inúmeros fatores econômicos, urbanos, entre outros, que demonstrou onde estão as regiões mais populosas e quais tendem a aumentar a população. Este tipo de informação é útil para analisar o tipo de polarização territorial que é provocada por seus agentes especulativos, dentre eles, os locais que já estão saturados e os que possuem ainda o que chamam de reserva imobiliária.

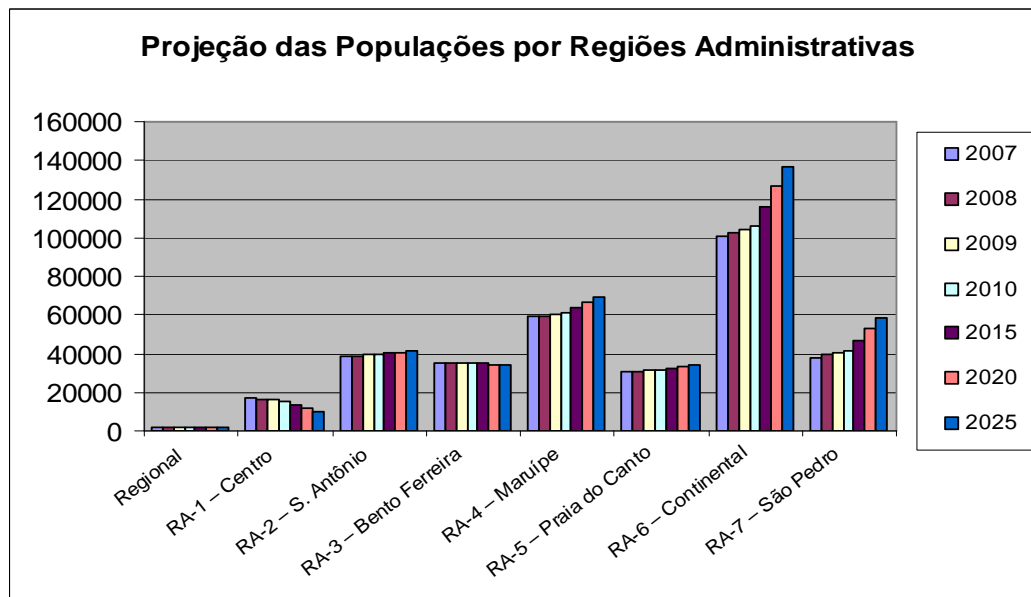


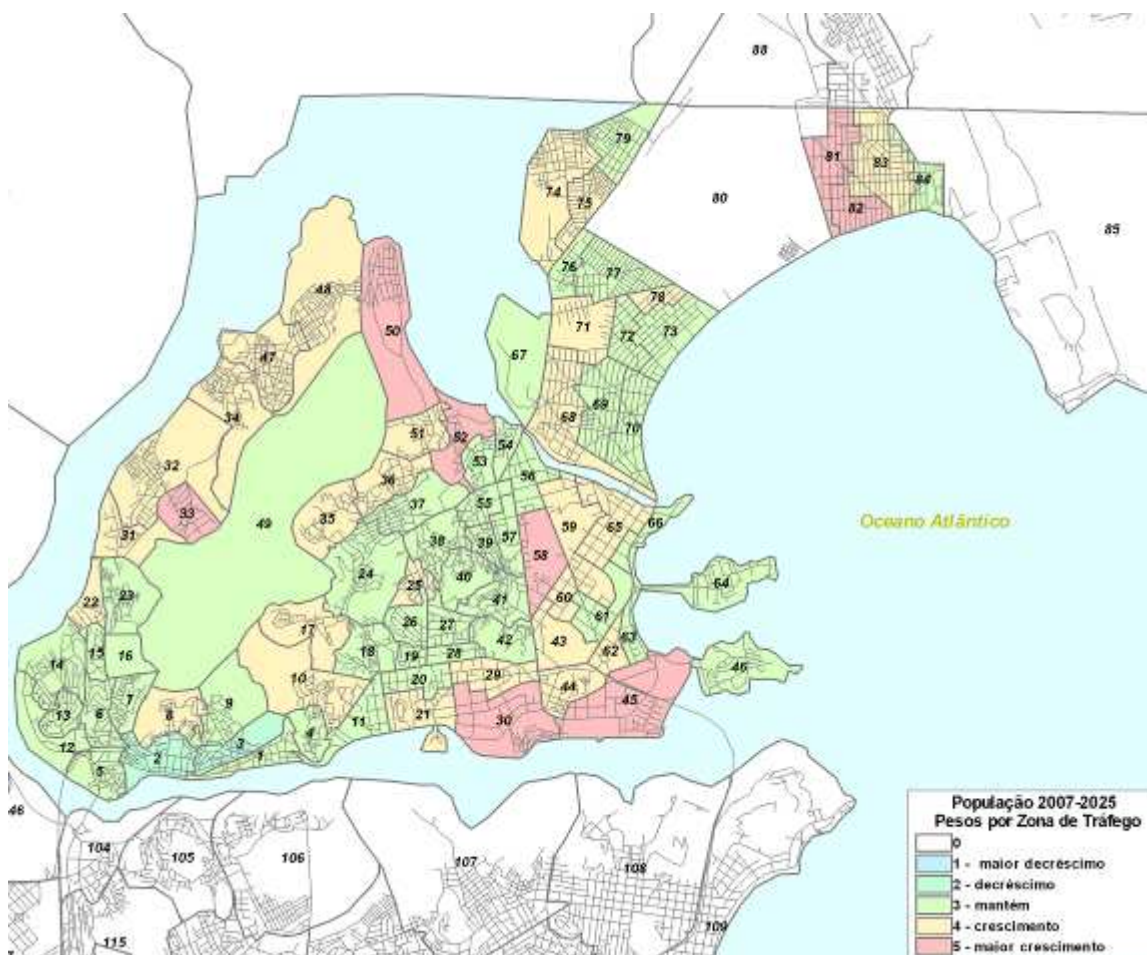
Gráfico 8: Projeção das Populações por Regiões Administrativas. (PDTMU, 2007).

Pode se notar na projeção acima que a população da Região Administrativa 6 – Continental é a que possui maior população dentre as regionais, enquanto a RA 7 – São Pedro é uma das que mais cresce. Essa informação demonstra onde o processo de densificação já ocorreu (RA – Continental por exemplo), devido a ação do mercado imobiliário e de outros agentes territoriais, dentre eles o próprio poder público, e onde o foco destes agentes ainda não alcançou devido a diversos fatores.

Os dados de densidade populacional devem ser cruzados com outras informações para análises territoriais que forneçam base para estudo dos movimentos intra-urbanos. A circulação das pessoas, segundo o PDTMU (2007), possui como base os motivos: trabalho e estudo (PDTMU, 2007). Para análise destes alguns outros mapeamentos são necessários.

Dentre os conceitos utilizados para a análise das características física urbanas das ZT's, utilizados para a elaboração do PDTMU de 2007 estão: Grau de consolidação da área urbana; atividades de comércio e serviços, porte e característica; áreas de concentração dessas atividades; tipos de moradias (níveis de renda); tipo de edificações (casas, prédios, comerciais ou residenciais); sistema viário (vias locais, coletoras, arteriais).

No mapa abaixo estão indicadas as ZT's do município de Vitória com os pesos de crescimento a projeção da população de 2007 a 2025. Essa projeção foi baseada nas previsões de matrículas, de empregos, de dinâmica urbana, de densidade construtiva, de padrão construtivo e renda, da malha urbana, entre outros.

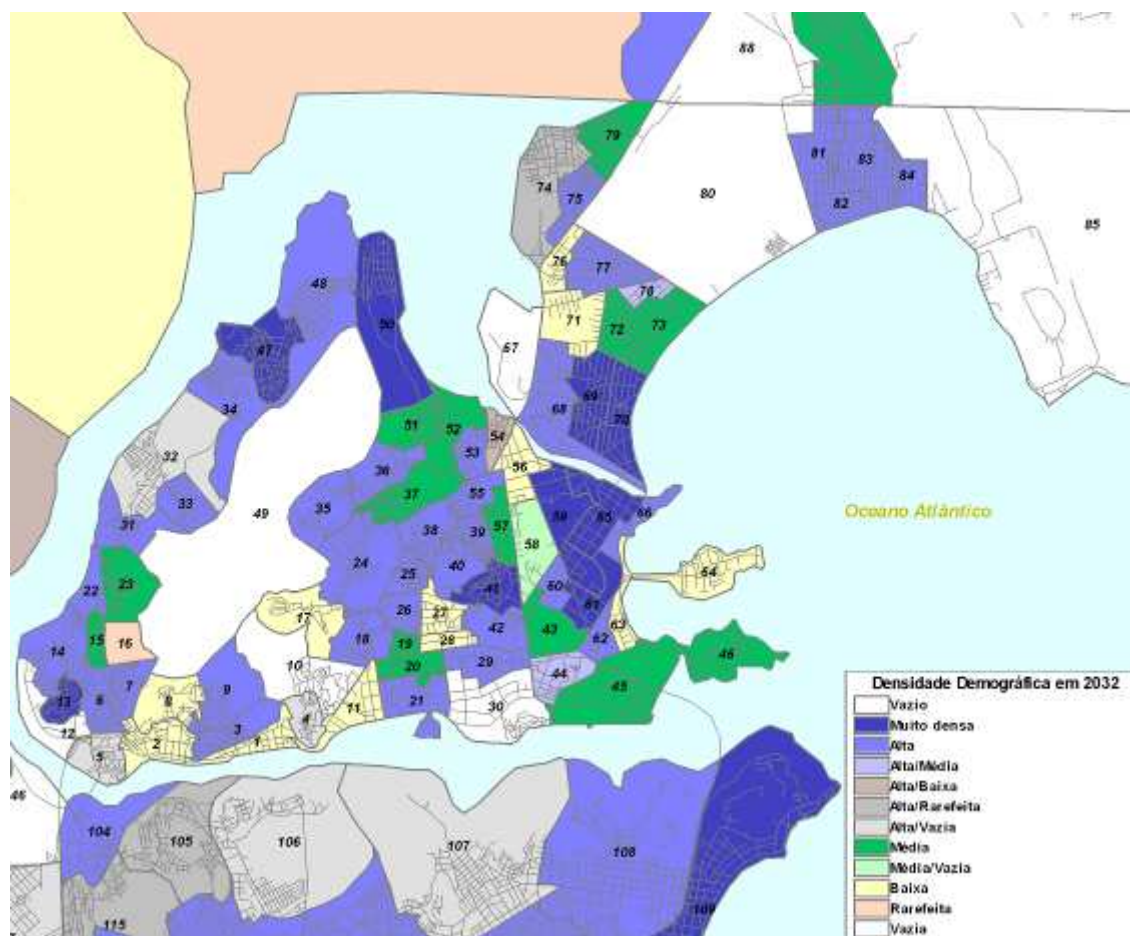


Mapa 18: Projeção de crescimento da população por ZT. (PDTMU, 2007).

As regiões que devem ter os maiores índices de crescimento populacional, segundo o estudo do Plano, devem ser: Enseada (45), Nazaré (30), Morro do Cometa (58), Mangue Seco (52), Resistência (50), Universitário (33), Santa Terezinha (81) e Porto do Sol (82). Enquanto as ZT's do Parque Moscoso/ Vila Rubim (2) e Cidade Alta (3) são as únicas que deverão ter índices de crescimento negativos. Dentre as perspectivas apontadas acima algumas já se tornam bem visíveis, como é o caso da Enseada e de Santa Terezinha, regiões que estão em processo de densificação e verticalização.



A projeção de crescimento das zonas registrada acima encaminha Vitória para um panorama em 2032, data definida no PDTMU, de densidade demográfica preocupante do ponto de vista da mobilidade urbana, pois para uma infra-estrutura limitada como a existente atualmente, devido a inúmeros fatores, inclusive geográficos, o aumento do número de habitantes deve vir acompanhado de projeto e soluções para o transporte urbano.

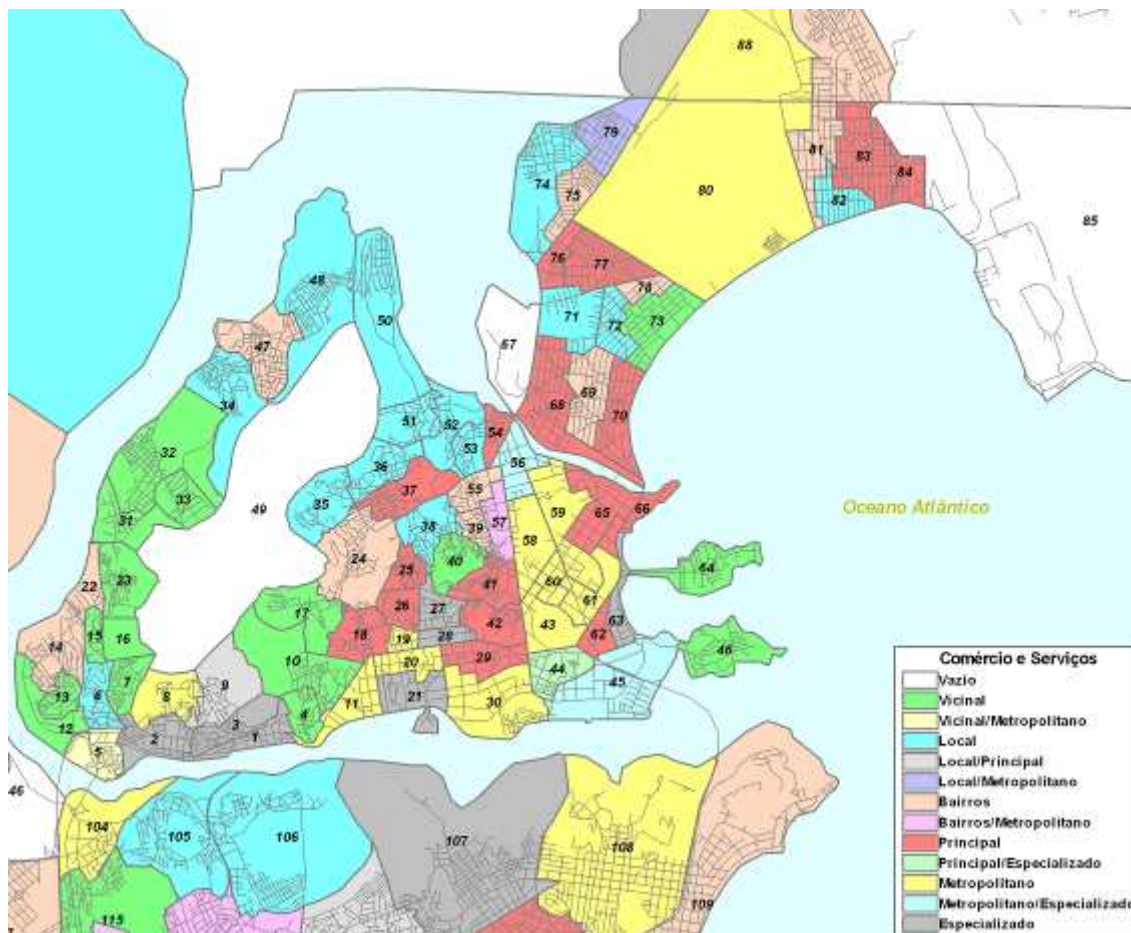


Mapa 19: Densidade demográfica em 2032. (PDTMU, 2007).

As Zonas de Tráfego possuem especialidades internas. Características comerciais, de serviços, residenciais, de passagem, todas elas são essenciais para uma correta caracterização das espacialidades intra-urbanas de Vitória. O que gera a cada zona determinado tipo de fluxo.

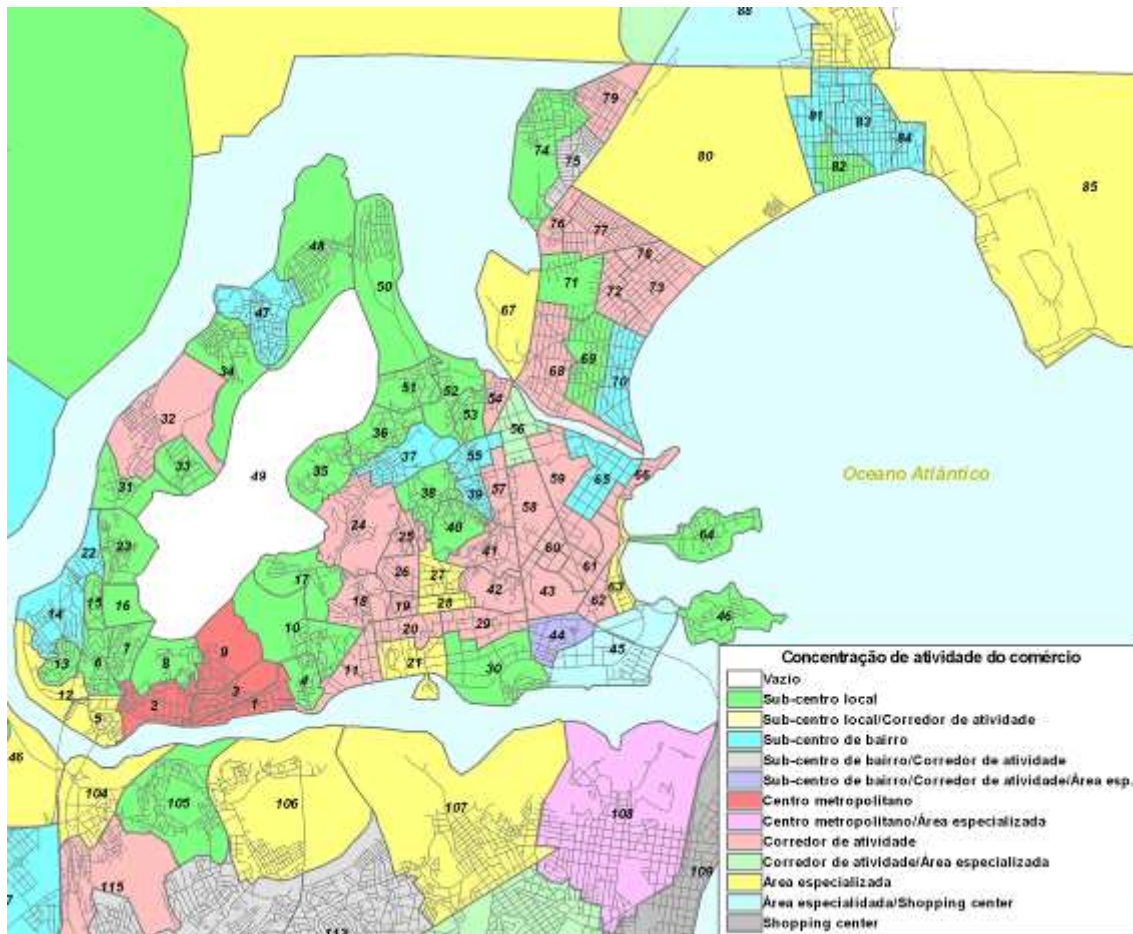
As zonas que possuem comércio e serviços de abrangência maior, como o comércio principal, especializado e metropolitano, tendem a atrair um número maior de viagens, pois se configuram em locais que a oferta de serviços e mercadorias atraem moradores / consumidores de diferentes regiões da Região Metropolitana,

inclusive de outras cidades. Um exemplo da capacidade atratora de determinado serviço são os serviços de saúde, hospitais e clínicas que atraem pessoas de diversas regiões do estado gerando um grande fluxo de pessoas para estas regiões.



