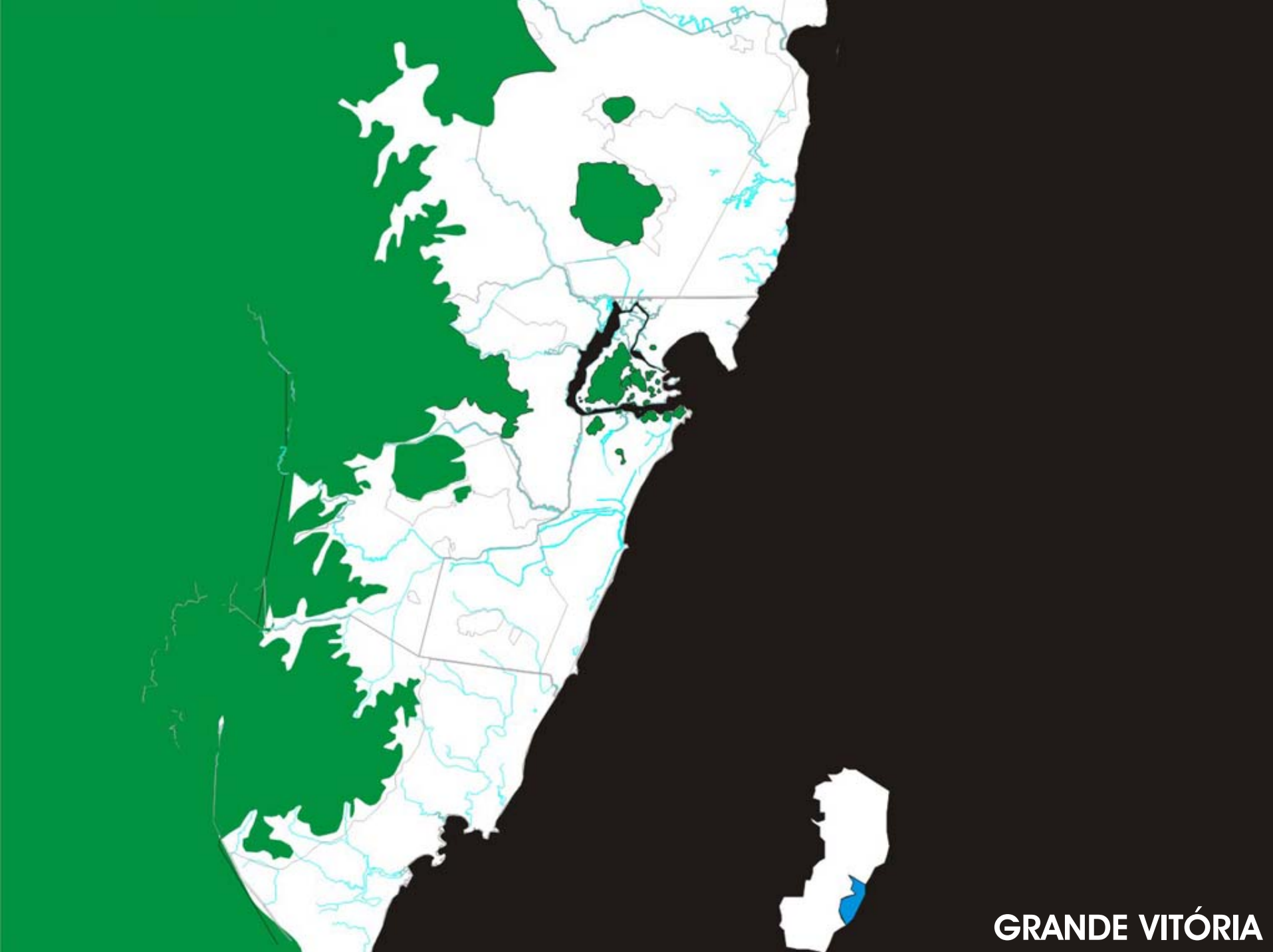


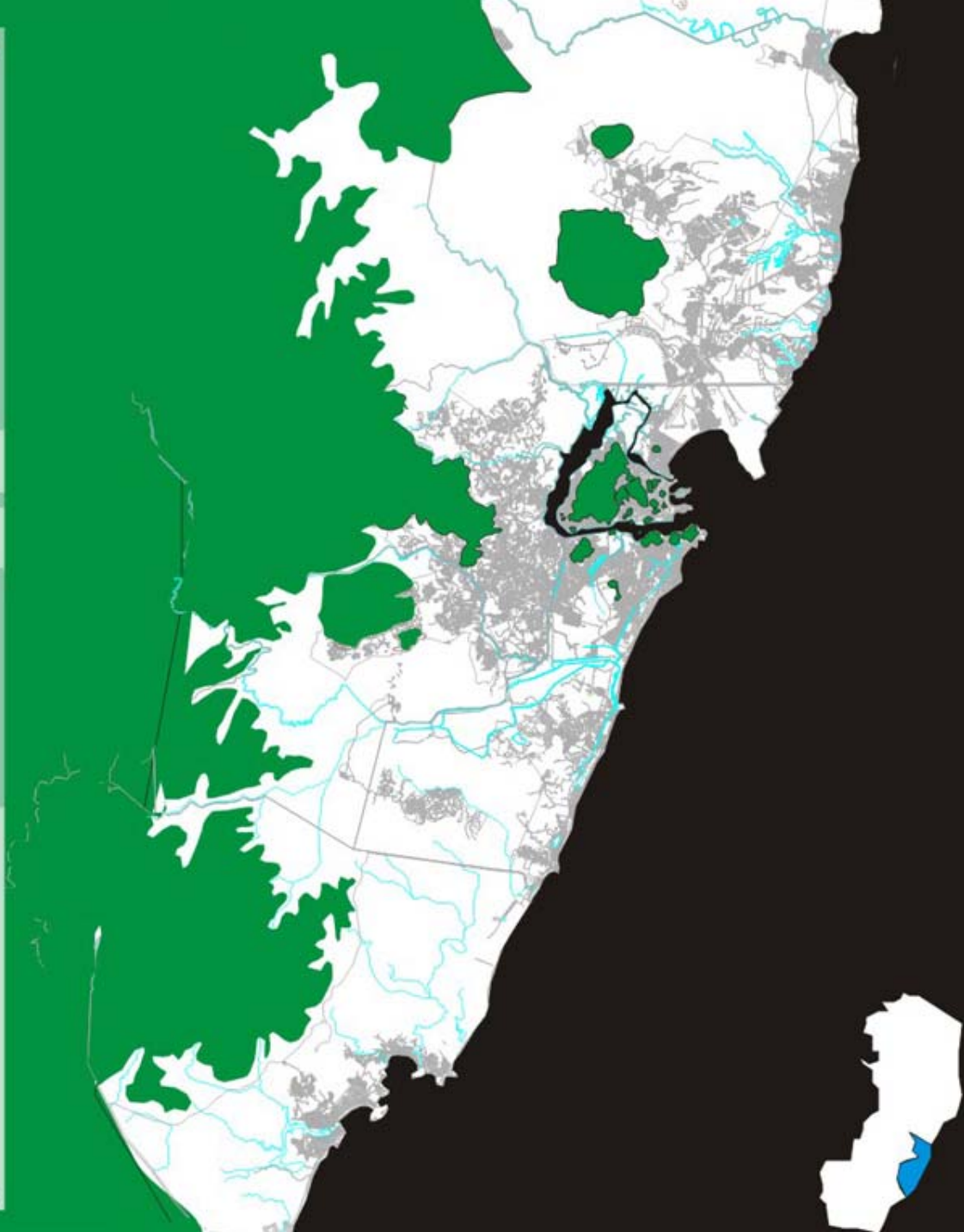


**REGIÃO METROPOLITANA DA
GRANDE VITÓRIA
TERRITÓRIOS x INFRAESTRUTURA**

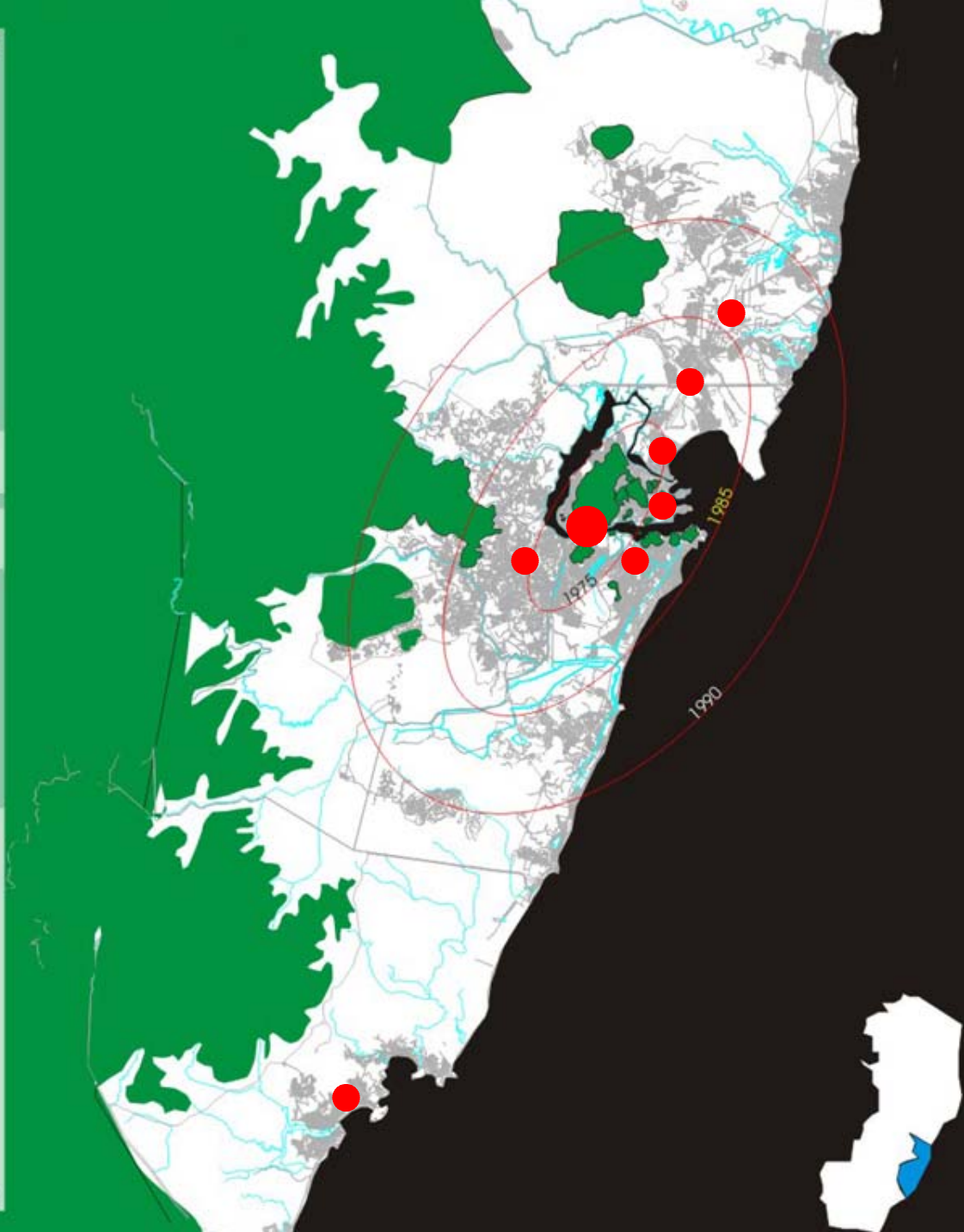




GRANDE VITÓRIA

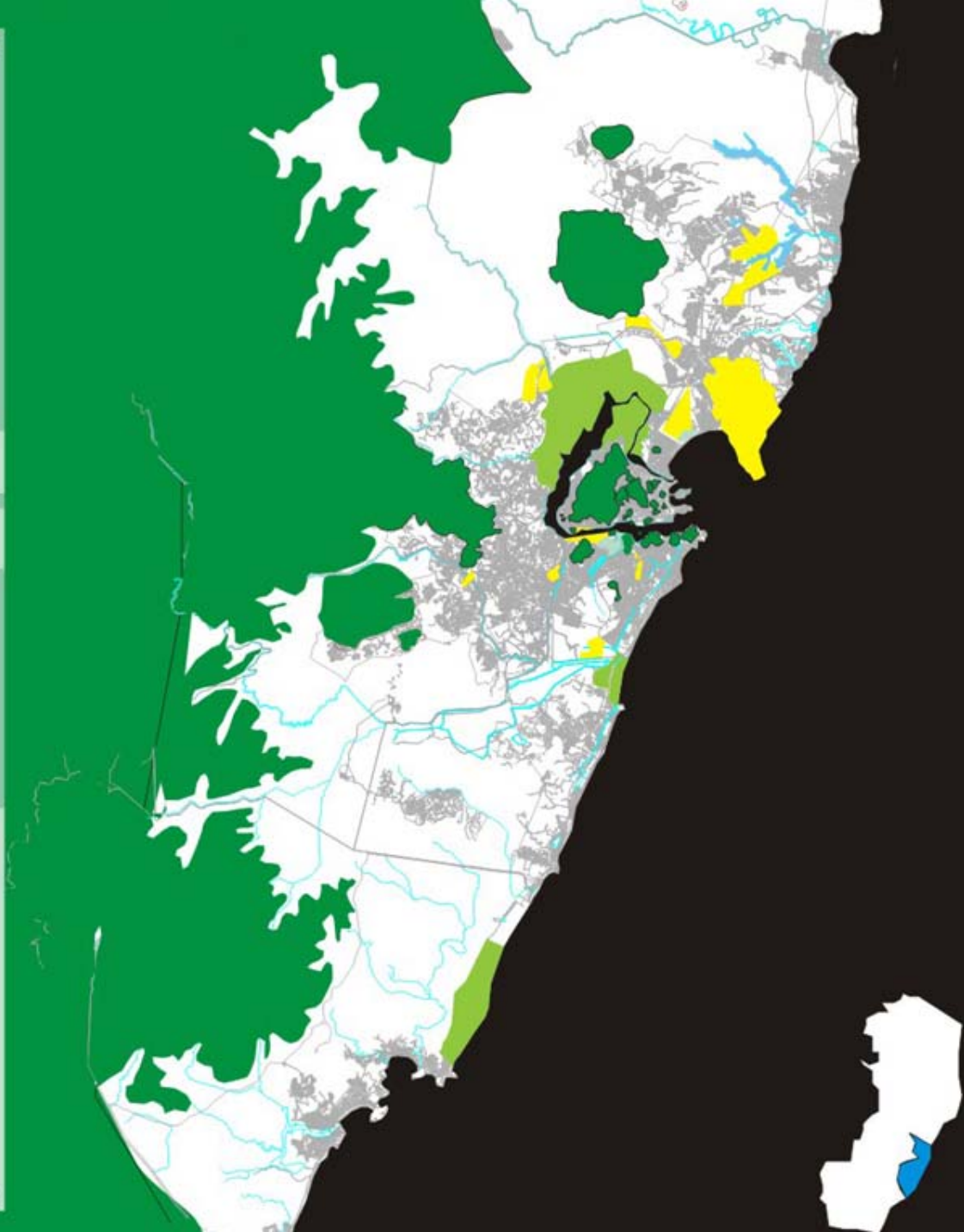


MANCHA URBANA



SUB-CENTROS URBANOS ●

