

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

**Título do Trabalho:** Fluxos globais e intra-urbanos: subsídios para seu planejamento em Vitória.

**Autor:** Leandro Camatta de Assis. Mestre pelo Programa de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo.

**Resumo:** 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 conseqüências 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 infraestrutura 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.

**Abstract:** 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.

## **Fluxos globais e intra-urbanos: subsídios para seu planejamento em Vitória<sup>1</sup>**

### **Introdução**

Este trabalho procura elucidar as interações e os conflitos existentes entre as escalas dos fluxos da produção e do movimento cotidiano da população no espaço intra-urbano da capital de Vitória (ES), a partir da problematização dos deslocamentos (produção e pessoas), bem como do planejamento do território. Sobre a questão dos deslocamentos da produção, denominada neste trabalho de *Questão Global e Produção*, deve-se salientar a importância que o setor econômico relacionado ao comércio internacional - os chamados *comodities*<sup>2</sup> - possui sobre as definições de políticas de planejamento territorial em diversas escalas. Portanto, considera-se a necessidade de deslocamentos da produção como importante agente de definição das estratégias de intervenções urbanas.

Em contraposição à *Questão Global e Produção*, tem-se a abordagem sobre a *Questão Local e Mobilidade*, que desde o século XIX, com os preceitos urbanísticos de Hausmann e Cerdá, adquire papel relevante no debate urbano, culminando com as questões urbanas contemporâneas e a crise da mobilidade. Essa última pode ser entendida na contemporaneidade como parte de uma crise social mais ampla, uma vez que a mobilidade urbana deve ser entendida como um direito do cidadão.

A sobreposição das camadas da produção e da mobilidade urbana tem como objetivo principal discutir como essas, distintamente, criam territórios e, principalmente, como se dá a interação entre elas, tendo como base elementos da estrutura intra-urbana. Além disso, a lógica dos deslocamentos cotidianos da população e as necessidades das grandes corporações globais passam a demandar de maneiras distintas, o aumento da velocidade dos deslocamentos humanos e de cargas.

O método de comparação analítica das escalas foi usado como forma de confrontá-las, considerando que o tempo rápido se antepõe ao tempo lento. Entretanto essa relação entre tempos é tida sempre como relativa, ou seja, um tempo só é considerado lento se existe ao seu lado o tempo rápido. Sendo assim, a estratégia

<sup>1</sup> Este trabalho resulta de nossa dissertação de mestrado de título homônimo, desenvolvida junto ao Programa de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo e concluída em 2009.

<sup>2</sup> 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, a exemplo do minério de ferro e da celulose.

análítica operativa da pesquisa se baseia na análise da sobreposição das camadas denominadas de *layers*.

### **Questão global e produção**

A questão global abordada neste trabalho tem por base a relação existente entre tempo e espaço nas cidades contemporâneas. Uma relação que consiste cada vez mais na supressão do primeiro, para que segundo, tomado como espaço percorrido ou vencido pelas mercadorias (e seus fluxos imateriais correlatos) possa ter seu alcance ampliado.

O avanço em direção a um planeta inteiramente urbano torna cada vez mais visível o intenso processo de urbanização do mundo, sobretudo os avanços nos transportes e telecomunicações, que modificam e aceleram o agenciamento dos fluxos eletrônicos de informação das operações financeiras e das empresas do globo.

Uma nova economia da distância surge com os avanços mencionados, transforma o território em um território em rede, e não mais o território das redes. Para Sassen, “A globalização da atividade econômica sugere que o lugar – sobretudo o tipo de lugar representado pelas cidades - já não tem mais importância.” (SASSEN, 1998: 13). No entanto, segundo a autora, ao lado da dispersão das atividades econômicas surgem novas formas de centralização territorial, relativas ao gerenciamento no nível dos altos escalões e ao controle das operações financeiras. Os mercados nacionais e globais, bem como as operações globalmente integradas, requerem *lugares centrais*, onde se exerça parte do trabalho da economia globalizada.

