

## **A RELAÇÃO CIDADE E PORTO** **A cidade de Vila Velha**

### **THE CITY AND PORT RELATIONSHIP** **The city of Vila Velha**

**A. Julia Da Ros Carvalho & B. Flavia Nico Vasconcelos & C.  
Teresa Cristina da Silva Rosa**

*Universidade Vila Velha, Brasil*

[juliadaros.arq@gmail.com](mailto:juliadaros.arq@gmail.com)

[email@flavianico.com](mailto:email@flavianico.com)

[teresa.rosa@uvv.br](mailto:teresa.rosa@uvv.br)

#### **RESUMO**

O presente artigo visa compreender a relação entre a cidade e o porto de Capuaba, localizado no bairro de Paul, cidade de Vila Velha, Espírito Santo, partindo da observação de como o processo de globalização e modernização do sistema portuário transformou essa integração. Dessa forma, para alcançar o entendimento vislumbrado, foi realizada uma pesquisa bibliográfica através de artigos referentes ao tema Cidade Portuária, assim como, uma visita técnica ao bairro em questão, no período vespertino, na data de 18 de Outubro do ano de 2019, onde, buscou-se observar o perímetro urbano ao entorno do complexo portuário de Capuaba. Como resultado, a presente pesquisa conclui que apesar do desenvolvimento das tecnologias e do processo de globalização que impactou o crescimento e modificações no sistema portuário, o Porto de Capuaba não pode ser considerado integrado ao seu entorno urbano local.

**Palavras-chaves:** Cidade Portuária; Porto Urbano; Vulnerabilidade.

**Linha de pesquisa:** Cidade e Ambiente.

**Tópico:** Risco, vulnerabilidade e resiliência.

#### **ABSTRACT**

This article aims to understand the relationship between the city and the port of Capuaba located in the neighborhood of Paul, city of Vila Velha, Espírito Santo, starting from the observation of how the process of globalization and modernization of the port system transformed this integration. Thus, in order to reach the envisioned understanding, a bibliographic research was carried out through articles referring to the theme Port City, as also carried out by the present authors, a technical visit to the neighborhood in question, in the afternoon on October 18 of the year. 2019, where we sought to observe the urban perimeter around the Capuaba port complex. As a result, this research concludes that despite the development of technologies and the globalization process that impacted the growth and changes in the port system, the Port of Capuaba, cannot be considered integrated with its local urban environment.

**Keywords:** Port City; Urban Harbor, Vulnerability.

**Research line:** City and Environment.

**Topic:** Risk, vulnerability and resilience.

## Introdução

A evolução do porto urbano está diretamente relacionada a fatores como o desenvolvimento da cidade, avanço da tecnologia marítima e meio ambiente. Uma cidade portuária busca uma relação de interdependência (deve ser interdependência) entre o setor econômico, social e urbano, pois é um ponto logístico de conexão entre o território urbano e marítimo. Também é considerado um território internacionalizado por onde são realizadas as trocas comerciais que movimentam a economia global.

Ao longo da história a relação de integração entre os territórios cidade e porto passaram por algumas transformações. No início, o porto e a cidade estabeleciam uma relação de simbiose, com integração urbanística, funcional e econômica; porém no final do século XIX, devido ao processo de industrialização que influenciou o crescimento do comércio internacional, essa relação começou a se modificar. A partir desse momento os portos passaram a se expandir, assim como seus equipamentos portuários, acarretando a necessidade do crescimento territorial da zona portuária.

No decorrer do século XX ocorreram mudanças, tais como: a modernização dos portos, crescimento industrial e transformações nas tecnologias e equipamento portuários, de modo que os portos seguiram buscando sua expansão territorial. No final do século a relação cidade e porto sofreu uma ruptura e os portos passam a se deslocar para locais afastados em busca de condições para suas necessárias expansões.

O resultado da migração do porto urbano para locais afastados dos centros resultou na desativação dos equipamentos e da área portuária, transformando essas áreas em zonas degradadas e abandonadas. Esse processo impulsionou o movimento dos waterfront, que funciona como uma iniciativa da cidade de requalificar zonas portuárias, devolvendo essas áreas para uso da cidade.