Mapa 20: Especialização funcional da cidade. (PDTMU, 2007).

A partir da localização do setor de comércio e serviços, analisamos complementarmente a concentração destas atividades caracterizando-a como sub-centro local, sub-centro de bairro, centro metropolitano, entre outras.



Mapa 21: Concentração de atividade de comércio. (PDTMU, 2007).

O processo de criação de novos centros, sub-centros, corredores e áreas especializadas possui critérios de localização basicamente as oportunidades de vendas, que por sua vez possuem condicionantes urbanísticos variados, como a população, renda média de sua área de influencia e acessibilidade. A então chamada “área central” das cidades tem sofrido um processo de deslocamento, anteriormente o centro se renovava em si, no seu próprio espaço, a partir de certo momento passou a se deslocar, para áreas próximas num primeiro momento, depois partindo para locais mais distantes, “...sempre na direção da mudança precedente dos bairros residenciais das camadas de mais alta renda” (ABE, 1999, p.39). Na cidade capitalista contemporânea, quem faz o papel regulamentador dos movimentos de aproximação e afastamento do centro é o mercado (VILLAÇA, 1998).

As características atrativas das zonas podem ser inferidas tendo por base a análise das características das ZTs demonstradas nos mapas acima. A partir do estudo de

suas características se faz necessário o conhecimento das condições de infraestrutura das vias da cidade. Para isso a hierarquização do tecido viário é importante instrumento de análise territorial. A característica da malha é diretamente ligada à circulação dos fluxos territoriais. A permeabilidade do território e o grau de mobilidade da população que reside em cada zona podem produzir corredores ou até mesmo vazios urbanos. As características da infra-estrutura do transporte, no caso de Vitória predominantemente rodoviário<sup>8</sup>, direta ou indiretamente criam ou dificultam a criação de novos centros ou áreas polarizadoras.

#### 2.6.2. Fluxos de pessoas

Até o advento da cidade industrial, a circulação urbana se restringia a capacidade de movimento dos corpos humanos, ou a força de tração dos animais empregados no transporte de pessoas e cargas. A continuidade desta velocidade de deslocamento durante milhares de anos produziu certa homogeneidade nos padrões geométricos utilizados por diversas culturas no agenciamento e dimensionamento do desenho das ruas, lotes, quadras e praças, ao longo da história (DUARTE, 2006).

Óbvio que esta afirmação não pretende ignorar as importantes transformações sociais e econômicas por que passaram as sociedades humanas em tão dilatado período histórico, mas pretende salientar o fato de que todas aquelas transformações caminharam no sentido da afirmação e consolidação de um conjunto persistente de disposições tipológicas e arranjos espaciais que fizeram a estrutura espacial da cidade tradicional (DUARTE, 2006).

A atual mobilidade urbana elevada à potência, quando comparada aquela da cidade pré-industrial, necessita de novos padrões geométricos. Com relação a isso é importante ressaltar a seguinte questão: Por que o morador da cidade contemporânea se movimenta tanto? Dentre outros motivos, talvez o mais

---

<sup>8</sup> Existe em parcela bem pequena o transporte aquático, feito por pequenos barcos chamados de “catraias”.

importante, é o crescimento das cidades de forma espalhada, que levou para longe dos centros urbanos a população, tanto de baixa renda, em busca de terrenos mais baratos, quanto a classe de alta renda, que buscou refúgio em locais distantes dos congestionamentos e estresse urbano. Isso só foi proporcionado pela pré-disposição de infra-estrutura de vias e também de sistemas de transporte público, na maior parte das vezes, ônibus. Em Vitória, o crescimento das cidades da Região Metropolitana foi promovido, em grande parte, pelo sistema de transporte público conhecido como Transcol. Este sistema proporcionou o distanciamento da população de menor poder aquisitivo, que passou a morar mais distante do centro, em terrenos bem mais baratos que aqueles da capital.

Para a análise da mobilidade das cidades contemporâneas é preciso, além de saber para onde se deslocam, entender o motivo das viagens. Para isso, o PDTMU (2007) de Vitória levantou os principais motivos das viagens internas do município.

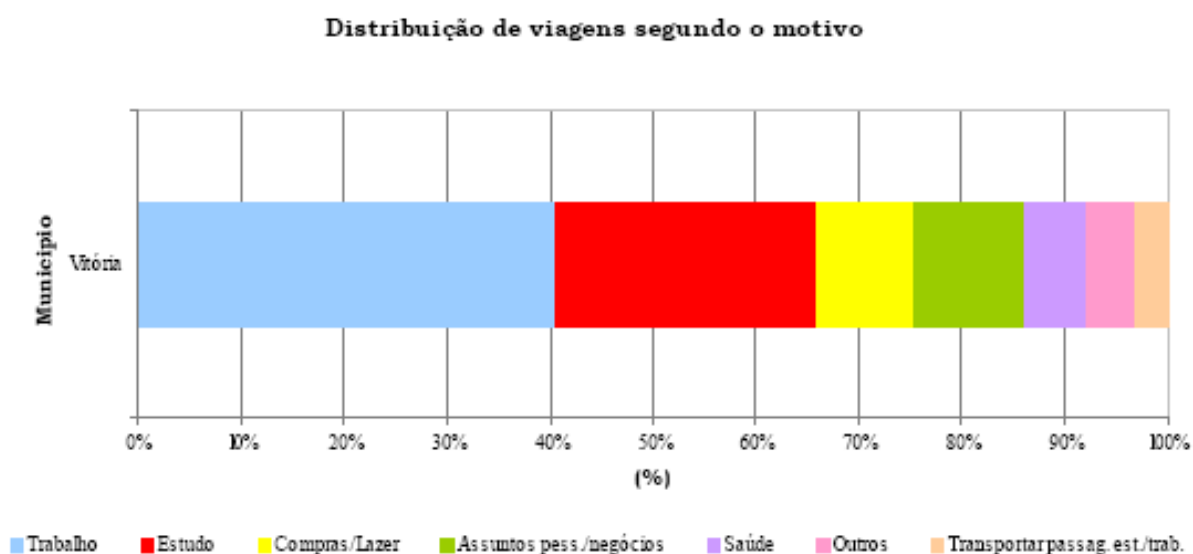


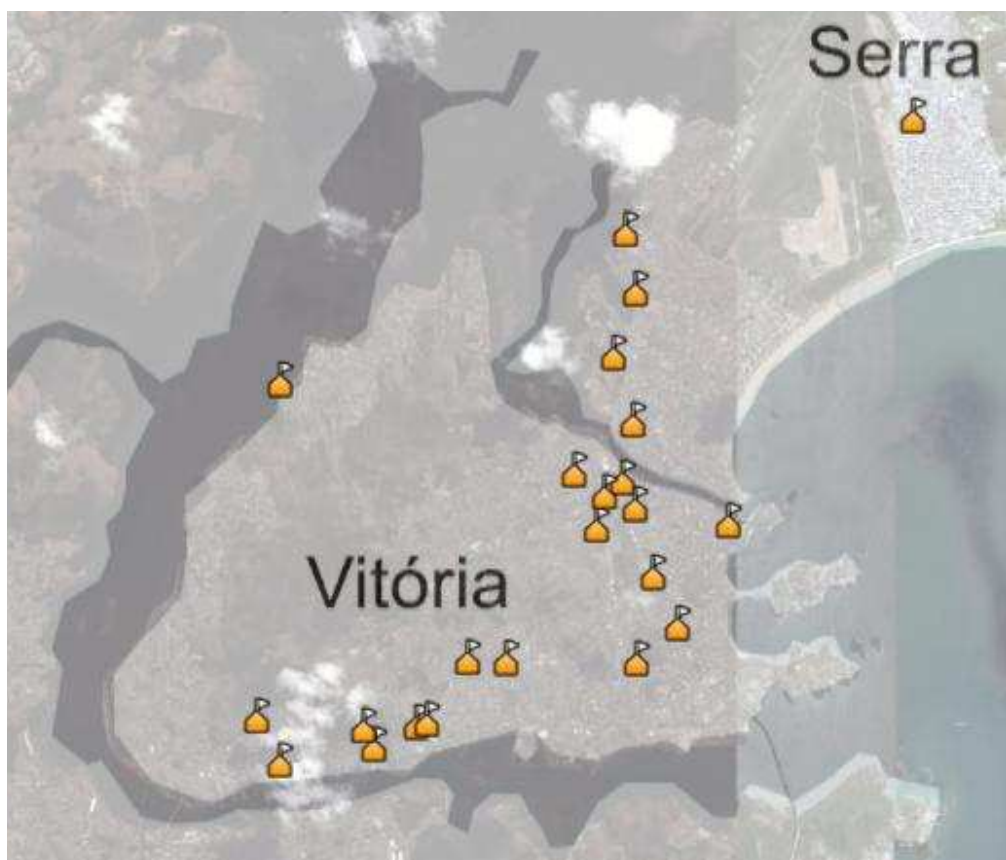
Gráfico 9: Distribuição de viagens segundo o motivo. (PDTMU, 2007).

Através do gráfico acima pode se concluir que os motivos “trabalho” e “estudo” são os principais motivadores de viagens no município. Esta informação é essencial para o planejamento urbano, pois permite uma possibilidade de trabalhar a implantação destas atividades de forma a preparar ou potencializar a infra-estrutura de transporte existente. Ou seja, em locais com enorme oferta viária, a criação de um centro de negócios ou de uma escola ou universidade é muito mais viável que em locais deficientes em sistema viário e de transportes. Nestes locais, de sistema ineficiente,

e onde a necessidade de deslocamentos já é grande, é necessário priorizar o sistema de transporte coletivo, pois, assim como na maioria dos espaços urbanos das grandes cidades, não há espaço para o aumento de vias para o transporte individual.

Entre as instituições educacionais, as de ensino superior são as que mais geram viagens, devido principalmente ao fato de que, grande parte dos alunos vão às aulas em automóveis. A grande quantidade de alunos seguida ao fato de muitos deles se deslocarem para suas aulas de transporte motorizado e individual, principalmente nas instituições privadas, gera para os locais onde são implantados estes empreendimentos uma demanda para o sistema viário enorme.

Para o PDTMU de 2007, foram levantadas todas as instituições de ensino da Grande Vitória, entretanto a plotagem de todas sobre o território deixaria a leitura do mapa confusa. Portanto, uma hierarquização das instituições foi feita no sentido de “enxugar” as informações mostradas no mapa, deixando visível apenas as instituições de ensino superior do município de Vitória, como uma amostra. Entretanto para fins de análise dos pólos geradores de tráfego, todas as instituições foram plotadas e analisadas sobre a plataforma interativa de visualização, o *Google Earth*.



Mapa 22: Instituições de ensino superior da rede privada de Vitória. (PDTMU, 2007). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

É importante salientar a ligação que esses tipos de instituições possuem com a infraestrutura de transporte e também do transporte coletivo. A maior parte das instituições de ensino superior de Vitória se localiza nas proximidades das vias arteriais do município, tais como, a Av. Nossa Senhora da Penha, Avenida Fernando Ferrari e Avenida Vitória.

Outro dado importante que deve ser analisado junto ao motivo das viagens é o aumento da frota de automóveis. Vem sendo veiculado pela mídia o crescimento do número de automóveis em todo o Brasil. No Espírito Santo não é diferente, as facilidades na obtenção de crédito e parcelamento, aliado a uma redução dos valores dos automóveis novos trouxeram ao estado um aumento considerável na frota. Em março de 2008 o número chegou a 1 milhão de veículos, a segunda maior taxa de motorização (número de veículos por 100 mil habitantes) do Sudeste, 27,8 (Detran *apud* A Tribuna, 21/03/2008).

## **2.7. Equipamentos e serviços polarizadores dos fluxos**

Alguns equipamentos e serviços urbanos são considerados polarizadores de fluxos internos, de pessoas e produtos. O que pode ser visto hoje como um aumento das distâncias e aumento da complexidade dos deslocamentos urbanos cotidianos, caracterizam de certa forma o crescimento das cidades e as define em novas estruturas territoriais, que são denominadas de região metropolitanas, e que também são efeitos da localização destes equipamentos.

Segundo Paula Telles (2005), a questão que deve ser retomada agora é que não apenas os transportes estruturam os territórios, ou os territórios que definem os transportes. Segundo a autora a questão que surge é que para o planejamento destes dois, existem fatores que reagem com as duas esferas, e que por isso as intervenções e políticas públicas devem ser muito bem definidas de acordo com os diversos interesses envolvidos (TELES, 2005). Para que essas dinâmicas atuem sinergicamente, devem ser levados em consideração também a política urbana de localização das atividades potencialmente geradoras de efeitos multiplicadores.

Foram selecionadas algumas atividades consideradas geradoras de efeitos multiplicadores, portanto de dinâmica urbana e, conseqüentemente de tráfego, que estão se localizando ou re-localizando na Área Metropolitana. Entende-se que a plotagem dessas modalidades indica algumas tendências de reestruturação física e sócio-econômica da cidade no seu processo de crescimento e transformação.

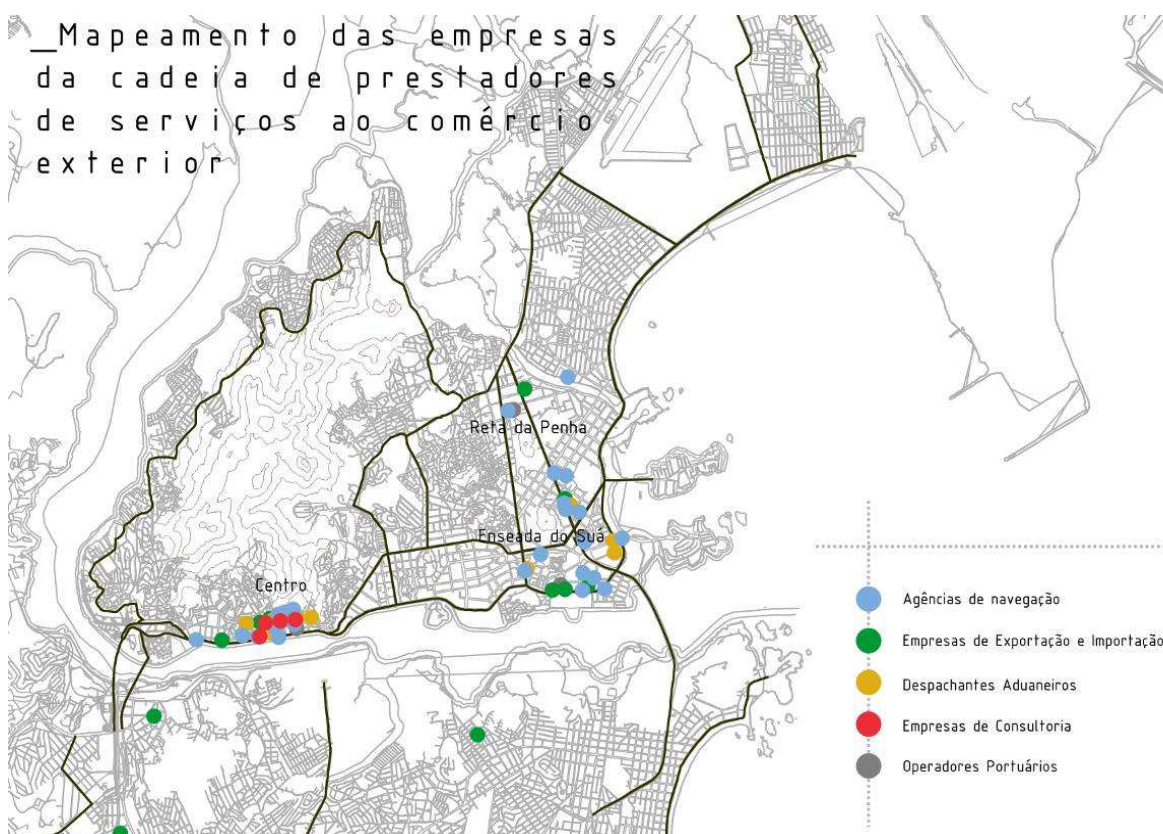
O setor relacionado à rede do comércio exterior, que rege ou intermedia as atividades portuárias e de logística dos campos de operação faz parte do terciário superior e é um indicador de áreas de gestão e representação.

O setor supermercadista e de comércio de consumo até recentemente tinham números de estabelecimentos reduzidos em localizações restritas, todavia atualmente estão se difundindo e dispersando pelo território da cidade de forma não-aleatória, procurando áreas de centralidade e nós de articulação intra-urbana.



Os *shopping-centers*, por se constituírem em estabelecimentos que demandam de maiores investimentos e por oferecerem gama mais ampla de produtos e serviços, necessitam atingir territórios muito mais amplos de consumidores. Com sua localização obedecendo a critérios regionais de acessibilidade, reconstruindo a centralidade em torno de si, se necessário.

### 2.7.1. Comércio Exterior



Mapa 23: Empresas prestadoras de serviços ao comércio exterior.

