

# ESPRAIAMENTO LOGÍSTICO COMO PROBLEMÁTICA URBANA

Viana na Região Metropolitana da Grande Vitória, Espírito Santo-BR

**Juliano Prata Honorato**  
**Martha Machado Campos**  
**Elén Rúbia de Andrade**  
**Silva Honorato**  
Universidade Federal do  
Espírito Santo  
**Thiago Nardoto do Carmo**  
Universidad Nacional de  
Córdoba

**RESUMO** | O artigo traz ao debate o espraiamento logístico como um impulsionador do crescimento dos limites periurbanos de municípios metropolitanos. Discute temas atuais, como logística urbana, e-commerce e pandemia do Coronavírus, além de outros, como fragmentação socioespacial, vazios urbanos e produção capitalista do espaço, que são marcantes no processo de urbanização brasileira. A dinâmica de ocupação territorial, por setores ligados à logística de transportes e depósito de cargas, observada em algumas cidades da América do Norte, Europa e Ásia, também pôde ser observada, nas últimas décadas, em Regiões Metropolitanas (RM's) brasileiras, incluindo a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), no estado do Espírito Santo (ES). Tal dinâmica é alicerçada por ações de um mercado imobiliário que se apropria de leis de cunho social, formuladas inclusive em um período progressista da política brasileira, para inserir diferentes modos de ocupação do solo e novos produtos imobiliários, visando lucros superiores.

Palavras-chave: Espraiamento logístico, Planejamento Urbano, Região Metropolitana da Grande Vitória, Viana-ES.

**ABSTRACT** | The article brings to the debate logistic sprawl as a driver of the growth of peri-urban boundaries in metropolitan municipalities. It discusses current topics such as urban logistics, e-commerce, and the Coronavirus pandemic, as well as other issues like socio-spatial fragmentation, urban voids, and the capitalist production of space, which are significant in the Brazilian urbanization process. The dynamics of territorial occupation by sectors related to transport logistics and cargo storage, observed in some cities in North America, Europe, and Asia, have also been observed in recent decades in Brazilian Metropolitan Regions (MRs), including the Metropolitan Region of Greater Vitória (MRGV) in the state of Espírito Santo (ES). This dynamic is grounded in actions of a real estate market that appropriates social laws, formulated even during a progressive period in Brazilian politics, to introduce different land occupation modes and new real estate products, aiming for higher profits.

Keywords: Logistic sprawl, Urban Planning, Metropolitan Region of Greater Vitória, Viana-ES.

## Introdução

O artigo visa introduzir a discussão sobre o espraiamento logístico, não apenas como uma questão relacionada à mobilidade e alocação de carga, mas como um campo acadêmico interdisciplinar nas áreas de Engenharia de Produção, Geografia dos Transportes e Planejamento Urbano. Destacamos o espraiamento logístico como uma ferramenta recentemente utilizada pelo capital imobiliário para promover e legitimar a expansão urbana, concentrando-se em áreas urbanizadas muitas vezes fora do contexto metropolitano, mas conectadas por autoestradas de grande fluxo. A análise pretende examinar uma dinâmica emergente que visa legitimar a ocupação de solo urbanizado nos limites urbanos distantes, desde que esses locais possuam uma infraestrutura viária e tecnológica mínima, com possibilidades de expansão.

Apresenta uma revisão da literatura internacional e nacional sobre o tema, com um enfoque nas mudanças recentes no município de Viana, pertencente à Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), no estado do Espírito Santo, Brasil. Essa análise indica a presença potencial dessa dinâmica no contexto local.<sup>1</sup>

A importância de trazer o espraiamento logístico para o debate acadêmico decorre da escassez de pesquisas relacionadas ao tema, especialmente no contexto das problemáticas urbanas brasileiras. Além disso, destaca-se a possibilidade de agravamento de questões socioespaciais relacionadas ao uso do solo urbano como mercadoria, à fragmentação do espaço urbano e à complementaridade funcional das cidades metropolitanas.

