

# portal sul

Vitória \_ES  
agosto \_ 2007



projeto



patrocínio



cliente final



PREFEITURA  
DE VITÓRIA



# sumário

## INTRODUÇÃO

### 1. LEVANTAMENTO DE DADOS

- Histórico e evolução urbana 1.1
- Aspectos socioeconômicos, população e renda 1.2
- Análise físico-espacial e situação fundiária 1.3
- Infra-estrutura e equipamentos urbanos 1.4
- Zoneamento urbano e instrumentos legais de intervenção urbana 1.5
- Mobilidade (pessoas, transporte e carga) e sistema viário 1.6
- Informações Flexibrás 1.7

### 2. PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA RELACIONADOS

- Planejamento Interativo do Centro de Vitória 2.1

### 3. DIRETRIZES

- Introdução 3.1
- Diretrizes Gerais 3.2
- Propostas 3.3



## APRESENTAÇÃO

A região intitulada “Portal Sul de Vitória”, que compreende parte do Centro Histórico da Cidade de Vitória, apresenta-se em processo de renovação. Diversos estudos foram desenvolvidos para sua melhoria urbana, nas áreas de habitação, saneamento, cultura, lazer e educação. No entanto, a implementação dos projetos requer a articulação entre os diversos agentes envolvidos com a questão urbana: proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados.

A vocação histórica produtiva desta parte da cidade aponta a necessidade de um Plano Urbanístico para regeneração urbana, um instrumento de conexão entre os diversos projetos para a área, além de propostas de melhoria viária, estudos de ocupação do solo, articulando o conjunto de intervenções pontuais e projetos existentes e estabelecendo diretrizes capazes de viabilizar novas funções produtivas.

A necessidade de ampliação das instalações da empresa Flexibrás na região poderá funcionar como catalisadora do processo de urbanização da área, dinamizando a região, requalificando seu espaço urbano e arquitetônico, elevando qualidade ambiental, e assim, reintegrando a região de estudo ao tecido urbano e à dinâmica da área central de Vitória.





## 1.LEVANTAMENTO DE DADOS

- Histórico e evolução urbana 1.1
- Aspectos socioeconômicos, população e renda 1.2
- Análise físico-espacial e situação fundiária 1.3
- Infra-estrutura e equipamentos urbanos 1.4
- Zoneamento urbano e instrumentos legais de intervenção urbana 1.5
- Mobilidade (pessoas, transporte e carga) e sistema viário 1.6
- Informações Flexibrás 1.7



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### 1.1 - HISTÓRICO E EVOLUÇÃO URBANA

O polígono de delimitação da área do projeto de intervenção urbana denominado Portal Sul de Vitória está situado na região oeste da área central da cidade de Vitória, definido pelos terrenos situados a partir do Mercado da Vila Rubim, o limite oeste da área portuária, os bairros Vila Rubim, Ilha do Príncipe, Mario Cipreste, Caratoira e Santo Antônio. A área enfocada pelo projeto compreende o território formado por aterro que veio sendo realizado desde o final da década de 20 até meados da década de 80, definindo um amplo espaço ainda não ocupado inteiramente e onde se localizam os principais acessos da parte sul da cidade, realizados através das Pontes Florentino Ávidos (Cinco Pontes) e Carlos Castelo Branco (Segunda Ponte), bem como outros equipamentos e infra-estruturas importantes da urbe, tais como o terminal rodoviário de passageiros, o parque Tancredo Neves e o Sambódromo ou Sambão do Povo.

Do ponto de vista da evolução urbana desta parte da cidade é importante notar que por vários anos ela ficou relegada na condição de espaço periférico enquanto os investimentos em melhorias urbanas eram dirigidos principalmente para a área central e o outro extremo da cidade, onde se deu a implantação das áreas comerciais e dos bairros de maior poder aquisitivo.

Os dados sobre a história da cidade apontam que o bairro Santo Antônio foi criado em 1911, e seus moradores dependiam quase que inteiramente do comércio do centro de Vitória, pois existia apenas um pequeno estabelecimento comercial na área. Por algum tempo existiu no bairro, um cais de madeira onde desembarcavam as mercadorias provenientes de Lúna Grande, Rio de Santa Maria e Cariacica. Formado inicialmente por um conjunto de casebres cobertos de palha abrigava os cemitérios Boa Morte, São Benedito e Municipal, que afinal deram origem ao bairro, ainda em 1911 foi contemplado com a chegada das linhas de bonde. Em 1927, começou a funcionar um matadouro e abriu-se uma loja de “secos e molhados” que imprimiu uma

maior dinâmica comercial na área.