A partir do mapeamento realizado das agências de navegação, empresas de exportação e importação, despachantes aduaneiros, empresas de consultoria e operadores portuários, se pode entender que, além de procurarem locais com índices de urbanização mais elevados, estas empresas também podem agir como “aceleradores de urbanização”, promovendo e empreendendo investimentos no

desenvolvimento da cidade. Entretanto, como se observa no mapa acima, este setor da economia prefere locais centrais na cidade, onde as vantagens locacionais são mais atraentes para os trabalhadores e para a imagem das empresas.

A grande maioria destas empresas se encontra localizada na região do Centro, a Enseada do Suá e se estendendo ao longo da Reta da Penha. O número destas empresas em outros locais da Região Metropolitana é muito pequeno se comparada a essas regiões.

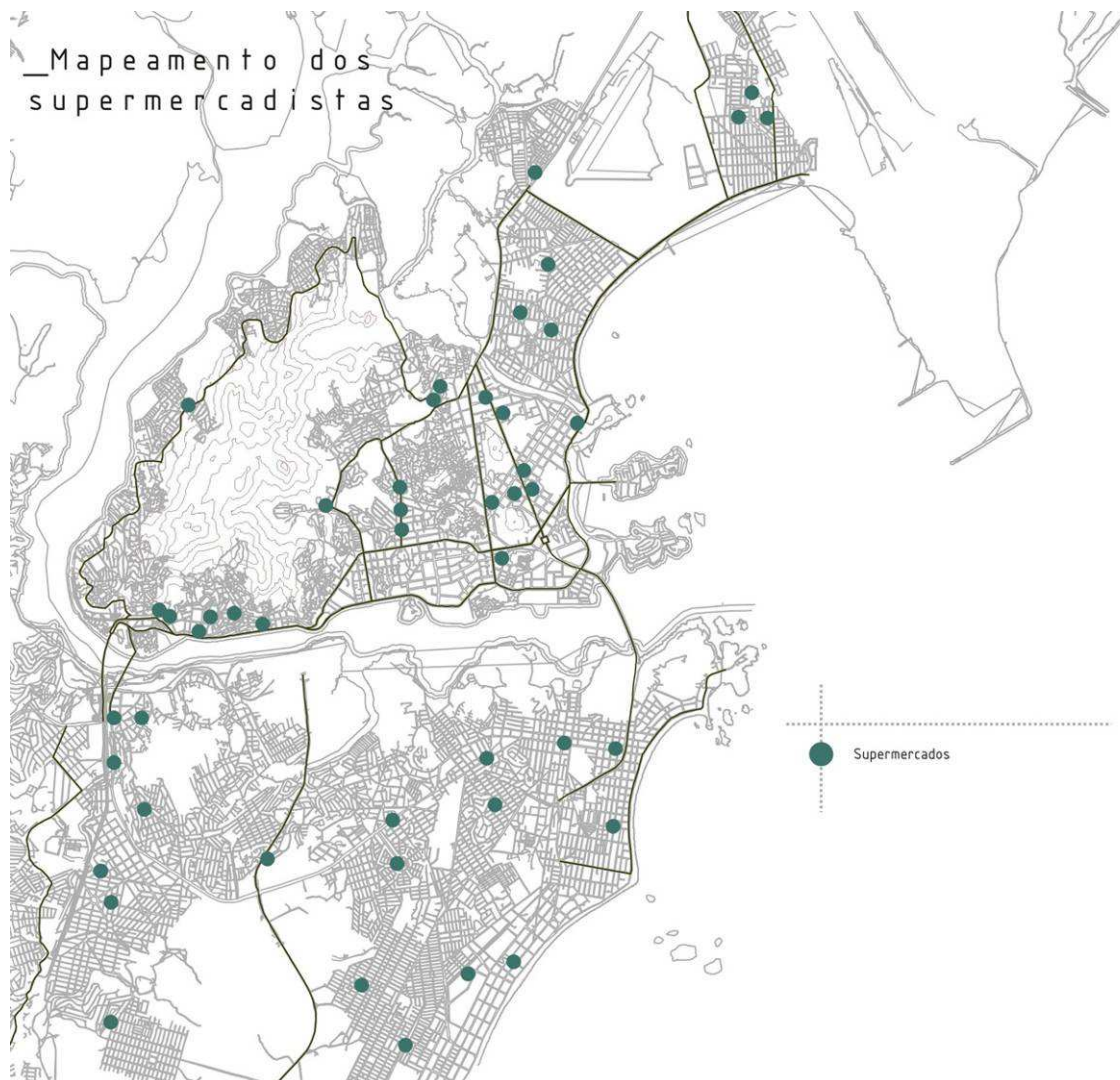
A localização das empresas responsáveis pelo setor de logística na cadeia do comércio exterior ocorre de forma distinta das empresas de “comando”, como pode ser visto na figura abaixo. As empresas responsáveis pela produção, como Arcelor-Mittal e Vale, assim como todo o setor logístico relacionado com as exportações e importações se localizam fora da ilha, no chamado Arco Metropolitano. Essas empresas, como as EADI's, se instalam, fora do tecido urbano da cidade, a sua margem, de modo que sua ligação seja a mais rápida e eficiente possível. A implantação dessas empresas depende do bom funcionamento dos meios de transporte e comunicação. Os investimentos públicos para a melhoria das condições locais, as vantagens locacionais, também incentivam a vinda de empresas de comércio exterior para a cidade.

### 2.7.2. Setor supermercadista

Analisando outros setores da economia, como o setor supermercadista e os *shoppings centers*, se podem observar como os fluxos sociais completamente distintos funcionam sobre o território.

O setor supermercadista, segundo dados da imprensa, está modificando suas bases no Espírito Santo. A chegada das grandes redes, anunciada pelos jornais capixabas, ameaça mudar um panorama de pequenos e médios estabelecimentos. Estes têm localização e atendimento de bairro, enquanto os de porte maior buscam localização

de atendimento regional. Uma característica que se mostra no território pela dispersão dos estabelecimentos demonstra a distribuição conforme o seu tipo e o porte de serviço.



Mapa 24: Setor supermercadista.

A localização deste serviço pode ser categorizada pelo seu porte, pois quanto maior a abrangência do serviço oferecido maior é a necessidade de uma proximidade maior com as vias mais importantes da metrópole.

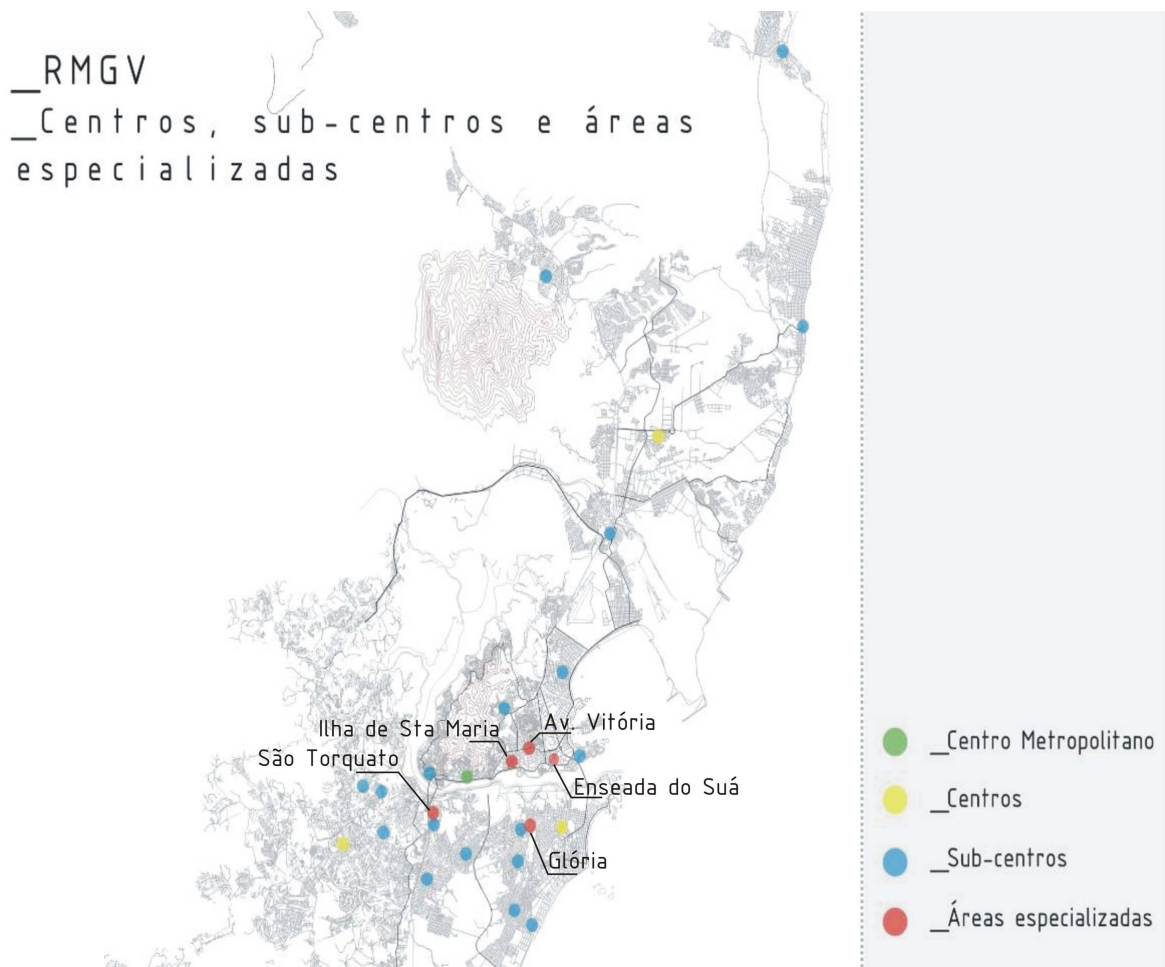
O setor terciário da Região Metropolitana tem um papel regional, pois possui em seu território as representações, distribuidoras e atacadistas mais importantes para o Espírito Santo. O que está modificando a estrutura do setor no estado foi a vinda de grandes grupos nacionais e internacionais, como a Casas Bahia, o Sam's Club e o

Wall-Mart. A pulverização metropolitana dos varejistas também faz parte da mudança notada no setor.

Em consequência da configuração dessas novas áreas de comércio, começa a ocorrer o êxodo das atividades mais nobres do centro histórico. A partir daí começa a serem configurados novos sub-centros principais e sub-centros secundários. Os sub-centros são consequência de uma relativa decadência dos centros, ou seja, vantagens locacionais começaram a se agregar em regiões com potencial de consumo distantes dos centros. O potencial de consumo de certa região é subproduto de dinâmicas urbanas e populacionais, incluindo as condições de acessibilidade, que constituem áreas acessíveis e devidamente qualificadas (ABE, 1999).

“O centro ou já não é centro ou é obrigado a competir como novas centralidades existentes ou emergente. A cidade já não tem limites precisos como outrora.”(SILVA, 2001, p.2)

Entretanto a lógica de descentralização em Vitória já ocorre desde o Plano de Estruturação do Espaço de Vitória (PEE) de 1976, que visava uma organização espacial polinucleada da cidade. Eram unidades semi-autônomas com certa individualização que tinham por objetivo instituir os chamados “centros de animação”, talvez o nascimento dos atuais sub-centros.



Mapa 25: Centros, sub-centros e áreas especializadas da RMGV. Elaborado por André Abe e Leandro Assis.

Dentre as regiões marcadas acima as áreas especializadas podem ser consideradas as que possuem maior potencial gerador de viagens. Portanto, é recomendado para o planejamento urbano considerar tais áreas como Pólos Geradores de Tráfego.

### 2.7.3. *Shoppings Centers*

O mapeamento dos *shoppings centers* da Região Metropolitana da Grande Vitória mostrou como a implantação deste serviço está ocorrendo nas cidades. A construção de um modelo generalizado a ser seguido, e a dispersão do conceito de

espaço de consumo, proporcionou o aumento do número deste tipo de estabelecimento, que padroniza o espaço.



Mapa 26: *Shoppings Centers* da Região Metropolitana da Grande Vitória.

As facilidades de acesso aos meios de transportes e as diversas regiões da metrópole, está ligada a presença dos *shoppings centers*. Os que possuem maior porte se estabelecem preferencialmente ao longo das vias mais importantes, com maior oferta de transporte público, para que atendam a um número maior de pessoas. Como precisam que os sistemas de transporte públicos e a infra-estrutura de acesso sejam eficientes, os investimentos em infra-estrutura para os grandes empreendimentos nesta área são muito elevados, para que assim seja cada vez maior sua abrangência.

## **2.8. Importância do setor imobiliário**

O espaço urbano construído é, e sempre foi, modificado de forma contínua e sistemática, dentre outras coisas, pela dinâmica de mercado. Além de ser constituído também, pelas dificuldades ou facilidades de conexão com as outras regiões da cidade. O sistema de produção capitalista impõe sua lógica de valorização sobre certas áreas da cidade até que esta não “sirva” mais para seus propósitos especulativos.

A consolidação das características das cidades através dos mecanismos de acumulação urbana provoca um acirramento da desigualdade social, cristalizada na própria ocupação do solo. Nas cidades latino-americanas, a apropriação privada da renda urbana, e conseqüentemente do solo urbano, faz com que os segmentos já privilegiados desfrutem de uma maior parcela da riqueza socialmente produzida, na forma de um patrimônio imobiliário de alto valor. Além disso, grande parte da população é privada por não ter reconhecida socialmente suas necessidades de consumo habitacional. Nas periferias das cidades, geográficas e sociais, cresce então uma massa marginal onde se forma uma economia da sobrevivência (SANTIAGO, 2006).

A indústria da construção civil tem se ocupado prioritariamente em escolher novos locais de moradia, especialmente para a classe média e média alta, num processo cíclico de produção e abandono de locais de consumo. Com a mesma velocidade que este mercado cria as chamadas “bolas da vez” do setor imobiliário, ele abandona outros na maioria das vezes estão saturados, e que até então eram os locais “nobres” da cidade. Em Vitória, um exemplo histórico é a região de Jucutuquara, que servia como local de refúgio da população de alta renda da região central, e que algum tempo depois foi deixada de lado devido ao crescimento da cidade. Outra região que sofreu com o assédio do setor imobiliário mais recente, é o

bairro de Jardim da Penha, que apesar de quase saturado, não figura mais entre as regiões mais atraentes e mais valorizadas, para investimentos no setor imobiliário.

A produção formal de moradias, voltada para a classe média alta, não atende a uma demanda real, mas cria de forma recorrente o desejo de troca da moradia, o que transforma a demanda por transporte urbano na cidade. No entanto, é importante constatar que estamos tratando de um bem que exige como insumo básico o solo urbano: um bem escasso, cuja forma de apropriação tem sido causa do acirramento das desigualdades da ocupação do solo.

A constante oferta de novas moradias e as necessidades e desejos de mudança das famílias dentro da lógica do mercado imobiliário acionam uma constante reestruturação desse mercado. Aqui as noções clássicas da economia são postas em questão, pois o nível dos preços já não será resultado da relação entre a oferta e a demanda, mas fruto de uma dinâmica bem mais complexa, que envolve entre outras coisas, a constante mudança de foco do setor imobiliário e a mobilidade das famílias, motivada por decisões individuais ou contingenciais (SANTIAGO, 2006).

O setor imobiliário pode ser considerado um grande agente dos fluxos territoriais. A forma como cria áreas de expansão territorial pela cidade pode ser arranjada de forma compatibilizada ao planejamento dos transportes, visando uma sinergia das ações. Entretanto, o que ocorre é uma apropriação do espaço urbano sem os requisitos básicos para um coerente planejamento urbano.

A análise do comportamento do mercado imobiliário na Grande Vitória é de extrema importância para o entendimento dos fluxos intra-urbanos, haja vista que sua força para a sua polarização é intensa. Com esta finalidade, o SINDUSCON – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Espírito Santo realiza, periodicamente, levantamento dos empreendimentos com área superior a 800 m<sup>2</sup> em construção e à venda, divulgados como Censo Imobiliário. São levantados dados como nome e endereço do empreendimento, construtora, imobiliária, tipologia, áreas construída e privativa por unidade, total de unidades, preços, unidades disponíveis, prazo de entrega e estágio da obra.

Os levantamentos são feitos apenas nos bairros que apresentam maior dinâmica imobiliária com participação dos empreendedores, divididos por Regiões, atualmente



em número de 11, com a inclusão de Campo Grande, na 10ª edição. Os Censos são realizados 2 vezes ao ano. A análise feita a seguir é do censo de novembro de 2006, e foi feita tendo em vista o estudo dos cenários para o PDTMU de 2007.

Os bairros incluídos em cada Região são:

Região 1: Praia do Suá, Santa Lucia e Bento Ferreira

Região 2: Praia do Canto, Barro Vermelho, Praia de Santa Helena

Região 3: Enseada do Suá

Região 4: Jardim da Penha

Região 5: Jardim Camburi

Região 6: Mata da Praia

Região 7: Praia da Costa e Itapoã

Região 8: Itaparica

Região 9: Laranjeiras

Região 10: Campo Grande



Mapa 27: Regiões do Censo Imobiliário.

No Censo foram registradas 15.209 unidades em construção em 323 empreendimentos, ocorrendo nas regiões 5 – Jardim Camburi e 7 – Praia da Costa e Itapoã (Vila Velha) - maior dinâmica do setor, com 25% dos empreendimentos cada uma. Todavia enquanto na região 7 estavam 25% das unidades, na região 5 estavam em construção apenas 17% das unidades, o que mostra que o porte dos empreendimentos em Jardim Camburi é menor quando comparada aos empreendimentos em Praia da Costa e Itapoã.

A diferença de grupos sociais pode ser constatada no tamanho das unidades: em Jardim Camburi a predominância é de unidades de 2 quartos, enquanto em Praia da Costa a preferência é pelas de 3 quartos, o que não ocorre em Itapoã, também pertencente à Região 7.

A única região onde há predominância das unidades de 4 quartos é a Região 2, o que ocorre nos seus 3 bairros de Praia do Canto, Barro Vermelho e Santa Helena.