Dentro do cenário descrito de requalificação portuária, este estudo tem como objetivo geral compreender como a área portuária do bairro Paul promove a relação entre a cidade e o porto de Capuaba. Trata-se de um estudo exploratório, de abordagem analítica e qualitativa, de revisão bibliográfica sobre os processos da globalização, as cidades e, sobretudo, a relação da cidade e porto.

O artigo está organizado em duas seções. Na primeira discutimos sobre a relação da cidade e porto, e como o processo de industrialização, crises econômicas e a globalização transformou essa relação. Em seguida apresentamos a análise do bairro portuário Paul, Vila Velha/ES, realizada através de uma visita de campo norteada por uma versão adaptada da grade de observação construída e cedida pela professora Caterine Reginensi.

## 1. As cidades e os portos urbanos

Historicamente o porto é um ponto de ligação entre as várias nações, é um equipamento logístico que utiliza do modal aquático para realizar interação entre o sistema de produção e os centros de consumo, além do trânsito de passageiros. Desta forma, pode-se considerar sua relação com o crescimento comercial mundial, desenvolvimento das atividades de navegação, conquistas territoriais e dispersão cultural global.

Trata-se de uma área comercial internacionalizada, nó logístico em uma cadeia global que afeta toda gestão econômica e social do seu entorno, onde sua dinâmica operacional interfere diretamente na dinâmica urbana.

Isso se dá economicamente através dos empregos diretos e indiretos, movimentação do comércio e de setores de serviços relacionados ao trabalho portuário e necessidades corriqueiras de seus trabalhadores. Sendo assim, existe um vínculo de interação entre a cidade e o porto.

Uma cidade para ser considerada portuária necessita que o porto existente esteja em operação, e que a relação entre o porto e a cidade seja de associação, simbiose, dependência, que mantenha um vínculo de cooperação dentro da comunidade civil. Não é sempre que isso é encontrado, sendo considerada “cidade porto” uma cidade que não ofereça essa relação de simbiose, ou que seu porto esteja desativado. “A cidade portuária, ou cidade porto, é um dos elementos essenciais da economia espacial mundial moderna. Simboliza a interdependência entre ambiente e sociedade e envolve uma fusão de diversidade cultural e experiência histórica.” (Hoyle, 1997/1998, p. 264, tradução nossa).<sup>1</sup>

Portanto, uma “cidade portuária” é uma cidade que oferece uma relação próxima de cooperação entre o aparelho porto e o ambiente civil, podendo ser histórica, econômica, social e geográfica. “A ideia da cidade portuária deriva da tradicional associação estreita entre um porto e a cidade da qual ele é um componente importante.” (Hoyle, 1997/1998, p. 264, tradução nossa).

A relação entre cidade e porto sofreu transformações ao longo dos séculos, tendo sua ruptura se iniciado no final do século XIX, onde o processo de industrialização culminou no crescimento comercial internacional. Para atender essa nova demanda comercial o porto precisou passar por um processo de expansão territorial para abrigar novos equipamentos portuários, como os armazéns, edifícios comerciais e ampliação das docas. Desta forma sua ampliação foi inevitável e a frente marítima foi densamente ocupada e seu entorno tomado por comércio e moradias devido ao crescimento populacional urbano.

O processo de industrialização promoveu uma abertura das relações comerciais internacionais, refletindo em um processo de expansão territorial dos portos no final do século XIX. Essa necessidade de expansão prosseguiu com o passar do século XX, devido ao constante crescimento industrial somado às mudanças na tecnologia marítima. Essas mudanças ocasionaram a ruptura da relação, onde o porto migra para áreas afastadas do centro, já que não encontra formas para se expandir dentro de uma malha urbana já consolidada.