Diante o fortalecimento da estrutura hierárquica das funções de comando e controle da economia globalizada, a importância da flexibilidade e das economias de aglomeração persiste. Trata-se da economia de fluxos multilocalizados e interdependentes da produção, dos transportes e do comércio. Cabe mencionar, que as grandes corporações necessitam dos Estados como suporte, em um processo de interdependência. Segundo Cocco, por meio do entendimento da lógica de produção do capital pelo próprio capital, pela própria especulação, que os Estados poderão interagir e atuar no processo de gestão como gerenciadores dos fluxos econômicos mundiais. Nesta perspectiva, as atividades de controle das grandes empresas sugerem às sociedades contemporâneas uma nova forma de produção do capital. O denominado capitalismo cognitivo pode ser entendido como o valor agregado pela

economia e que se desmaterializa cada vez mais. Nas empresas a agregação de valor se funde sobre os ativos imateriais (COCCO, 2007). É baseado na agregação de valor aos produtos, que se tem por alicerce o aumento dos insumos pessoais, ou seja, da qualificação da mão-de-obra, que algumas empresas começam a demonstrar potencialidade de crescimento.

Neste contexto, para que as cidades figurem entre aquelas que atuam no controle das ações globais, torna-se cada vez mais necessário promover alto grau de especialização de pessoas e processos produtivos alinhados às necessidades imediatas de cada situação, bem como incrementar inovações de tecnologia e de logística altamente especializada. Em síntese, a cidade deve servir de base para instalação das grandes empresas, além de fornecer o aparato informacional que as empresas necessitam. Sob este ponto de vista, a economia global configura um complexo sistema que elege elos na rede global, os denominados *nós estratégicos* que efetuam tarefas de coordenação do sistema. Entretanto, conforme Castells, “(...) a maior parte da produção, do emprego e das empresas é, e continuará, local e regional” (CASTELLS, 1999: 142).

A Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV - relaciona-se com as operações mundiais e se constitui na intermediação da demanda crescente de relações entre o global e as localidades. Seu papel pode ser considerado de grau médio na cadeia nacional de fluxos. Não pertence ao grupo das cidades de decisão ou serviços importantes, porém está situada entre as 30 cidades regiões do país que efetuam links médios de comércio global. Para efetuar esta ligação entre as cidades mundiais e os territórios das operações subsidiárias existem os intermédios, as cidades de passagem (*gateway city*). Nessas cidades existem mecanismos de respostas que efetuam a interligação em rede dos vários sistemas, ou parte dos sistemas infraestruturais, favorecendo enlaces globais-locais e a difusão das operações produtivas.

No âmbito regional, Espírito Santo e Minas Gerais constituem territórios de operações rotineiras ligadas à siderurgia, ao setor mecânico, de celulose, de energia e de transportes (MIRANDA, 2004). Na RMGV os investimentos tendem a concentrar as atividades de controle das operações nas regiões com maior disponibilidade de infraestrutura, principalmente, de transporte e comunicação. Em síntese, essa concentração das atividades se espacializa sobre o território da seguinte maneira: as





Mapa 2 - Imagem ilustrativa do Arco Metropolitano.

Cada tipo de atividade mencionada possui um impacto distinto, mais visível e contundente, quando se trata das atividades “pesadas” relacionadas à produção, ou mais “leve” e invisível quando se trata das atividades limpas da produção, sobretudo dos escritórios das empresas, ou ainda, dos espaços destinados ao encontro dos empresários do alto escalão das corporações globais. Essas duas formas de ocupação territorial das estruturas da produção global podem ser evidenciadas quando desdobradas em impactos sobre a mobilidade urbana. Além disso, a própria mobilidade urbana é fator preponderante para a instalação ou não das empresas globais sobre o território.