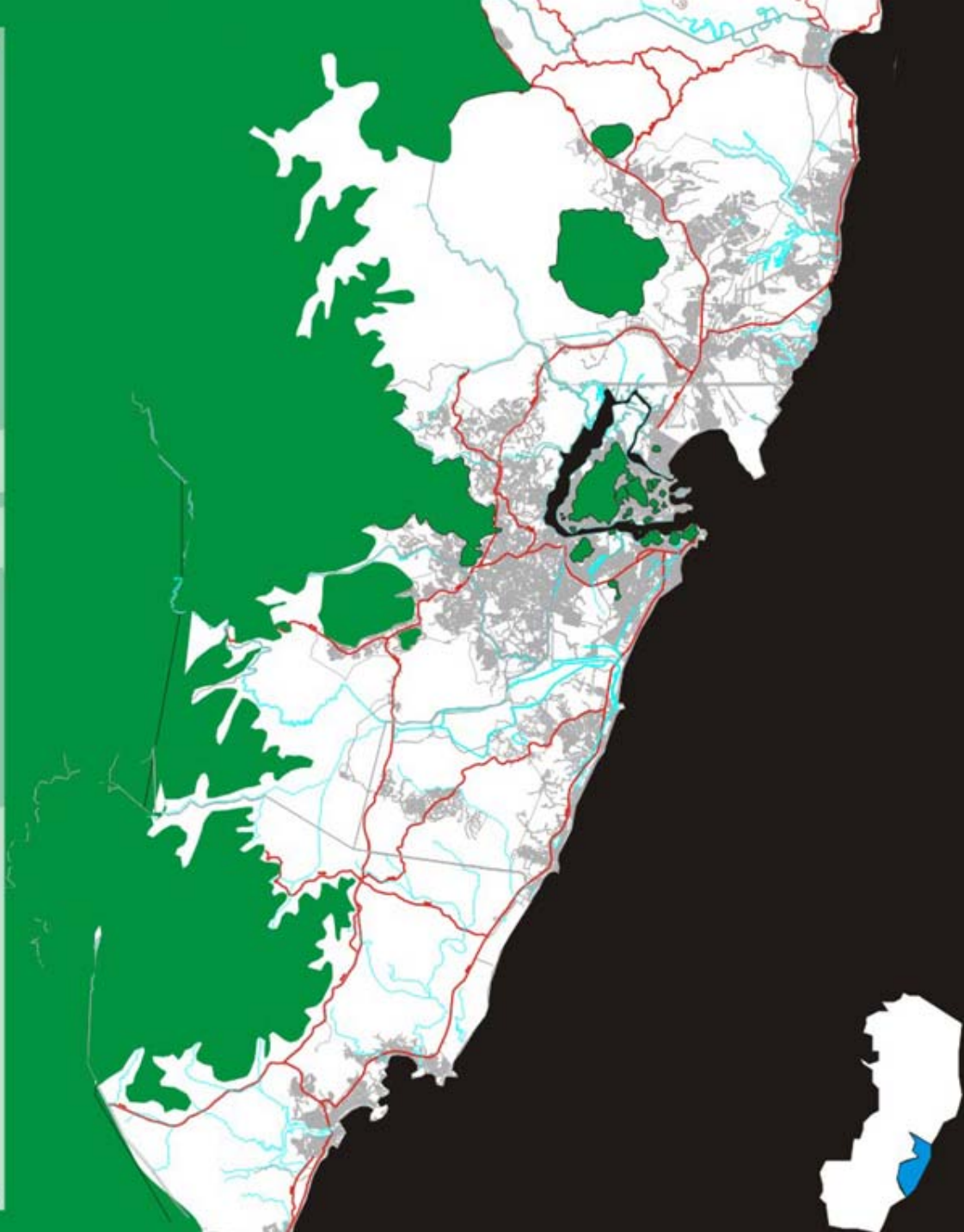
EVOLUÇÃO URBANA



ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL 

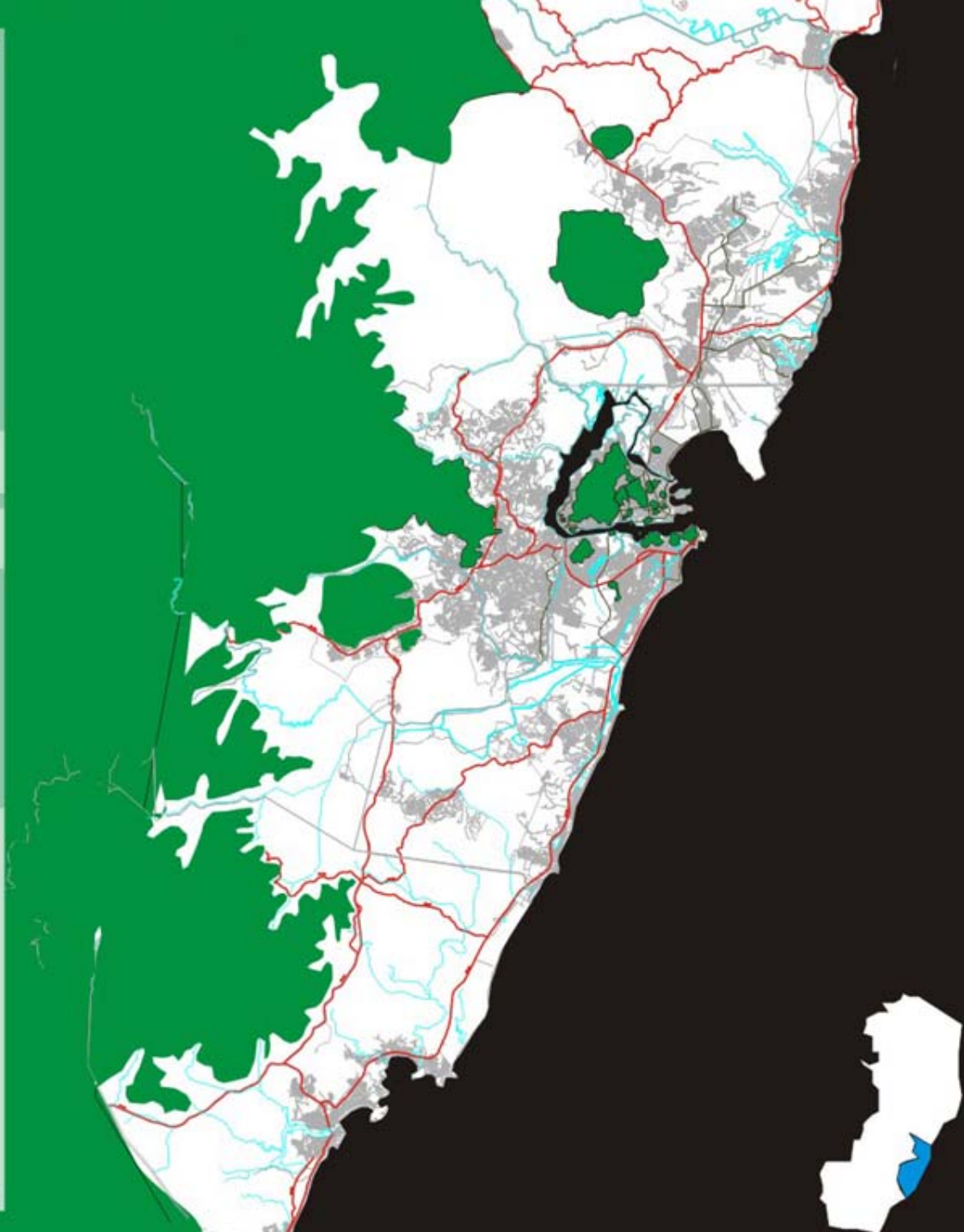
ZONAS INDUSTRIAIS E PORTUÁRIAS 

ENCLAVES



RODOVIAS PRINCIPAIS 

INFRAESTRUTURA



VIAS PRINCIPAIS 

RODOVIAS PRINCIPAIS 

INFRAESTRUTURA

30 km