O processo de globalização, iniciado na década de 1990, tornou viável a modernização dos portos e suas funções, otimizando seus equipamentos e serviços, além de trazer para discussão a importância da relação da cidade e do porto, relação perdida em meio as transformações na estrutura portuária durante o século XX. “O ambiente construído é mais um reflexo da economia ou da política; para além dessas condições, as formas do ambiente construído são resultado de uma vontade” (Sennett, 2018, p. 12).

Essa transformação no cenário portuário acarretou a desativação e com isso abandono de alguns equipamentos e zonas portuárias, resultando em sua degradação. A imagem degradada das áreas portuárias desativadas motivou investimentos em processos de requalificação, influenciados pelo processo de globalização.

Segundo B.S.Hoyle (1989), a evolução na relação de interação entre a cidade e o porto é dividida em cinco fases. A primeira é chamada de “Porto-Cidade Primitiva” e corresponde ao período da antiguidade até o século XIX, onde a relação entre a cidade e o porto foi marcada pela integração espacial e funcional.

---

<sup>1</sup> “The cityport, or port city, is one of the quintessential elements of the modern world space economy. It symbolises the interdependence of environment and society, and involves a fusion of cultural diversity and historical experience.” (Brian S. Hoyle, 1997/1998, p. 264).



Urbanisticamente, a cidade era formada em torno do porto, localizada em um ponto central da cidade, rodeado por residências dos comerciantes.

A ruptura entre esses dois territórios teve início na segunda fase chamada de “Porto-cidade em expansão”. O período iniciou influenciado pela Revolução Industrial se estendendo até meados do século XX, sendo caracterizado pela expansão do território urbano e portuário. Esse desenvolvimento tecnológico influenciou também a terceira fase, nomeada “Porto-Cidade Industrial Moderno”, período ocorrido em meados do século XX marcado pelo início da segregação espacial entre os territórios. A causa foi o crescimento industrial dos equipamentos portuários acarretando a necessidade de expansão do porto.

Essa necessidade de crescimento territorial torna-se uma problemática urbana, já que a cidade - com sua estrutura já consolidada - não permite que o porto se expanda territorialmente. Desta forma, inicia-se à quarta fase, chamada “Recuo da Frente Marítima”, que abrange o período entre 1960 a 1980. A partir de então observa-se uma ruptura drástica na relação entre a cidade e o porto, devido ao deslocamento do porto para áreas afastadas dos centros urbanos. Essa migração é justificada pela busca por espaço físico para expansão territorial, além da necessidade por calados maiores que atendam os navios modernos.

A última fase, citada pelo autor, chama-se “Remodelação da Frente Marítima”, e acontece no período compreendido entre 1970 e 1990, no qual se inicia uma movimentação política para que a cidade renove as áreas portuárias desativadas através de projetos de revitalização. Aqui observamos o surgimento dos projetos waterfront, modelo de revitalização das zonas portuárias aplicadas em todo território mundial.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fig. 01: Hoyle, 1989.

Diante do cenário descrito do final do século XX, projetos de requalificação das áreas situadas na interface cidade e porto, os chamados waterfront, passaram a ser realizados, buscando a valorização e apropriação do território. Um projeto de requalificação urbana sustentável deve ser estruturado como uma pirâmide de

diretrizes, tendo na base a ecologia, economia e equidade, e no topo habitabilidade (Godschalk, 2004, *apud* Del Rio, 2016). “O planejamento estratégico sustentável deve ser uma maneira de pensar e conceber o urbanismo, refletindo na cidade como um todo e em suas diversas partes” (Del Rio, 2016, p. 62).

Essa ação busca também a valorização e crescimento do turismo local, através de plano de ação chamado city marketing, onde a imagem do ponto turístico torna-se a mercadoria comercial da cidade. “Desse modo, o espaço toma forma também através de representações e imagens adequadas, o que explica a importância que vem adquirindo a city marketing como instrumento das políticas urbanas” (Sanchez, 2001, p. 32).

Sanchez (1999) afirma que as principais ações dos novos modelos de planejamento estratégicos devem propor uma nova distribuição urbana, e deve-se considerar o urbanismo o principal agente estratégico dessas modificações, pois as “intervenções físicas que irão determinar o êxito ou o fracasso de muitas estratégias econômico-territoriais, como condições gerais de produção exigidas pelos novos padrões tecnológicos, especialmente nas áreas de transportes e telecomunicações” (Sánchez, 1999, p. 122).