Mata da Praia, que constitui a Região 6, apesar de ser um bairro destinado à classe alta, tem predominância de ofertas de 3 e 2 quartos. A carência de terrenos disponíveis em Jardim da Penha se reflete no pequeno porte das unidades, predominantemente de 2 quartos.

Laranjeiras começa a colocar-se como opção de moradia no norte da RMGV para classes de renda média-alta, oferecendo apartamentos de 3 quartos e também casas, em sua maioria condominiais. Entretanto, assim como Campo Grande, em Cariacica, Laranjeiras também é um centro dinâmico de geração empregos e comércio, que tiram fluxos até mesmo de Vitória.

Em Jardim Camburi e Mata da Praia também estão sendo edificadas casas por construtoras, todavia, enquanto no primeiro são casas de condomínio, no segundo são particulares.

Constata-se também que atualmente, estão sendo construídos apart-hotéis somente na Praia do Canto, e edifícios de salas e lojas somente na Enseada do Suá, Praia da Costa e Jardim da Penha.

O levantamento de preços mostra que as lojas em Jardim da Penha são negociadas a preços extremamente elevados, mas ainda assim têm alto índice de vendas, assim como as salas. Na Praia da Costa, devido à super exploração residencial da orla, a oferta de salas é muito baixa, e o seu preço é bastante elevado.

Constata-se também que, independente do tamanho e tipologia do imóvel, os preços por metro quadrado têm média mais elevada nos bairros Mata da Praia, Praia do Canto e Santa Helena, enquanto esses preços unitários são menores em Campo Grande e Laranjeiras. O bairro de Mata da Praia, apesar de edificações residenciais unifamiliares, representa algum impacto na região 6 e na cidade. Isso ocorre porque o bairro rejeitou as atividades de comércio no PDM e, portanto quase todos os deslocamentos são feitos por automóveis.

Analisando também os Censos Imobiliários anteriores, verifica-se pouca alteração no comportamento do setor imobiliário, exceto a elevação dos preços em alguns bairros e a inclusão de outros no mercado formal da incorporação imobiliária.

Confirmam-se as descrições da dinâmica urbana contidas neste trabalho, de manutenção de interesse por alguns bairros como Praia do Canto, Praia de Santa Helena e Mata da Praia, nos quais são ofertadas unidades de 3 e 4 quartos com preços elevados, o vigor da orla de Vila Velha pela condição marítima e de Jardim Camburi como expansão incentivada pelo PDU de Vitória na edição anterior, categoria atribuída ao bairro Bento Ferreira na nova edição do Plano.

Laranjeiras e Campo Grande passam a ingressar a área de interesse dos promotores, confirmando a condição de sub-centros da Região Metropolitana e de mercantilização dos imóveis, até agora empreendidos pelos próprios usuários, embora ainda timidamente.

Enseada do Suá assume a função de centro gestor, ao predominar na oferta de salas. Todavia, mais recentemente, empresas da construção civil de outros Estados associadas a incorporadores locais estão realizando lançamentos de empreendimentos habitacionais que têm como fundamento a paisagem marítima do local.

A Área Central, apesar dos esforços dos programas de reabilitação não retornaram ao interesse das construtoras, assim como os demais bairros não apresentam taxas de retorno satisfatórias aos incorporadores.

A compra de um imóvel urbano possui como principal agente motivador as necessidades básicas de moradia do ser humano. Isto deve ser salientado quando se observa a criação de projetos de apoio à habitação que transformam grande parte do território urbano das metrópoles, dentre eles podemos citar o Programa Minha Casa Minha Vida, que pretende construir 1 milhão de moradias, e os investimentos em habitação do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), ambos do governo federal.

Entretanto a compra de um imóvel pode ser influenciada por outros fatores.

“[...] as necessidades alienadas e as perversas exigências produtivas da auto-realização do capital não permitem o pleno desenvolvimento das necessidades e potencialidades humanas (que é primariamente um desafio sócio-cultural), mas, pelo contrário, as necessidades artificiais destrutivas da expansão do capital. É compreensível, em vista disso, que a produção de uma abundância cada vez maior se converta num sonho cada vez mais ilusório, apesar do aumento assombroso das forças abstratamente

produtivas da sociedade, condenadas a permanecer contra-produtivas, por causa de sua incrustação social capitalista e dissipação destrutiva (MÉSZÁROS, *apud* SANTIAGO, 2006, p.38)”.

O Estado, principalmente a partir de meados dos anos 50, passou a delegar ao mercado grande parte da função de produção do espaço, algo que está se alterando de maneira tímida com alguns planos urbanísticos implementados. Entretanto, cabe ao planejador urbano o entendimento da lógica capitalista de produção do espaço para que possa utilizar a força do mercado imobiliário, dentre outras, como ferramenta de planejamento, ou minimamente levar em consideração suas peculiaridades.

## 2.9. Dispositivos territoriais de conexão

Dentro do território da Grande Vitória alguns dispositivos de conexões globais impõem características à cidade que são essenciais para uma análise do espaço intra-urbano. Os espaços funcionais das instalações técnicas do sistema industrial, portuário, ferroviário e rodoviário é interposto com a urbe de tal forma que em alguns locais torna-se difícil distinguir a cidade e as instalações dos grandes empreendimentos.



Fotos 7 e 8: Sobreposição da infra-estrutura da produção sobre a cidade. (CONEXÃO-VIX, 2006).

Segundo André Abe (1999), essa especialização teve início em 1892, quando foi concebido o sistema ferrovia-porto-cidade, que se desdobrou no sistema minas-ferrovia-porto com a criação da Companhia Vale do Rio Doce em 1942 e a ferrovia Vitória Minas. Com a transferência dos embarques de minérios para Vila Velha, distribuiu os equipamentos de armazenagem, processamento, controle e manutenção ao longo da linha contornando a baía sul (ABE, 1999). As pesquisas do MG-ES já coloca o sistema infra-estrutural minas-siderurgia-celulose-porto, que por sua vez oculta a cidade mas se utiliza dela quando lhe é conveniente.

Na parte insular, o porto foi levantando o enrocamento que deu origem ao cais e aterrando a orla para instalar os seus armazéns, mas a cidade também foi crescendo em direção à cidade baixa, reurbanizando toda a área até a Esplanada Capixaba, aterrada para dar lugar à bacia de manobra dos navios (ABE, 1999).

Em 1967 o embarque de minérios foi transferido para a ponta de Tubarão, com isso, as instalações da CVRD vieram a gerar atividades complementares que demandaram áreas interligadas por ramais ferroviários para a armazenagem dos minérios, do carvão e dos derivados de petróleo, e também para as unidades industriais de pelotização e depois para os armazéns de grãos (ABE, 1999). Deram origem ainda à instalação na região de Serra, um grande número de atividades de apoio à da atividade principal que também induziriam outras atividades subsidiárias.

Seu efeito mais marcante, foi a atração da localização da Arcelor-Mittal e do porto de Praia Mole que, por sua vez viriam a induzir outras atividades. O planalto de Carapina e suas adjacências tornaram-se, assim, área de forte efeito sinérgico abrigando as grandes plantas industriais, de armazenagem e de serviços, como os CIVITs, o TIMS e as EADIs (ABE, 1999). Desdobrando um arranjo produtivo metal-mecânico que consiste talvez no mais bem sucedido arranjo da RMGV, que possui maior sinergia com o local, além outros como o das rochas.

Para efeito de impacto sobre o território local, talvez a característica mais marcante de todo o processo seja a localização das atividades industriais no Arco Metropolitano. As rodovias estaduais também abrigam equipamentos metropolitanos de porte, principalmente a Rodovia José Sette, em Cariacica, a ES-10 e a antiga Estrada para Jacaraípe, em Carapina.

No interior da Baía de Vitória, o porto expandiu-se para Capuaba, onde desenvolveu ampla retro-área com equipamentos de apoio e vem se readequando às novas necessidades, preparando-se atualmente para dar apoio às atividades de exploração do petróleo.

Além desses sistemas de transportes, não se pode deixar de considerar os demais sistemas técnicos, como o sistema de abastecimento de água, o de energia elétrica, o de telecomunicações e o de gás, este adquirindo importância crescente como vetor estruturante de localizações de equipamentos consumidores de energia. Esses sistemas constituem a infra-estrutura econômica que, juntamente com o sistema habitacional e o apoio terciário, são atributos de peso da Região Metropolitana da Grande Vitória no seu desenvolvimento e atração de investimentos, mas são também condicionantes da sua configuração urbana.

Convém salientar que estes dispositivos são de apoio à produção global, entretanto criam no território especificidades que serão melhor tratadas no capítulo que trata da questão global.

Sendo assim, podemos notar que o desenvolvimento das grandes cidades é intimamente ligado aos sistemas de transporte e as infra-estruturas de mobilidade. Entretanto, os grandes agentes territoriais privados, as grandes corporações, vêem a comunidade, ou o local, como externalidades a serem alisadas para o aumento da velocidade de escoamento da produção. Por isso, deve-se ter claro o tamanho das forças dos agentes da produção global e a partir daí, procurar os melhores meios de se obter vantagens destas. Para isso, a coalizão, citada por Bourdin (2001), deve ser novamente mencionada como elemento chave para a criação das chamadas sinergias entre as escalas.

SOBREPOSIÇÃO DAS ESCALAS LOCAL E GLOBAL

---

**3.1. O tempo e a velocidade no conflito de escalas**

“O mundo de hoje parece existir sob o signo da velocidade. O triunfo da técnica, a onipresença da competitividade, o deslumbramento da instantaneidade na transmissão e recepção de palavras, sons e imagens e a própria esperança de atingir outros mundos contribuem, juntos, para que a idéia de velocidade esteja presente em todos os espíritos e a sua utilização constitua uma espécie de tentação permanente. Ser atual ou eficaz, dentro dos parâmetros reinantes, conduz a considerar a velocidade como uma necessidade e a pressa como uma virtude. Quanto aos demais não incluídos, é como se apenas fossem arrastados a participar incompletamente da produção da história” (SANTOS, 2001, p.1).

O espaço físico das cidades sofreu, e vêm sofrendo, mudanças significativas principalmente devido ao avanço da tecnologia. Os sistemas de transportes evoluem com os meios de transportes e redefinem espaços urbanos. Os avanços comunicacionais, principalmente a internet, possibilitaram a existência de novos espaços de convívio público, dentre eles aqueles virtuais. No que tange as relações pessoais existentes nestas sociedades, as mudanças ocorridas, no que se referem principalmente as questões de vizinhanças, modificaram as formas de produção do espaço urbano, se multiplicando pelo território, entre outros, os condomínios fechados e os *shoppings centers*.

Dentre os campos disciplinares envolvidos nesta esfera de mudanças sociais podemos mencionar a geografia, sociologia, filosofia, economia, arquitetura e urbanismo. Nessas disciplinas, os estudos relacionados ao movimento e ao comportamento das sociedades e a conseqüente produção do espaço urbano são essenciais para o entendimento da lógica das cidades e de como o conceito do tempo mudou durante a “evolução” das sociedades.

A velocidade como potência das sociedades contemporâneas é o grande foco da discussão sobre os parâmetros dessa evolução urbana. O tempo lento das sociedades pré-industriais foi sendo substituído pela sua compressão para a



aquisição das experiências, exigindo a velocidade como atributo inerente ao homem contemporâneo. O processo de criação e manutenção das relações dos indivíduos com o território e com os outros indivíduos está se modificando junto a todo o conjunto de transformações que a sociedade vem sofrendo com a chamada revolução tecnológica. O conflito entre as escalas da vida e da produção é muito mais visível, podendo em muitos casos ser sentido. A velocidade das mercadorias e a capacidade do homem em acelerar este processo, passam a ser a grande moeda do mercado e geratriz das condições de vida desta sociedade.

Os processos econômicos e sociais da sociedade contemporânea estão cada vez mais baseados no que se pode chamar de paradigma da informação, o próprio modo de produção capitalista também vem sofrendo uma reestruturação que tem como base e característica maior a flexibilidade das etapas produtivas e a crescente possibilidade dos países e empresas executarem a coordenação das atividades, proporcionada pelo que chamamos de revolução tecnológica.

Surge junto do termo velocidade a discussão acerca do tempo, irremediavelmente aqui sob o paradigma da tecnologia da informação. A compressão do tempo para aumento da produção não é algo surgido na contemporaneidade, ela pode ser resgatada, convenientemente para introduzir esta discussão, do surgimento do Fordismo e do Stalinismo. Enquanto neste a compressão do tempo para aceleração do trabalho estava ligada a questões ideológicas em busca do aumento da produção, para Henry Ford a organização científica do trabalho estava diretamente ligada a dinheiro. Quanto maior a velocidade da produção, maior era a quantidade de produtos no mercado.

As sucessões dos mecanismos de produção produziram muitas vezes as migrações da globalização, e são estes movimentos humanos importantes nesta discussão. O sistema agrário manufatureiro, substituído pela indústria, assim como o sistema Fordista suplantado pela produção flexível, foram responsáveis por grande parte das migrações. Entretanto, cada novo modelo de produção que surge não se sobrepõe completamente ao anterior, ele se coloca sem destruir completamente o anterior.

Os modos de produção se baseavam na diminuição do tempo para aumento da produção. Até por isso, o conceito do tempo cronológico ainda domina o

pensamento das sociedades contemporâneas, baseada na lógica modernista que ainda pode ser vista e entendida, segundo Anthony Giddens e Harvey, como o domínio do tempo cronológico sobre o espaço e toda a sociedade. Ou ainda, para Giddens, o tempo “como repetição da rotina diária” ou como “o domínio da natureza”, ou seja, todos os tipos de fenômenos, práticas e lugares quando ficam sujeitos à cronologia universalizante e centralizadora do tempo (CASTELLS, 1999).

A introdução da dimensão temporal no estudo da organização do espaço necessita considerações muito mais amplas. O tempo, principalmente na globalização, deve ser tratado tendo por base a escala mundial, pois o comportamento dos subespaços do mundo em desenvolvimento geralmente é determinado pelas necessidades das nações que estão no centro do sistema mundial (SANTOS, 1985).

Diante do fenômeno que chamamos de globalização, se pode entender que a economia global faz parte de uma realidade, distinta da realidade econômica que costumávamos entender, ela tem a capacidade de funcionar em escala e tempo real em todo o mundo. Ela não é somente uma evolução que se contamina e apreende todos os cantos do planeta. Passamos a entender que a economia, agora em escala global, é baseada principalmente pela velocidade das trocas, de informações e mercadorias, ela passa a ser essencialmente informacional.

O aumento da velocidade com a decorrente suplantação do tempo do homem é uma das formas que a produção capitalista encontrou para organizar a produção econômica. Uma formulação do economista Ernest Mandel<sup>1</sup> indica que o que ele chama de *Capitalismo Tardio*, propõe-se não apenas a fazer uma anatomia da originalidade histórica dessa nova sociedade, mas também a demonstrar que se trata aí de nada mais nada menos do que um estágio do capitalismo mais puro do que qualquer dos momentos que o precederam (JAMESON, 1991).

Para Paul Virilio (1996), a preocupação com as questões acerca da velocidade aparece junto às questões políticas. Para ele, a Terra e o Universo são baseadas na

---

<sup>1</sup> Para Mandel *apud* Jameson (1991), são 3 momentos fundamentais no capitalismo: o capitalismo de mercado; o estágio do monopólio ou do imperialismo; e o nosso, erroneamente chamado de pós-industrial. Este ainda, segundo Mandel, poderia ser mais bem designado como o do capital multinacional, pois ele constitui a mais pura forma do capital que jamais se viu, uma expansão do capital que atinge áreas que eram até então fora do mercado, eliminando enclaves da organização pré-capitalista (JAMESON, 1991).

“Dromosfera”. É então que Virilio traz o conceito de Dromologia, como sendo a ciência que estuda os efeitos da aceleração da velocidade nas sociedades (*Dromos*, do grego: ação de correr, corrida). O autor afirma ainda, em se tratando de processos sociais, que não há convergência entre progresso humano e social o que ele considera “progresso dromológico”. (VIRILIO, 1996).

Passamos a existir então sob o signo da velocidade e sob o império das máquinas tecnológicas. Imersos num sistema de acumulação capitalista, as forças produtivas globais inseriram novas formas de acumulação, já que a máquina já havia substituído com muito mais eficiência, no que se refere a velocidade, o trabalho humano.

Passamos a entender que a valorização da localidade, passa também pelo aperfeiçoamento da mão de obra das atividades que realizam o controle do mecanismo de produção flexível e global, ou o chamado capitalismo cognitivo.

Estes processos sociais e também urbanos que surgiram com mais força na chamada “era da informação” provocam sobre o território das cidades mudanças físicas, econômicas, sociais e comportamentais que transformam o território das cidades. Para entender os movimentos urbanos, Rogério Haesbaert (2003), utiliza conceitos Deleuzianos para expor sua compreensão acerca da produção do espaço. Dentre eles, Haesbaert se prende ao fenômeno do que Deleuze chama de desterritorialização, pois, para ele, não há território sem um vetor de saída do território, e não há saída do território, ou seja, desterritorialização, sem, ao mesmo tempo, um esforço para se reterritorializar em outra parte. Entretanto, os três processos citados ocorrem sem seguir uma regra homogênea.

Para um entendimento básico dos processos de territorialização e desterritorialização, devemos nos atentar ao fato de que estes dois processos são concomitantes e básicos para a compreensão das práticas humanas. Um processo de desterritorialização é seguido por uma reterritorialização. Resta-nos, segundo Haesbaert (2003), entender de que forma se dá a territorialização e a desterritorialização dos espaços humanos, quais são seus componentes, seus agenciamentos e suas intensidades. Portanto, os agentes territoriais necessitam compreender estes processos para o resgate dos valores e laços

desterritorializados/ reterritorializados no frenesi provocado pelas formas ultrarrápidas de comunicação e movimentação sobre as cidades.

### 3.1.1. Velocidade e tempo na escala local

Conforme foi dito, o atual momento das cidades exacerba a importância da velocidade como objetivo final a ser conquistado para uma mudança de toda a matriz urbana. Para Milton Santos (1999, p.12), “acelerações são momentos culminantes na História, como se abrigassem forças concentradas, explodindo para criarem o novo”. Dentro deste pensamento, encontramos na escala do habitante das cidades e do movimento cotidiano, a busca por essa velocidade pertinente as máquinas, como empecilho para o resgate de valores e laços sociais.

