

Superporto capixaba

A estruturação territorial da metrópole capixaba foi se especializando historicamente a partir das atividades portuárias e do comércio exterior, em uma localização estrategicamente privilegiada geograficamente. Em séculos o aglomerado urbano foi incorporando mais atividades, gerando uma complexidade logística típica de grandes centros regionais e que atualmente fazem parte da rede mundial do capitalismo integrado.

A configuração do espaço das cidades umbilicalmente metropolitanas (Vila Velha, Guarapari, Serra, Cariacica, Vitória e Fundão) precisa ser reestruturada. As diversificadas atividades de serviços, de comércio e de indústrias devem ser compatibilizadas com habitação, lazer e mobilidade urbana, promovendo o desenvolvimento econômico e gerando renda com qualidade de vida para a população.

No entanto, o estrangulamento do sistema de logística em transportes, sejam os corredores viários e de transporte coletivo, as estradas vicinais, as rodovias estaduais e federais, os portos, os aeroportos, a inoperância de um aquaviário dentre outros modais, estão perigosamente estrangulando e inviabilizando o desenvolvimento metropolitano e do Estado. Os grandes projetos da década de 70 e 80 impulsionaram a economia da grande Vitória, mas agora estão sufocados territorialmente dentro da atual configuração espacial.

Um planejamento metropolitano com

novos grandes projetos e um plano de ação baseado em idéias para o desenvolvimento territorial devem fazer parte de uma política econômica e social para o capixaba na era da globalização. E os portos capixabas devem ser retomados em sua importância estratégica para a economia, ampliando a competitividade regional e com uma maior inserção potencial no processo de globalização.

Torna-se necessária uma discussão objetiva e séria sobre a implantação de um superporto de cargas gerais e contêineres no Estado. Especialistas capixabas do setor portuário apontam três locais propícios para esse empreendimento na costa marítima do estado, um ao norte na região de Linhares, outro ao sul na região de Anchieta e o terceiro em Praia Mole na Ponta de Tubarão na região metropolitana.

A localização deste superporto é inicialmente influenciada pelo calado necessário na plataforma marítima, mas outros aspectos de estratégia e logística terrestre devem ser analisados. O superporto depende de outras atividades complexas e complementares, bem como toda uma infraestrutura em sua retroárea e provoca grande impacto urbano, e isto também deve fazer parte de uma análise mais profunda para escolha do local.

■ ■ Antonio Chalhub é arquiteto urbanista e mestre em Urbanismo.



Pontos ES