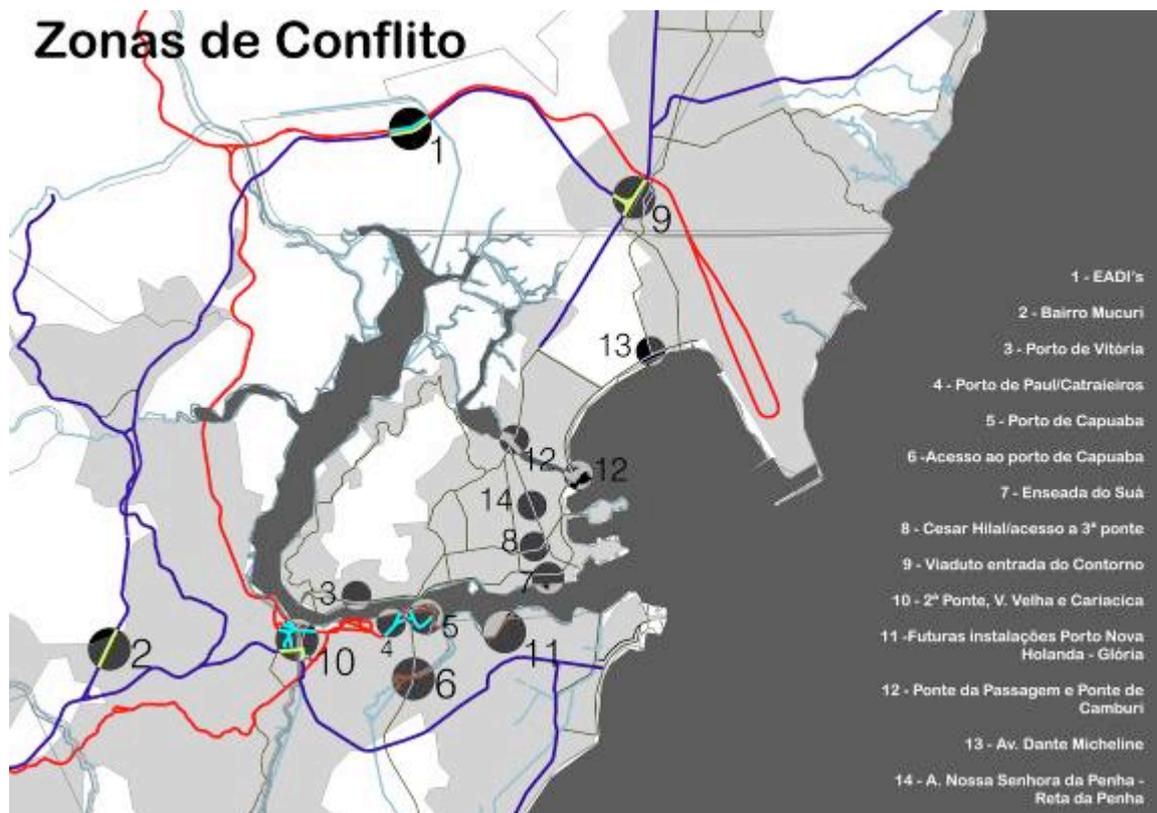
### **Questão local e mobilidade**

Em contraponto a *Questão Global e Produção* sumarizada anteriormente, a *Questão Local e Mobilidade* serão tratadas sob a ótica dos deslocamentos urbanos que ocorrem no cotidiano das cidades e das pessoas. Afinal, convém salientar que a instalação das estruturas das atividades globais da produção – equipamentos e infraestruturas - se dá sobre o território das cidades, grosso modo, sobre a população e seus movimentos de deslocamentos inerentes.

A instalação das atividades produtivas age sobre o território como indutora de planos e projetos urbanos, criando e recriando territórios sob o prisma das intenções das grandes corporações. Como um dos agentes no planejamento do território, de maneira direta e indireta, as empresas se localizam no território de modo a procurar as maiores vantagens locais, tais como: facilidade de comunicação, localização central e nobre, facilidade de conexão com dispositivos de conexão global, entre

outras. Neste contexto, entre as vantagens mencionadas, nos interessar abordar a relação entre corporação e mobilidade urbana.

Ao tratar a cidade e suas relações humanas e urbanas como externalidades, as grandes empresas geram zonas de conflitos em diversos pontos da cidade e da Região Metropolitana da Grande Vitória. Essas zonas de conflito da mobilidade são denominadas também de pontos críticos.



Mapa 3 – Zonas de Conflitos.

As 14 zonas de conflito identificadas no mapa acima são apenas alguns dos exemplos de locais onde o confronto entre as escalas se torna mais visível. O problema da mobilidade encontra terreno fértil na cidade de Vitória, centro da Região Metropolitana, objeto de nosso estudo. A mobilidade urbana, temática recorrente em estudos sobre planejamento urbano contemporâneo, possui em Vitória características específicas, que contribuem para o problema da imobilidade urbana. Entre essas características, destaca-se a configuração geográfica da cidade em ilha, com 6

entradas rodoviárias. Além disso, por ser central, a ilha se transforma em local de passagem das pessoas entre as cidades da região metropolitana.

As condições de mobilidade se aproximam das encontradas em estruturas urbanas colapsadas, a exemplo das avenidas marginais da cidade de São Paulo. O problema da mobilidade em Vitória, assim como na maioria das cidades brasileiras, pode ser resumido na escolha do automóvel como matriz do transporte urbano da população. A luta pelo espaço nas vias das cidades pelos automóveis, motocicletas, ônibus, bicicletas e pedestres, vêm sendo vencida pelo automóvel. O problema da mobilidade permanecerá sem perspectiva de solução enquanto os planos e ações do estado não priorizarem a integração entre distintos modos de transporte coletivo, tais como ônibus com calhas exclusivas, metrô, trens, veículos leves sobre trilhos, entre outros. Certamente a priorização do modo de transporte coletivo inclui medidas “antipáticas” aos automóveis e de melhoria dos coletivos. Dentre as qualidades necessárias para a conquista do público acostumado ao automóvel, tem-se a confiabilidade do serviço, a conveniência, o tempo gasto nos deslocamentos, a segurança e o conforto como quesitos essenciais para que o modo coletivo possa substituir a dominância do transporte motorizado individual.