O movimento cotidiano das pessoas dentro do território urbano caracteriza as cidades. A tentação é a de nos tornarmos adoradores, dubitativos ou firmes, da velocidade. Os antigos aspectos da vida urbana, relatados por inúmeros autores vão perdendo significados e passam e perdurar apenas na memória de alguns e também nas páginas dos livros de Walter Benjamin (1989), como o *flâneur*.

Essa velocidade exacerbada, própria a uma minoria, não tem e nem busca sentido. Serve à competitividade desabrida, coisa que ninguém sabe para o que realmente serve, de um ponto de vista moral ou social. Fruto das necessidades empresariais de apenas um punhado de firmas, tal velocidade põe-se a serviço da política de tais empresas. E estas arrastam a política dos Estados e das instituições supranacionais. E aí se situa a matriz de um grave equívoco. Porque, vista historicamente, a técnica não é um absoluto. Aliás, em seu estado absoluto, a técnica jamais foi realizada. Todas as vezes em que deixa de ser um capítulo da ciência para transformar-se em história, ela se relativiza. Por isso, a velocidade hegemônica atual, do mesmo modo que aquelas que a precederam - e tudo o que vem com ela e que dela decorre - é apreciável, mas não imprescindível. Não é certo que haja um imperativo técnico, o imperativo é político. A velocidade utilizada é um dado da política, e não da técnica” (SANTOS, 2001, p.2)

Ocorre então para o homem uma ruptura de temporalidade, todas as ações e sentidos parecem serem liberadas num mesmo instante presente:

“O presente repentinamente invade o sujeito com uma vivacidade indescritível, uma materialidade da percepção verdadeiramente esmagadora, que dramatiza, efetivamente, o poder do significante material – ou melhor, literal – quando isolado.” (JAMESON, 1991, p.54)

A partir daí o espaço urbano passa a ser visto como um cenário de atividades vazias de significado. O distanciamento do habitante das cidades das atividades sociais transforma o espaço urbano num deleite de imagens a serem vistas de dentro de uma máquina, preferencialmente o automóvel, ou mesmo de uma janela, mas sempre colocando o homem, conforme apresenta Pablo Ocampo Failla (2005), na posição de telespectador. Por isso, a representação do espaço passa a existir em escala anti-antropomórfica, os letreiros imensos a beira de grandes avenidas deixa claro o sentimento de esvaziamento das relações humanas no espaço físico das cidades.

As novas condições da pós-modernidade baseadas no entrelaçamento do local e global, e na perda de referências espaço-temporais criam situações de desencaixe social pelo qual passa o homem pós-moderno (GIDDENS, 1991). Esse desencaixe mencionado por Giddens é fruto das novas condições da contemporaneidade, que traz novos questionamentos e referências para o homem que agora, necessita encontrar, ou reencontrar o seu espaço, reconstruir seus hábitos e costumes, para poder refazer o encaixe dentro da nova estrutura social (GIDDENS, 1991).

A diminuição dos espaços para o encontro nas cidades passa a gerar em parte da população uma prática da exclusão, aquilo que é estranho está sempre associado a idéia de nacionalidade ou etnia. A presença do que pode ser considerado diferente reforça o sentimento de pertencimento, criando assim uma falsa idéia de distanciamento (BAUMAN, 2005).

Uma das conseqüências dessa desestruturação, que causa conseqüências diretas à mobilidade urbana, é a criação de bolsões de moradias de baixa renda na cidade. Muitas vezes, por se instalarem em regiões próximas as áreas centrais e das vias de acesso, elas se constituem em entraves para os fluxos. Muitas vezes, os guetos, como são comumente chamados, são tratados pelos planos e projetos como externalidades.

Esta adoção dos guetos como vizinho, ou estrangeiro, tornam as ações de intervenção em áreas residenciais de baixa renda como uma verdadeira guerra, já

que aquelas que prejudicam em bairros da elite são muito raras. Uma espécie de “não-política” de transporte, para um privilégio da política do transporte individual.

Em contraponto a esta forma de moradia, observa-se a grande quantidade de projetos de condomínios fechados com quase tudo que uma cidade inteira pode fornecer, conforme mencionado no capítulo 2. Por sua vez, essas duas formas de habitação, em ocupações irregulares e não planejadas, e também nos condomínios fechados distantes dos centros, causam sérios problemas para a circulação urbana nas cidades.

É importante salientar então que as deseconomias de escala e aglomeração nos centros urbanos são causadas por uma série de fatores, a melhoria dos meios de transporte, a distribuição das atividades de comércio pela cidade, a reestruturação econômica, o aumento dos problemas sociais (violência, trânsito,...) e também as alterações nas preferências residenciais (PEREIRA *et al*, 2001).

### 3.1.2. Velocidade e tempo na escala global

As recomendações modernistas da Carta de Atenas (1933) podem ser consideradas um dos primeiros passos para a crescente necessidade de hipermobilidade das pessoas no movimento urbano cotidiano. A fragmentação do território urbano em zonas distintas e monofuncionais, características do moderno, além de ampliar os mecanismos de controle das forças dominantes sobre o espaço, também consolidou efetivamente o processo de especialização funcional das cidades, assim como o processo de segregação social. Esta constituição do moderno pode ser demonstrada em projetos, tais como a Vila Radiosa, de Le Corbusier, que escolhe os locais de mercado, de residência, de lazer, dentre outros na cidade. Além de definir claramente a segregação das infra-estruturas de transportes destinados a produção do território intra-urbano.

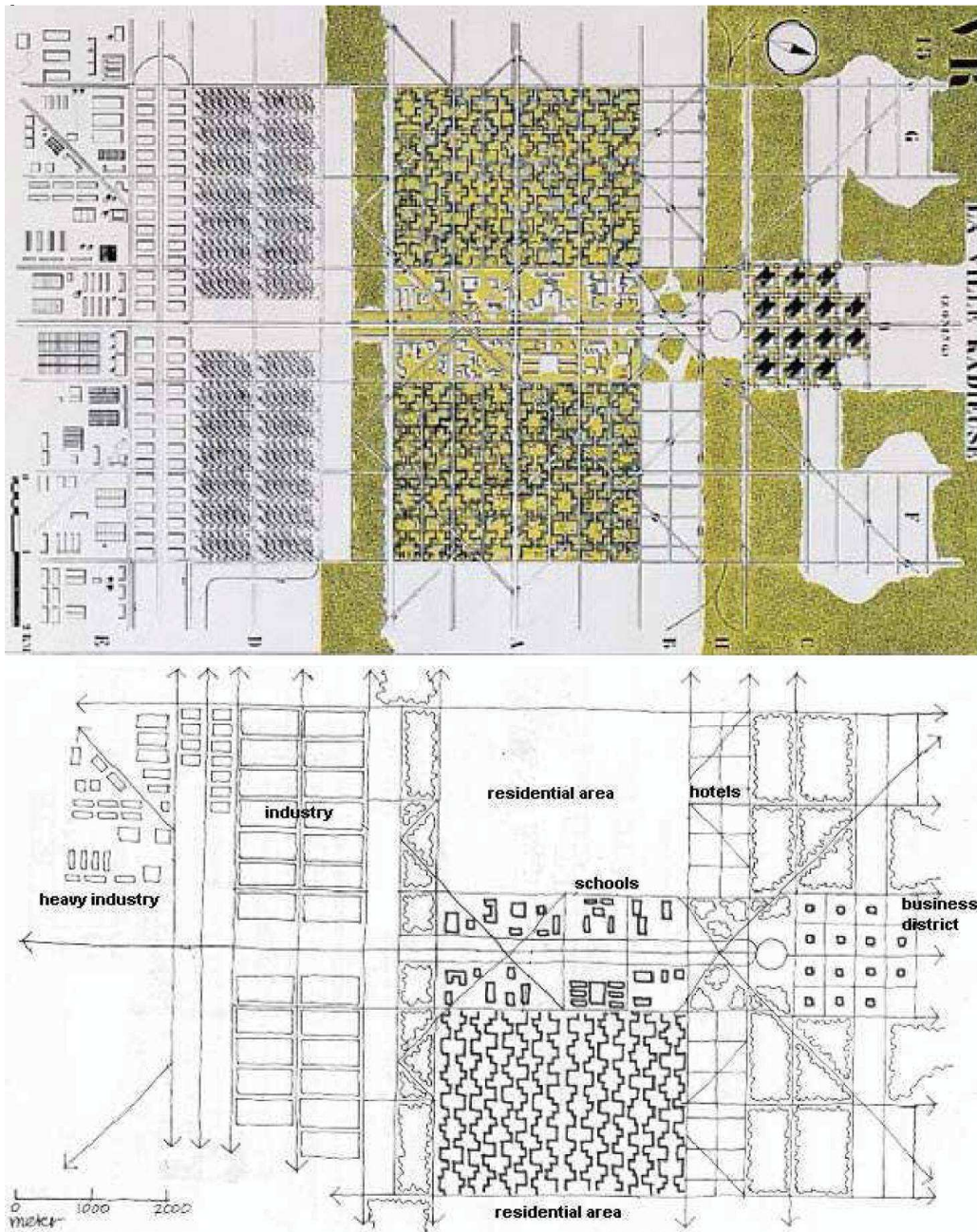


Figura 4: Vila Radiosa. Disponível em: <[http://smogr.com/images/20071012-la\\_ville\\_radieuse.jpg](http://smogr.com/images/20071012-la_ville_radieuse.jpg)>. Acesso em 9 de outubro de 2009. Alterado pelo autor em outubro de 2009.

A necessidade de deslocamentos intra-urbanos influenciou o desenvolvimento das tecnologias de transportes. Os avanços tecnológicos dos meios de transporte com a progressiva aceleração dos novos meios circulação, tanto de pessoas e mercadorias quanto de informações, implicavam na eliminação de barreiras espaciais que impedissem o livre fluxo (DUARTE, 2006).

A facilidade de movimentação das pessoas e a aceleração dos fluxos impõem-se como os principais agentes produtores das cidades contemporâneas, condicionando os espaços urbanos. A velocidade e a indiferença com relação à cidade suprimiram a paisagem da experiência dos deslocamentos lentos (DUARTE, 2006).

Muitas vezes as relações humanas na contemporaneidade são baseadas ou intermediadas por instrumentos tecnológicos. Como a velocidade necessária para as trocas das redes internacionais de fluxos do capital submetem as pessoas a se adequarem a esta necessidade, perdendo com isso valores característicos do tempo lento.

Sobre as novas relações contemporâneas, da compressão do tempo, Paul Virilio relata que o estreitamento das distâncias transformou-se numa realidade estratégica com conseqüências econômicas e políticas incalculáveis, pois equivale à negação do espaço. O que temos hoje, é que “o ganho de Tempo é questão exclusivamente de vetores e o território perdeu significado ante o projétil.” (VIRILIO, 1996).

De fato, o valor estratégico do não-lugar da velocidade suplantou definitivamente o do lugar, e a questão da posse do Tempo renovou o da posse territorial. Nesse estreitamento geográfico que se assemelha ao movimento telúrico descrito por Alfred Wegener, o binômio “fogo-movimento” ganha um novo significado: a distinção entre o poder de destruição do fogo e poder de penetração do movimento, do veículo, tende a perder sua “validade”. (VIRILIO, 1996, p.55).

A aceleração das atividades produtivas sobre o território das cidades tende a criar espaços livres de barreiras para a velocidade de seus produtos. É por esta razão que, nas cidades coordenadoras das atividades globais, o espaço se adapta à nova era. Para elas, atualizar-se é sinônimo de adotar os componentes que fazem de uma determinada fração do território o *locus* de atividades de produção e de troca de alto nível (SANTOS, 1999).

### **3.2. Sobreposição dos *layers*: uma análise conceitual**



Os estudos territoriais contemporâneos esbarram sempre na necessidade de criar novos conceitos e novas palavras para entender novas realidades. Temos a invocação de diversos conceitos de vários autores de diferentes áreas do conhecimento humano. Nesta proposta de entendimento das relações humanas e urbanas, o que mais norteou o trabalho foi a análise da dimensão espaço-temporal existente na sociedade contemporânea.

Dois termos opostos serviram de base para o entendimento destas relações, o *tempo rápido* que se antepõe ao *tempo lento*. Uma relação que é tida sempre como relativa, um tempo só é considerado lento se existe ao seu lado o tempo rápido.

O que podemos concluir com a ajuda dos conceitos acima é que existem duas formas de contabilizar o tempo: aquele vivido pelos homens, do encontro e da vivência social, e outro, desmaterializado pelas corporações globais, acelerado ao extremo. Cabe salientar também que não é a oposição entre as dicotomias tempo lento=bom e tempo rápido=mau, mas sim as relações que são mantidas principalmente pelos avanços tecnológicos dos meios de comunicação e de transporte.

Segundo Milton Santos (1999) essa contabilidade do tempo vivido pelos homens, empresas e instituições será diferente de lugar para lugar. O que devemos levar em consideração, não é o tempo da máquina ou dos instrumentos em si, mas o das ações que animam os objetos técnicos (SANTOS, 2006).

“No passado, era possível, no mesmo subespaço, a justaposição do tempo lento e do tempo rápido. Ambos se podiam dar paralelamente, sem superposição funcional obrigatória. A idéia de Boeke (1953) ao retratar, nos anos seguintes ao fim da guerra mundial, uma evolução paralela de um setor moderno e de um setor tradicional na maior parte do território da Indonésia poderia ter sido inspirada nessa dualidade dos tempos presentes em um mesmo lugar. A palavra correta, aliás, seria temporalidade, considerada como uma interpretação particular do tempo social por um grupo, ou por um indivíduo.

O tempo rápido não cobre a totalidade do território nem abrange a sociedade inteira. Em cada área, são múltiplos os graus e as modalidades de combinações. Mas, graças a globalização e a seus efeitos locais, os tempos lentos são referidos ao tempo rápido, mesmo quando este não se exerce diretamente sobre lugares ou grupos sociais.” (SANTOS, 2006, p.180)

Novamente encontramos o dilema da velocidade relacionado a produção do espaço urbano. As atividades produtoras primárias necessitam de espaços lisos, assim

como para sobreviverem, estas precisam de condições sociais de vida urbana aceitáveis, para que as pessoas responsáveis pelas atividades de controle das operações possam encontrar espaços habitáveis nas cidades.



Mapa 28 – Conflito de escala no acesso à segunda ponte, Vila Velha. (Conexão Vix, 2006). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

A sociedade contemporânea, por viver sob o signo da velocidade e da sobreposição de escalas, tende a se adequar a aceleração característica das máquinas. O tempo lento, característico das sociedades pré-industriais, se transformou em moeda. A relação de vizinhança e segurança, características daquelas sociedades se transformaram em sonhos ilustrados em campanhas publicitárias de edifícios e condomínios fechados.

Resta então, para as sociedades contemporâneas, a busca por uma relação possível entre as diferentes escalas de velocidade presentes na vida. A minimização de conflitos e a potencialização de possíveis sinergias, ou seja, de uma possível congruência de intenções entre as escalas, são passos essenciais para uma coexistência das velocidades de produção e da vida urbana e humana.

Consequently, using Deleuzian metaphors and Actor Network Theory to study the formation of world cities can produce an ontology that addresses

not just the fluidity of urban relations, but the way in which power relations are imbricate within their constitutional flows. In this theorisation, fluidity does not necessary mean lack of domination, control or inequality; rather they can all operate within topologies based on transient intensities. (BLAKE, 2003, p.10)<sup>2</sup>

Portanto, o local deve agir no cadenciamento dos fluxos, de forma a possibilitar para as diferentes escalas acesso ou exclusão. Segundo Blake (2003), agir sobre os fluxos não é uma questão de dominação ou controle, é uma questão de agir sobre as rugosidades.



Foto 9 – População frente ao atual perfil funcional da cidade. Fotografia de Clara Luiza Miranda (2004).

### 3.3. Sobreposição dos *layers*: uma análise empírica

<sup>2</sup> Tradução do trecho: “Conseqüentemente, usando uma metáfora Deleuziana e a Teoria da Ação da Rede de Trabalho para estudar a formação das cidades mundiais pode produzir uma antologia que enderece não apenas a fluidez das relações urbanas, mas a maneira em que se coloca as relações de poder e são imbricadas dentro de seus fluxos constitucionais. Nesta teorização, fluidez não é necessariamente a principal forma de dominação, controle ou desigualdade, raramente todos eles podem operar com as topologias baseando-se nas intensidades transientes.” (BLAKE, 2003, p.10)

A sobreposição das escalas global e local consiste em um esforço de conjugar conflitos e possíveis sinergias entre as infra-estruturas, os planos e as intenções dos diversos agentes territoriais. A análise se dará através do estudo das instalações físicas e da infra-estrutura de transporte dos dispositivos globais e dos fluxos de pessoas no espaço intra-urbano, ou seja, a mobilidade urbana. É então, através da superposição das camadas (*layers*) dos fluxos à escala global e local e sua análise, que se pretende gerar subsídios para o planejamento urbano.

O que se entende como *layer* local e a estrutura que o define com tal, sofreu alterações profundas durante as últimas décadas, principalmente ocasionadas pelas inovações tecnológicas e de transportes. Assim como a história das cidades foi marcada pelos avanços tecnológicos, principalmente nos meios de transportes, o porte das cidades atuais, e em conseqüência o que chamamos de local, é vinculado também aos meios de transporte, assim como à capacidade de concentração de pessoas em certas regiões centrais da cidade (devido principalmente aos processos verticalização), da gestão urbana dos fluxos e das atividades de controle do estado (ASCHER, 2004).

O sistema de mobilidade local é base do estudo deste *layer* e, segundo Ascher (2004), ele é marcado pelos avanços nos meios de transportes e de capacidade de armazenamento dos bens, das informações e, sobretudo das pessoas.