Hoyle (1989) descreve a relação cidade e porto até o período de 1990, onde Henry (2006) complementa esse estudo descrevendo uma sexta etapa chamada de “Renovação dos laços cidade-porto”. Esse é um momento em que o planejamento urbano busca a simbiose entre o espaço urbano e a área portuária, onde os projetos de waterfront deixam de ser a única alternativa de requalificação da área.

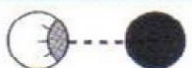
ETAPA	SÍMBOLO	PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
VI - Renovação dos laços cidade-porto		1980-200	A globalização e a intermodalidade transformam o papel dos portos: novas associações cidade-porto; a reconversão urbana estreita a integração cidade-porto

Fig. 02: Henry, 2006, p. 17 ; Ornellas 2006, p.37.

Temos que ressaltar que as atividades realizadas pelo porto não afetam apenas a economia local, afeta o bem estar social da cidade. Quando nos referimos a um porto urbano, como é o caso do Porto de Vitória, as atividades do porto afetam diretamente a qualidade de vida local, devido à poluição sonora, visual e ambiental resultante dos trabalhos portuários. As atividades portuárias afetam a mobilidade urbana da cidade, pois toda transação comercial efetuada é realizada por meio de sua conexão com os modais ferroviários e rodoviários. Esse fluxo de carga é realizado dentro da malha urbana local, que por muitas vezes já consolidada, não comporta esse fluxo comercial.

Estruturalmente o porto é um complexo formado por diversas instalações voltadas ao comércio nacional e internacional, com funções de armazenamento, atracação e circulação de mercadoria via marítima e terrestre realizada dentro do território portuário. A sua inserção no comércio internacional é reflexo da sua importância dentro da cadeia logística de circulação de cargas. O comércio de importação e exportação é dinâmico, e as empresas envolvidas buscam por soluções com melhores custos e apoio logístico, por isso que o porto deve oferecer uma maior eficiência em seus serviços.

O processo de globalização, que se desenvolveu a partir da década de 90, intensificou as relações comerciais internacionais, acarretando no crescimento do comércio mundial de exportação. Esse crescimento da

exportação aumentou a concorrência entre as empresas dentro desse mercado internacional, que precisou buscar destaque oferecendo vantagens competitivas como melhores custos e benefícios, além de propor soluções antecipadas para as futuras mudanças de mercado. "A globalização causa vigoroso impacto sobre a esfera econômica, social, política e cultural, mas também e simultaneamente sobre a organização espacial que tanto reflete como condiciona aquelas esferas" (Corrêa, 1999, p. 44).

Com o aumento do fluxo comercial, somado ao desenvolvimento da tecnologia marítima, as instalações portuárias passaram por um processo de modernização. Esse processo modificou a interface cidade e porto, sendo que para se adaptar as novas demandas comerciais, foi necessária a realocação dos terminais portuários para locais afastados do meio urbano que oferecessem área territorial disponível para ampliação, maior calado marítimo e diminuição dos impactos sociais.

Através da modernização portuária, os portos diminuíram seus gastos e custos de trabalho, já que a modernização dos navios os tornou velozes e com capacidade de carga maior, além do uso do contêiner. Essas transformações influenciaram o processo da requalificação portuária, institucionalizando alguns procedimentos que tornaram-se elementos diferenciais para competitividade desse mercado. "A modernização do transporte marítimo, bem como, o desenvolvimento rápido do uso de contêiner, impôs uma transformação radical no sistema portuário mundial que tinha se tornado o elo fraco das grandes redes logísticas" (Monié, Vidal, 2006, p. 983).

Alguns procedimentos foram tomados nesse processo de requalificação visando à diminuição dos honorários de serviços e funcionamento, como modernização da infraestrutura, modernização dos equipamentos, compatibilização de serviços. Segundo Frederic Monié e Soraia Vidal, 2006, existem três tendências de transformação portuária.