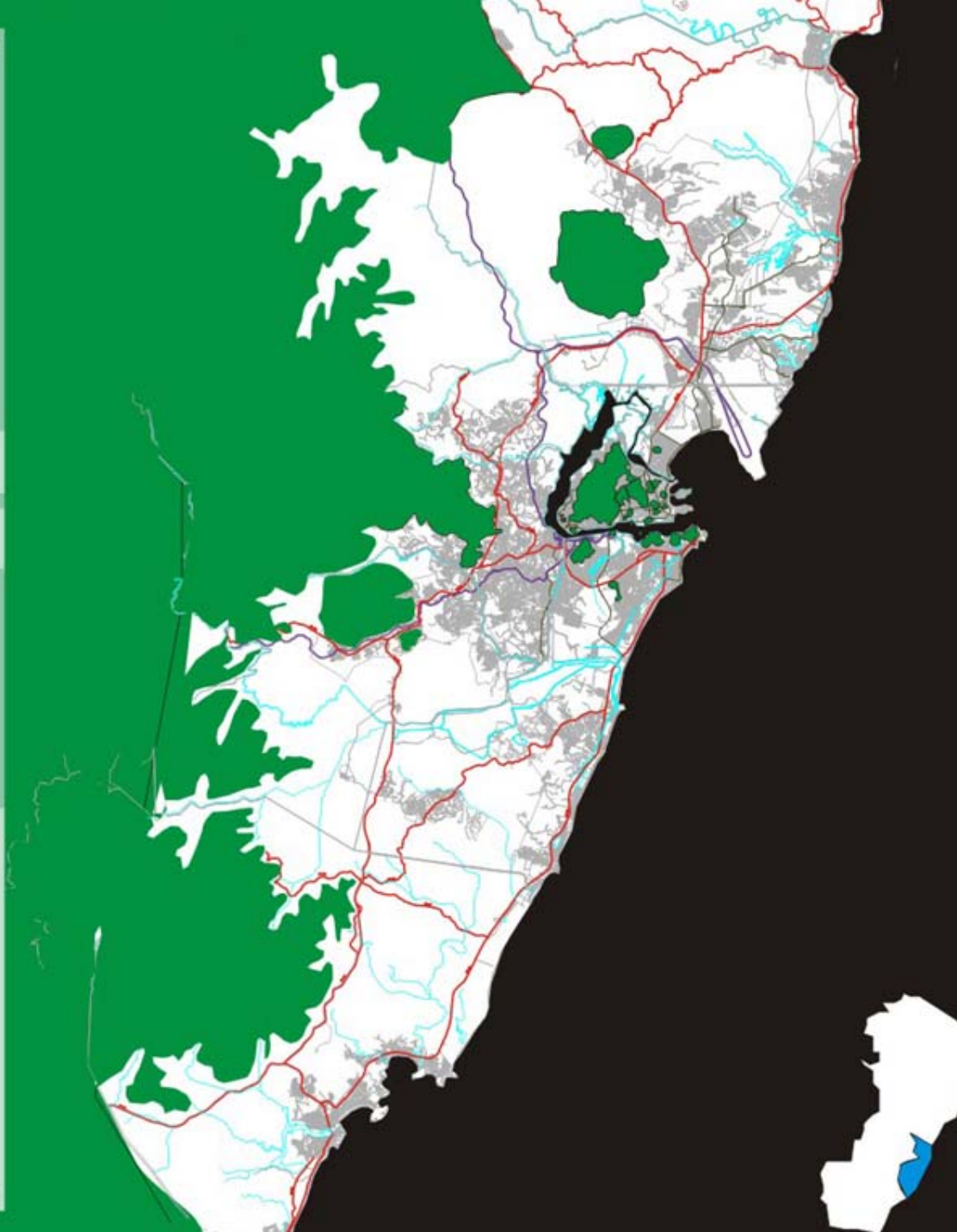
5 km

1 km

5 km

20 km

43 km

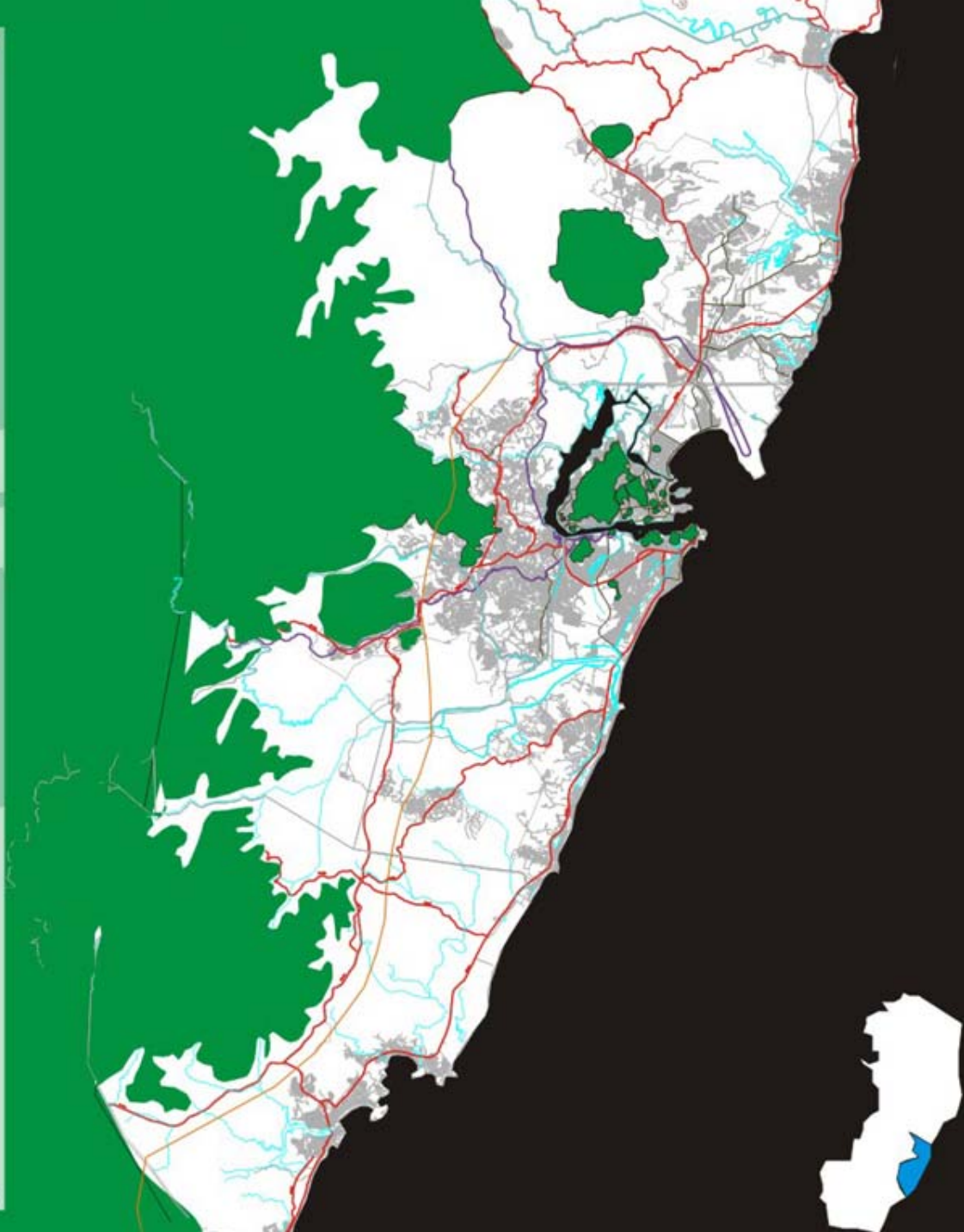






FERROVIAS

VIAS PRINCIPAIS

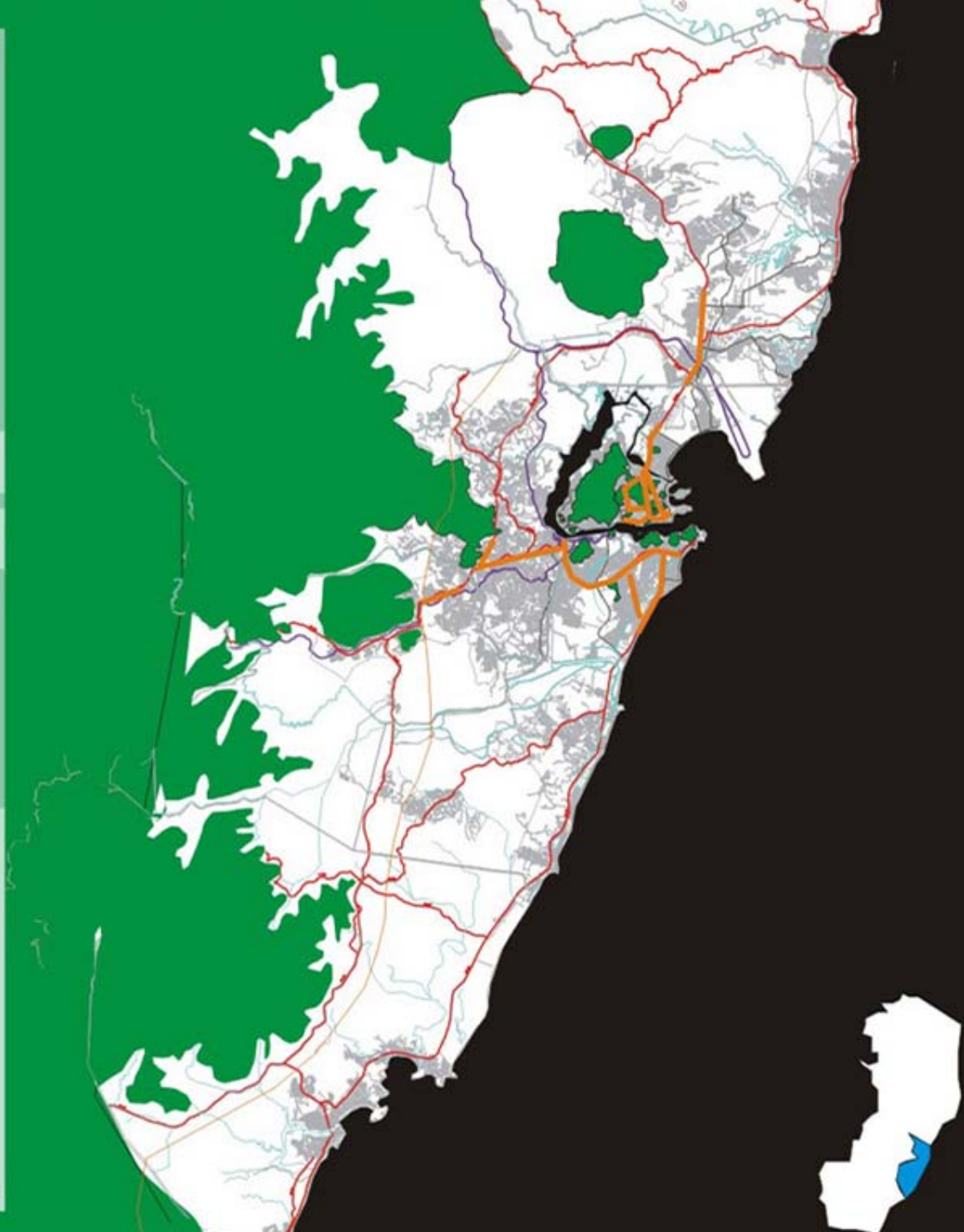
RODOVIAS PRINCIPAIS






INFRAESTRUTURA



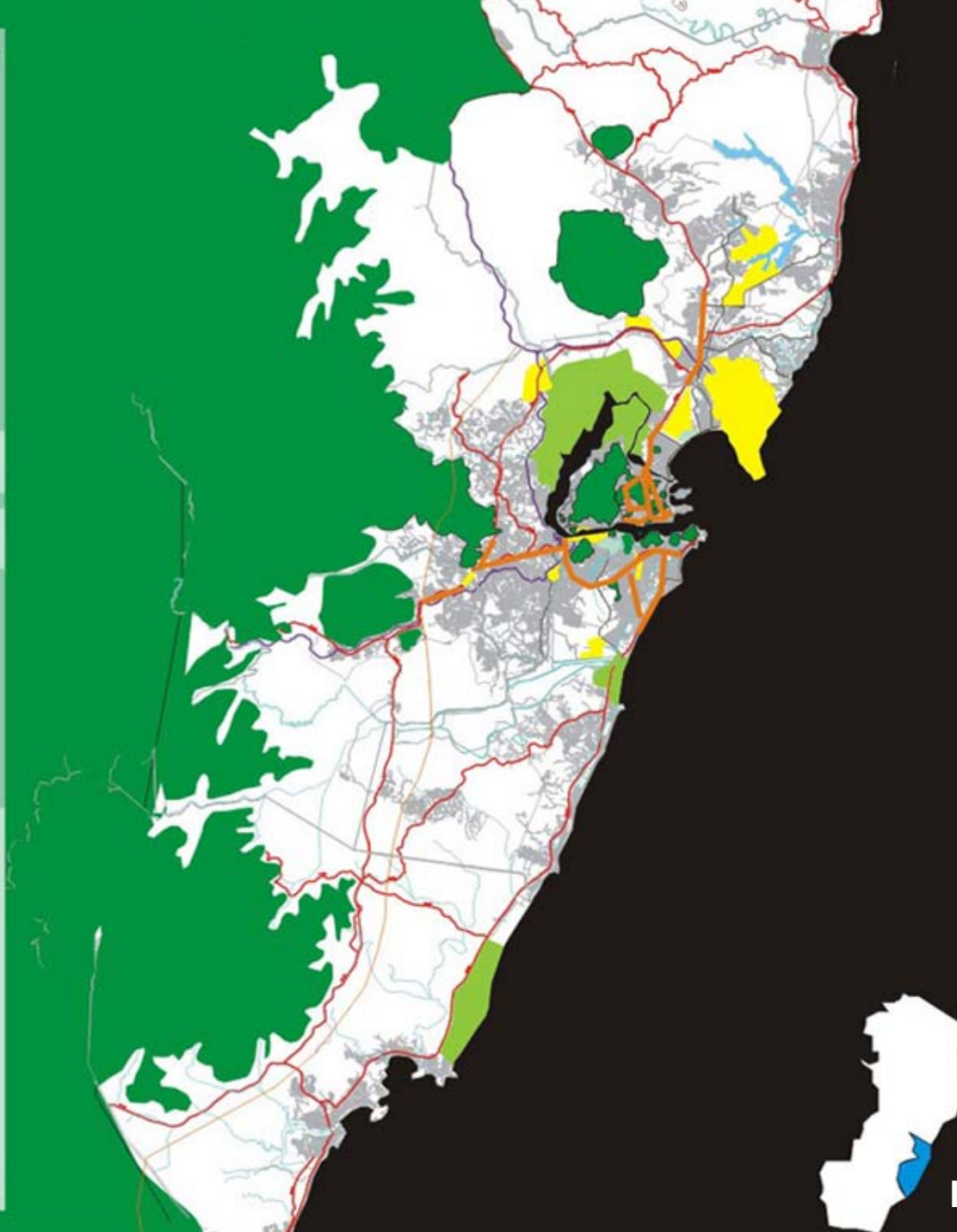
- RAMAL FERROVIÁRIO PROJETADO** 
- FERROVIAS** 