“Este sistema de mobilidades (...) constituye el núcleo de las dinámicas urbanas, desde la escritura hasta Internet, pasando por la rueda, la imprenta, el ferrocarril, el telégrafo, el cemento armado, la uperisación, la pasteurización y la refrigeración; el tranvía, el ascensor, el teléfono, el automóvil, la radiofonia, etc.” (ASCHER, 2004, p.20).<sup>3</sup>

Ao analisar a esfera local, tendo por base a mobilidade, a estrutura do território intra-urbano surge como elemento articulador dos fluxos. Ou seja, os equipamentos e serviços públicos, as tipologias residenciais atuais<sup>4</sup>, a concentração das atividades comerciais e de serviços, a especialização funcional da cidade. É o constante

---

<sup>3</sup> Tradução do trecho: “Este sistema de mobilidades (...) constitui o núcleo das dinâmicas urbanas, desde a escrita até a Internet, passando pela roda, a imprensa, o trem, o telégrafo, o concreto armado, a ultra-temperatura, a pasteurização e a refrigeração, a eletricidade, o elevador, o telefone, o automóvel, o rádio, etc.”(ASCHER, 2004, p.20).

<sup>4</sup> A considerar o crescimento dos condomínios privados.

processo de (re) criação de territórios que transforma a análise do movimento cotidiano das pessoas em tarefa complexa, fluida e efêmera.

Ao sobrepor as camadas, a questão que surge é a distância entre as escalas. Esta diferença ocorre essencialmente nos níveis internacional, nacional e/ou regional. Neste trabalho o foco se dará na confrontação entre a escala da rede urbana, ou seja, “o conjunto funcionalmente articulado de cidades” (CORREA, 2003, p.133), e a escala intra-urbana, como já analisada no capítulo dois. Estas duas camadas, ainda segundo Correa (2003), se constituem nas escalas de mais fácil identificação das três esferas de investigação do espaço urbano.

“As duas escalas conceituais, a da rede urbana e a do espaço urbano não estabelecem uma dicotomia, cindindo o urbano em duas partes que não se tocam. Lembremo-nos que a dicotomia não é um dado do mundo real, mas de uma deformação intelectual. A operação escalar não introduz essa visão deformada, geradora de dicotomia, mas ao contrário, ressalta as ricas possibilidades de se analisar o mundo real, o urbano no caso, em dois níveis conceituais complementares.” (CORREA, 2003, p.136).

O objetivo intrínseco de analisar e sobrepor as escalas de velocidades atuantes e determinantes do território faz parte do esforço de encontrar nas diferenças, esforços congruentes e possíveis de serem usufruídos. Assim como a realidade se interpreta de forma distinta de acordo com a escala cartográfica dos mapas (LACOSTE, in CASTRO, GOMES e CORREA, 2007), a questão da velocidade deve ser estudada a partir deste mesmo princípio. No nível das grandes velocidades da produção global não se obtém êxito na análise dos problemas de deslocamentos cotidianos na escala intra-urbana, bem como as intenções das corporações globais não são claras quando se analisa os problemas locais.

A superposição entre as velocidades da escala global e local pretende apontar os diferentes focos e níveis de intervenções sobre o território. Diferenças de escalas cartográficas e de velocidade representam diferenças na escala conceitual, e vice-versa, o espaço intra-urbano e a grande escala não permite o mesmo tipo de análise territorial.

As intervenções da/para a escala global são aquelas que sugerem uma escala maior de velocidade, como se o território não possuísse as rugas da escala da comunidade. Este tipo de intervenção acarreta problemas na escala local, que não são percebidos quando vistos sob a ótica das grandes corporações globais.

A medida para a intervenção nos fluxos deve essencialmente contemplar em trazer o planejamento dos fluxos globais para a escala dos fluxos intra-urbanos, com isso intervir no local, na mobilidade urbana, sem deixar de levar em consideração as externalidades, que são as características e interesses da escala da produção global, dentre elas as vantagens locacionais.

Ou seja, procurar dentro das comunidades, em pequenas escalas os nós cotidianos da mobilidade e sobre este prisma pensar a sobreposição com as camadas mais rápidas da produção global. As particularidades locais dos principais geradores de fluxos são essenciais para a sobreposição das camadas, dentre elas as duas principais já mencionadas no capítulo 2: trabalho e estudo.

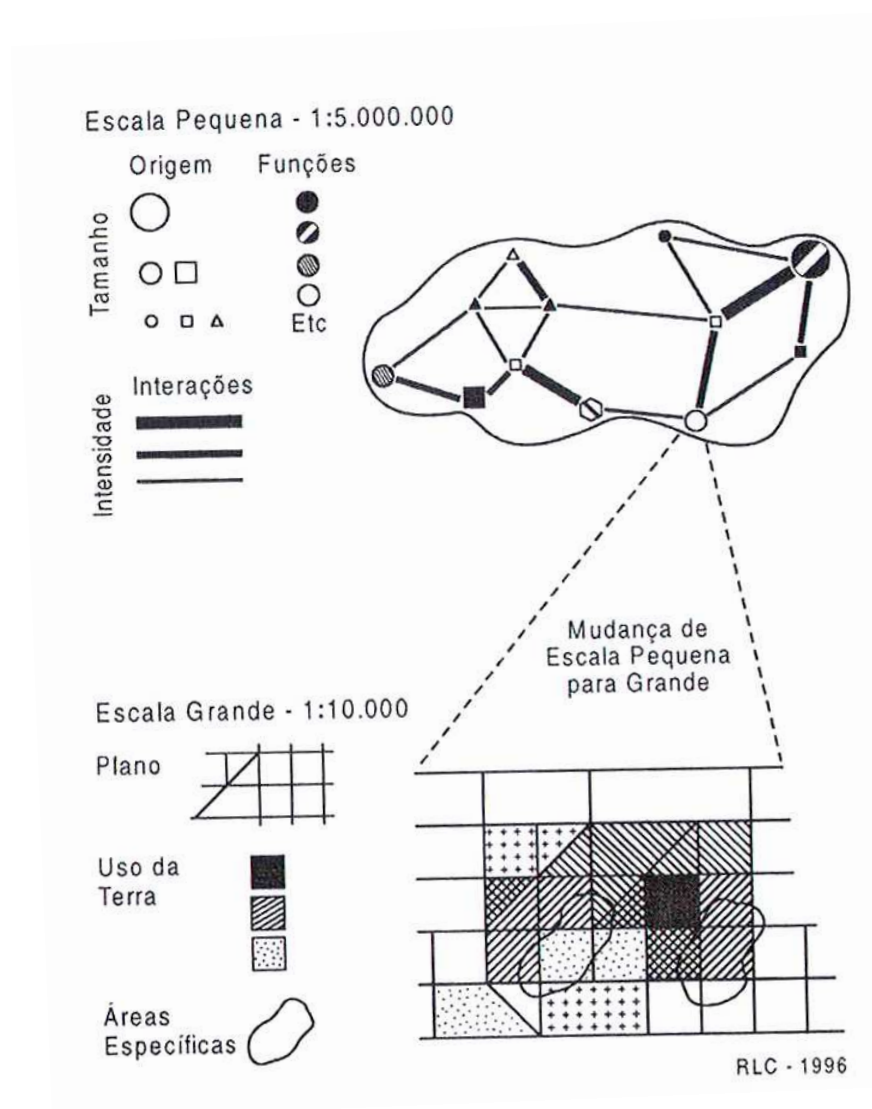


Figura 5: Escalas de análise do urbano.(CORREA in Revista Território, 2003).

Em busca da solução para o problema da mobilidade urbana, o caminho se passa por inúmeras esferas do planejamento: político, social, econômico e urbanístico. Os diversos sistemas de transportes individuais e coletivos, que são discutidos constantemente na esfera política, se apresentam como instrumentos de planejamento de transporte urbano, entretanto não são eles isoladamente que irão resolver o problema dos fluxos locais de pessoas e mercadorias.

“El sistema de transporte de todas estas ciudades es, por tanto, el resultado de diferentes políticas, aplicadas em diferentes momentos históricos para resolver los problemas acuciantes que em aquellos momentos se planteaban. Sin embargo, al final de este largo proceso podemos detectar sistemas metropolitanos que alcanzan altos grados de coherencia y eficacia, a partir de las políticas de corrección sucesiva del esquema anterior.” (SORT, 2006, p.12)<sup>5</sup>

O planejamento dos fluxos global e local deve então ocorrer de maneira multi e trans-escalar, ele deve envolver desde a escala do indivíduo até aquela dos grandes deslocamentos da produção na escala global. Entretanto, como incluir no planejamento agentes tão poderosos sem subjugar outros mais frágeis, como a comunidade local?

Para proporcionar este tipo de planejamento há de se criar uma arena multiescalar em que os diversos atores e agentes territoriais exponham seus planos, intenções e anseios para o desenvolvimento de cada *layer*. Esta arena deve ser mediada por um técnico do planejamento para que as corporações e comunidades tenham suas intenções estudadas e sobrepostas sem a subjugação de nenhuma escala.

Cabe ao pensador da cidade, dentre eles o arquiteto e o urbanista, a criação de um espaço de planejamento em que os indivíduos e entidades participem do processo de criação dos projetos e planos. A cidade, assim como seu planejamento, deve ser participativa, para que todos os envolvidos apresentem e assumam suas respectivas identidades. Da mesma forma Guatarri (1992) desenha o perfil do novo arquiteto e urbanista:

“O artista polissêmico, polifônico, que o arquiteto e o urbanista devem se tornar. Trabalha com uma matéria humana que não é universal, com

---

<sup>5</sup> Tradução do trecho: “O sistema de transporte de todas as cidades é, portanto, o resultado de diferentes políticas aplicadas em diferentes momentos históricos para resolver os problemas prementes que naqueles momentos se apresentavam. Entretanto, ao final deste longo processo podemos detectar sistemas metropolitanos que alcançam altos graus de coerência e eficácia, a partir das políticas de correção sucessiva do esquema anterior.” (SORT, 2006, p.12)

projetos individuais e coletivos que evoluem cada vez mais rápido e cuja singularidade –inclusive estética- deve ser atualizada através de uma verdadeira maiêutica, implicando, em particular, procedimentos de análise institucional e de exploração das formas coletivas do inconsciente. Nessas condições, o projeto deve ser considerado em seu movimento, em sua dialética.” (GUATARRI, 1992, p.176)

Entretanto, antes de analisar a sobreposição dos *layers*, surgem questões como premissas: O caminho para a solução dos problemas de deslocamentos intra-urbanos é a aceleração do movimento? Ou a velocidade dos deslocamentos de pessoas nas cidades deve ser diminuída? Ou será ainda que ela deva ser assumida como dado e potencialidades para o planejamento urbano?

Para uma reflexão acerca do planejamento dos fluxos se propôs, para exemplificar, um mapa base sem qualquer marca do território de Vitória, e seu entorno imediato, já que é indissociável quando se trata de questões relativas à mobilidade e aos fluxos. Sobre ele se buscou pensar os fluxos territoriais. A partir do pensar de cada um deles foi se adicionando informações que irão se sobrepondo para configurar, de maneira sintetizada, o atual território urbano dos fluxos.

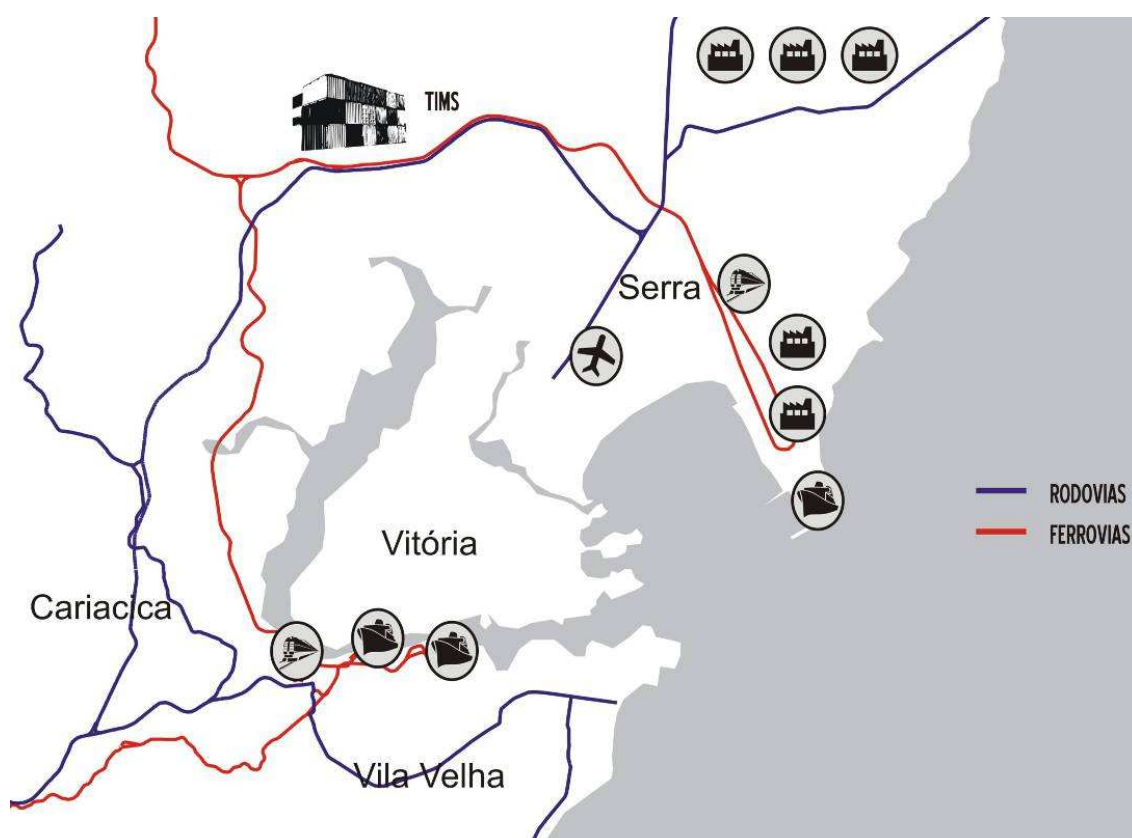


Mapa 29 – Mapa base de Vitória.

A partir de um território livre de qualquer dado, se lançou sobre tal as redes infra-estruturais relacionadas à produção global. Os dispositivos de conexão global, portos, aeroportos e ferrovias; as grandes corporações globais; e as instalações de



armazenamento no interior, as chamadas Estações Aduaneiras de Interior (EADI). Estas, em conjunto com a rede de infra-estruturas de transportes, rodovias e ferrovias, serão consideradas a base das redes globais sobre o território de Vitória. Entretanto é necessário salientar que os mapas que se seguem não contemplam a totalidade das informações necessárias para cada *layer*, eles representam uma estratégia para o processo de planejamento do território urbano, principalmente na questão relativas aos fluxos.



Mapa 30 – Rede de produção global sobre o território de Vitória.

Com este universo de informações básicas da escala da produção global se observa que a ilha de Vitória se mantém encapsulada pela de infra-estrutura da produção. E a partir do crescimento da Região Metropolitana, as redes locais de mobilidade urbana se sobrepõem a da produção iniciando o processo conflituoso de interação entre as escalas. A imagem do Arco Metropolitano, já comentado no capítulo 2, se faz visível neste mapa.

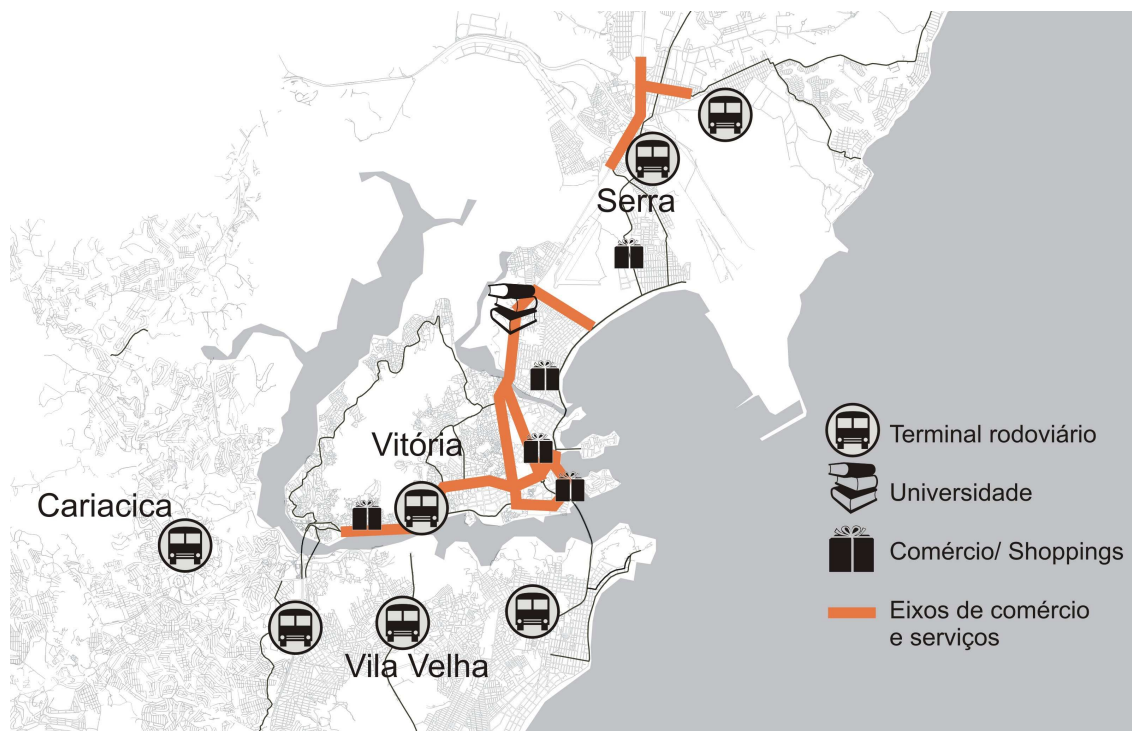
No mapa abaixo foram inseridas as informações relativas ao movimento cotidiano da população. Neste caso, o dado informado se restringiu ao desenho das vias públicas

utilizadas pela população para os deslocamentos humanos, de bens e serviços para a escala local, em destaque para as vias principais da cidade.



Mapa 31: Rede de infra-estrutura de ruas para os deslocamentos cotidiano da população e dos bens e serviços para o atendimento local.