O bairro progride lentamente nos anos seguintes e só começa a experimentar uma mudança maior a partir da chegada do cais do Hidrovião e a conclusão da igreja matriz pelos moradores no ano de 1940.

Com as transformações ocorridas na economia nacional e a necessidade de melhorar o intercâmbio comercial e os meios de transportes locais, foi construído no bairro o “cais do avião” (hidroaviões) que funcionava como escoadouro de produtos agrícolas vindos do interior e viabilizava o embarque e desembarque de passageiros que chegavam ou partiam para outras localidades de fora do estado.

O Cais do Hidroavião, também chamado Cais do Avião operou por nove anos aproximadamente e foi uma das atrações de Vitória nesta época. Sua construção aconteceu em 1939, na gestão do então governador e interventor João Punaro Bley que esteve à frente do Estado entre 1930 a 1945.

Durante o tempo de operação o cais mantinha uma movimentação constante. Segundo depoimento de habitantes antigos do bairro, diariamente hidroaviões aportavam naquele cais, e chegavam desde simples monomotores a pesados quadrimotores de carga e passageiros com capacidade de transportar até 60 passageiros. Três empresas operavam no cais: Condor Sundikat de origem alemã que logo foi transformada em empresa nacional com o nome de Sindicato Condor, Panair do Brasil e Cruzeiro do Sul. A elite da cafeicultura capixaba de Santa Tereza, Santa Leopoldina e Colatina utilizavam as atividades comerciais do cais; também turistas de outros Estados chegavam com destino a Guarapari.

Em função disso, o bairro ganhou melhorias e novos moradores buscaram fixar residência no local tais como migrantes nordestinos, gente do interior do es-



Foto 01: Foto aérea da região do estudo no início dos 80's.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

tado, estivadores, funcionários públicos e trabalhadores do mercado da Vila Rubim, que construíram suas casas na parte baixa, próxima ao mangue.

A pracinha em frente ao prédio da estação do hidroavião ficava movimentada com pessoas que iam apinhar e levar passageiros, e contemplar as manobras das aeronaves. O ponto final do bonde elétrico estava localizado em frente e mais a direita do prédio, havia o chamado cais das barcas, que era utilizado para o deslocamento de pessoas que trabalhavam ou iam visitar pacientes no hospital localizado na ilha defronte (Ilha da Pólvora), situada no meio do canal. Habitantes antigos do bairro lembram com nostalgia a época das atividades do cais do avião.

A Estação do Cais do Hidroavião (fotos 02 e 03) é um exemplar da arquitetura produzida no Brasil no início do século XX, possuindo características funcionais e estéticas típicas da vanguarda arquitetônica internacional desta época. Para os padrões da época o edifício era dotado de instalação moderna e luxuosa.

Até o final de 1984, o prédio que abrigava o cais pertencia a Aeronáutica, sendo doado posteriormente para o Departamento Nacional de Telecomunicações (Dnetel), que pretendia instalar no local uma estação de rádio. Ao longo dos anos neste prédio funcionaram postos médicos, o Clube Recreativo Caiçara e até uma família chegou a morar naquele espaço.

Atualmente, após ter sido restaurado pela prefeitura da capital o antigo prédio do cais do hidroavião abriga uma lanchonete, três lojas de conveniência e o restaurante chamado Mar e Terra, que faz alusão a um antigo restaurante da cidade que fez história em décadas passadas, quando funcionava noutro edifício, próximo ao Mercado da Vila Rubim.

Como atrativo o bairro conta ainda com o Santuário fundado pelos padres pavonianos, cuja arquitetura peculiar define uma referência particular na paisagem local. A construção do Santuário de Santo Antônio foi iniciada em 1956 e a forma do edifício foi baseada num modelo de templo renascentista da Itália. Os res-

ponsáveis por esta obra foram os padres pavonianos, assim chamados pelo fato de serem dirigidos pelo Padre Lodovico Pavoni. A obra foi concluída em 1971.