Ao resgatar a história recente da urbanização brasileira, observa-se que, no século XX, a expansão das cidades era impulsionada principalmente pela implantação de grandes plantas industriais e vilas operárias (Singer, 1976). Nas décadas seguintes, a expansão dos limites urbanos ocorreu devido à criação de condomínios e conjuntos habitacionais, afastados das áreas centrais, buscando vantagens como custos mais baixos de terra urbana (Bhering & Monte-Mór, 2006). Contudo, atualmente, observa-se, em alguns casos específicos, uma predominância de produtos imobiliários ligados à logística, cujo baixo custo de implantação e promessas de geração de emprego e renda têm levado à ocupação de áreas mais afastadas dos centros urbanos.

Essa tipologia de empreendimento imobiliário, muitas vezes respaldado por planos estratégicos municipais ou estaduais, têm sido a justificativa para a expansão dos limites urbanos metropolitanos. Apesar de não serem discutidos inicialmente nos planos, problemas decorrentes da expansão urbana desmedida, homogeneização do uso do solo e criação de fragmentos urbanos têm se manifestado. A análise aponta que a legislação, como planos diretores, muitas vezes é permissiva e pouco exigente, facilitando a implementação desses empreendimentos (Proença & Gimmler Netto, 2019).

A expansão do comércio digital (e-commerce) e a logística urbana têm influenciado significativamente a implantação de empreendimentos ligados ao trans-

---

<sup>1</sup> A RMGV é composta pela capital Vitória e pelos municípios de Vila Velha, Cariacica e Serra, no entorno imediato, além de Viana, Guarapari e Fundão, sendo esses últimos mais periféricos. Foi instituída pela LEI Complementar nº 58, de 21.02.1995 e alterada pelas Leis Complementares nº 159, de 08.07.1999 e nº 204, de 22.6.2001, passando a ser regida pela LEI Complementar nº 318, DE 17.01.2005.

porte de mercadorias, especialmente após a pandemia de Covid-19. Galpões de armazenamento e pátios de transportadoras têm se espalhado pelas cidades, ocupando os limites periurbanos, impulsionados pela demanda por esses serviços e pela mudança comportamental da sociedade em relação ao consumo (Bhering & Monte-Mór, 2006).

A discussão sobre o espraiamento logístico, crescimento urbano e metropolização torna-se crucial diante das novas dinâmicas de produção do espaço urbano. O artigo parte da suposição de que é urgente debater o espraiamento logístico como uma dinâmica de expansão dos limites urbanos metropolitanos, considerando diversos aspectos como atuação dos agentes produtores do espaço urbano, estratégias mercadológicas do setor imobiliário, criação e consolidação de vazios urbanos, discursos políticos e econômicos, logística urbana e indicadores sociais (Bhering & Monte-Mór, 2006; Corrêa, 2006; Proença & Gimmler Netto, 2019; Singer, 1976).

## **1. Espraiamento logístico como problemática das questões urbanas brasileiras**

A urbanização brasileira revelou-se marcada por um fenômeno distinto em comparação a outros países desenvolvidos e em desenvolvimento: sua rápida consolidação. Entre meados e o final do século XX, a população urbana no Brasil saltou de 19 milhões para 138 milhões, superando até mesmo nações economicamente mais avançadas (Brito & Souza, 2005; Castiglioni, 2009). Esse processo acelerado, observado em algumas cidades, trouxe consigo a urbanização e metropolização desenvolvendo-se simultaneamente (Brito & Souza, 2005).

O impulso da urbanização ganhou destaque durante o capitalismo industrial, período em que o planejamento emergiu como prática política no Brasil (Souza, 1981). O governo federal, através da composição de planos econômicos, buscou imprimir transformações significativas no território e na sociedade (Piquet & Ribeiro, 2008; Santos & Silveira, 2020). Nos anos 1970, políticas federais promoveram a desconcentração industrial, fortalecendo cidades médias e redirecionando o fluxo migratório para centros urbanos menores (Cunha & Baeninger, 2005), desencadeando um crescimento para além do eixo Rio de Janeiro – São Paulo (Lencioni, 2006).