A primeira refere-se à modernização dos portos, investindo nas infraestruturas e equipamentos portuários. A segunda seria da construção dos megaportos - portos estrategicamente localizados que objetivam atender as multinacionais marítimas, uma rede global com meganavios. A terceira tendência é o contrapondo a anterior, refere-se a portos que funcionam visando o desenvolvimento local e regional, conectando a cidade ao porto. Com isso, permite o desenvolvimento da cidade, pois articulam os serviços e necessidades do porto as oportunidades encontradas dentro da cidade portuária.

## **2. O Porto de Vitória e o Bairro de Paul**

Levando em consideração que a cidade de Vitória tem 468 anos, pode-se concluir que é uma cidade nova, quando comparada as cidades europeias analisadas por B.S.Hoyle (1989). O desenvolvimento portuário no Brasil teve início a partir da Proclamação da República, em 1889, mais especificamente impulsionada com a criação da Constituição Federal, em 1891. Esse fato foi importante, pois, é a partir da constituição que os portos garantem autonomia de funcionamento, podendo administrar e gerar impostos sobre atividades de importação e exportação.

Dentro desse contexto o Porto de Vitória segue a regra nacional, sendo assim, passou a se desenvolver a partir do final do século XIX, período também marcado pela Revolução Industrial no cenário internacional. A partir desse momento o Governo passou a promover melhorias urbanas relacionadas à urbanização e modernização do território, promovendo assim seu desenvolvimento e crescimento econômico e territorial.

A modernização também afeta o porto, já que a cidade de Vitória buscava se afirmar como uma capital comercial impulsionada pelo comércio cafeeiro. O café era o principal produto de exportação e responsável pelo desenvolvimento econômico do Estado. O porto de Vitória, que até então compreendia uma pequena



extensão de terra no Centro da capital do Estado, passou a ser de domínio da Companhia de Docas do Espírito Santo – CODESA, em 1906, ano em que foi autorizada a ampliação do seu cais.

Sendo assim, a partir das políticas relacionadas ao desenvolvimento do porto, este passa a ser classificado como porto organizado, que segundo a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, no Art. 2º é definido como “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”.

O porto organizado consiste em um equipamento público com finalidade coletiva, aparelhada com patrimônios privados de destinação pública. Tem como objetivo gerenciar a movimentação de passageiros e mercadorias através do transporte marítimo e armazenamento, sendo esse tráfego gerido pela autoridade portuária.

Após a Segunda Guerra, o minério de ferro, produto exportado originário de Minas Gerais, ganhou visibilidade no mercado europeu, onde passava pelo processo de reconstrução urbana das cidades devastadas pela guerra. Essa mudança no mercado impulsionou o crescimento do porto, que para atender esse novo mercado criou o Cais de Atalaia. Esse processo de expansão para outra cidade aconteceu entre os anos de 1950 e 1970, sendo o Cais de Atalaia a primeira expansão portuária realizada em Vila Velha.

No ano de 1966 foi inaugurado o porto de Tubarão, localizado na parte continental de Vitória, afastado do centro urbano, destinado a atender exclusivamente ao comércio do minério de ferro. Um dos principais motivadores foi à necessidade de um calado maior para trânsito de navios com maiores cargas. Tratava-se de um porto gerido pela empresa Vale do Rio Doce, e representou uma ruptura territorial devido a sua localização afastada.

O complexo portuário de Vitória é composto por diversos terminais espalhados entre a cidade de Vitória e Vila Velha, sendo localizado em Vitória, o Cais Comercial de Vitória e o Terminal Ilha do Príncipe, e na cidade de Vila Velha, o Cais de Capuaba, Cais de Paul, Cais do Atalaia, Cais de São Torquato, Terminal de Vila Velha (TVV), Terminal de Peiú e Companhia Portuária de Vila Velha. Para o presente artigo o foco de estudo está direcionado ao Cais de Capuaba.

