



# PROBLEMÁTICA URBANA DO ESPRAIAMENTO LOGÍSTICO EM VIANANES: ALINHANDO TEORIAS (PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E REGIONAL)

**Juliano Prata Honorato**

Universidade Federal do Espírito Santo | juliano.prata.arquitetura@gmail.com

**Martha Machado Campos**

Universidade Federal do Espírito Santo | martamcampos@gmail.com

---

## Sessão Temática 01: Produção do espaço urbano e regional

---

**Resumo:** Este artigo propõe uma análise interdisciplinar do espraiamento logístico, conectando conceitos da geografia, engenharia de transportes e teorias urbanas. O estudo busca explorar as implicações dessa dinâmica no contexto das cidades contemporâneas, especialmente sob o neoliberalismo e a lógica capitalista. Argumenta-se que o espraiamento logístico reflete o processo de metropolização, avançando para periferias e franjas urbanas, e que essa expansão territorial tem efeitos negativos, como degradação ambiental e piora da qualidade de vida. A pesquisa explora a relação entre a lógica do capital e a urbanização, destacando o papel do Estado e dos promotores imobiliários na criação de áreas logísticas em regiões periféricas. A metodologia inclui uma revisão crítica da literatura, com análise de autores clássicos e contemporâneos, buscando compreender as interações entre espraiamento logístico e teorias urbanas. Examina ainda como essa expansão intensifica desigualdades socioespaciais, afetando especialmente os contextos urbanos das cidades brasileiras, especificamente o município de Viana, dentro da Região Metropolitana da Grande Vitória.

**Palavras-chave:** Espraiamento Logístico; Teorias Urbanas; Lógica Capitalista; Franjas Urbanas; Desigualdades Socioespaciais.

## URBAN ISSUES OF LOGISTICAL SPRAWL IN VIANA-ES: ALIGNING THEORIES

**Abstract:** This paper proposes an interdisciplinary analysis of logistical sprawl, connecting concepts from geography, transport engineering, and urban theories. The study seeks to explore the implications of this dynamic in the context of contemporary cities, especially under neoliberalism and capitalist logic. It is argued that logistical sprawl reflects the process of metropolization, advancing into urban peripheries and fringes, and that this territorial expansion has negative effects, such as environmental degradation and a decline in quality of life. The research explores the relationship between the logic of capital and urbanization, highlighting the role of the state and real estate developers in creating logistical areas in peripheral regions. The methodology includes a critical review of the literature, with analysis of classical and contemporary authors, aiming to understand the interactions between logistical sprawl and urban theories. It also examines how this expansion intensifies socio-spatial inequalities, particularly affecting the urban contexts of Brazilian cities, specifically the municipality of Viana, within the Metropolitan Region of Greater Vitória.

**Keywords:** Logistical Sprawl; Urban Theories; Capitalist Logic; Urban Fringes; Socio-Spatial Inequalities.

---

## PROBLEMÁTICA URBANA DE LA EXPANSIÓN LOGÍSTICA EN VIANA-ES: ALINEANDO TEORÍAS

**Resumen:** Este artículo propone un análisis interdisciplinario de la expansión logística, conectando conceptos de geografía, ingeniería de transportes y teorías urbanas. El estudio busca explorar las implicaciones de esta dinámica en el contexto de las ciudades contemporáneas, especialmente bajo el neoliberalismo y la lógica capitalista. Se argumenta que la expansión logística refleja el proceso de metropolización, avanzando hacia las periferias y los márgenes urbanos, y que esta expansión territorial tiene efectos negativos, como la degradación ambiental y el empeoramiento de la calidad de vida. La investigación explora la relación entre la lógica del capital y la urbanización, destacando el papel del Estado y de los promotores inmobiliarios en la creación de áreas logísticas en regiones periféricas. La metodología incluye una revisión crítica de la literatura, con análisis de autores clásicos y contemporáneos, buscando comprender las interacciones entre la expansión logística y las teorías urbanas. También examina cómo esta expansión intensifica las desigualdades socioespaciales, afectando especialmente los contextos urbanos de las ciudades brasileñas, específicamente el municipio de Viana, dentro de la Región Metropolitana de Grande Vitória.

**Palabras clave:** Expansión Logística; Teorías Urbanas; Lógica Capitalista; Márgenes Urbanos; Desigualdades Socioespaciales.

## INTRODUÇÃO

O artigo tem como objetivo introduzir a discussão sobre o espraiamento logístico, abordando-o não apenas como uma questão de mobilidade e alocação de carga, mas também como um campo acadêmico interdisciplinar nas áreas de Engenharia de Produção, Geografia dos Transportes e Planejamento Urbano.

O espraiamento logístico é destacado como uma ferramenta recentemente utilizada pelo capital imobiliário para promover e legitimar a expansão urbana, focando em áreas urbanizadas frequentemente fora do contexto metropolitano, mas conectadas por autoestradas de grande fluxo.

O artigo 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.

A análise busca examinar uma dinâmica emergente que visa legitimar a ocupação de solo urbanizado nos limites urbanos distantes, ou franjas urbanas, desde que esses locais possuam uma infraestrutura viária e tecnológica mínima, com possibilidades de expansão. Para isto, apresenta uma revisão da literatura internacional e nacional sobre o tema.