Tratar a *Questão Local e a Mobilidade* requer ampliar e esclarecer o que se entende neste trabalho por *Questão Local*. Essa pode ser considerada como o valor territorial que é dado pelas vantagens locais. O valor territorial dado pelo local é condicionado pela ação da mobilidade, que atua no modo de organização das sociedades, transformando áreas em locais mais ou menos valorizados pelo setor imobiliário. Cabe, portanto uma afirmação de que a generalização da mobilidade está ligada ainda a ascensão social, quanto maior o número de viagens, maior a renda da família.

Algumas atividades que se instalam no território possuem a característica de polarizar os deslocamentos, ou seja, de atrair um número maior de pessoas. Estas atividades podem ser das mais diversas, hospitais, universidades e escolas, centros comerciais, *shoppings centers*, supermercados de grande porte, entre outras. As atividades que atraem um número maior de viagens são chamadas de Pólos Geradores de Tráfego, que podem, e devem ter suas localizações rigorosamente estudadas para que a indução ao tráfego na região não seja prejudicial à mobilidade urbana da cidade. Para que isso ocorra, cabe ao planejador urbano gerar uma rede de

interações entre os pólos, evitando que sejam considerados enclaves a mobilidade e se tornem potencialidades urbanas.

A região da Avenida Fernando Ferrari e Avenida Nossa Senhora da Penha, funcionam como exemplos paradigmáticos da cidade de Vitória, que demonstram aumento no número de atividades de impacto, quase sempre implantadas sem integração pressuposta nos planos e projetos de mobilidade existentes, sobretudo por serem avenidas estruturais da rede de transporte e circulação da capital. Vide o edifício da Sede da Petrobras, ainda em construção na Avenida Nossa Senhora, um dos maiores empreendimentos realizados na região.



Mapa 4: 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.

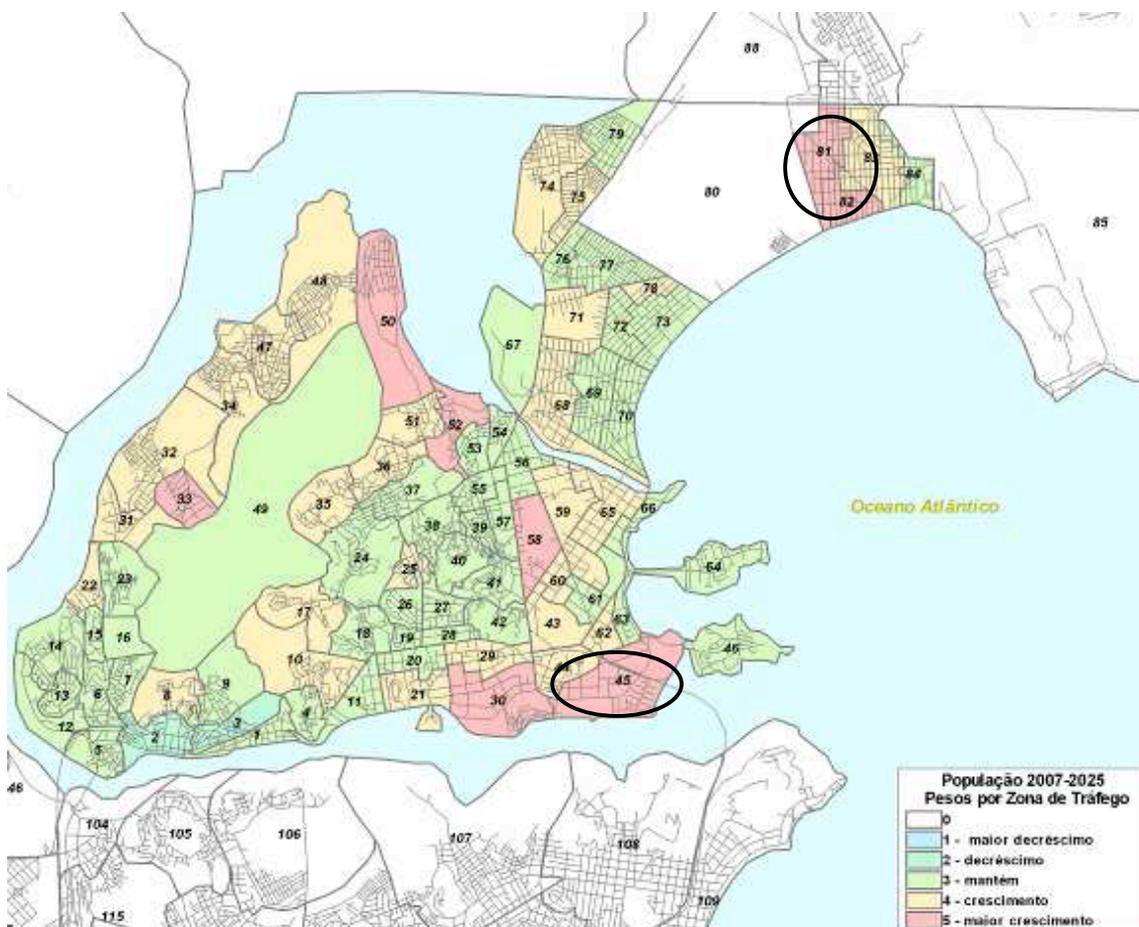
Para uma caracterização das condições da mobilidade urbana em Vitória foi realizado um diagnóstico com base nos dados construídos para a elaboração do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória (PDTMU) de 2007, do qual fez parte de equipe que elaborou os cenários sociais, urbanos e econômicos para o plano.