### **3. Análise do bairro Paul**

O bairro de Paul, localizado na cidade de Vila Velha, foi o escolhido para realização da presente análise sobre a interação entre cidade e o porto. No bairro em questão encontra-se o Cais de Capuaba, uma expansão do porto urbano de Vitória, ocorrida a partir da década de 1950. Este cais pertence ao Porto de Vitória, apesar de localizado na cidade de Vila Velha. A cidade de Vitória e de Vila Velha são separadas pelo Canal de Vitória, por onde é realizada a entrada e saída dos navios transportadores.

Para realizar a presente análise, usou-se uma versão adaptada da grade de observação construída e cedida pela professora Caterine Reginensi (2015) como instrumento metodológico para nortear o estudo do território. A visita técnica foi realizada na data de 18 de outubro de 2019, no período vespertino, onde buscou-se observar o perímetro urbano ao Cais de Capuaba. A grade de observação da pesquisadora consiste em analisar os seguintes critérios:

<b>Critério Paisagístico Arquitetônico</b>	
I	Composição e organização das habitações
II	Território Urbano
III	Paisagem
<b>Critério Urbanístico-Ambiental</b>	
IV	Redes de Infraestrutura
V	Impactos físicos cidade e porto
<b>Critérios Socioeconômicos</b>	
VI	Economia Local
VII	Relações Sociais
<b>Critério Cultural Antropológico e Ambiental</b>	
VIII	Organização Social
<b>Critério Comunidade Portuária</b>	
IX	Subjetividades
X	Interações

Tabela 01 Critérios de análise de observação: Reginensi (2015).

Para a elaboração do presente artigo, foram analisados “critérios paisagísticos arquitetônicos”, “critérios urbanísticos-ambientais” e “critérios socioeconômicos”, a análise não contempla entrevista aos moradores e atores locais, logo não abrange uma análise de percepção e sensações individual resultante da visita de campo.

Partindo da observação da paisagem arquitetônica local, pode-se concluir que as habitações são predominantemente residenciais, multifamiliar e de informais. O uso do solo afeta a paisagem local, podendo concluir que o bairro é predominantemente residencial e seu comércio localizado na Avenida Jeronimo Monteiro, principal via do bairro. O comércio situa-se no pavimento térreo das edificações mistas, sendo ocupada por residências nos pavimentos superiores, com gabarito máximo de três pavimentos.





Fig. 03 Elaboração Própria (2019).

Quanto à tipologia arquitetônica, pode-se concluir que respeitam um padrão de repetição, sendo esteticamente composto por elementos como terraços, telhados em fibrocimento, além de não possuir afastamentos laterais em relação ao terreno implantado, somente o asfaltamento frontal. Porém, nas edificações localizadas na via principal o afastamento frontal é por vezes não respeitado.



Fig. 04 Elaboração Própria (2019).

Esteticamente e estruturalmente nota-se também a presença de ampliações realizadas nas edificações originais, sendo elas empreendidas na maioria das vezes por acréscimo de andares superiores. Pode-se concluir essa informação devido à diferenciação de revestimentos e elementos empregados nos diferentes andares, como por exemplo, a diferença nas esquadrias das janelas e, em alguns casos, nas estruturas aparentes, ou seja, sem tratamento de reboco e pintura externa.



Fig. 05 Elaboração Própria (2019).

Analisando esteticamente o estado de preservação das edificações, sejam elas residências ou comerciais, geograficamente, as mais conservadas situava-se próximas ao porto. Foram analisados elementos como estado de preservação da pintura e revestimento externo da fachada e muro, elementos de vedação como janelas e portas e telhados, quando aparentes.



Fig. 06 Elaboração Própria (2019).



Quanto ao desenho urbano, o bairro é caracterizado por uma topografia ligeiramente acidentada, com traçado urbano predominantemente ortogonal, com vias principais compostas de apenas uma faixa de rolamento por sentido. Tanto as vias principais quanto as vias secundárias são predominantemente pavimentadas com asfalto. As calçadas não atendem a norma de acessibilidade plena, sendo irregulares e degradadas, dificultando a mobilidade dos passantes em geral.