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, na maioria das vezes, 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 respaldada por planos estratégicos municipais ou estaduais, tem 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, 2019).

A expansão do comércio digital (e-commerce) e a logística urbana têm influenciado significativamente a implantação de empreendimentos ligados ao transporte 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, 2019; SINGER, 1976).

Analisar processos em curso requer um olhar crítico e uma abordagem analítica cautelosa. Embora o neoliberalismo esteja cada vez mais consolidado como a ortodoxia hegemônica na condução da vida individual e coletiva, da organização produtiva e da atuação estatal, ele não pode ser considerado um fenômeno homogêneo ou totalizante. Por essa razão, torna-se mais pertinente adotar a perspectiva de experiências neoliberais. Essa noção busca evidenciar que os processos sociais são, por natureza, heterogêneos e permeados por tensões e transformações constantes, muitas das quais derivam de suas próprias contradições internas.

Além disso, formas anteriores de organização social, práticas de gestão pública e privada e modos de produção não são completamente substituídas ou eliminadas. No caso específico da formação socioespacial brasileira, as experiências neoliberais interagem, muitas vezes de forma conflituosa, com os legados históricos do colonialismo, do escravismo e do militarismo, e suas complexas ramificações e ressignificações. Esse contexto confere às experiências neoliberais no Brasil características qualitativamente distintas de outros cenários históricos e geográficos, moldadas pelas especificidades do contexto contemporâneo brasileiro.

Para entender melhor essas dinâmicas, é essencial considerar como a urbanização se insere nesse cenário. A urbanização, enquanto processo de transformação espacial e social, não pode ser dissociada das forças econômicas e políticas que a moldam.

A urbanização tem sido frequentemente abordada sendo tratada como um fenômeno descritivo e empírico, quase como uma tendência natural de organização do espaço humano. Brenner, resgatando o entendimento de Adams, argumenta que, assim como as condições climáticas, a urbanização é percebida como uma realidade que "existe 'à nossa revelia', sendo um fenômeno intrinsecamente 'complexo' de ser definido como um objeto restrito à análise em seus próprios termos" (ADAMS, 2014 apud BRENNER, 2018). Esse entendimento

naturalista e empirista marcou a concepção de urbanização ao longo do século XX, frequentemente sendo associado a uma visão quase ambientalista do crescimento urbano.

Nas últimas décadas, entretanto, modelos naturalistas de urbanização passaram a ser reformulados com base em avanços nas ciências estatísticas. Essas ciências, ao utilizarem grandes volumes de dados, tendem a descrever a densidade urbana como se fosse análoga a um sistema biológico fechado, sujeito a leis universais e previsíveis, permitindo que o fenômeno urbano seja tratado de forma tecnicamente programável (BRENNER, 2018). Essa abordagem promove uma perspectiva mecanicista, que desconsidera a complexidade histórica e social das dinâmicas urbanas. A urbanização é apresentada como uma configuração genérica e universal dos assentamentos humanos, o que reforça a noção de que o aumento das populações urbanas é um processo inevitável e acumulativo. Nesse contexto, a era urbana contemporânea torna-se uma metanarrativa que não apenas interpreta, mas também legitima diversas intervenções espaciais, muitas vezes alinhadas com a ideia de "dominância da cidade", conforme descrito por McGee (1971, apud BRENNER, 2018).

Essas estratégias globais de urbanização visam, em grande medida, à construção do que pode ser chamado de "cidade hipertrofiada". Isso pode ocorrer de diferentes formas: pela densificação e expansão das áreas metropolitanas já existentes; pela criação de novas zonas urbanas a partir do zero, em áreas antes rurais ou localizadas ao longo de corredores de transporte; ou pela intensificação da migração rural-urbana, impulsionada por processos como a grilagem, a expansão agroindustrial, a pilhagem ecológica e os impactos de políticas de ajuste estrutural. Essa visão, por sua vez, enxerga a urbanização como um reflexo direto do crescimento das zonas urbanas, ignorando suas complexidades sociais, políticas e econômicas subjacentes.

No entanto, essa abordagem funcionalista e determinista da urbanização apresenta limitações significativas. Ao focar apenas no crescimento populacional e na expansão espacial, ela negligencia as dimensões históricas e culturais que são fundamentais para uma compreensão mais completa das dinâmicas urbanas.

A urbanização, portanto, deve ser analisada não apenas como um processo físico de expansão, mas também como um fenômeno social e cultural, profundamente enraizado nas práticas e nas relações de poder que moldam o espaço urbano.

Por isso, se faz importante revisitar conceitos que expliquem ou exemplifiquem a urbanização como produto social, com características e formas distintas, segunda sua realidade locacional, política, social e econômica.

## **REVISITANDO CONCEITOS SOBRE O URBANO**

A globalização, com seus rápidos fluxos de informações e capitais, transformou as questões urbanas. Essa mudança, caracterizada por uma complexa união entre o meio tecnicista e as forças políticas e econômicas, resultou na imposição do mercado global sobre o território e

seus atores (Harvey, 2005; Santos, 2009). A metropolização do espaço, entendida como um aprofundamento contínuo do processo de urbanização, reflete essas transformações (Meyer et al., 2004).