A formalização das primeiras regiões metropolitanas pelo governo federal na mesma década e a posterior transferência de responsabilidades para as unidades federativas, conforme a Constituição Federal de 1988, marcaram um marco significativo (Brito & Souza, 2005; Dota & Camargo, 2015). Contudo, as medidas adotadas provocaram o deslocamento de atividades econômicas e industriais para municípios vizinhos, gerando uma redistribuição espacial da população e promovendo tanto a expansão urbana quanto a segregação dos mais pobres (Brito & Souza, 2005; Kowarick, 1979; Villaça, 2001).

A globalização, com seus acelerados fluxos de informações e capitais, reformulou as questões urbanas. Esta transformação, marcada por uma união complexa entre o meio tecnicista, forças políticas e econômicas, implicou numa imposição do mercado global sobre o território e seus atores (Harvey, 2005; Santos, 2009). A metropolização do espaço, entendida como aprofundamento contínuo do processo de urbanização, reflete essas mudanças (Meyer et al.,

2004).

Na contemporaneidade, o “planejamento estratégico” emerge como denominador comum entre os interesses de incorporações financeiras globais e do poder público. Este adota um viés empresarial, promovendo a formação de territórios corporativos, apoiados em discursos da gestão pública enquanto empresa, na busca por investimentos de capital (Pereira Costa & Guimmler Netto, 2015; Santos & Silveira, 2020). O Estado, inserido nesse contexto, assume um papel corporativista ao competir em escala local, regional e global por investimentos financeiros, possibilitando o acúmulo de capital por parte das elites financeiras (Vainer, 2003), o que tende a acentuar as desigualdades socioeconômicas e territoriais (Santos, 2005; Villaça, 2001).

O crescimento urbano periférico, conhecido como espraiamento urbano, apresenta desafios como a periferização da moradia, fragmentação do território, especulação imobiliária e segregação socioespacial (Villaça, 2001; Lencioni, 2006). No entanto, pouco se conhece sobre os problemas relacionados ao espraiamento logístico e seu impacto nas dinâmicas urbanas.

O espraiamento logístico, caracterizado pelo deslocamento de empreendimentos ligados à atividade logística das áreas centrais para periferias metropolitanas, ocorre, em geral, seguindo o sentido centro-periferia metropolitana (Dablanc & Rakotonarivo, 2010). As atividades logísticas buscam terrenos de baixo custo e extensas faixas de terras, frequentemente associadas ao processo de expansão urbana (Oliveira et al., 2017).

Este fenômeno pode envolver também o extravasamento dos limites metropolitanos numa “urbanização extensiva”, guiada por eixos rodoviários, onde a proximidade das relações virtuais supera a barreira da distância, interligando espaços não nodais ao sistema de malhas mundiais (Bhering & Monte-Mór, 2006). Estudos em cidades globais como Paris, Atlanta, Los Angeles, Toronto e Tóquio destacam os desafios relacionados ao custo do transporte, aumento nos deslocamentos, impactos ambientais e congestionamentos (Dablanc & Rakotonarivo, 2010; Dablanc & Ross, 2012; Sakai et al., 2016; Guerin & Vieira, 2019).

No contexto brasileiro, a escassez de estudos sobre o espraiamento logístico torna-se evidente, com apenas seis artigos em português abordando o tema nos últimos 20 anos. Em contraste, a pesquisa internacional, principalmente em grandes cidades europeias, norte-americanas e asiáticas, destaca a relevância do fenômeno, apresentando 3.184 artigos, sendo 1.707 relacionados ao desenvolvimento e planejamento urbano. Isso indica uma lacuna significativa no entendimento dos problemas associados ao espraiamento logístico nas cidades brasileiras.