A paisagem natural é caracterizada pela proximidade com baía de Vitória, o rio Aribiri e pelo visual ao morro onde está formado o bairro Ilha das Flores. Quanto a sua paisagem construída, o bairro Paul é predominantemente residencial, com edifícios de gabarito médio de três pavimentos, disponibilizando poucos espaços destinados ao lazer da comunidade, sendo a praça de Paul a única área de lazer disponível. A praça oferece a comunidade atrativos como brinquedos infantis, academia popular e duas quadras esportivas.



Fig. 07 Elaboração Própria (2019).

Trata-se de um bairro que envolve uma área portuária, e alguns elementos que caracterizam essa presença portuária são encontrados dentro da malha urbana. Como exemplo, os trilhos de trem encontram-se em meio a cidade sem nenhum elemento ou barreira física que promova a segurança aos atores locais, sendo um ponto que oferece perigo a cidade dentro dessa relação cidade e porto local.





Fig. 08 Elaboração Própria (2019).

Outros elementos encontrados dentro da malha urbana foram alguns tonéis, construídos em concreto armado, destinados ao armazenamento de materiais provenientes da atividade portuária, localizados dentro da área residencial do bairro, ou seja, fora da área portuária. Esse elemento construído além de funcionar como barreiras visuais aos atores locais, oferece perigo quanto à saúde sanitária local.



Fig. 09 Elaboração Própria (2019).

Sobre o Cais de Capuaba, este é rodeado por muros altos e fechados que impedem qualquer possibilidade de permeabilidade visual dos atores para a baía, causando ao local uma sensação de distanciamento e isolamento social. Essa barreira física impede a visibilidade a baía de Vitória, além da visualização das atividades realizadas no interior do cais, sendo esse último um dos grandes responsáveis pela falta de interação e interesse dos atores locais em relação ao porto.



Fig. 10 Elaboração Própria (2019).

Sobre o critério urbanístico-ambiental, analisando a rede de infraestrutura local, pode-se pontuar que a principal via da cidade é composta por dois sentidos, tendo cada sentido apenas uma faixa de rolamento, e as calçadas



são irregulares. O fluxo de veículo local é alto, e apesar da estrutura viária restrita, o tráfego na via principal contempla veículos pessoais, transporte público e caminhões relacionados as atividades portuárias.

As vias principais são asfaltadas, assim como, as secundárias em sua grande maioria. A mobilidade local é prejudicada pela presença dessa circulação de caminhões comerciais destinados as atividades portuárias, já que as vias do bairro não são projetadas para esse alto fluxo comercial somado ao fluxo rotineiro da comunidade.

O comércio local é destinado a atender as demandas locais, onde não se encontrou a presença de grandes redes de comércio de importância nacional. Apesar de local, o bairro conta com todos os serviços comerciais, como rede de farmácia, padaria, supermercado, lojas comerciais e serviços estéticos, como também consultórios médicos e clínicas odontológicas.



Fig. 11 Elaboração Própria (2019).

#### 4. Resultados

Através dessa análise, pode-se concluir que o Cais de Capuaba está inserido em um bairro predominantemente residencial, caracterizado por edificações de uso misto, sobretudo no decorrer da avenida principal do bairro, com gabarito máximo de três pavimentos. Essa localização comercial está vinculada ao alto fluxo de veículos e de atores nessa avenida, tendo vinculação com o comércio relacionado as atividades portuárias.

Observa-se uma valorização do tratamento arquitetônico das edificações próximas ao cais, portanto, uma valorização imobiliária dessa área. Essa área próxima ao porto também conta com o único equipamento de uso público, a praça do bairro, sendo mais um elemento urbano que valoriza a região. Apesar da riqueza natural do entorno, o cais não permite a visibilidade da área urbana em frente a zona marítima, tornando-se uma barreira visual e geradora do afastamento social entre os dois territórios.