A entidade religiosa, coordenada pelo Pe. Pavoni já estava consolidada no bairro, quando em 1948 uma moradora da região vendeu uma grande área com cerca de 420 mil m<sup>2</sup> para os padres. Parte desta área foi transformada em empreendimentos imobiliários a partir de 1950 e parte foi invadida, dando lugar à formação de um novo bairro no local.

Os pavonianos desenvolvem uma importante obra social neste bairro. São responsáveis pela paróquia de Santo Antônio, pelo Santuário, pela Igreja de São Sebastião, no alto de Caratoira e pelas comunidades católicas de Inhanguetá, de Condusa, São Pedro e Ilha das Caieiras e também pelo colégio Ludovico Pavoni.

A partir da expansão do núcleo inicial de residências do bairro Santo Antônio foram surgindo novas áreas de ocupação urbana nos terrenos próximos ensejando a formação de novos bairros, contíguos às áreas de ocupação mais primitiva.

Em 1977, na administração do prefeito Setembrino Pellissari, foi criado o “Bairro Santuário” através da Lei nº 2.475/77, porém, seus moradores não aderiram ao novo nome, permanecendo os nomes de “Bairro do Contorno” ou “Bairro do Mangue” para distinguir a parte ocupada mais recentemente.

Localizado na base do maciço que delimita a área de projeto em direção ao bairro Santo Antônio encontra-se o bairro de Caratoira. A origem do bairro está ligada a uma invasão promovida por cerca de 50 famílias que passaram a ocupar o terreno de um antigo cemitério que se encontrava abandonado havia mais de 20 anos. Aparentemente a área teve um crescimento semelhante ao de outras comunidades localizadas nos morros de Vitória. Situado entre Santo Antônio, Ariovaldo Favaleza (Morro Alagoano), Morro do Quadro e Estrada do Contorno, ocupado inicialmente por trabalhadores ligados ao porto de Vitória. Em 1922, o bairro só possuía duas pequenas vendas e abrigava



Foto 02: Entrada do edifício sede do cais do Hidroavião



Foto 03: cais do hidroavião



## LEVANTAMENTO DE DADOS

poucas famílias. As ruas começaram a ser pavimentadas em 1962/63, quando já existiam mais de 50 casas na área. Já com ruas calçadas, Caratoíra foi atraindo moradores de classe média. Os barracos foram rapidamente substituídos por casas de alvenaria e as famílias se integraram ao convívio da comunidade.

Já o bairro Santa Tereza, também nesta mesma região, teve origem através de um loteamento feito em 1964, em Caratoíra, de propriedade do Sr. Manoel Rozindo da Silva e de outro pequeno loteamento feito em 1965, de propriedade do Sr. Constant Furlani, na área do Morro do Quadro. Atualmente a região de Santa Tereza abrange as comunidades dos morros do Quadro, do Bananal e Presidente Kennedy. Santa Tereza foi criado pela lei nº 1.192/64 e no mesmo ano, através da Lei nº 1.267 foi criado Presidente Kennedy.

Também o bairro Ariovaldo Favaleza ou Vereador Favaleza foi criado numa área situada em Caratoíra, no prolongamento do Morro do Alagoano. A origem da comunidade foi uma invasão de migrantes do interior do Estado e de Minas Gerais, ocorrida no final da década de 50. O local ficou conhecido inicialmente como Morro do Martelo. Posteriormente, o nome Morro do Martelo foi substituído pelo atual nome através da lei nº 1.395/65.

A comunidade de Bela Vista e Nossa Senhora Aparecida também integram o complexo de bairros residenciais próximos à área do projeto. A comunidade de Bela Vista teve início quando os padres pavonianos, proprietários da área, resolveram lotear o local. Já a comunidade de Nossa Senhora Aparecida surgiu de uma invasão entre 1983 e 1984, num terreno que estava sub-júdice para definição do proprietário e o bairro acabou sendo oficializado pela lei nº 3.446/87.

Na década de 80 a COMDUSA - Companhia de Melhoramentos e Desenvolvidos - aterrou uma área compreendida entre a Ilha do Príncipe e a Estrada do Contorno no bairro Santo Antônio, que abrange os acessos à Segunda Ponte, o atual Parque Tancredo Neves e o Sambódromo. Em 1987, foi criado por lei o Bairro Mário Cipreste (Lei nº 3.414/87) abrangendo boa parte

da área aterrada.