Na atualidade, o "planejamento estratégico" surge como um denominador comum entre os interesses das incorporações financeiras globais e do poder público. Esse planejamento adota uma abordagem empresarial, promovendo a formação de territórios corporativos, sustentados por discursos de gestão pública como empresa, na busca por investimentos de capital (Pereira Costa & Gimmler Netto, 2015; Santos & Silveira, 2001). O Estado, inserido nesse contexto, assume um papel corporativista ao competir em escala local, regional e global por investimentos financeiros, facilitando o acúmulo de capital pelas 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 sabe sobre os problemas relacionados ao espraiamento logístico e seu impacto nas dinâmicas urbanas.

O espraiamento logístico, caracterizado pelo deslocamento de empreendimentos logísticos das áreas centrais para as periferias metropolitanas, geralmente segue o sentido centro-periferia metropolitana (Dablanc & Rakotonarivo, 2010). As atividades logísticas buscam terrenos de baixo custo e extensas áreas de terra, frequentemente associadas ao processo de expansão urbana (Oliveira et al., 2017).

Esse fenômeno pode também envolver o extravasamento dos limites metropolitanos em uma "urbanização extensiva", guiada por eixos rodoviários, onde a proximidade das relações virtuais supera a barreira da distância, interligando espaços não nodais ao sistema de redes 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 dos 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 é evidente, com pouco mais de uma dúzia de 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 pouco mais de 3 mil artigos, sendo 1.707 relacionados ao desenvolvimento e planejamento urbano. Isso indica uma lacuna significativa no entendimento dos problemas associados ao espraiamento logístico, principalmente nas cidades brasileiras.

Entre os estudos mais recentes sobre a ocupação logística está o caso da cidade de Cajamar, no estado de São Paulo, que concentra 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 institucionais quanto 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-se 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, torna-se relevante em uma cidade capitalista, onde as relações comerciais desempenham um papel central na manutenção das relações sociais (BRITO; SOUZA, 2005; CASTIGLIONI, 2009).

Compreender 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.

A discussão sobre a problemática urbana brasileira ganhou um caráter verdadeiramente teórico e crítico a partir da década de 1970, quando se deu a ruptura associada ao debate latino-americano sobre a razão dualista e suas críticas. Esse momento marcou uma divergência significativa entre autores como Aníbal Quijano e José Nun, de um lado, e pesquisadores brasileiros ligados ao CEBRAP, como Chico de Oliveira, Paul Singer, Fernando Henrique Cardoso, Lúcio Kowarick e Milton Santos, de outro (COSTA, 2015).

Tais contribuições teóricas permanecem relevantes, apesar da consolidação de um conjunto de teorias, inicialmente promovidas pela escola francesa de sociologia urbana e posteriormente incorporadas por pensadores marxistas-estruturalistas, como Jean Lojkin, Christian Topalov, Edmond Preteceille e David Harvey (COSTA, 2015). A partir dessas correntes, foram construídas interpretações sobre a problemática urbana no Brasil, que, em linhas gerais, convergem para a ideia de exclusão socioespacial urbana. Exemplos disso incluem o conceito de "espoliação urbana" formulado por Lúcio Kowarick, que reflete as transformações sociais e espaciais impulsionadas pela lógica da acumulação capitalista.

Essas abordagens permanecem influentes, mesmo após as críticas pós-estruturalistas, que contribuíram para o resgate de ideias antes marginalizadas, especialmente aquelas de Henri Lefebvre. Suas reflexões, que incluem conceitos como "urbano", "sociedade urbana", "direito à cidade" e "espaço socialmente produzido", passaram a orientar muitas das discussões mais recentes sobre a cidade e sua configuração.

O geógrafo Edward Soja e a Geografia brasileira, especialmente por meio das obras de Milton Santos, também desempenham papel fundamental nesse resgate, especialmente ao dar centralidade ao conceito de espaço, entendido como produto social, e ao utilizar uma análise dialética e interdisciplinar da questão urbana.

A partir da hipótese de que a sociedade está em um processo contínuo de urbanização, Lefebvre (1999) argumenta que a humanidade está caminhando para uma transformação completa nesse sentido. O conceito de "urbano" é, portanto, entendido não apenas como uma categoria de análise, mas como um processo em desenvolvimento, um horizonte de possibilidades ainda em fase de concretização. Em outras palavras, a plena urbanização das sociedades contemporâneas ainda não se consumou, embora esteja em vias de ocorrer (ALMEIDA, 2015).

Almeida (2015) diz que Lefebvre elabora um modelo que pode ser representado como um *continuum*, articulado simultaneamente no espaço e no tempo. Esse *continuum* possui uma extremidade à esquerda, que representa a "pura natureza", desprovida de urbanização, e uma extremidade à direita, que simboliza o estágio final do processo: a urbanização total. De acordo com as interpretações de Monte-Mór (2006), esse *continuum* é composto por diferentes tipos de cidades, que se sucedem cronologicamente e refletem as transformações da sociedade (ALMEIDA, 2015).

Tais configurações urbanas incluem a cidade política, a cidade mercantil, a cidade industrial e, finalmente, a "zona crítica". Essa sucessão, no entanto, não é universal; algumas cidades podem não ter passado por todas essas fases, evidenciando a complexidade e as especificidades do processo de urbanização (ALMEIDA, 2015).

Lefebvre (1999) propõe dois conceitos centrais no entendimento das transformações urbanas contemporâneas: a implosão e a explosão.