A implantação do Cais de Capuaba não promove a integração com a área urbana local, seus elementos construídos são responsáveis pelo distanciamento visual e físico entre os território portuário e urbano, já que sua forma de implantação descrita pode ser considerada fechada, isolada, tirando qualquer possibilidade de



interação com o espaço urbano local. A relação de interface entre o cais urbano de Capuaba com o bairro Paul é caracterizada por uma segregação física e social, não sendo identificada interação física entre esses dois territórios.

## 5. Considerações Finais

A análise realizada pretendeu compreender como o processo de globalização contribuiu para a transformação na relação entre o bairro de Paul e o Cais de Capuaba, na cidade de Vila Velha/ES. O desenvolvimento do porto urbano está diretamente relacionado ao desenvolvimento da cidade urbana portuária, e afeta toda logística modal desse meio urbano, além de ser um território com importância internacional dentro da cidade.

Nesse contexto, após análise do bairro Paul, conclui-se que não temos a relação da cidade e do porto de forma permeável e integrada. O Porto se instala como um aparelho comercial, sem preocupação com sua importância na logística urbana local. Não permite à visibilidade da comunidade à baía, não possui integração com a paisagem urbana, se apresenta como uma barreira visual e intimidante dentro desse contexto. O bairro não foi capacitado para o fluxo de transportes relacionado às atividades portuárias junto com o fluxo cotidiano do bairro. O porto não se relaciona com o bairro, e o bairro não se relacionando com o porto.

## 6. Referências bibliográficas

BRASIL. [Decreto 8.033 (2013)]. Decreto nº8.033. Brasília, DF: Presidência da República, (2013). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm).

BRASIL. [Lei nº 12.815 (2013)]. Lei nº12.815. Brasília, DF: Presidência da República, (2013). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm).

CORRÊA, Roberto Lobato (1999). Globalização e Reestruturação da Rede Urbana – Uma Nota sobre as Pequenas Cidades. Revista Território (Rio de Janeiro), n.6. jan/jun.

DEL RIO, Vicente. (2001). Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. Arquitectos (São Paulo), ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago.

DEL RIO, Vicente (2016). From Downtown to the Inner Harbor: Baltimore's Sustainable Revitalization, Focus : vol. 13: Iss. 1, artigo 15. Disponível em: <<https://digitalcommons.calpoly.edu/focus/vol13/iss1/15/>>

HOYLE, B.S. (1989). The port-city interface: trends, problems, and examples. Geoforum (Amsterdã), v.20, n.4, p. 429-435.

JONES, A. (2008). Issues in Waterfront Regeneration: More Soberin Thoughts-A UK Perspective. London: Planning Practice & Research, Vol. 13, n. 4, p. 433± 442.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. Confins (2012). Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/7685>>.

MONIÉ, Frederic; VIDAL, Soraia M. S. C. (2006). Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva . RAP. (Rio de Janeiro) n.40, nov/dez.

RIAL, Mariana Fontes Pérez (2008). Cidade-porto: dinâmicas espaciais e planejamento intra-urbano. Dissertação de Mestrado, FAUUSP, São Paulo.

- ROCHFORD, Michel (2002). Cidades e Globalização. Mercator – Revista de Geografia UFC (Ceará). n.02.
- SÁNCHEZ, Fernanda (1999). Políticas Urbanas em Renovação: A leitura Crítica dos Modelos Emergentes. R.B. Estudos Urbanos e Regionais (Rio de Janeiro), n.1, maio.
- SÁNCHEZ, Fernanda (2001). A reinvenção das cidades na virada do século: Agentes, estratégias e escalas de ação política. Revista de sociologia políticapolítica (Paraná). n.16:31-49. Jun.
- SENNETT, Richard (2018). Construir e Habitar: ética para uma cidade aberta. Rio de Janeiro: Record.
- VASCONCELOS, Flavia Nico (2011). O Desenvolvimento da Interface cidade-porto em Vitória (ES) no período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária. Tese Doutorado, PUC, São Paulo.
- VASCONCELOS, Flavia Nico (2014). A voz da zona portuária: a presença do porto urbano em Vitória / ES. Revista Interseções (Rio de Janeiro), n.2.