Dentre as análises e levantamentos realizados, a distribuição e espacialização dos futuros investimentos para a Região Metropolitana foram essenciais na compreensão dos problemas relativos a mobilidade urbana. Além disso, Vitória possui limitações físicas - de relevo e configuração geográfica de ilha - para a mobilidade, conforme pode ser indicado no mapa 5 abaixo. Por essa razão, cabe mencionar a existência de propostas de outras ligações com os municípios vizinhos (pontes e túneis), visando melhoria na fluidez do transporte na cidade.



Mapa 5: Hierarquização Viária (PDTMU, 2007). Alterado pelo autor em outubro de 2009.

A projeção para a construção dos cenários futuros teve como unidade base as chamadas Zonas de Tráfego, regiões com características homogêneas que foram estudadas para definir padrões de crescimento e evolução. Dentre as Zonas de Tráfego, Enseada do Suá e Santa Terezinha apresentaram maior dinâmica de crescimento, conforme mapa 6 a seguir.



Mapa 6: Projeção de crescimento da população por ZT (PDTMU, 2007).

Vitória possui área pequena e praticamente toda ocupada, com algumas regiões passíveis de crescimento da população. Deste modo, para além de Vitória, a Região Metropolitana apresenta maior oferta de espaço e com grande dinâmica de atração de investimentos pesados. O crescimento territorial espreado devido a ocupação dispersa da população, demanda que as infra-estruturas de vias e os sistemas de transporte devam atingir áreas mais distantes, o que aumenta a probabilidade de sobreposição das escalas da produção.

É importante no escopo deste trabalho, compreender e caracterizar os movimentos intra-urbanos da população, os denominados motivos das viagens. A seguir, salientamos dois motivos de viagens para espacialização de suas atividades, os de trabalho e estudo.

**Distribuição de viagens segundo o motivo**

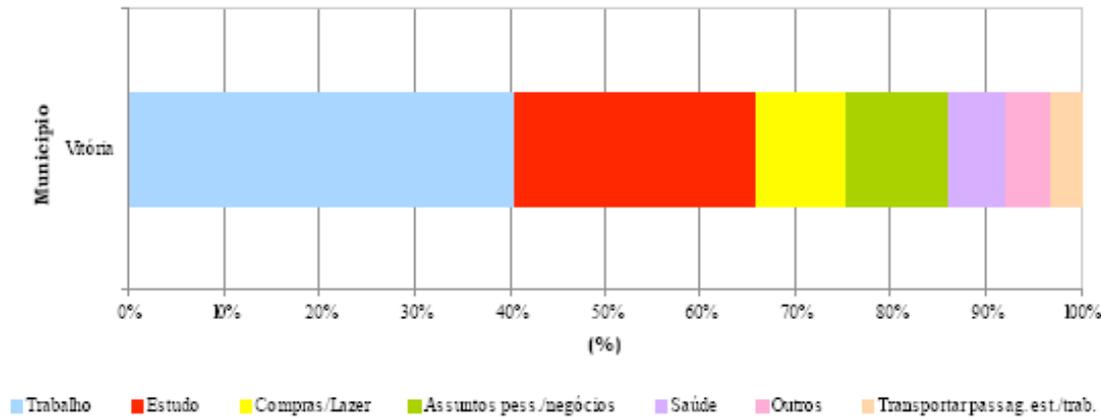


Gráfico 1: Distribuição de viagens segundo o motivo (PDTMU, 2007).