Esses conceitos são fundamentais para compreender a transição da cidade industrial, marcada pela lógica da produção, para a chamada zona crítica, onde se inicia o processo de urbanização total. Neste processo, a cidade experimenta uma implosão, que se dá sobre seu próprio núcleo, e uma explosão, que se expande para o espaço ao redor (MONTE-MÓR, 2006).

A implosão representa uma intensificação dos elementos centrais da cidade, enquanto a explosão diz respeito à extensão do tecido urbano para as áreas periféricas. Como Monte-Mór (2006) descreve, a implosão ocorre na "cidadela sobre si mesma", refletindo a revalorização das áreas centrais das metrópoles, enquanto a explosão se manifesta no

alargamento do espaço urbano, levando as condições de produção para além dos limites da cidade original.

A implosão pode ser vista, portanto, como um processo de revalorização das áreas centrais que, antes, estavam ameaçadas pela lógica industrial. Com os novos processos de acumulação flexível e a globalização no pós-fordismo, essas áreas são revitalizadas, muitas vezes por meio de investimentos públicos ou privados.

Em consonância com essa ideia, Harvey (2010) observa que várias cidades centrais da Europa estão passando por um "reavivamento singular". Esse processo de renovação urbana, que pode ser vinculado à gentrificação, implica na requalificação das áreas centrais, elevando-as à hierarquia urbana, mas também sujeito a ciclos de ascensão e declínio, com as mesmas áreas podendo passar por várias fases de valorização e degradação ao longo do tempo.

Por outro lado, a explosão refere-se à expansão das áreas não centrais das grandes metrópoles. Esse fenômeno é descrito por uma série de termos, como "dispersão urbana", "espraiamento", "crescimento nas franjas metropolitanas", entre outros, que tentam capturar as transformações nas periferias urbanas. Sudjic (1992, apud ALMEIDA, 2015) utiliza o conceito de "*100 Mile City*" para se referir à imensa escala e à forma dispersa das cidades contemporâneas, enquanto Muller (1976, apud ALMEIDA, 2015) emprega o termo "*Outer City*" para descrever as áreas periféricas que se expandem para além do centro tradicional da metrópole. Esses termos, de maneiras diferentes, buscam ilustrar as mudanças nas periferias das metrópoles, que, além de aumentarem fisicamente, também reconfiguram as relações socioeconômicas nesses espaços.

Castells (1980) contribui para essa discussão ao afirmar que as megacidades são compostas por "constelações descontínuas de fragmentos espaciais, pedaços funcionais, e segmentos sociais", enfatizando a fragmentação e a complexidade das novas configurações urbanas.

Soja (2000) oferece uma contribuição importante ao elaborar o conceito de Pós-Metrópole, uma metrópole pós-fordista e pós-moderna. Em sua análise, Soja apresenta a Exópolis como uma síntese da nova escala regional tanto implodida quanto explodida, característica das metrópoles contemporâneas.

Ela é descrita como um produto da descentralização e recentralização, da desterritorialização e reterritorialização, e da crescente integração e desintegração socioespacial.

O autor supracitado sugere que o termo Exópolis reflete a transformação das cidades em um espaço que não se limita aos moldes tradicionais das metrópoles, mas que incorpora elementos de sua expansão e reconfiguração. O conceito, portanto, pode ser entendido como uma cidade que se volta para dentro e para fora ao mesmo tempo, refletindo as dinâmicas globais e locais, como as que envolvem a ascensão das periferias urbanas e a globalização dos centros urbanos.

A ligação entre os conceitos de implosão e explosão e o conceito de Exópolis é clara: ambos os fenômenos refletem uma reconfiguração profunda do espaço urbano, em que processos

de centralização e descentralização se entrelaçam, sendo uma forma de entender a complexidade das mudanças nas metrópoles contemporâneas, abarcando tanto a intensificação das áreas centrais quanto a expansão das periferias. Esses conceitos de Lefebvre e Soja, embora elaborados em contextos diferentes, oferecem uma visão abrangente das transformações espaciais que caracterizam as grandes cidades nas últimas décadas.

A análise dos fenômenos de implosão e explosão oferece uma importante chave de leitura para compreender as transformações nos espaços urbanos pós-modernos, especialmente quando considerados sob a ótica da produção imobiliária nas grandes metrópoles.

Ao explorar os conceitos e as perspectivas de diferentes autores, é possível identificar um consenso, apesar das variações de terminologia. Embora cada autor utilize uma nomenclatura distinta, todos parecem referir-se a uma mesma classe de fenômenos urbanos. Em outras palavras, as transformações nos espaços centrais e periféricos das metrópoles, que têm ocorrido ao longo das últimas décadas, podem ser analisadas de formas semelhantes. Essas áreas, muitas vezes marcadas por processos de degradação, revitalização e expansão, estão sendo moldadas por uma série de estímulos provenientes de novas cadeias produtivas globais, fluxos de capitais financeiros e humanos, além de processos de politização diversificados.

Esse panorama exige um diálogo interdisciplinar, com o objetivo de abordar a complexidade fenomenológica que caracteriza a dinâmica urbana contemporânea. O esforço de integração entre essas diferentes abordagens teóricas e práticas se torna fundamental para uma compreensão mais abrangente dos processos que moldam os espaços urbanos das metrópoles pós-modernas.