O bairro Vila Rubim, situado em contigüidade com a tradicional área central de Vitória é com certeza um dos bairros mais antigos deste setor da cidade. A Vila Rubim data do início do século, quando era conhecida como Cidade de Palha, pois no local predominavam a pobreza e os casebres de construção mais simples, muitos deles cobertos de palha, que abrigavam famílias de migrantes do interior do Espírito Santo e de outros estados.

O nome do bairro foi dado em homenagem ao coronel português Francisco Alberto Rubim, que governou a Capitania do Espírito Santo, no período de 1812 a 1819.

O desenvolvimento da Vila Rubim sempre esteve condicionado aos fatores relacionados com a expansão do Centro de Vitória sua situação de passagem obrigatória no acesso ao continente, e vice-versa.

Em 1927, foi inaugurada a Ponte Florentino Avidos (foto 04), que era formado por um conjunto de segmentos modulares em estrutura metálica, apoiado sobre pilares de concreto, que definia dois vãos de transposição das águas da baía de Vitória. Um vão menor formado por um único segmento modular, colocado entre a Ilha de Vitória e a Ilha do Príncipe, e outro maior formado por cinco módulos, completando a ligação ao continente, razão pela qual passou a ser conhecida popularmente como Cinco Pontes.

Os aterros sucessivos realizados naquela região, principalmente aqueles iniciados no início da década de 70 resultaram no afastamento do mar acabando com o cais que havia na Vila e que servia ao transporte de cargas e passageiros. Ao mesmo tempo estas obras promoveram a expansão da área urbanizada da cidade e a valorização imobiliária da região. O vão isolado da Ponte Florentino Avidos que se encontrava nesta parte afetada pelo aterro permanece até hoje e é denominada de Ponte Seca, pois já não transpõe mais nenhum espaço banhado.



Foto 04: Ponte Seca



## LEVANTAMENTO DE DADOS

O mercado da Vila Rubim (foto 05) surgiu na década de 40 e marcou a transformação do espaço de uso residencial para o comercial. Até 1955, as mercadorias eram vendidas “a céu aberto” e, posteriormente começou a funcionar um mercado coberto que ficou conhecido como Coréia. Nesta época eram comuns as confusões entre doqueiros, pivetes e a polícia. O mercado passou por sucessivas reformas ganhando galpões e diversos módulos para comercialização dos produtos vendidos tradicionalmente naquele local. Em 1994 uma parte dos galpões do mercado foi destruída por um incêndio que se iniciou num estabelecimento de venda de fogos de artifício sendo reconstruída logo em seguida pela Prefeitura Municipal.

Até 1963 esta área era servida pelos bondes elétricos que funcionavam como o principal meio de transporte da cidade. Quando vinham de Santo Antônio, entravam na Av. Duarte Lemos, passavam pela Av. José Carlos, hoje Marcos Azevedo, e seguiam em direção à Praça Costa Pereira.

A Vila Rubim por muitos anos foi um lugar tradicional da boemia de Vitória. Havia muitos clubes, gafieiras, grupos musicais e esportivos. Na Rua São João localizavam-se as casas de prostituição. Atualmente restam muito poucos elementos construídos que possam servir como referência da dinâmica urbana deste período. A maior parte das construções se deteriorou completamente ficando abandonadas ou subutilizadas. As casas do início da década de 20 foram demolidas ou reformadas. Estabelecimentos comerciais antigos e tradicionais como Bar Santos, que funcionou durante 50 anos, e o restaurante Mar e Terra, famoso pela qualidade de sua moqueca, já não existem mais.

Outro bairro tradicional que confronta diretamente com a área do projeto Portal Sul é a Ilha do Príncipe. O nome da Ilha se originou de uma história segundo a qual o local originalmente teria pertencido ao príncipe D. Pedro II. A ilha, antes praticamente desabitada, começou a mudar suas feições a partir da construção da ponte Florentino Avidos, quando passou a servir de elo de comunicação entre Ilha de Vitória e o continente. As primeiras moradias de sapé e estuque, cobertas

de palha de pindoba, surgiram aproximadamente em 1926, num processo de ocupação por “invasão”. Devido à crise econômica e institucional ocorrida após a revolução de 1930, os próprios operários que trabalhavam na construção da ponte Florentino Avidos (a obra ao todo tinha dois mil operários) invadiram a ilha. Depois vieram os imigrantes nordestinos e nortistas e, em menor escala, os do interior do Estado. Estas ocupações se expandiram na década de 50 e foram adensadas na década de 60 e 70, devido à pressão por moradia exercida pelo grande contingente populacional que chegou ao município, oriundo do interior do Estado e Sul da Bahia.