O que se pode tomar da análise das diferentes escalas conceituais apresentadas é que se torna impossível observar as características mais importantes do *layer* local quando se tem uma escala tão grande. Isso se confirma a medida que as informações básicas sobre a mobilidade urbana são adicionadas ao mapa, conforme pode ser observado no mapa abaixo.



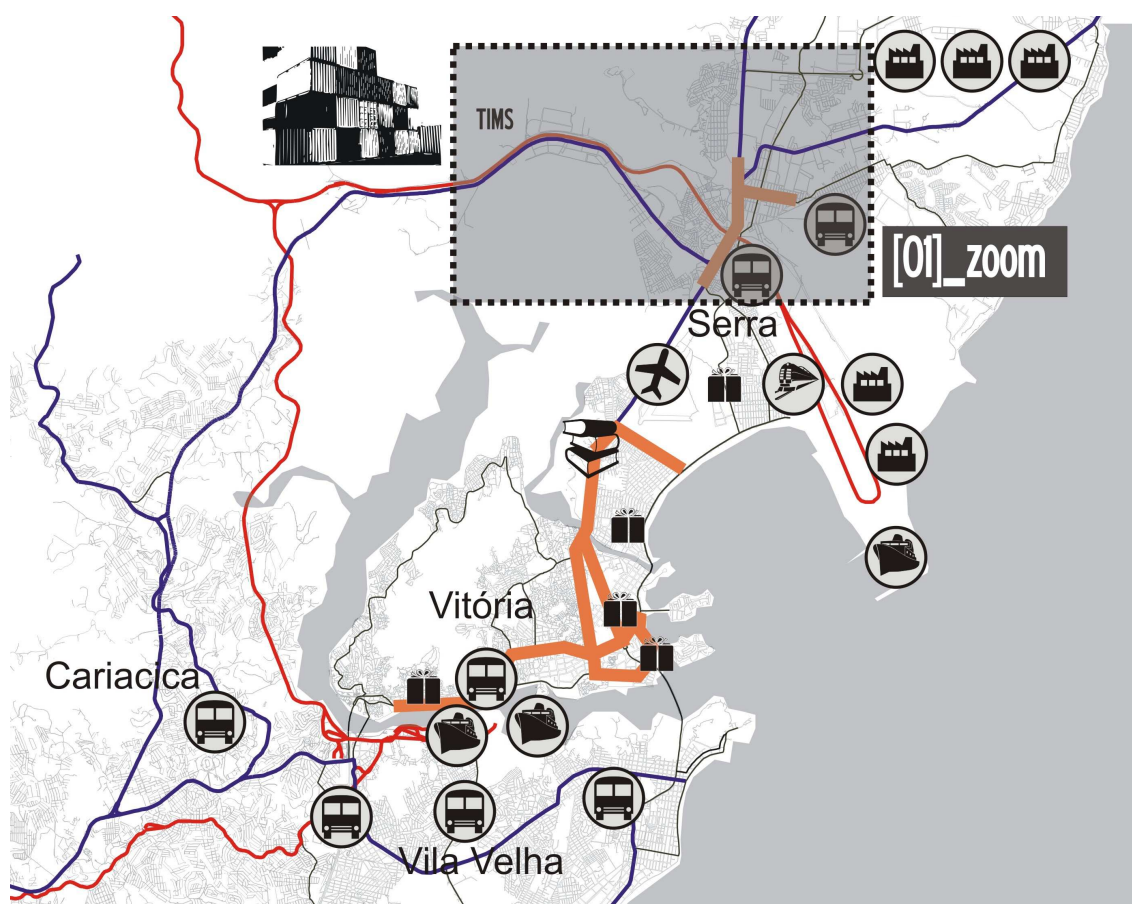
Mapa 32: Rede de infra-estrutura urbana com alguns pólos geradores de tráfego.

Com a inserção de poucos dados sobre a mobilidade urbana, tais como os terminais rodoviários urbanos, os centros comerciais/ *shoppings*, a Universidade Federal do Espírito Santo<sup>6</sup>, e os eixos de comércio de serviços na capital. Dentro da escala da produção global o que observa, quando se pretende analisar as questões locais são apenas pontos que formam uma rede de relações entre pessoas e serviços na cidade.

Com isso é possível afirmar que as diferentes escalas conceituais necessitam de diferentes escalas gráficas de análise e propostas. Ou seja, a enorme diferença de velocidades entre as camadas local e global refletem também em escalas cartográficas distintas. A partir daí que surge a necessidade de sobrepor as informações das distintas escalas, a global sobre a base física dos deslocamentos, a local, a fim de organizar estratégias de intervenção e planejamento territoriais urbanos.

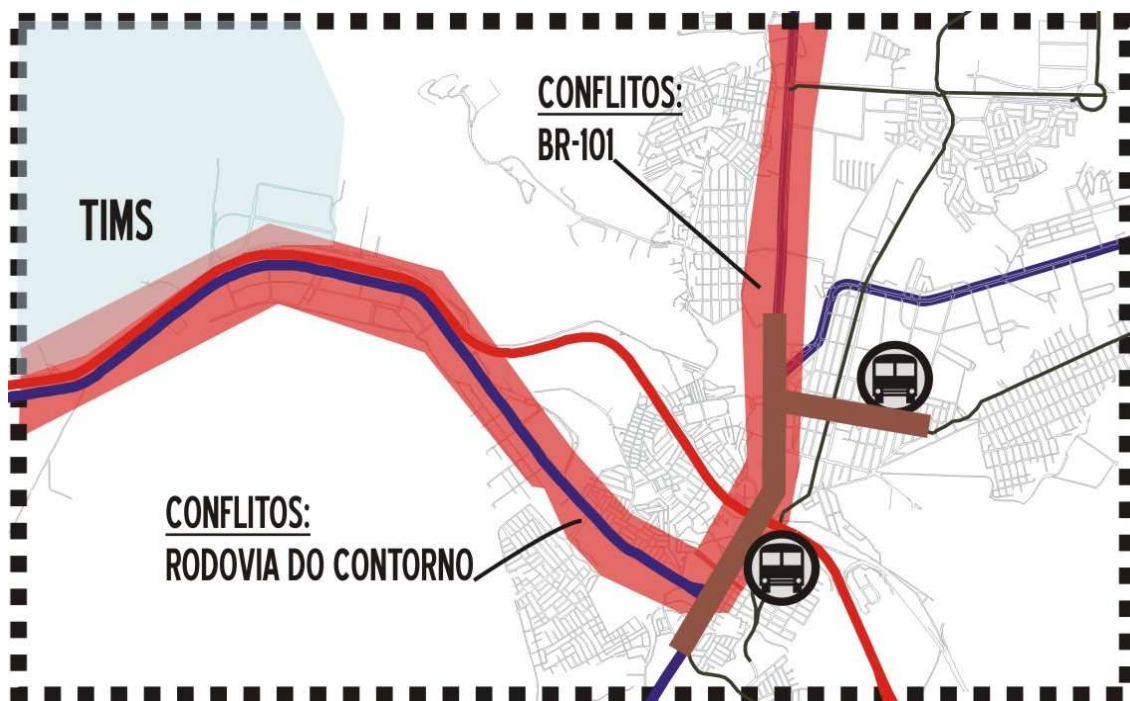
<sup>6</sup> No mapa foi assinalada apenas uma instituição de ensino superior de Vitória. A inserção de todas seria impossível nesta escala, pois, segundo pesquisa para o PDTMU, são mais de 40 instituições. Isso sem considerar as escolas de ensino básico, técnico e médio da Grande Vitória. Conferir no mapa 22, do capítulo da questão local.

Para então se efetuar a sobreposição dos planos se deve adotar a menor escala, a da escala local. Em conseqüência disso, identificar os já existentes nós e conflitos e, a partir dos planos de cada *layer*, procurar compatibilizar as duas esferas em busca de sinergias e potencialidades comuns. A figura abaixo sobrepõe todos os dados na escala maior, de forma que a identificação dos problemas locais fica muito difícil. Para isso, a área em destaque na figura abaixo, chamada de *zoom\_[01]*, representa um recorte espacial para uma escala menor, onde as rugosidades do território local se tornam mais visíveis.



Mapa 33: Sobreposição dos *layers*.

A área mostrada na figura abaixo mostra um exemplo de como a menor escala pode trazer maiores riquezas de informações para a análise dos planos sobre o território. Neste exemplo, os conflitos de escalas, que são espacializados e vividos pela comunidade local, demonstram a necessidade da aproximação na escala, tanto a cartográfica, quanto da velocidade.



Mapa 34: Aproximação para a análise da sobreposição.

No plano das sinergias, pode-se afirmar previamente que as intenções dos *layers* global e local tendem, em uma análise superficial, a ser coincidentes: desenvolvimento urbano, econômico e social. A principal diferença entre elas, e que deve ser salientada, é que a camada da produção, das grandes corporações globais, prioriza essencialmente o econômico enquanto o local, poder público e sociedade, o desenvolvimento urbano e social.

No que se trata da compressão do tempo nos deslocamentos intra-urbanos para se assumir o caminho do planejamento urbano dos fluxos, o que parece surgir através da análise dos distintos *layers* é que, para minimizar os conflitos, o planejador deve assumir a diferença entre as escalas de velocidades. Assumir também que as escalas de poder, global, nacional e local, devem, sobretudo, procurar adotar posições sinérgicas, tendo em vista a criação de vantagens locais em regiões que, por detecção de técnicos do planejamento local, são as mais indicadas para o desenvolvimento de cada área da cidade. O planejamento dos fluxos deve entender as rugosidades do território das cidades como uma necessidade para o surgimento do fato urbano. O poder local deve assumir como externalidade a comunidade e a produção global, e a partir de um planejamento integrado, corporações e poder público local, devem sobrepor os *layers* da produção ao território otimizando investimentos e reduzindo conflitos.

O poder local, através de projetos urbanos, deve atuar sobre o território de maneira a potencializar investimentos, tendo o foco no desenvolvimento urbano da cidade. O modo de atuação deste poder deve deixar de ser apenas regulador e passar a assumir papéis que pertenciam quase que exclusivamente ao setor privado. A potencialização é aquilo que extrapola o ato, que possui duração e que traz ganhos para a localidade. Ela consiste em contrair dos investimentos e intervenções que antes eram voltadas exclusivamente para a produção, benefícios, sinergias, físicas, econômicas, urbanas e humanas.

O investimento público em determinada região traz encadeamentos físicos urbanos, sociais e econômicos muito maiores que a escala física de intervenção do projeto. Geralmente voltadas ao aumento da velocidade dos fluxos, estes investimentos não medem, e estão muito distante de se aproveitarem das forças envolvidas e criadas nestes novos pólos geradores de fluxos urbanos. Em São Paulo, por exemplo, os investimentos, durante um grande período histórico, foram baseados no aumento da oferta de novas vias, ou a ampliação das vias existentes. Segundo Eduardo de Vasconcellos (1999), entre os anos de 1960 e 1970 os gastos do município com o sistema viário giravam em torno de 27% do total aplicado pelo município. Este tipo de investimento focado essencialmente no automóvel não obteve bons resultados para o problema da mobilidade urbana em São Paulo. Isso vem a confirmar que os investimentos em infra-estruturas viárias voltadas essencialmente ao modo individual de transporte, deslocados da interação com a comunidade local não devem ser prioritários para a busca de soluções em mobilidade.

“Junto com o debate sobre o local, é preciso agregar o desafio da construção do espaço público, no qual a pluralidade de interesses possa encontrar canais de expressão e a governabilidade encontre novas formas de negociação com essa diversidade de interesses. Penso que essa dimensão pública é fundamental para evitar as segmentações, as segregações e o reducionismo do próprio papel do Estado na formulação de políticas públicas.” (KOGA, 2003, p.232)

Para assumir a função de recriar potencialidades territoriais de mobilidade urbana a participação do setor público deve ser assumida de maneira integrada às diversas escalas, como forma de tomar em suas mãos uma porção maior das ações criadoras e recriadoras de territórios. Enormes potenciais econômicos e, sobretudo urbanos e sociais, em intervenções físicas na cidade podem ser re-aproveitados a partir de ações acumulativas e de investimentos a partir do poder público, associado a outros

agentes locais. Essa postura deve incondicionalmente vir atrelada a excelentes projetos políticos e urbanos (estes são indissociáveis), pois somente através de bons projetos o potencial surgido com determinados investimentos pode ser aproveitado por e para a cidade.

“... para gerir um sistema mais complexo, é necessário operacionalizar, uma organização menos vertical e mais descentralizada e, ao mesmo tempo, reforçar e tornar mais eficazes os instrumentos centralizados” (ASCHER *apud* SILVA, 2001, p.8).

Ao assumir este papel, o Estado admite ir contra aos efeitos descentralizadores da economia urbana, apesar de serem considerados, a todos os níveis, mais eficazes.

“Apesar de o ‘Estado em demasia’ ser hoje a opinião dominante, essa idéia evoluiu após uma dezena de anos de descentralização, não porque seja necessário re-centralizar, mas porque é preciso reforçar um pouco o Estado nos seus próprios domínios de competência, nomeadamente nas suas funções de recurso ou de arbitragem.” (ASCHER, 1998, p.121)

A confluência de intenções entre as camadas deve ser promovida pela administração pública. O grande potencial modificador do espaço urbano que as grandes corporações globais possuem, devem ser aproveitados pelo poder público local como um feixe de forças que podem recriar territórios para o benefício da localidade.

Pensar então a questão local é atribuir novos valores a conceitos de governabilidade dela, é também uma questão política. É importante salientar que todas as políticas públicas não são, por natureza, um consenso. A coalização, segundo BOURDIN, é uma “tecnologia de ação” que pressupõe alguns passos importantes, entre eles, ganhar o apoio das cidades-centros na base da complementaridade: “a ação em escala metropolitana não é concorrente da modernização dos centros”. (BOURDIN, 2001, p.120). A coalizão, levantada por Bourdin, entre outros fatores, deve se basear em uma co-participação entre poderes públicos e privados, para que se busque sempre, apesar de que o próprio Bourdin acredita não existir, o consenso nas políticas públicas.

Além disso, a coalizão poder público e privado sempre deve ser fortalecida, sem nunca as diferenciar por modelos de gestão eles são, como diz Bourdin, um “*continuum*” que vai do público-público (com perda de dinheiro) até o privado-privado (com ganhos de dinheiro) (BOURDIN, 2001).

Para exemplificar, considere um grande investimento em infra-estrutura para a abertura de uma rodovia que interligue uma zona retroportuária a um porto. Esta via deverá cortar um bairro essencialmente residencial, sem grandes vocações para o setor de comércio e serviços. Para se aproveitar o investimento a ser injetado nesta obra, sem criar clássicos conflitos de escalas (caminhões pesados x população local), o poder público poderia desapropriar uma área maior que a necessária para a abertura da via, englobando os terrenos ao redor do investimento. Nesta área, este poder local deve investir projetos ligados ao transporte de cargas e a indústria da produção, ou seja, uma área voltada principalmente para o setor produtivo local, com indústrias que podem agregar valor ao produto que passará pela via. Além do ganho econômico isso se tornaria em ação efetiva de evitar que atividades essencialmente de bairro venham a utilizar a nova via a ser criada para os deslocamentos cotidianos, causando os conflitos encontrados em grande parte da cidade.

Além disso, o movimento cotidiano da população dessa área que sofrerá a intervenção deve ser planejado de forma integrada. Para isso, é necessário um sistema de transporte público troncal e eficiente que utilize a nova via como ligação a outras áreas da cidade e que nela, seja restrito o seu uso (voltada para o transporte de cargas) para o transporte individual de automóveis para que o conflito da mobilidade intra-urbana com os fluxos globais seja minimizado.

Assim como foi exposto no capítulo 2, sobre a questão local, a coalizão poder público e privado deve ser estimulada. Ressaltando Bourdin (2001), que afirma que seus modelos de gestão são distintos, a sobreposição destes agentes pode criar vantagens, o que pode garantir ganhos diretos para a localidade. Para ela, estes ganhos a serem conquistados não passam apenas por números e imagens, eles são principalmente, imateriais, valores intangíveis para a esfera da produção. Ou seja, as questões locais relacionadas aos fluxos são baseadas no cotidiano da comunidade.

“O cotidiano é aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão do presente. Todo dia, pela manhã, aquilo que assumimos, ao despertar, é o peso da vida, a dificuldade de viver, ou de viver nesta ou noutra condição, com esta fadiga, com este desejo. O cotidiano é aquilo que nos prende intimamente, a partir do interior. É uma história a meio de nós mesmos, quase em retirada, às vezes velada. É um mundo que amamos



profundamente, memória olfativa, memória dos lugares da infância, memória do corpo, dos gestos da infância, dos prazeres. Talvez não seja inútil sublinhar a importância do domínio desta história "irracional" ou desta "não-história", como o diz ainda A. Dupront. O que interessa ao historiador do cotidiano é o invisível..." (CERTEAU, 1994, p.31)

Portanto, retomando Milton Santos (1999), que afirma que o tempo que comanda ou vai comandar nas cidades é o dos "homens lentos", em algum momento da vida, sentida e vivida sobre o *layer* local, a velocidade deve ser diminuída. Pois apesar da busca incessante pela compressão do tempo nas cidades, o valor do lugar ainda deve ser a base das relações humanas do cotidiano. Sendo assim, retomamos também Virilio (1996), que afirma que não há convergência entre o "progresso humano e social" e o "progresso dromológico".

O território deve então ser repensado. Ele não pode servir apenas como fonte de recursos generosos para as cooperações produtivas, nem mesmo deve ser feito um jogo de equilíbrio entre eles. As interações devem procurar sempre a cooperação, a sinergia a coexistência das distintas escalas.

À guisa de considerações finais, retomo o percurso do trabalho partindo da escala global até a local, chegando na sobreposição das escalas conceituais e na geração dos subsídios para o planejamento dos fluxos em Vitória. Como foi dito no primeiro capítulo, A Questão Global, os avanços nos sistemas informacionais e de transportes trouxeram e ainda trazem mudanças para as trocas efetuadas na rede global que geram impactos no modo de vida da população como um todo.