A análise das dinâmicas urbanas atuais mostra como os processos de reestruturação produtiva, o neoliberalismo e a urbanização estão interligados, trazendo mudanças significativas nos espaços urbanos e nas relações sociais e econômicas que os sustentam.

Nesse cenário, o fenômeno do espraiamento logístico e a urbanização explosiva se destacam como elementos essenciais para entendermos as transformações espaciais e produtivas do capitalismo contemporâneo.

O espraiamento logístico, que envolve a descentralização de atividades logísticas para áreas periféricas, está diretamente relacionado às ideias de "implosão" e "explosão" propostas por Henri Lefebvre, onde a urbanização moderna não é apenas uma expansão física das cidades; trata-se também de uma reconfiguração interna das metrópoles. Isso significa que, enquanto algumas áreas centrais se tornam mais intensamente utilizadas (implosão), outras atividades urbanas se espalham para as periferias (explosão). No caso do espraiamento logístico, a busca por reduzir custos e a necessidade de infraestrutura eficiente levam à movimentação de centros logísticos para regiões mais afastadas, resultando em uma explosão espacial que fortalece as conexões regionais e globais.

Assim, podemos ver o espraiamento logístico como parte da transição da cidade industrial para o que alguns chamam de "zona crítica", onde o capital procura novos espaços para se expandir. De acordo com Monte-Mór (2006), essa explosão urbana representa a extensão do tecido urbano além dos seus limites tradicionais, ligando-o a redes produtivas e logísticas que aumentam sua funcionalidade. Essa ideia também é explorada por Soja (2000), que discute a Exópolis, um conceito que combina centralização e descentralização em uma nova configuração urbana pós-moderna.

Além disso, as experiências neoliberais têm um papel crucial nesse processo. A lógica neoliberal prioriza a flexibilidade produtiva, a descentralização e a competitividade global, o que intensifica a fragmentação dos espaços urbanos e reforça o espraiamento logístico como uma estratégia central.

No Brasil, essas dinâmicas se entrelaçam com legados históricos de desigualdade e exclusão, moldando as características da urbanização nas periferias e nas novas centralidades logísticas. Como aponta Harvey (2015), tanto as cidades centrais quanto as periféricas se tornam arenas para a reestruturação do capital, trazendo implicações sociais e ambientais importantes.

Em suma, o espraiamento logístico, ao se conectar com os processos de urbanização explosiva, evidencia a interdependência entre as transformações espaciais e produtivas do capitalismo contemporâneo. Essa interseção demanda abordagens interdisciplinares que unam Geografia, Economia e Planejamento Urbano para entender os desafios e contradições desses fenômenos. Uma análise crítica dessas dinâmicas enriquece nosso entendimento sobre a relação entre espaço, produção e poder nas metrópoles globais.

## **VIANA NO CONTEXTO METROPOLITANO: DESAFIOS EMERGENTES**

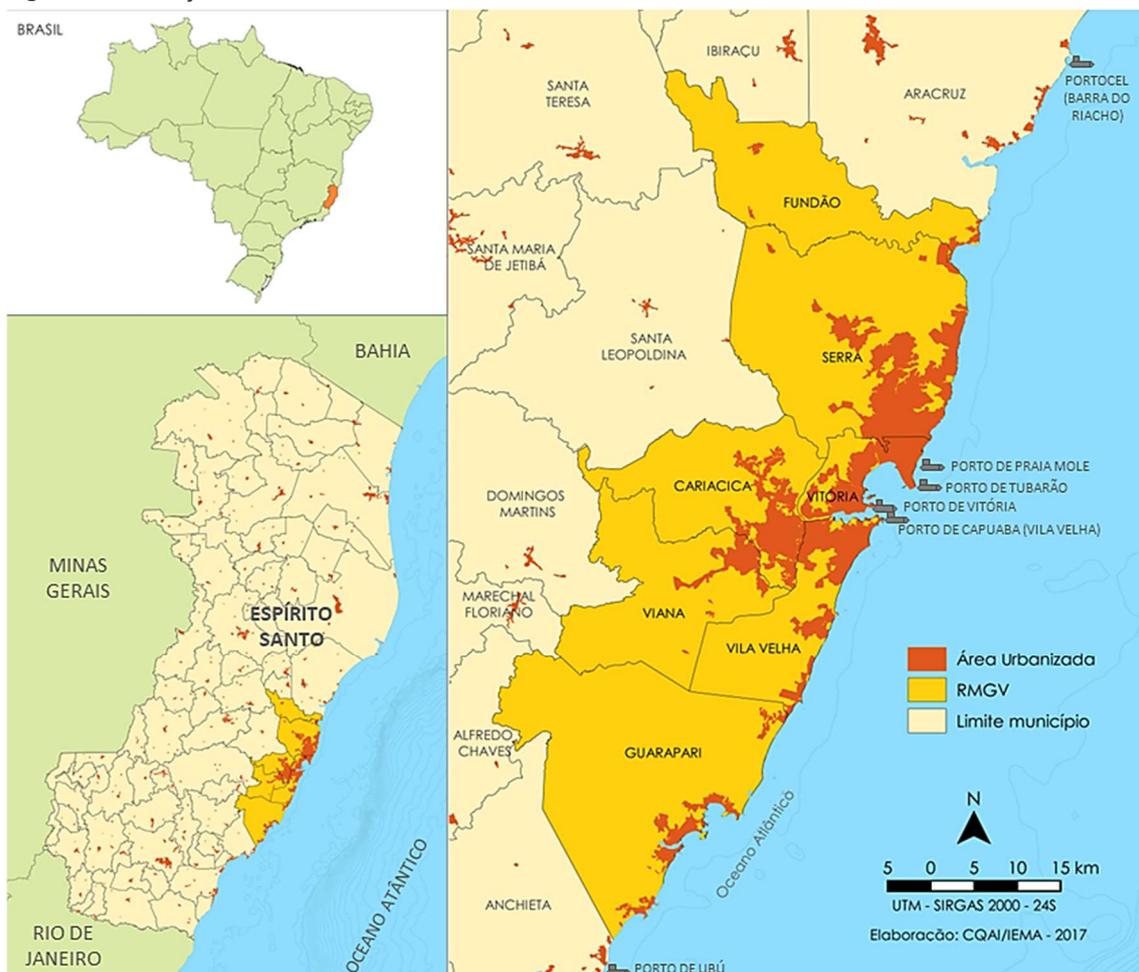
O espaço logístico tem sua relação direta com economia e logística, fazendo dele "um componente essencial da infraestrutura da economia global, facilitando a circulação eficiente de mercadorias" (VELTZ, 2008, p. 112). No contexto da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), o espaço logístico se organiza para atender às demandas de eficiência e conectividade impostas pela economia globalizada. Como Veltz (2008) observa, a estrutura logística, composta por centros de distribuição, armazéns e redes de transporte, é crucial para a integração das economias locais nas cadeias globais de valor, pois "as redes logísticas atuam como veias da economia global, conectando pontos distantes e facilitando o fluxo contínuo de bens e serviços" (VELTZ, 2008, p. 115).