- VIAS PRINCIPAIS** 
- RODOVIAS PRINCIPAIS** 

INFRAESTRUTURA



- CORREDORES DE SERVIÇOS 
- RAMAL FERROVIÁRIO PROJETADO 
- FERROVIAS 
- VIAS PRINCIPAIS 
- RODOVIAS PRINCIPAIS 

INFRAESTRUTURA

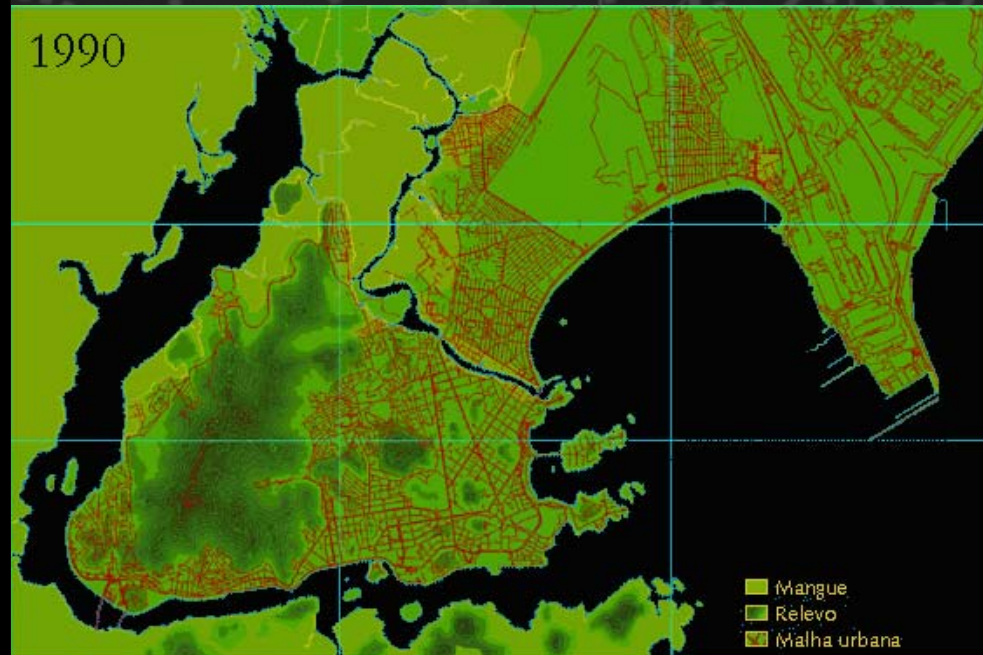


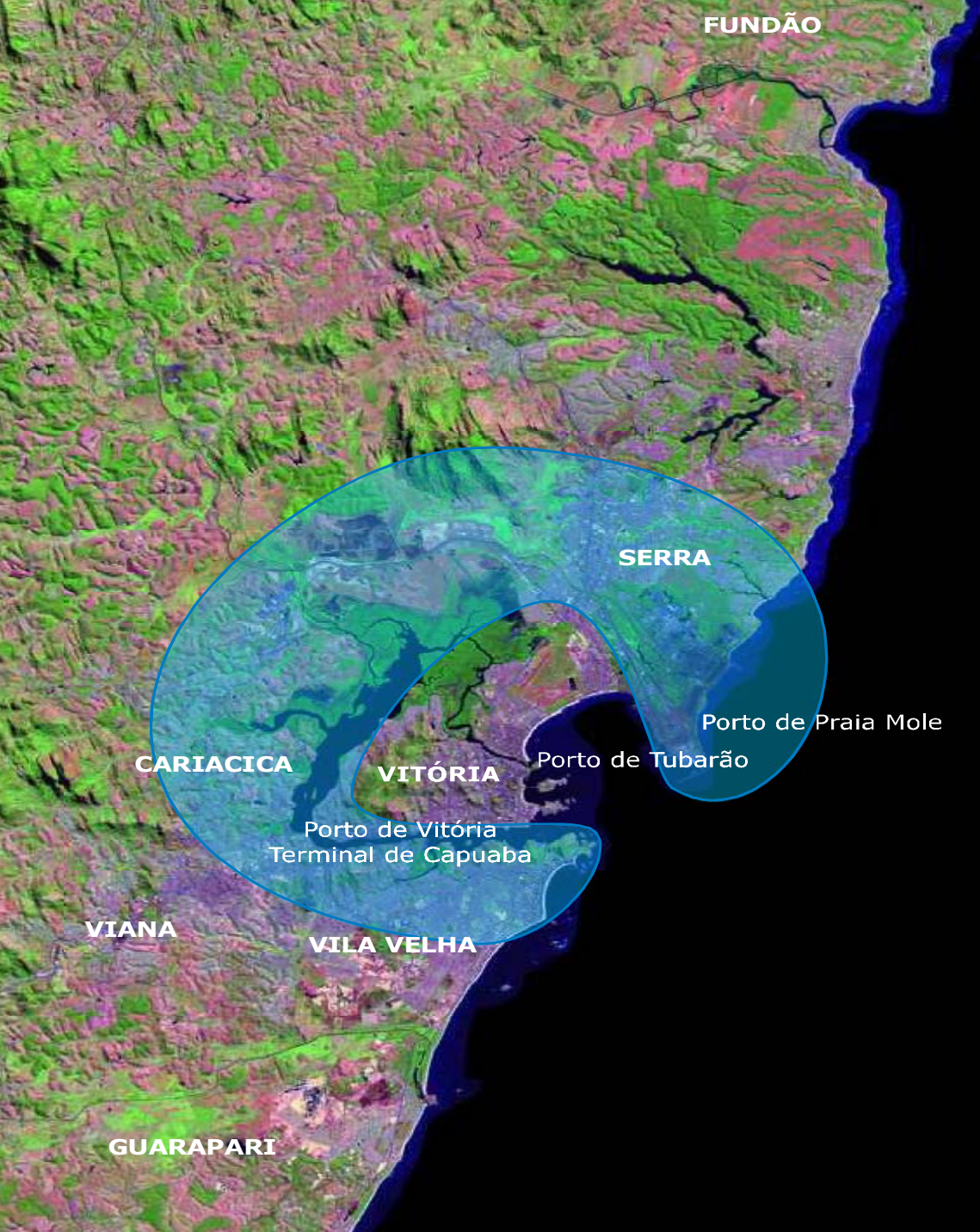
- ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL 
- ENCLAVES INDUSTRIAIS 
- CORREDORES DE SERVIÇOS 
- RAMAL FERROVIÁRIO PROJETADO 
- FERROVIAS 
- VIAS PRINCIPAIS 
- RODOVIAS PRINCIPAIS 

INFRAESTRUTURA x TERRITÓRIO

EVOLUÇÃO URBANA - VITÓRIA

1990





ENTRE PORTOS: 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.