Citando alguns estudos mais recentes acerca da ocupação logística está o caso da cidade de Cajamar, no estado de São Paulo, concentrando quase metade de todos os galpões implantados no país (Diniz & Gonçalves, 2022). Magnani e Sanfelici (2022) apontam para o poder que os produtos imobiliários ligados à logística exerceram sobre o mercado de ações no Brasil, sendo uma alternativa altamente rentável e segura para investidores, tanto de grandes investidores institucionais, quanto por pessoas físicas.

A logística urbana, essencial para a distribuição de mercadorias em escalas local, regional e global, tem implicações diretas na qualidade de vida urbana. O constante fluxo de veículos, transportando mercadorias de diferentes tamanhos, gera custos significativos, refletindo em engarrafamentos, poluição sonora e atmosférica, além de impactar negativamente a mobilidade urbana (Kowarick, 1979; Villaça, 2001).

A dependência da logística também é frequentemente utilizada como justificativa para o espraiamento urbano pelo setor imobiliário, contribuindo para a oferta de terras urbanas e fragmentação do tecido urbano (Oliveira et al., 2017; Guerin & Vieira, 2019). Esse processo, por sua vez, intensifica as dinâmicas de produção desigual do espaço, culminando na formação de “enclaves fortificados” afastados dos problemas do centro urbano (Caldeira, 2000).

Diante desse panorama, é crucial abordar o espraiamento logístico no contexto das questões urbanas brasileiras. Esse fenômeno, objeto de estudos internacionais, se torna relevante em uma cidade capitalista, onde as relações comerciais desempenham papel central na manutenção das relações sociais (Brito & Souza, 2005; Castiglioni, 2009). Entender as implicações do espraiamento logístico no tecido urbano brasileiro é fundamental para promover um planejamento urbano mais eficaz, focado na sustentabilidade e na qualidade de vida dos cidadãos. A lacuna de estudos nesse campo abre oportunidades para pesquisas aprofundadas que contribuam para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.

## 2. Viana no Cenário Metropolitano e os Desafios Atuais

A realidade da RMGV assemelha-se às demais regiões metropolitanas brasileiras, refletindo os processos comuns influenciados pelo capital financeiro globalizado. Nesse contexto, a financeirização e a produção do espaço urbano são impulsionadas por leis e planos de desenvolvimento estratégico, estimulando a implementação de infraestrutura e a expansão dos limites urbanos para potencializar ganhos de capital, respaldados pelo aparato legal do Estado.

Miranda e Albani (2011) destacam que a RMGV é uma região de trânsito, centrada na atividade portuária, com uma infraestrutura abrangente de aeroportos, ferrovias e rodovias. A dependência econômica da cidade em relação a essa atividade é evidente, bem como o contínuo fluxo de cargas locais, nacionais e internacionais ao longo das principais vias.

Villaça (2001) observa que a expansão das metrópoles, incluindo as litorâneas, ocorre ao longo das principais vias em direção às periferias urbanas. É nesse contexto que Viana se insere, evidenciando um movimento de expansão ao longo das rodovias BR 101 e BR 262, especialmente na direção oeste (IJSN, 2018). O município já abriga uma considerável quantidade de empreendimentos logísticos, como apontado por Honorato (2020). O perímetro urbano de Viana expandiu-se significativamente, alterando-se mais de três vezes em uma década, passando de cerca de 30 km<sup>2</sup> para 110 km<sup>2</sup>. Contudo, destaca-se não apenas o aumento do perímetro urbano, mas a expressiva área licenciada para empreendimentos logísticos, totalizando mais de 7,5 km<sup>2</sup> em menos de uma década, representando metade da área total da mancha urbana (15,4 km<sup>2</sup>).

A Figura 01, baseada em Honorato e Silva (2019), ilustra a ocupação de em-

preendimentos logísticos ao longo das BRs 262/101, destacando a presença de grandes indústrias e centros logísticos no município de Viana, implantados a partir dos anos 2000.