Entretanto, essa organização espacial na RMGV traz consigo desafios consideráveis, como a gestão do tráfego e a pressão sobre a infraestrutura urbana. De acordo com Harvey (2011), "o crescimento das atividades logísticas pode exacerbar as desigualdades sociais e espaciais, exigindo uma reflexão crítica sobre o planejamento urbano" (p. 78). Esses desafios precisam

ser equilibrados com as oportunidades de desenvolvimento econômico que o espaço logístico proporciona, como a potencial integração da RMGV nas cadeias globais de produção e distribuição.

A realidade da RMGV (figura 01) é similar à de outras regiões metropolitanas brasileiras, refletindo processos comuns influenciados pelo capital financeiro globalizado. Nesse cenário, a financeirização e a produção do espaço urbano são impulsionadas por leis e planos de desenvolvimento estratégico, que incentivam a implementação de infraestrutura e a expansão dos limites urbanos para maximizar os ganhos de capital, respaldados pelo aparato legal do Estado.

**Figura 1: Localização de Viana na RMGV**



Fonte: CQA/IEMA- 2017. Disponível em: < <https://iema.es.gov.br/qualidadedoar/historico>>. Adaptado pelo autor. Acesso em: 10 de jan. de 2020

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, assim como o contínuo fluxo de cargas locais, nacionais e internacionais ao longo das principais vias.

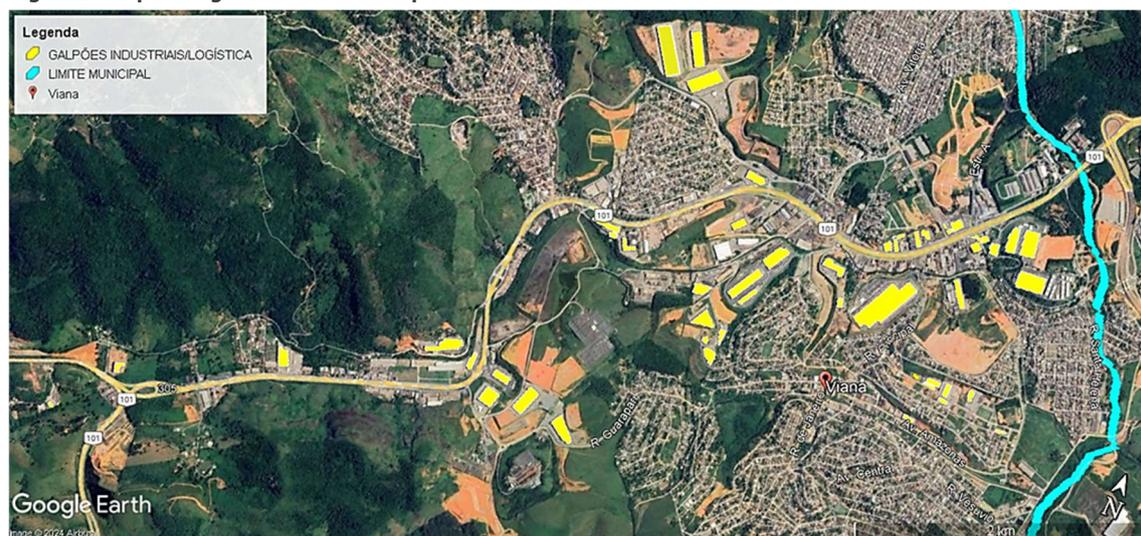
Villaça (2001) observa que a expansão das metrópoles, incluindo as litorâneas, ocorre ao longo das principais vias em direção às periferias urbanas. É nesse contexto que Viana se insere, evidenciando um movimento de expansão ao longo das rodovias BR 101 e BR 262, especialmente na direção oeste (IJSN, 2018).