Os equipamentos e serviços polarizadores dos fluxos intra-urbanos relacionados as atividades de trabalho e estudo, necessitam de uma política urbana de localização específica destas atividades, uma vez que determinam a maior parcela dos movimentos cotidianos da população (Gráfico 1). Dentre as atividades espacializadas no contexto deste trabalho, destacam-se as ligadas ao comércio exterior, portanto diretamente relacionadas às atividades da denominada produção global; o setor comercial definido pelos *shoppings centers*, um dos indicadores de empreendimentos de grande impacto; e as instituições de ensino. O objetivo de propor espacialização dessas atividades sobre o território, passa pela formulação de subsídios ao planejamento e projetos de mobilidade, visando melhoria nas condições de mobilidade existentes, com mais eficiência e atributos de urbanidade.

Por fim, cabe indicar a importância do setor imobiliário na cena da mobilidade das cidades. A grande geração de demanda dos investimentos em habitação, principalmente aqueles voltados para a classe média, causam na maioria das vezes um descompasso com os planos de transportes. É sabido que isso ocorre devido à desarticulação (ou articulação perversa) entre o setor privado imobiliário e o setor público. A lógica capitalista de produção do espaço tende a ocupar as regiões mais valorizadas, sem a preocupação com as condições gerais de mobilidade da cidade.

## **Sobreposição das escalas local e global**

A partir da sobreposição das camadas supracitadas se procurou observar as interações, conflitos e sinergias entre as camadas de fluxos das escalas local e global. A intervenção nos fluxos demanda de um coerente planejamento das regiões atratoras de viagens, para que áreas com carência de infraestrutura e serviços de transporte público não sejam sobrecarregadas. Por fim, como objetivo geral, gerou-se com base nas interações encontradas na sobreposição, uma lista de subsídios para o planejamento dos fluxos urbanos.

O tempo e a velocidade serão as medidas utilizadas para o início da conceituação do estudo das interações entre as camadas, para posteriormente expormos o conteúdo aplicado empiricamente. O tempo na sociedade contemporânea, mais ainda nas metrópoles, cada vez mais necessita ser comprimido para que um número maior de tarefas possam ser executadas no dia a dia. A velocidade passou a ser um atributo inerente ao homem contemporâneo, ou pelo menos desejável (SANTOS, 2001). Quanto mais atividades executadas em menos tempo, mais adaptado ao mundo contemporâneo o homem estará.

O aumento da velocidade resulta sobretudo da crescente evolução nas telecomunicações e nos transportes. O movimento cotidiano tornou-se maior e mais rápido, as distâncias cresceram, ocasionando o distanciamento dos habitantes da própria cidade. O homem não mais utiliza a cidade como palco das relações sociais, mas sim como via de passagem, de trajeto que precisa vencer cotidianamente para conseguir fazer parte do mundo contemporâneo. A exigência da velocidade como atributo humano exige escolhas, e para Paul Virilio (1996) não há convergência entre progresso humano e social, o que ele considera “progresso dromológico” (VIRILIO, 1996).

Pode-se afirmar a supressão da experiência dos habitantes com a cidade, típica das antigas sociedades de tempo lento. Conforme 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 (1999:12), “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 genuínos.