ARCO METROPOLITANO



MARCO LOCAL

Ocupação urbana descontínua e fragmentada delimita o território, atravessando as cidades de Vila Velha, Cariacica, Vitória e Serra.

Circuito/corredor de ligação rodo-ferroviária entre os portos secos e marítimos da região metropolitana da Grande Vitória circunscreve o Arco.

Territorialidade local a serviço da **macro escala econômica global**. Não institui redes de catalisação social local e sim territorialidades intermitentes de exclusão e de enclave econômico.





MARCO GLOBAL



Arco de Desenvolvimento estruturado pela dinâmica de **intermodalidade** da infra-estrutura de transportes integrada à logística e tecnologia de informação avançada.



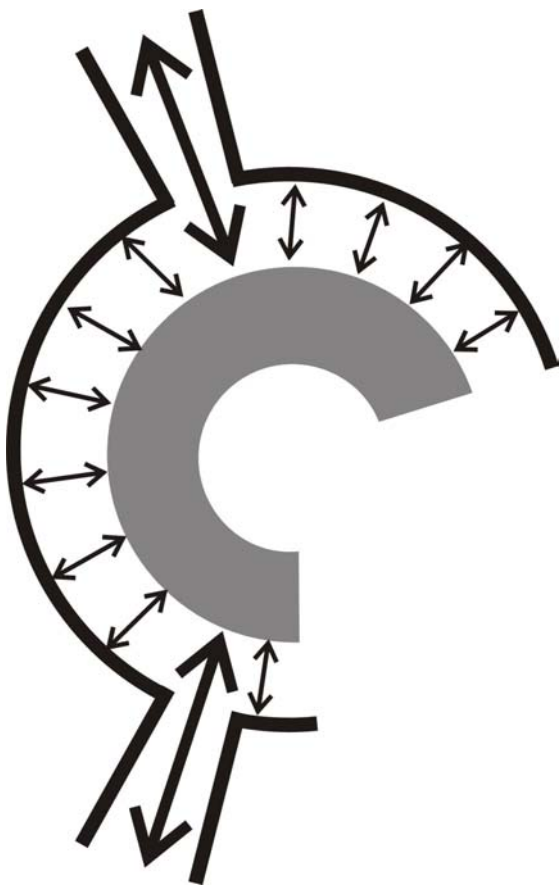
Incentivo às **Ilhas de Consenso** caracterizadas como territorialidades locais de alcance global, nos termos dos modelos dos **distritos centrais de negócios** (inexistente), das **áreas de produção e serviços industriais** e das **plataformas logísticas** (em consolidação).



Sistemas, redes e fluxos globais pautados na ausência de proximidade física e na eficiência da distância geográfica definem o papel do Arco em marco global.

TERRITÓRIO CRÍTICO

ARCO METROPOLITANO



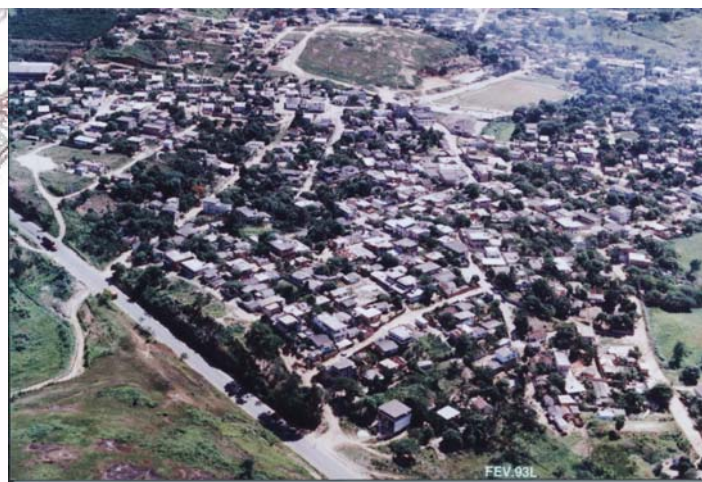
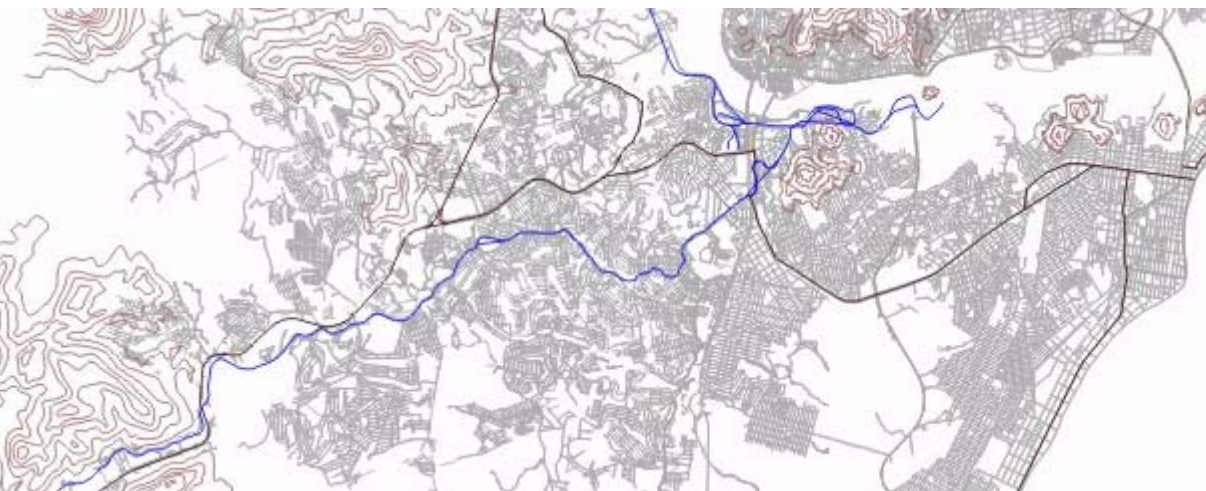
IMPACTOS AMBIENTAIS E DISTORÇÕES
SOCIAIS E DE GESTÃO POLÍTICA
ADMINISTRATIVA

Paisagem rural reconfigurada em **vazios urbanos e econômicos**, agenciadas como zonas retroportuárias e rentabilizadas pelos setores de logística e de transportes.

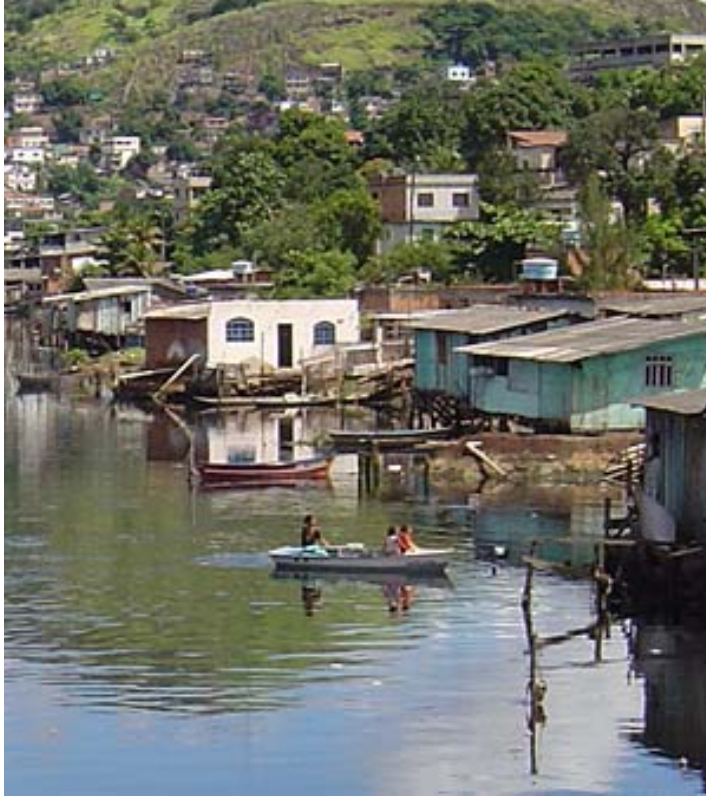
Conseqüências:

- Otimização das **operações portuárias** de comércio exterior e dos transportes de cargas **rodo-ferroviário e aéreo**;
- Incentivo à implantação dos **condomínios industriais e residenciais** de grande porte;
- Intensificação de **relações de tensão** entre os espaços das cidades e das atividades de comércio e serviços de alcance regional e global.

A incapacidade dos **instrumentos** do planejamento territorial e das políticas públicas nacionais de redução da pobreza provocam:



Distorções urbanísticas: loteamentos sem critérios de parcelamento, de ocupação do solo, de articulação viária e de continuidade do traçado urbano.