Durante os anos 30 os antigos moradores da ilha tiveram que se confrontar com as medidas impostas pelo governador interventor Gal. João Punaro Bley (1930-1942) que decidiu coibir o crescimento das moradias de estuque cobertas de palha e propunha transformar a ilha em um bairro nobre e pitoresco da cidade. Em 1938, os fiscais do governo promoveram um incêndio onde poucas moradias restaram. Os confrontos entre fiscais e ocupantes, conforme os relatos históricos, eram diários.

Não obstante, a ilha manteve o seu caráter de ocupação irregular marcada pelas construções de baixa qualidade construtiva e ruas estreitas. Por alguns anos, devido à existência de becos e o aglomerado de baracos, o bairro ganhou fama como local de malandros e meliantes, dando lugar também ao desenvolvimento de uma zona de meretrício que se espalhou pela Avenida Alexandre Buaiz. Esta situação perdurou até a transferência dos meretrícios para São Sebastião, no município da Serra, já na década de 70.

Atualmente o bairro apresenta um alto grau de consolidação, marcado pela ocupação irregular e construção habitacional de padrão popular, porém, já razoavelmente bem servido em termos de infra-estrutura de serviços básicos. O bairro deverá receber novos melhoramentos, uma vez que ele está incluído numa das poligonais do Projeto Terra, desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Vitória.



Foto 05: Mercado da Vila Rubim



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### A REGIÃO DO ATERRO DA ILHA DO PRÍNCIPE

O crescimento da cidade e o processo de ocupação urbana no município de Vitória têm sido marcados por uma sucessão de aterros, que desde os tempos coloniais, condicionam a sua conformação territorial (1).

A região do aterro da Ilha do Príncipe (fotos 06 e 07) configura uma expansão do tecido urbano da área central de Vitória, cuja ocupação, historicamente nunca se efetivou por completo, apesar de diversas proposições urbanísticas realizadas para o local.

Para comentar, em breve retrospecto, as principais intervenções de melhorias urbanas promovidas por aterro e urbanização nesta parte da cidade, tomou-se como referência o texto intitulado “Contradição política para aterros no município de Vitória: convicção para a implementação e indecisões quanto à ocupação”, de autoria do pesquisador José Francisco B. Freitas, de cujo conteúdo se faz aqui uma síntese.

Os dados históricos apontam que os aterros na Ilha do Príncipe assim como as suas respectivas urbanizações foram realizadas por etapas que se sucederam, com alguns intervalos, desde a primeira intervenção ocorrida no início das obras de construção da Ponte Florentino Avidos e com os trabalhos de melhoramentos do Porto de Vitória, realizados nesta mesma época.

Esta obra foi denominada inicialmente de Seis Pontes, uma vez que incluía cinco seções ou módulos sucessivos, ligando o continente à Ilha do Príncipe e mais uma seção isolada, no outro lado desta, ligando à Ilha de Vitória. A sua pedra fundamental foi lançada em 1926 com a presença do chefe da Nação, Dr. Washington Luis, em visita à Vitória. A necessidade desta ponte, contudo, já havia sido apontada desde muito antes,

pelo menos desde de 1910, quando foi objeto do plano aprovado pelo decreto no 7994 de doze de maio deste ano, conforme indicado na mensagem de Florentino Avidos de 1926 (2).

No ano de 1928, ao mesmo tempo em que o governo estabeleceu um contrato para as obras de melhoramento do Porto de Vitória, encarregou a Société de Construction du Port de Bahia da construção do cais do contorno da Ilha do Príncipe, prevendo a utilização de estacas-pranchas com o aterro dos mangues e arruamento dos terrenos existentes e acrescidos. A mensagem do governador Aristeu de Aguiar apresentada no ano de 1929 enfatizava que os melhoramentos previstos não importariam em ônus para o erário estadual, já que o contrato firmado com a empreiteira previa que esta deveria prover os fundos necessários para custear as obras, devendo o seu reembolso ocorrer pro meio do produto das vendas dos terrenos obtidos com os trabalhos de aterro e urbanização, cabendo ao estado, contudo, a realização do calçamento, passeios, muros de arrimo, drenagem das águas pluviais e implantação de redes de água e esgoto. Argumentava que deste modo Vitória ficaria dotada de uma extensa área para edificações, em local pitoresco e de fácil acesso (3).