O recorte temporal no século XXI justifica-se pela abrangência do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), ativo de 2007 a 2019, que impulsionou obras públicas, incluindo melhorias nas rodovias BR-101 e BR-262 que atravessam Viana, incentivando ainda mais a ocupação ao longo dessas vias.<sup>2</sup>

Apesar de leis federais inclusivas, como o programa “Minha Casa, Minha Vida”, direcionadas a um desenvolvimento urbano mais equitativo, observa-se uma adaptação do mercado imobiliário em Viana. No período de 2009 a 2017, apenas 284 unidades habitacionais foram construídas pelo mercado imobiliário, evidenciando uma clara disparidade com os empreendimentos logísticos que predominam na paisagem urbana (Honorato, 2020). A flexibilidade nos planos diretores direciona o uso do solo para interesses mercadológicos, indicando uma possível “concentração dispersa” no processo de metropolização.

Censo de 2010 revelou uma inquietante disparidade no IDHM entre pessoas brancas e negras na RMGV, sendo Viana o município com o pior IDHM ao longo das últimas três décadas. Com pouco mais de 73 mil habitantes (IBGE, 2022), Viana enfrenta desafios históricos relacionados a loteamentos irregulares.

Silva (2021), ao analisar a migração na RMGV com base nos censos demográficos de 2000 e 2010, destaca diferenças nos padrões de assentamento entre classes sociais, especialmente em áreas periféricas como Viana. Os vazios urbanos gerados pelo espraiamento logístico consolidam tais disparidades, permitindo a ação especulativa do mercado imobiliário, conforme indicado por Campos (2004). Ferreira e Zanotelli (2017) corroboram, apontando que Viana possui a maior porcentagem de vazios urbanos, atingindo 71,6% de sua área urbana consolidada.

Fig. 01 Galpões Logísticos ao longo da Rodovia BR-101, a partir dos anos 2000. Fonte: Imagem do Google Earth, com dados de Honorato e Silva (2019), alterado pelos autores.

<sup>2</sup> O PAC constitui um plano de desenvolvimento e investimentos em infraestrutura a nível federal, que subsidiou diversas obras no país, sendo iniciado em janeiro de 2007, no segundo mandato do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Perdurou nos governos de Dilma Rousseff (2011 e 2016), e de Michel Temer (2016 e 2018). Em julho de 2019, o plano foi bloqueado para receber novos investimentos, no mandato do ex-presidente Jair Messias Bolsonaro. Foi reformulado e retomado no ano de 2023, no terceiro governo Lula.

O estudo dos autores mencionados considerou um perímetro urbano de Viana com pouco mais de 28 km<sup>2</sup>, sem incorporar o aumento nos limites urbanos em 2015 e 2016, quando o plano diretor municipal foi revisado, estabelecendo um limite urbano de aproximadamente 110 km<sup>2</sup>. Comparativamente, na capital Vitória, apenas pouco mais de 9% das áreas da mancha urbana eram vazias. O espraiamento logístico intensifica a fragmentação do espaço urbano de Viana, possibilitando ao mercado imobiliário uma disponibilidade de terras urbanas valorizadas no contexto urbano/metropolitano, aumentando as diferenças socioespaciais entre o centro e as periferias metropolitanas.

A dinâmica atual do setor imobiliário favorece a ocupação do espaço urbano por empreendimentos ligados à atividade logística, resultando em um uso monofuncional da terra urbana (Proença & Gimmler Netto, 2019). A atuação do Estado em Viana para manter essa dinâmica é evidenciada por ações como a Lei estadual Nº 10.907, de 17 de outubro de 2018, que conferiu ao município o título de “Capital Estadual da Logística”, além de viabilizar e concentrar investimentos em infraestrutura, conforme apontado no Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (PELTES) e reafirmado no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMGV (IJSN, 2018).