Agravamento no atendimento dos **serviços públicos**: saúde, educação, saneamento, transportes, cultura e lazer.



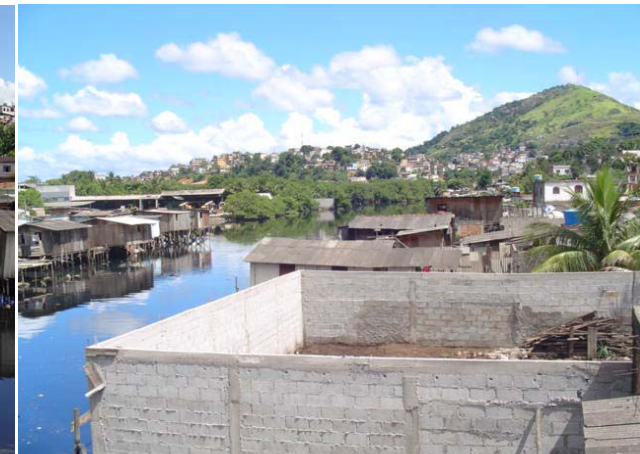
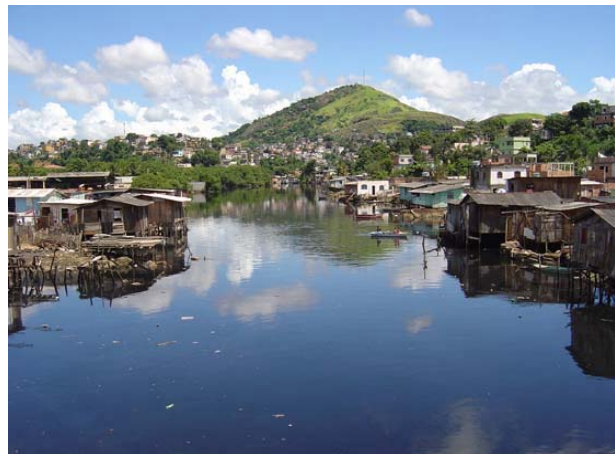
Conflitos urbanos: tensão entre cidades e portos, cidades e indústrias, cidades e ferrovias, cidades e rodovias.



Instabilidade econômica da população frente ao atual **perfil funcional** e **sócio-ambiental** do território.

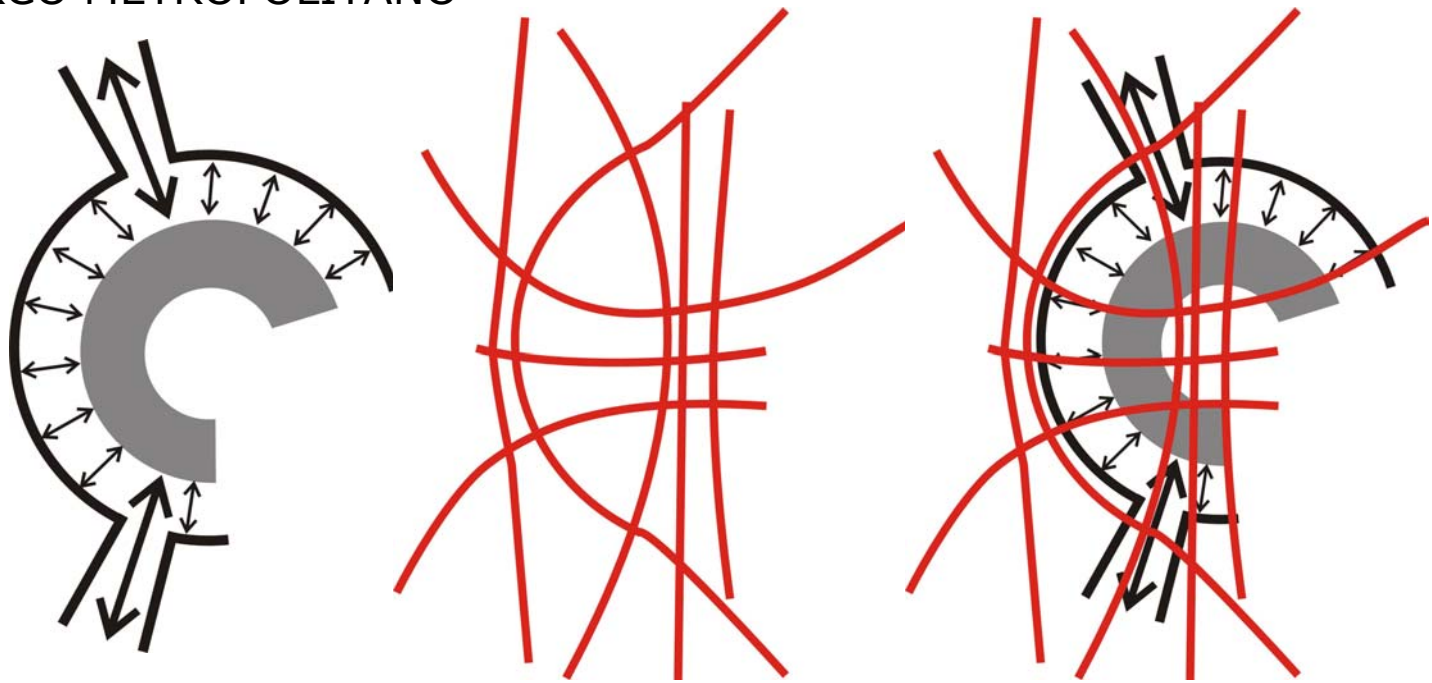


Agravamento da situação ambiental por meio da ocupação de áreas de **proteção** (manguezais, recursos hídricos e morros) para uso das grandes empresas, e para fins de uso de habitação.



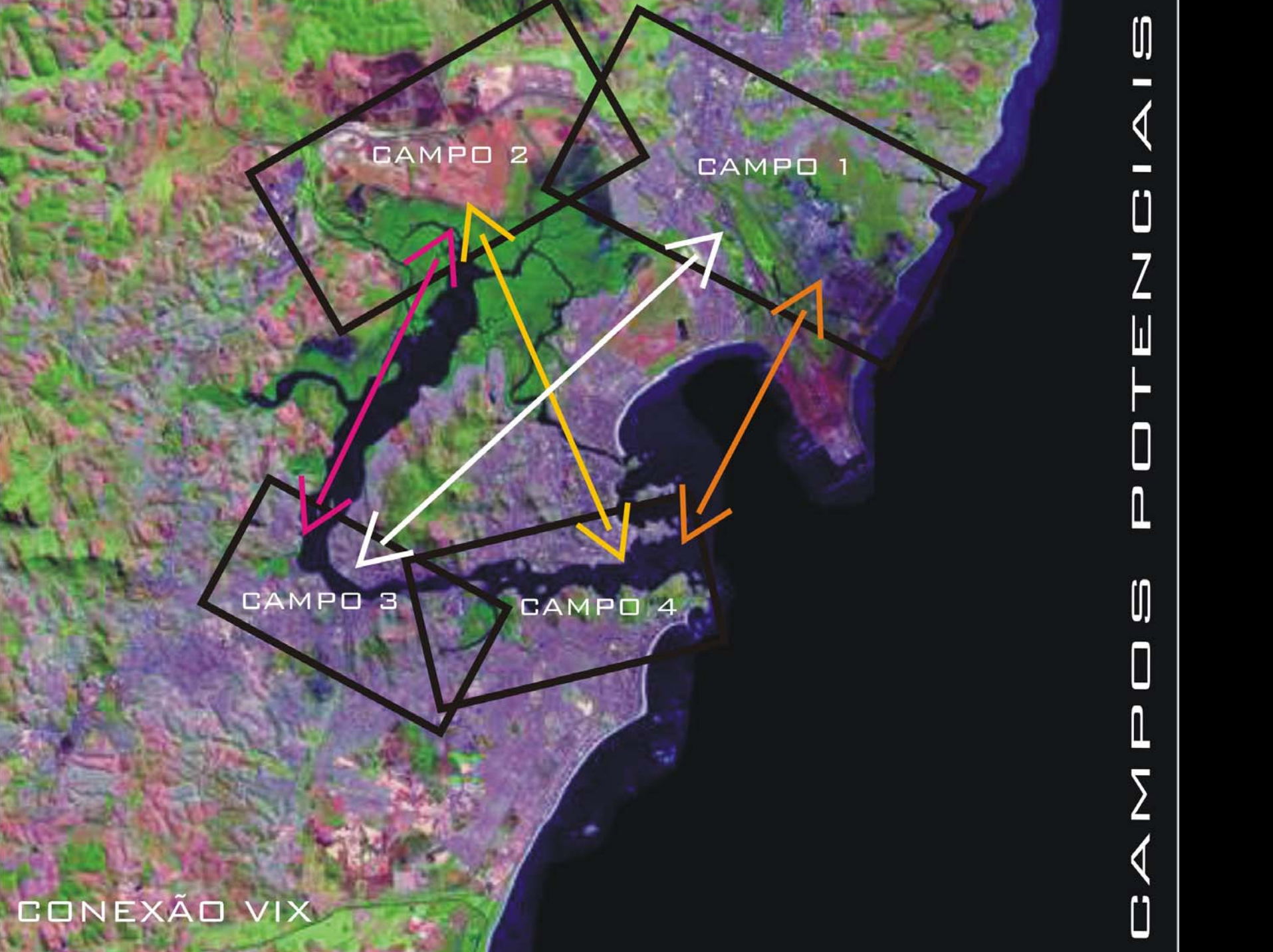
CAMPOS POTENCIAIS DE INTERVENÇÃO

ARCO METROPOLITANO



DIRETRIZES GERAIS DE INTERVENÇÃO

- Dinamização do caráter de **atrator** de projetos transitórios e permanentes como **catalisadores sociais**;
- Potencializar entradas e saídas, viabilizando **conexões** em redes (materiais e de informação) e **porosidade** do território;
- Desobstrução dos nós/fluxos viários e **irrigação/capilaridade** do território;
- **Permeabilidade** da estrutura física dos espaços de reservas (industriais, portuários, retroportuários, serviços, habitacionais, etc) em relação ao entorno de ocupação urbana;
- Agenciamento e vinculação entre novos espaços **multifuncionais abertos** e os processos de ocupação urbana.