Esta expectativa pode ser constatada através de artigo publicado na revista Vida Capixaba de 1929, que ressaltava que os aterros propostos para os mangues da Ilha do Príncipe visavam a conformação de um novo bairro como parte do Plano de Remodelamento Urbano da Capital, sob responsabilidade do Engenheiro Arquiteto Saldanha da Gama.

No entanto, dessa época até o final dos anos 40, apesar da proposição de diversos projetos de melhoramentos urbanos para a região, de fato muito pouco ou quase nada foi realmente efetivado e as referências com re-



Foto 06: Via de acesso ao bairro Ilha do Príncipe



Foto 07: Vista aérea do bairro Ilha do Príncipe e imediações

(1) Para uma melhor compreensão sobre o papel histórico dos aterros realizados na cidade de Vitória ver FREITAS, José Francisco B., *Intervenções urbanísticas em Vitória, 1900-1950: modernização e expansão territorial*. In Anais do XXII Simpósio Nacional de História: História, acontecimento e narrativa, CD-Rom. João Pessoa, 2003, 12p. Ver ainda, FREITAS, José Francisco B., *Os relatórios e mensagens de governo e as intervenções urbanísticas em Vitória - 1930-1955*. In Anais do IV Encontro da ANPHU-ES: História, representações e narrativa, <http://anphues.cjb.net>. Vitória: 2002, 14p. FREITAS, José Francisco B., *Aterros e decisões políticas no município de Vitória: efeito cascata*. In Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, CD-Rom. Niterói, RJ, novembro de 2004, 22p.

(2) Maiores detalhes ver: ESPÍRITO SANTO. Governador (1924-1928: Avidos). Mensagem lida ao Congresso na 3a Sessão da 12a Legislatura pelo Snr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. Florentino Ávidos, referente às realizações dos anos 1924-1926. Vitória: [s.n.], 1926: p. 106. Ver também ESPÍRITO SANTO. Governador (1924-1928: Avidos). Mensagem Final Apresentada pelo Exmo. Snr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. Florentino Ávidos ao Congresso Legislativo, a 15 de Junho de 1928, Contendo Dados Completos de todos os Serviços Prestados no quadriênio de 1924-1928. Vitória: [s.n.], 1928.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

lação à realização de aterros na região se restringem a obras complementares ou de menor porte envolvendo a instalação e proteção de tubulação de abastecimento de água, melhoramentos viários e pequenos aterros isolados. A área da Ilha do Príncipe acabou ficando relegada por mais de três décadas, sem investimentos públicos substanciais, tendo as intervenções urbanas promovidas pelo Poder Público se orientado preferencialmente para a região nordeste da Ilha de Vitória, em direção à entrada da baía no rumo das praias, voltadas para a realização de aterros provendo a melhoria da ligação da cidade ao Novo Arrabalde ou no beneficiamento de áreas ali situadas.

A região da Ilha do Príncipe voltaria a ser objeto de novos e significativos aterros somente a partir de 1957 quando foi aprovada a Lei Municipal nº 664 autorizando o executivo a aterrar a área do mar localizada entre a Ponte Florentino Avidos e o Cais Schimidt. Esta lei previa ainda o loteamento da área assim obtida para venda através de concorrência pública (4).

As obras promovidas na região permaneceram inacabadas e com futuro incerto até o ano de 1960, só se viabilizando em definitivo a partir de 1961 quando da realização dos trabalhos de dragagem para aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Vitória, realizado com a colaboração do Governo Federal. Estas obras de aterro, realizadas com o produto da dragagem do canal na baía de Vitória permitiram concluir o aterro da região mais a leste da Ilha do Príncipe incorporando-a de forma definitiva como território contínuo da capital.

Este aterro como os demais realizados antes, sempre foram justificados sob o argumento de promover o “embelezamento da capital”, além de conquistar “áreas necessárias ao seu crescimento”, embora quase sempre estas intenções deixassem de se materializar por completo.