Foi a partir do início do século XXI com a criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que esteve ativo de 2007 a 2019, que diversas obras públicas, principalmente em infraestrutura foram impulsionadas. Tais obras contemplaram melhorias nas rodovias BR-101 e BR-262, rodovias federais que cruzam o território do município de Viana. Tal feito promoveu/incentivou ainda mais a ocupação ao longo dessas vias.

Apesar de leis federais inclusivas, como o programa "Minha Casa, Minha Vida", que visam um desenvolvimento urbano mais equitativo, observa-se uma adaptação do mercado imobiliário em Viana. Entre 2009 e 2017, apenas 284 unidades habitacionais foram construídas pelo mercado imobiliário, evidenciando uma clara disparidade em relação aos 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.

O município já abriga uma quantidade considerável de empreendimentos logísticos (figura 02), conforme 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 também 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>).

**Figura 2: Galpões logísticos em Viana a partir do século XXI**



Fonte: Imagem do Google Earth, com dados de Honorato e Silva (2019), alterado pelos autores.

Reportagens recentes publicadas no site do jornal A Gazeta apontam para o significativo interesse de fundos de investimentos financeiros na construção de galpões no município de

Viana, com investimentos inclusive do BTG Pactual de 60 milhões de reais. Apontam ainda para a execução de um único condomínio logístico, que ocupará uma área de 8 milhões de metros quadrados, sendo equivalente a quase 50% da mancha urbana do município, que prevê investimentos na ordem de 200 milhões de reais.<sup>1</sup>

O Censo de 2010 revelou uma inquietante disparidade no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (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 e ocupação de áreas ambientalmente frágeis.

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. 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.

## CONCLUSÃO

É evidente que as dinâmicas espaciais que operam em diferentes escalas, especialmente em grandes cidades, promovendo o processo de espraiamento logístico, também atuam em uma escala menor, como pode ser observado no município de Viana. Este debate busca compreender as consequências desse fenômeno, uma vez que, ao contrário do espraiamento impulsionado por condomínios residenciais de classe média/alta, comuns no final do século XX, ou por fábricas em meados do século XX, onde havia um grande fluxo diário de pessoas, os espraiamentos atuais ocorrem por atividades que demandam cada vez menos mão-de-obra e se caracterizam pelo fluxo constante de mercadorias, informações e pessoas, mas com pouca permanência.

A fragmentação da cidade ocorre tanto pelo espraiamento e aumento do limite urbano, quanto pela criação de extensas áreas de vazios urbanos e pela homogeneização do uso do solo. A atividade logística, que demanda grandes extensões de terra, é implantada ao longo das principais vias, criando barreiras contínuas de um único uso.

Os pontos apresentados, se não confirmam, pelo menos levantam questionamentos sobre mais uma dinâmica perversa do mercado imobiliário em se apropriar do espaço urbano. Isso demonstra 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 às áreas rurais, perpetuando a busca por interesses hierárquicos que privilegiam as elites detentoras de capital e poder de manipulação política e cultural.

A análise do espraiamento logístico no contexto urbano revela uma dinâmica complexa e multifacetada, que reflete as transformações contemporâneas impulsionadas pela globalização e pela lógica capitalista. A expansão das atividades logísticas para as periferias urbanas, como observado no município de Viana, exemplifica como o capital imobiliário e as políticas de desenvolvimento estratégico moldam o espaço urbano.

A globalização, com seus fluxos acelerados de informações e capitais, reformulou as questões urbanas, impondo o mercado global sobre o território e seus atores (Harvey, 2005; Santos, 2009). Nesse cenário, a metropolização do espaço urbano, é uma resposta às demandas do capital financeiro globalizado. O planejamento estratégico, adotando um viés empresarial, promove a formação de territórios corporativos e a expansão dos limites urbanos, muitas vezes em detrimento das necessidades sociais e ambientais.

A análise do caso de Viana, na Região Metropolitana da Grande Vitória, ilustra como o espraiamento logístico pode intensificar a fragmentação urbana e a criação de vazios urbanos, permitindo a ação especulativa do mercado imobiliário. A expansão das atividades logísticas, muitas vezes respaldada por planos diretores permissivos, contribui para a homogeneização do uso do solo e a formação de barreiras contínuas de um único uso, exacerbando as disparidades socioeconômicas e territoriais.

Diante desse panorama, é crucial abordar o espraiamento logístico no contexto das questões urbanas brasileiras. Compreender as implicações desse fenômeno 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, alinhando os conceitos de urbano com as dinâmicas do espraiamento logístico.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Renan Pereira. Implosão e Explosão: Mercado Imobiliário e a Exópolis Belo-Horizontina. In: Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana / Geraldo Magela Costa (Org.), Heloisa Soares de Moura Costa (Org.), Roberto Luís de Melo Monte-Mór (Org.) – Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

BHERING, Iracema Generoso de Abreu, & MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (2006). Dinâmica do crescimento das cidades brasileiras: pobres periferias ricas. In Costa, Heloisa Soares de Moura, Costa, Geraldo Magela, 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 (pp. 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).