As análises apresentadas neste artigo proporcionarão subsídios para discussões sobre políticas públicas capazes de reverter ou mitigar os cenários urbanos em Viana. Além disso, servem como base teórica para pesquisas futuras sobre espraiamento logístico, crescimento urbano metropolitano e a realidade específica de Viana-ES. Questões relevantes incluem a influência dos empreendimentos logísticos na expansão urbana, os suportes legais que viabilizam esse processo e os reflexos socioespaciais na RMGV e em Viana.

### 3. Conclusões

É perceptível que, de certa forma, as dinâmicas espaciais que operam em diferentes escalas, principalmente em grandes cidades, promovendo o processo de espraiamento logístico, também atuam em uma escala reduzida, podendo ser constatadas, inclusive, no município de Viana. Busca-se, com esse debate, entender as consequências por ele causadas, uma vez que, diferentemente do espraiamento impulsionado por condomínios residenciais de classe média/alta, muito comuns no final do século XX, ou mesmo promovidos por fábricas em meados do século XX, onde havia um grande fluxo diário de pessoas para esses lugares, agora os espraiamentos acontecem por uma atividade que demanda cada vez menos mão-de-obra e se caracteriza pelo fluxo constante de mercadorias, informações e pessoas, mas de pouca permanência.

A tendência de fragmentação da cidade se dá tanto pelo espraiamento e aumento do limite urbano, quanto pela criação de extensas áreas de vazios urbanos, e também pela homogeneização do uso do solo, uma vez que a atividade logística demanda grandes extensões de terra, sendo implantada ao longo das principais vias, criando assim barreiras contínuas de um único uso.

Os apontamentos apresentados, se não confirmam, ao menos levantam questionamentos acerca de mais uma dinâmica perversa do mercado imobiliário em se apropriar do espaço urbano, demonstrando claramente uma característica da sociedade capitalista de Estado contemporânea que, como apontou Lefebvre (1999), ora implode os limites dos centros urbanos, ora explode o tecido

urbano das cidades, num crescimento progressivo em direção aos campos (áreas rurais), perpetuando a busca por interesses, em escala hierárquica, privilegiando as elites detentoras de capital e poder de manipulação política e cultural.

#### 4. Bibliografía

BHERING, I. G. A., & MONTE-MÓR, R. L. M. (2006). Dinâmica do crescimento das cidades brasileiras: pobres periferias ricas. In H. S. M. Costa, G. M. Costa, J. G. Mendonça, R. L. M. Monte-Mór, & F. P. Silva (Eds.), *Novas periferias metropolitanas – A expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especialidades do Eixo Sul* (p. 464). C/Arte.

BRASIL. (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Recuperado de [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

BRITO, F., & SOUZA, J. (2005). Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. *São Paulo em Perspectiva*, 19(4), 48-63.

CALDEIRA, T. P. DO RIO. (2000). *Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo*. Editora 34/Edusp.

CAMPOS, M. M. (2004). *Vazios operativos da cidade: Territórios interurbanos na Grande Vitória (ES)* (Tese de doutorado). Programa de Estudos Pós-graduados em Comunicação e Semiótica, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

CASTIGLIONI, A. H. (2009). Mudanças na estrutura demográfica do Espírito Santo ocorridas durante a segunda metade do século XX. *Geografares*, 7, 93-110.

CORRÊA, R. L. (2006). *Estudos sobre a rede urbana*. Bertrand Brasil.

CUNHA, J. M. P., & BAENINGER, R. (2005). Cenários da migração no Brasil nos anos 90. *Caderno CRH*, 18(43), 87-101.

DABLANC, L., & RAKOTONARIVO, D. (2010). The impacts of logistics sprawl: How does the location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it? *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 2, 6087-6096.

DABLANC, L., & ROSS, C. (2012). Atlanta: A mega logistics center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM). *Journal of Transport Geography*, 24, 432-442.