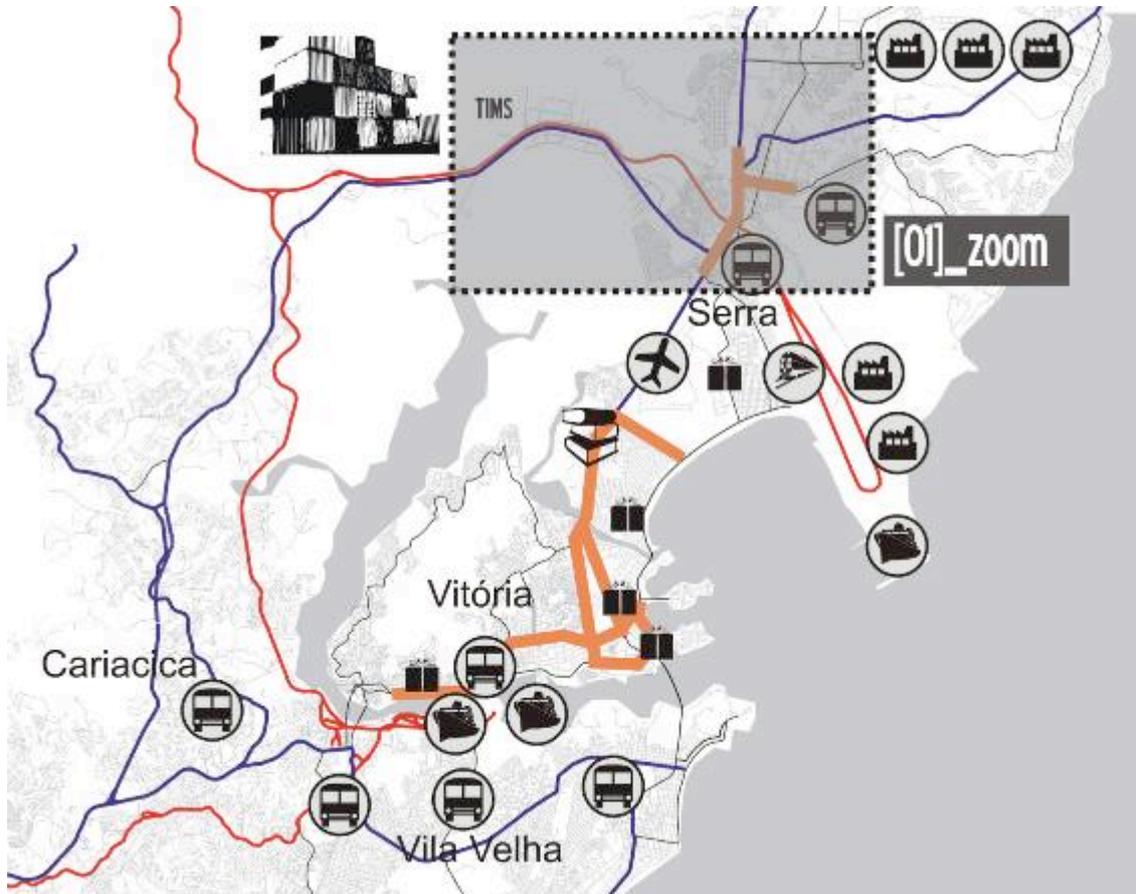
A mobilidade regida pela velocidade age como condição de existência para a produção da cidade contemporânea. Somente integra a rede de fluxos globais, as cidades com condições de crescimento e de garantia de circulação fácil de seus fluxos internos. Isso gera o estreitamento das distancias por meio do aumento da velocidade dos deslocamentos, sejam dos fluxos globais ou locais.

A sobreposição dos *layers*, tal como dito, pressupôs duas vertentes de abordagem, a conceitual e a empírica. A primeira consiste em contrapor o tempo rápido ao tempo lento. Conclui-se que para essa sobreposição e contraposição, a posição do poder local deveria ser de agir no cadenciamento dos fluxos, na manutenção das condições urbanas necessárias para a cidade sobreviver.

A segunda vertente trata da análise empírica da sobreposição dos *layers*. E consiste na sobreposição das distintas escalas de velocidades, das rotas de produção global e dos deslocamentos cotidianos. Essa sobreposição visa trazer o planejamento dos fluxos para a escala intra-urbana, entendida como escala dos deslocamentos humanos.