Brenner, Neil. Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica / Neil Brenner. – 1. ed. – Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2018.

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane de. Expansão urbana nas grandes metrôpoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. São Paulo em Perspectiva, 19(4), 48-63, 2005.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo. Editora 34/Edusp, 2000.

CAMPOS, Martha Machado. 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, 2004.

CASTIGLIONI, Aurelia . Mudanças na estrutura demográfica do Espírito Santo ocorridas durante a segunda metade do século XX. Geografias, 7, 93-110, 2009.

CASTELLS, Manuel. Cidade, democracia e socialismo: a experiência das associações de vizinhos de Madri. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

CORRÊA, Roberto Lobato. Estudos Sobre a Rede Urbana. Bertrand Brasil, 2006.

COSTA, Geraldo Magela. Construções teóricas da problemática urbana brasileira: rupturas, permanências, transcendências e convergências. In: Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana / Geraldo Magela Costa (Org.), Heloisa Soares de Moura Costa (Org.), Roberto Luís de Melo Monte-Mór (Org.) – Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

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

DABLANC, Laetitia., & RAKOTONARIVO, Dina. 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, 2010.

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

DINIZ, Nelson, GONÇALVES, Pedro Paulo. As cidades dos galpões: dinâmica e contradições da urbanização logística. *E-Metrópolis - Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais*. 49 ed., ano 13 | Junho 2022.

DOTA, Edinelson Mariano, 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, Francismar Correa, ZANOTELLI, Claudio Luis. 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, 2017.

GUERIN, Leonardo; VIEIRA, José Geraldo Vidal. 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, 2019.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. Annablume, 2005.

\_\_\_. *O novo imperialismo*. 4. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2010

HONORATO, Juliano Prata. *Viana-ES no século XXI: o processo de segregação socioespacial e os investimentos públicos (Dissertação de mestrado)*, Universidade Federal do Espírito Santo, 2020.

HONORATO, Juliano Prata, & SILVA, Élen Rúbia de Andrade. O Estado e a questão portuária na transformação do município de Viana (ES). *Anais do XVI Simpósio de Geografia Urbana – XVI SIMPURB*, 3392-3407, 2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2022). *Censo Demográfico de 2022*. IBGE.

Instituto Jones dos Santos Neves. *Plano de desenvolvimento urbano integrado. Região Metropolitana da Grande Vitória. Diagnóstico Integrado, v.2*. Vitória, 2018.

KOWARICK, Lúcio. *A Espoliação urbana*. Paz e Terra, 1979.

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

LENCIONI, Sandra. 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, 2006.

MAGNANI, Maira; SANFELICI, Daniel. O e-commerce e os fundos imobiliários logísticos: estratégias de captura de rendas imobiliárias. *Cadernos Metrôpole*, [S. l.], v. 24, n. 53, p. 173–198, 2021. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/56514> . Acesso em: 3 dez. 2024.

MEYER, Regina Maria Prosperi, GROSTEIN, Marta Dora, BIDERMAN, Ciro. São Paulo Metrôpole. Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

MIRANDA, Clara Luiza, & ALBANI, Vivian. 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, 2001.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. O que é o urbano, no mundo contemporâneo. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2006.

OLIVEIRA, Leise Kelli de; SANTOS, Odirley Rocha dos; NÓBREGA, Rodrigo Affonso de Albuquerque; DABLANC, Laetitia; OLIVEIRA, Renata Lúcia Magalhães de. Análise do espraiamento logístico: um estudo para a região metropolitana de Belo Horizonte. *Transportes*, 25, 42, 2017.

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. (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, Takanori, KAWAMURA, Kazuya, HYODO, Tetsuro. Logistics facility distribution in Tokyo Metropolitan Area: Experiences and policy lessons. *Transportation Research Procedia*, 12, 263-277, 2016.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. Edusp, 2009.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. Edusp, 2005.

SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Record, 2001.

SILVA, Élen Rúbia de Andrade. Análise Socioespacial da Migração na Região Metropolitana da Grande Vitória ES, nos Anos 2000 (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Espírito Santo, 2021.

SINGER, Paul. Economia política da urbanização. Brasiliense, 1976.

SOJA, Edward. W. Postmetropolis: a critical study of cities and regions. Malden, MA: Blackwell Publishers, 2000.

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

VAINER, Carlos Bernardo. Utopias urbanas e o desafio democrático. Revista paranaense de desenvolvimento, 105, 2003.

VELTZ, Pierre. Mondialisation, Villes et Territoires, L'Économie D'Archipel. Paris: PUF, 2000.

VILLAÇA, Flávio. O espaço Intraurbano no Brasil. Estúdio Nobel/ FAPESP/ Lincoln Institute, 2001.

---

<sup>1</sup> As reportagens podem ser acessadas nos endereços eletrônicos a seguir: <<https://www.agazeta.com.br/colunas/abdo-filho/r-60-milhoes-btg-constroio-novo-galpao-da-extrafruti-em-viana-0822>>; <<https://www.agazeta.com.br/colunas/abdo-filho/fundos-de-investimento-de-olho-nas-boas-opportunidades-do-es-0323>>