CAMPO 2

CAMPO 1

CAMPO 3

CAMPO 4

CAMPOS POTENCIAIS

CONEXÃO VIX

CAMPO 1 - SERRA



- **Pólo regional** de desenvolvimento.
- Lócus de implantação da **CVRD** e da **CST**.
- **Atração** provoca crescimento urbano e **exclusão** social.
- **Estigma industrial** compromete qualidade urbanística, ambiental e habitacional.
- **Fluxos migratórios** de operários determinaram **bairros populares**.
- **Assentamentos isolados** sem contigüidade nem continuidade urbana.

CAMPO 1 - SERRA



- **Assentamentos informais e invasões** comprometem APAs - Áreas de Proteção Ambiental.

- Corredores logísticos provocam **concentração de comércio e serviços.**

- **Recuperação e controle** ambiental (natural e urbano) pressupõem **elevados investimentos.**

- **Projetos** devem potencializar: **assentamentos ordenados** segundo programas regionais; **ampliação das infra-estruturas** urbanas; **proteção do ambiente** urbano e natural; crescimento industrial com a **qualidade de vida.**

CAMPO 2 - SERRA/CARIACICA



- **Contraste** entre zonas urbanas de **alta densidade** e imensos **vazios**.
- **Concentração** de grandes áreas para uso de **agropecuária, indústrias, portos secos e serviços regionais/globais**.
- Corredores de transportes **rodo-ferroviário** provocam **inaccessibilidade** urbana e **tráfego** intenso de cargas.
- Grandes obras voltadas aos **sistemas produtivos globais** não contemplam melhorias das condições de **habitabilidade**.
- **Gestão administrativa** conflitiva gera descontinuidade urbana e desequilíbrio dos ecossistemas.

CAMPO 3 -

CARIACICA/VILA VELHA/VITÓRIA

- Território **portuário, retroportuário e ferroviário** (Cariacica e Vila Velha - lado continental); território em processo de **reurbanização institucional** (Vitória - lado insular).

- Desindustrialização gera **desertos urbanos** como **periferias interiores** de baixa acessibilidade (zonas de reservas).

- Interseções de **fronteiras + limites** político-administrativos + **intervenções** políticas equivocadas = **impactos** sócio-ambientais.

- Tensão** entre setores residenciais/serviços e fluxos de cargas rodo-ferroviário de **movimentação ininterrupta**.



- Sobreposição** interurbana de **infra-estruturas** urbano-portuária e de transporte.

- Conflitos** nas **áreas de proteção ambiental** para uso portuário e retroportuário das grandes empresas (**cidade formal**), e para fins de uso de habitação (**cidade informal**).

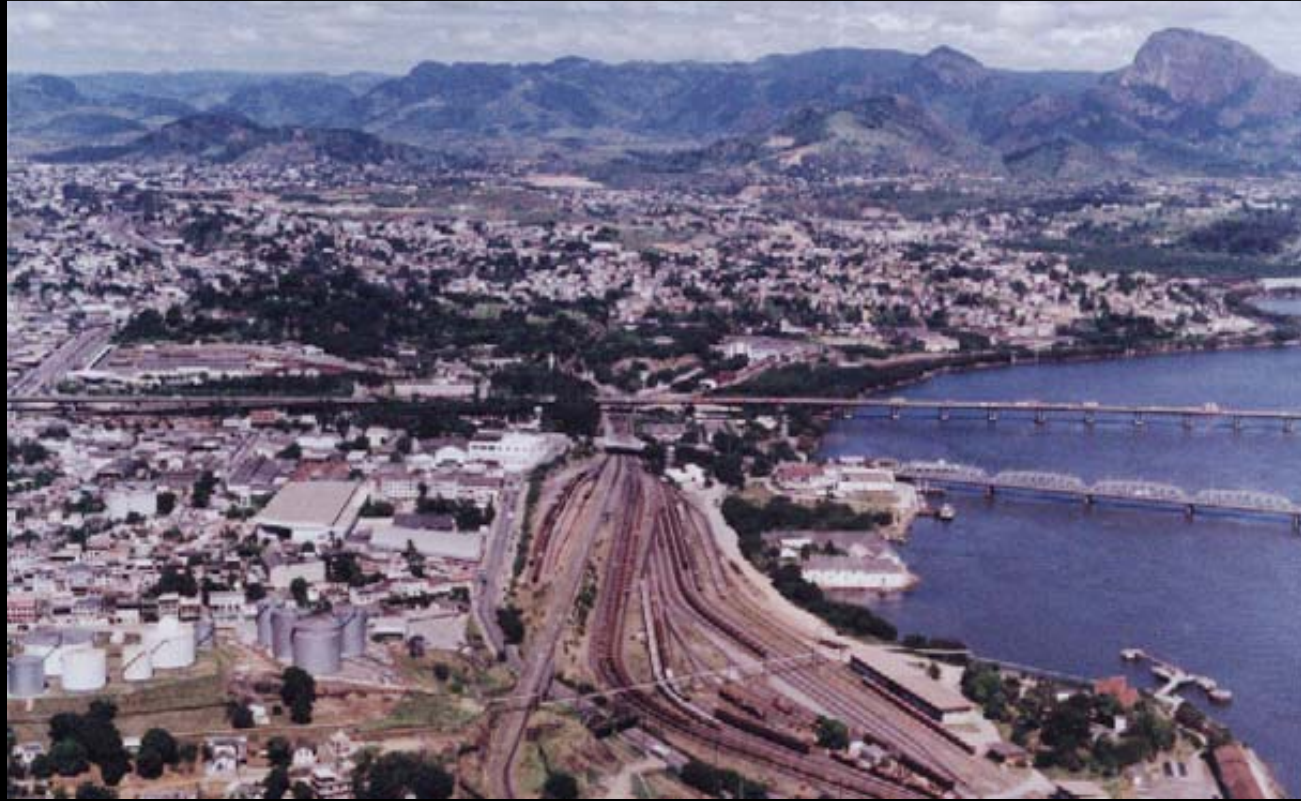
CAMPO 3 -

CARIACICA/VILA VELHA/VITÓRIA

- **Anos 90:** privatização dos portos, containerização, ampliação do porte de navios, e implantação dos Portos Secos (antigas EADI).

- **Possíveis estratégias** para o Porto de Vitória: 1- **ampliação** integrada ao sistema portuário e às zonas retroportuárias (RMGV e ES); 2- **priorizar** as atividades petrolíferas, **deslocando** containerização para o Portocel.

- **Possíveis estratégias** para desenvolvimento econômico: novas **plantas industriais**; dinamização da **logística**, dos **transportes** e da **infra-estrutura** portuária e retroportuária.



- **Possíveis intervenções:** **Ferrovias Litorânea Sul** (Cariacica / Porto de Ubu); duplicação da **BR 101- Contorno** (Cariacica / Serra); nova ligação rodoviária com o Cais de Capuaba (Cariacica / Vila Velha); **quarta ponte** (Cariacica / Vitória); intensificação das **cadeias logísticas** (regional/local).

- Destinação de uso portuário e retroportuário + processos globais de reterritorialização econômica = espaços fragmentados, isolados e sem autonomia política-administrativa local.

- Projetos devem potencializar: **reestruturação, requalificação e ampliação** dos **espaços públicos** urbanos e metropolitanos.

CAMPO 4 - VITÓRIA



Grandes empreendimentos industriais transformaram o espaço, na economia, os investimentos municipais, estimularam a construção civil e o processo migratório na RMGV.

Densidade urbana alta mas heterogênea, poucas áreas vazias disponíveis e muitos vazios latentes para serem refuncionalizados e otimizados.

Segmentação dos corredores de trânsito, polarização de atividades em áreas centrais, tráfego intenso, congestionado e baixa acessibilidade.

Novas propostas para rede viária e de transportes implicarão em **requalificação e densificação** nas zonas sul e oeste de Vitória.