Dentre as mudanças, a mais sentida pela comunidade local são as novas demandas da população com relação a compressão espaço-temporal. Cada vez mais as pessoas precisam estar em mais lugares em menos tempo, às vezes ao mesmo tempo. A vida sob o paradigma da velocidade, principalmente da informação, parece ser o grande enfrentamento da sociedade para a valorização dos fixos em detrimento dos fluxos.

É inegável o papel das grandes corporações globais nos processos de agenciamentos territoriais, entretanto, o que surge como necessidade é a apropriação dos planos e intenções destas corporações para o *layer* local, ou seja, para a comunidade local que na maioria das vezes fica marginalizada de todo o processo de intervenção no território.

A análise do papel do Estado na rede econômica mundial veio afirmar o grau de influência das ações corporativas sobre o território local. Principalmente veio apontar que as principais empresas relacionadas com a produção e com o comércio exterior no território de Vitória, Arcelor-Mittal e Vale, além de possuíram fisicamente grande parte do espaço da cidade, geram demandas por serviços e pessoas que influenciam o cotidiano da população da Grande Vitória. Os impactos das infra-estruturas da produção global são os mais visíveis e sentidos pela população.

A mobilidade urbana se apresenta, inserida no capítulo Questão Local, como um elemento articulador entre as necessidades da produção e os deslocamentos cotidianos da população. A análise do espaço intra-urbano, principalmente da questão da mobilidade urbana, mostrou as necessidades de deslocamentos e suas

limitações. O território físico, a adoção do sistema individual de transporte baseado no automóvel, e o crescimento absurdo da frota são os maiores problemas de deslocamentos encontrados pela população. Além disso, a falta de políticas visando a integração dos modais gera sobre a infra-estrutura viária um inevitável colapso do sistema de deslocamento da população.

O estudo dos problemas relacionados a sobreposição das escalas se faz visível, principalmente quando se trata das questões relativas a escala local. É na escala intra-urbana que a influência negativa de planos voltados para o aumento da velocidade da produção se faz presente.

Pensar a questão local deve, acima de tudo, ser uma tarefa de atribuição de conceitos e valores relacionadas a sua governabilidade, ou seja, é uma tarefa essencialmente política. Para Bourdin (2001) se faz necessário uma coalizão poder público e poder privado para o enfrentamento das questões relativas a governabilidade.

Ao sobrepor os *Layers*, as diferentes escalas conceituais necessitaram de diferentes escalas cartográficas, assim como as velocidades são distintas, as interações entre as camadas só foi possível na escala menor, a escala local. A sobreposição das informações mostrou que a coalizão entre as esferas pública e privada é o caminho para a intervenção nos fluxos. A administração pública deve agir como gestora da articulação entre os planos e intenções das diversas escalas. As intervenções promovidas por e para as grandes corporações globais devem ser concebidas visando também o desenvolvimento da comunidade local, sobretudo os deslocamentos urbanos cotidianos (estudo, trabalho e lazer).

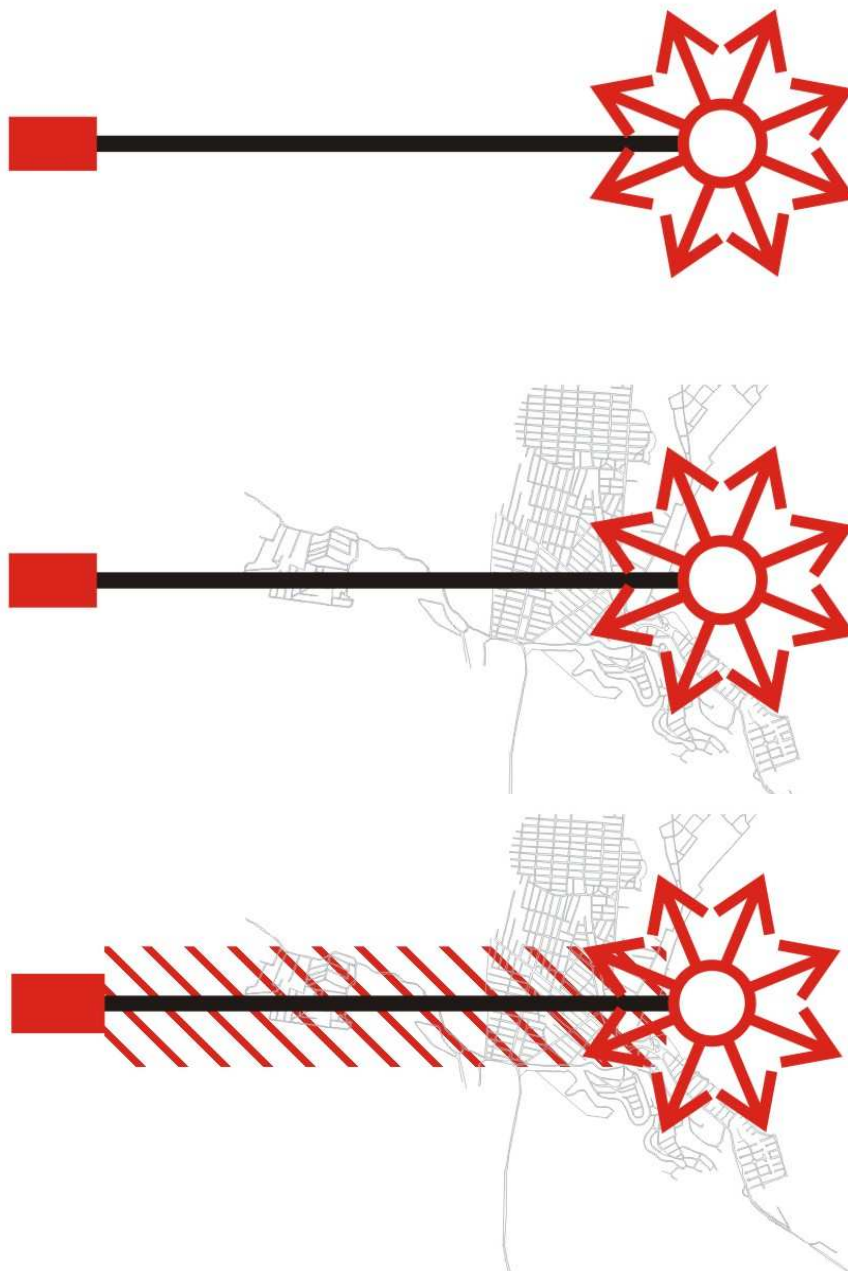


Figura 6: Diagrama - lógica das intervenções.

O diagrama da figura 7 demonstra o primeiro estágio, como aquele que possui apenas as intenções do *layer* global, o alisamento do território para o aumento da velocidade dos fluxos. No segundo momento, o *layer* local se apresenta como rugosidade, elemento a sofrer a intervenção, e que, de certa forma, pode usufruir da intervenção proposta. Conforme foi dito, as intervenções até então se baseavam prioritariamente nas intenções da produção global, em ligar dois pontos (produção – exportação) com o menor tempo disposto possível. No entanto, a terceira imagem do diagrama, propõe um aumento da área de intervenção para que, além de

minimizar os impactos da passagem dos fluxos, se produza sinergia entre as distintas escalas.

Para conceber um planejamento urbano dos fluxos da mobilidade e da produção é necessário considerações inerentes as ações dos agentes territoriais. Baseados nessa afirmativa serão apontados alguns subsídios indispensáveis ao planejamento dos fluxos:

- Arena – criação de uma arena onde representantes dos diversos agentes, das distintas escalas, intermediados por um planejador do estado, possam apresentar idéias e objetivos sob a forma de planos e projetos, promovendo a complementaridade das ações;
- Coalizão – integração dos agentes públicos e privados, de diferentes escalas para a execução de planos e projetos urbanos;
- Escala – Os planos e decisões devem ser elaborados sobre a escala mais baixa possível, da menor velocidade, tendo como elemento norteador também informações inerentes as necessidades e interesses da escala da produção global;
- Sinergia - estabelecimento de uma orientação estratégica para ações graduais: esboçar uma visão do possível; adotar um planejamento cíclico em vez de linear.

Para que ocorra a sobreposição dos planos e intenções foi proposta a criação de uma arena onde as escalas envolvidas, neste caso a Local e a Global, através de seus representantes lancem seus projetos, cada um na sua escala. A partir destas intenções, um planejador do território deve analisar e colocar as informações sobre a menor escala, e a partir daí gerar propostas e soluções de intervenções coalizadas.

O planejamento deve ser também aberto a modificações no andamento de alguma intervenção, pois durante a execução, novas necessidades e condicionantes se apresentam de forma rápida e necessitam também de respostas rápidas. Pedro Silva (2001) chama de *planning by doing* (“planejar fazendo”) que caracteriza o surgimento de experiências que possuem capacidade de transformar a ação e o território.

Esta proposta de intervenção unificada, onde dentro de um mesmo plano se possa atingir as duas camadas não foi testada e deve, sem dúvida, ser articulada com as entidades como uma forma de minimização dos conflitos e potencialização dos investimentos públicos e privados.

Sendo assim, quando retomamos a pergunta: “O caminho para a solução dos problemas de deslocamentos intra-urbanos é a aceleração do movimento?”, vem a mente a afirmativa de Milton Santos (2006, p.220), “[...] o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos”, ou ainda Walter Benjamin (1983), que afirma que é no tempo lento que se gasta a experiência. O alargamento da questão temporal deve ser a base das intenções dos planos da escala local, sem deixar de lado a velocidade, almejada pela escala global e necessária também para alguns deslocamentos intra-urbanos. Ou seja, deve-se então buscar através do planejamento trans-escalar a criação de um pensamento coletivo em busca de uma cooperação mútua, para aceleração do movimento quando possível, na escala global, e para a diminuição deste quando houver a imposição da produção sobre o território intra-urbano.

ABE, André Tomoyuki. **Grande Vitória E.S.: crescimento e metropolização**. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 1999.

ASCHER, François. **Los nuevos principios Del urbanismo**. Trad.: Maria Hernández Diaz. Espanha, Madri: Alianza Editorial S.A, 2004.

ASCHER, François. **Metapolis: Acerca do futuro da cidade**. Trad.: Álvaro Domingues. Portugal, Oeiras: Celta Editora, 1998.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Tradução Maria Lúcia Pereira. Campinas, SP: Papyrus, 1994.

BAUMAN, Zygmunt. **Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas III. Charles Baudelaire: Um lírico no auge do capitalismo**. 1ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1989.

\_\_\_\_\_. **O Narrador**. In: Textos escolhidos. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 1983.

BLAKE, C. **Apparatus of Capture: The Use of Deleuzian Thought and Actor Network Theory to Conceptualise Urban Power Relations**. In. <<http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb111.html>>. Acesso em 2003.

BOURDIN, Alain. **A Questão Local**. Tradução de Orlando dos Santos Reis. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço - tempo na metrópole: A fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede. Volume 1**. Tradução: Roneide Venâncio Majer. 10ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORREA, Roberto Lobato. Orgs. **Geografia: conceitos e temas**. 10ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano; As Artes do Fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes. 1994

COCCO, G. Et al. **Capitalismo Cognitivo: trabalho, redes e inovação**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

COCCO, Giuseppe & SILVA, Gerado (orgs.). **Cidades e Portos, os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999.

COCCO, Giuseppe. **Conhecimento e acumulação capitalista**. Jornal da UFRJ. Entrevista concedida ao jornal da UFRJ pelo Professor e Pesquisador, 2007.

CONEXÃO-VIX. **Relatório de Atividades, agosto de 2006**. Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2006.

\_\_\_\_\_. **Relatório de Atividades, outubro de 2005**. Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2005.

\_\_\_\_\_. **Apresentação da macro-região e análise da região metropolitana da Grande Vitória**. Vitória, 2004. Disponível em: <[http://www.pucsp.br/artecidade/mg\\_es/pesquisa/montagem02.pdf](http://www.pucsp.br/artecidade/mg_es/pesquisa/montagem02.pdf)>. Acesso em 20 abril de 2009.

CORREA, Roberto Lobato. Uma nota sobre o urbano e a escala. **Revista Território**, Rio de Janeiro, Ano VII, nº 11, 12 e 13, P. 133-136, 2003.

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Felix. **Mil Platôs – Capitalismo e esquizofrenia, vol.5**. São Paulo: Editora 34, 2002.



DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego**. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.

DUARTE, Fábio. **Crise das matrizes espaciais: arquitetura, cidades, geopolítica, tecnocultura**. São Paulo: Perspectivas: FAPESP, 2002.

FAILLA, Pablo Ocampo. **Periferia. La heterotopia del no lugar**. USACH: Chile, 2005.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.

Governo do Estado do Espírito Santo, Secretaria de Estado de Economia e Planejamento – Instituto Jones dos Santos Neves – IJSN. **Investimentos previstos para o Espírito Santo, 2006-2011**. Relatório final. Março, 2007.

GRAHAM, Stephen. **Telecommunications and the City: Electronic Spaces, Urban Spaces**. Londres: Routledge, 1996.

GUATTARI, Félix. **Caosmose: Um Novo Paradigma Estético**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

HADDAD, Eduardo Amaral. **Notas sobre a teoria da localização. Economia Regional e Urbana – EAE 503, USP-SP**. versão Dezembro de 2005. Disponível em: <<http://www.econ.fea.usp.br/nereus>>. Acessado em Dezembro de 2007.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2003.

HILLIER, Bill. **Spaces in the Machine**. Edição eletrônica. Reino Unido: University of Cambridge, 2007.

INSTITUTO IEL-ES. **200 Maiores Empresas do ES 2006**. Vitória, 2006.

JACQUES, Paola Berenstein. **Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra/RIOARTE, 2001.

JAMESON, Fredric. **Pós Modernismo: A lógica cultural do capitalismo tardio**. 2ª edição. São Paulo: Editora Ática, 1991.

KOGA, Dirce. **Medidas de Cidades: entre territórios de vida e territórios vividos**. São Paulo: Cortez, 2003

LEFEBVRE, Henri. **O Direito a Cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

MACROLOGÍSTICA. **Planejamento Integrado de Infra-estrutura Logística (GO-MG-ES)**. In: II Fórum de Logística do Espírito Santo. Vitória, 2007.

Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC). **Espírito Santo 2007-2012**. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos>> Acessado em outubro de 2008.

MIRANDA, Clara Luiza. **Dispositivos territoriais das redes mundiais**. São Paulo: PUC-SP, 2004.

\_\_\_\_\_. **O Município de Vitória e a Passagem de Fluxos da Globalização**. Produzido em abril de 2007 especialmente para o PDTMU de Vitória.

Movimento Espírito Santo em Ação, et al. **ES 2025**. Vitória, 2006.

PEREIRA, Antonio Garcia, et al. **Globalizações: novos rumos no mundo do trabalho**. Florianópolis: Ed. da UFSC, SOCIUS, 2001.

Prefeitura Municipal de Vitória. **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória (PDTMU)**. Vitória, 2007.

RANKING das 200 maiores empresas do ES, 2006. **Revista 200 maiores empresas do Espírito Santo**. Vitória, jan. 2007. Disponível em: <<http://www.200maiores.com.br/200>> Acessado em fevereiro de 2007.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 1995.

SANTIAGO, Ramilson Noronha. **Obsolescência Programada no Mercado Imobiliário – o espaço como forma de entesouramento**. Belo Horizonte Escola de Arquitetura da UFMG, Dissertação de Mestrado, 2006.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4ª edição. São Paulo: EDUSP, 2006.

\_\_\_\_\_. **Elogio da Lentidão**. Publicado em 11/03/2001. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm>> Acessado em 17/09/2008

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **Técnica Espaço e Tempo: Globalização e Meio Técnico Científico Informacional**. 4ª edição. São Paulo: HUCITEC, 1999.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. Tradução: Carlos Eugenio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

\_\_\_\_\_. **Globalização da economia e as cidades**. In *Globalização e estrutura urbana*. Org. Sueli Ramos Schiffer – São Paulo: Hucitec: FAPESP, 2004.

SENETT, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

\_\_\_\_\_. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVA, Pedro. **Nova Urbanística, Anacrônicas Práticas e Hipóteses de Planeamento Urbano: Aventuras de (Re)Interpretação**. Associação Portuguesa de Planeadores do Território, 2001. Aveiro, Portugal.

SINDUSCON. **10º Censo Imobiliário**. Vitória, novembro 2006. Disponível em: <<http://www.sinduscon-es.com.br>> Acessado em Dezembro de 2006.

SORT, Jordi Julià. **Redes Metropolitanas**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2006.

TELES, Paula. **Os Territórios (Sociais) da Mobilidade: um desafio para a Área Metropolitana do Porto**. Porto (Portugal): Lugar do Plano, 2005.

VAINER, Carlos Bernardo. **As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local**. In: Cadernos IPPUR/UFRJ. **Planejamento e Território: Ensaios sobre a desigualdade**. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 1986.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 1999.

VILLAÇA, Flávio. **ESPAÇO INTRA-URBANO NO BRASIL**. São Paulo: Editora Nobel, 1998.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e Política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

\_\_\_\_\_. **O espaço crítico**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.

### **SITES CONSULTADOS:**

<http://gazetaonline.globo.com/jornalagazeta/>

<http://rs.resalliance.org/2008/09/11/shipping-containers/>

<http://www.200maiores.com.br>

<http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos>

<http://www.econ.fea.usp.br/nereus>

[http://www.es.gov.br/site/files/arquivos/imagem/FernandoFerrariRomero\(30\).jpg](http://www.es.gov.br/site/files/arquivos/imagem/FernandoFerrariRomero(30).jpg)

<http://www.ijsn.gov.br>

<http://www.lboro.ac.uk/gawc/>

<http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb111.html>

<http://www.pucsp.br/artecidade/indexp.htm>

[http://www.pucsp.br/artecidade/mg\\_es/pesquisa/montagem02.pdf](http://www.pucsp.br/artecidade/mg_es/pesquisa/montagem02.pdf)

<http://www.sinduscon-es.com.br>

<http://www.tribunaonline.com.br>

<http://www.vitoria.es.gov.br>

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm>

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPIRITO SANTO**

**CENTRO DE ARTES**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**LEANDRO CAMATTA DE ASSIS**

**FLUXOS GLOBAIS E INTRA-URBANOS: subsídios para seu  
planejamento em Vitória**

VITÓRIA

2009