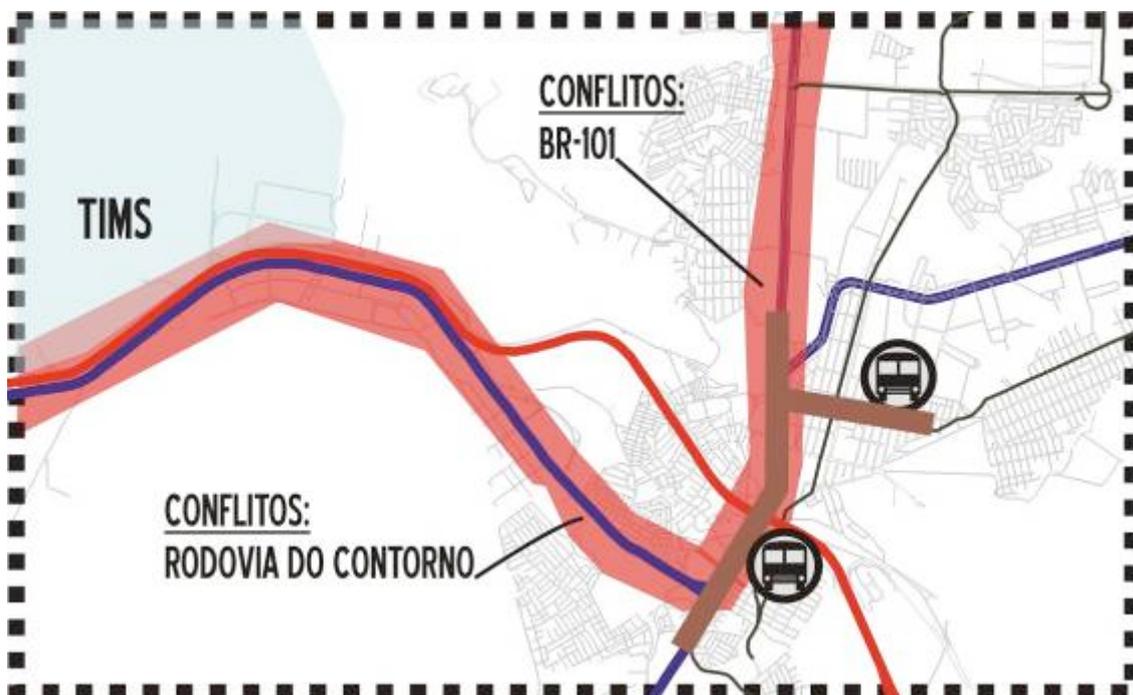
As distintas esferas do planejamento (político, social, econômico e urbanístico) indicam que seus planos tenham como ponto de partida a escala local, a de menor velocidade, para que a partir dela se obtenham os melhores planos para os dois *layers*. Para que o planejamento ocorra de maneira ponderada entre as escalas, o presente trabalho propõe a criação de uma arena multi escalar de planejadores. Nesta arena todos os envolvidos, de todas as distintas escalas deverão expor seus planos e projetos para que, através de um intermediador se chegue a uma zona comum de interesses.

Para que as escalas fossem apreendidas de maneira única e totalizante, com suas peculiaridades plotadas no mapa, foi exercitado a elaboração de um mapa diagrama, com objetivo de que as características de cada *layer* pudessem ser visualizadas sobre uma mesma base.



Mapa 7: Sobreposição dos layers.

No entanto, a sobreposição das informações das camadas sobre o mapa da cidade precisa de uma escala mais aproximada. As interações que ocorrem na escala local são impossíveis de serem observadas no plano das intenções da escala global, que necessita da diminuição do tempo gasto nos deslocamentos.



Mapa 8: Aproximação para a análise da sobreposição.

É importante na realização dos planos que se assuma a diferença entre as escalas, principalmente a diferença entre as velocidades. Só assim o planejamento poderá ser realizado de acordo com as necessidades de cada camada. O planejamento integrado entre corporações e poder público local deve ser realizado de forma que as ações ocorram sobre o território e compreendam as rugosidades deste.

O poder local deve deixar de ser apenas o regulador das intenções, deve se reforçar no seu domínio de competência (ASCHER, 1998) e garantir ganhos para a localidade e a diminuição da velocidade quando possível.

### **Considerações finais**

Frente ao exposto, considera-se a administração pública como gestora da articulação entre os planos e intenções das diversas escalas. É preciso que os planos busquem através da análise da camada local, os melhores meios de aproveitar as intenções da escala da produção e suas possíveis sinergias com o desenvolvimento local. Para isso, propõe-se nomear e descrever estratégias como subsídios para o planejamento dos fluxos globais e intra-urbanos:

- **Arena:** criação de uma arena onde representantes dos diversos agentes e 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 menor possível, da menor velocidade, tendo como elemento norteador 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.

O planejamento deve ser aberto a modificações, 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.

Convém por fim, retomar uma pergunta que ficou implícita, mas que norteou grande parte dos estudos: o caminho para a solução dos problemas de deslocamentos intra-urbanos é a aceleração do movimento? Responder a esta pergunta é retomar as estratégias de intervenção onde a base deve ser a escala local, de menor velocidade. Ou ainda, a título de finalização, podemos citar Walter Benjamin (1983), que afirma que é no tempo lento que se gasta a experiência.

## **Bibliografia**

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

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

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

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

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

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

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

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

SANTOS, Milton. **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.

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

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

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO. Conexão Vix. **MG/ES: Um Sistema Infraestrutural.** Relatório de Pesquisa Integrada. Vitória: UFES, 2006.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO Conexão Vix. **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.

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