DOTA, E. M., & CAMARGO, D. M. (2015). Regionalização, mobilidade pendular e os desafios metropolitanos: O caso da RM de Campinas. *Revista Política e Planejamento Regional*, 2(1), 127-148.

FERREIRA, F. C., & ZANOTELLI, C. L. (2017). A morfologia e o papel dos vazios urbanos na Região Metropolitana de Vitória-ES. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia (Londrina)*, 36(2), 39-57.



GUERIN, L., & VIEIRA, J. G. V. (2019). Galpões logísticos na região metropolitana de São Paulo: Um estudo sobre espraiamento logístico e localização. Anais do 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET, 2291-2294.

HARVEY, D. (2005). A produção capitalista do espaço. Annablume.

HONORATO, J. P. V. (2020). Viana-ES no século XXI: O processo de segregação socioespacial e os investimentos públicos (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Espírito Santo (UFES).

HONORATO, J. P., & SILVA, E. R. A. (2019). O Estado e a questão portuária na transformação do município de Viana (ES). Anais do XVI Simpósio de Geografia Urbana – XVI SIMPURB, 3392-3407.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). (2022). Censo Demográfico de 2022. IBGE.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. (2018). Plano de desenvolvimento urbano integrado. Região Metropolitana da Grande Vitória. Diagnóstico Integrado, v.2. Vitória.

KOWARICK, L. (1979). A espoliação urbana. Paz e Terra.

LEFEBVRE, H. (1999). A revolução urbana. Editora UFMG.

LENCIONI, S. (2006). Reconhecendo metrópoles: Território e sociedade. In C. A. Silva, D. G. Freire, & F. J. G. Oliveira (Eds.), *Metrópole: governo, sociedade e território* (pp. 41-57). FAPERJ, DP&A.

MEYER, R. M. P., GROSTEIN, M. D., & BIDERMAN, C. (2004). *São Paulo Metrópole*. Editora da Universidade de São Paulo.

MIRANDA, C. L., & ALBANI, V. (2011). O centro de Vitória entre o corredor e o ponto circuito. II Seminário Internacional Urbicentros – Construir, Reconstruir, Desconstruir: morte e vida de centros urbanos, 20p.

OLIVEIRA, L. K. DE, et al. (2017). Análise do espraiamento logístico: Um estudo para a região metropolitana de Belo Horizonte. *Transportes*, 25, 42.

PEREIRA COSTA, S. A., & GIMMLER NETTO, M. M. (2015). *Fundamentos da morfologia urbana*. C/Arte.

PIQUET, R. P. S., & RIBEIRO, A. C. T. (2008). Tempos, idéias e lugares: O ensino do planejamento urbano e regional no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 10(1), 49-59.

PROENÇA, A. D. A., & GIMMLER NETTO, M. M. (2019). *Vetores urbano-regionais no estado de São Paulo: O caso do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba* (Tese de doutorado). Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

SAKAI, T., KAWAMURA, K., & HYODO, T. (2016). Logistics facility distribution in Tokyo Metropolitan Area: Experiences and policy lessons. *Transportation Re-*

search Procedia, 12, 263-277.

SANTOS, M. (2005). A urbanização brasileira. Edusp.

SANTOS, M. (2009). A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. Edusp.

SANTOS, M., & SILVEIRA, M. L. (2020). O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Record.

SILVA, E. R. A. (2021). Análise socioespacial da migração na Região Metropolitana da Grande Vitória ES, nos Anos 2000 (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Espírito Santo (UFES).

SINGER, P. (1976). Economia política da urbanização. Brasiliense.

SOUZA, M. A. A. (1981). Debate sobre a crise do planejamento. Espaço & Debate, 1(1), 103-126.

VAINER, C. B. (2003). Utopias urbanas e o desafio democrático. Revista paraense de desenvolvimento, 105.

VILLAÇA, F. (2001). O espaço intraurbano no Brasil. Estúdio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute.

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima... [et al.] ; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez ; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat Politècnica de Catalunya, 2024.  
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online  
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007