### A área permaneceu sem maiores beneficiamentos de

(3) ESPÍRITO SANTO. Governador (1928-1930: Aguiar). Mensagem Apresentada ao Congresso Legislativo na 2ª Sessão da 13ª Legislatura em 07 de setembro de 1929 pelo Dr. Aristeu Borges de Aguiar, Presidente do Estado do Espírito Santo. Vitória: [s.n.], 1929: p.169.

urbanização e condições efetivas de ocupação. Através do decreto no 2.448 de 11 de maio de 1967, o governador Christiano Dias Lopes Filho, constituiu um grupo de trabalho para elaborar os estudos e projetos com vistas à urbanização da Ilha do Príncipe, compreendendo as suas áreas adjacentes e acrescidas com a intenção de propiciar “espaços novos no centro urbano” (5).

O grupo de trabalho concluiu os projetos de urbanização em 1967 com a colaboração do Porto de Vitória e de outros órgãos técnicos. Os projetos, realizados pelos engenheiros Harry de Freitas Barcellos, Décio da Silva Thevenard, Olavo Machado de Vasconcellos e o arquiteto Luís Paulo Calmon Dessaune previam a construção de rodoviária, núcleo comercial, centro de abastecimento, áreas reservadas à construção de prédios estaduais, zonas de parque e recreação, além da constituição de um sistema viário capaz de possibilitar a fluidez do tráfego e a constituição de uma segunda via de acesso ao continente por meio de uma nova ponte. Para a elaboração do estudo de viabilidade técnico-econômica foram contratados os serviços da Empresa Técnica de Urbanismo e Consultoria da Guanabara.

Novamente os projetos previram a realização de procedimentos complementares de aterro com a utilização de material obtido pela dragagem do canal da baía de Vitória. O estudo contemplava o aproveitamento racional dos baixios na área localizada entre a extensão imediata da Vila Rubim e a região mais a oeste da ilha de Vitória, em direção ao Bairro Santo Antônio, prevendo a integração desta parte a ser aterrada com os aterros já realizados próximos à Ilha do Príncipe ampliando o tecido urbano da capital. O aterro projetado previa o emprego de um volume total de material da ordem de 1.700.000 m<sup>3</sup> e na área resultante estava previsto o estabelecimento de atividades de comércio, serviços profissionais, cinemas, centro de saúde, ambulatório, quartel do Corpo de Bombeiros, posto po-

(4) PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. Lei nº 664 de 16 de Julho de 1967. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis], 1957.

(5) ESPÍRITO SANTO. Governador (1967-1971: Lopes Filho), Um Estado em Marcha para o desenvolvimento Governo Christiano Dias Lopes Filho, Mensagem apresentada pelo Governador Christiano Dias Lopes Filho à Assembléia Legislativa, em 15-6-1968, encaminhando sua prestação de contas referente ao exercício de 1967. Vitória: [s.n.], 1968, p.38.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

licial, escola secundária, além de estação rodoviária, posto de gasolina, mercado, ginásio polivalente e clubes náuticos.

Segundo sugestão do grupo de trabalho, as obras previstas no plano proposto deveriam ficar a cargo da Administração do Porto de Vitória, que já possuía experiência em serviços dessa natureza, uma vez que já havia realizado trabalhos semelhantes em Bento Ferreira e na Esplanada Capixaba. A área a ser recuperada correspondia a três vezes o tamanho da Esplanada Capixaba, executada na administração de Santos Neves, há cerca de 20 anos antes (6).

A mensagem de governo de 1967-1971 reiterava as intenções quanto à região leste cujas obras de aterros haviam sido concluídas anteriormente, anunciando que as medidas tomadas davam início a execução do “arrojado projeto de urbanização da Ilha do Príncipe que transformará radicalmente a fisionomia do local e dará nova dimensão ao centro metropolitano do Estado” (7).

Contudo, apesar dos esforços, a iniciativa de realizar os melhoramentos urbanos nesta área não se consolidou por completo e em 1971, no governo de Arthur Carlos Gerhard Santos, são realizados os enrocamentos e a dragagem de 545.339 metros cúbicos de material do leito da baía de Vitória, empregados na realização de aterro hidráulico, dando continuidade ao projeto de urbanização iniciado no local durante o governo anterior (8).

As obras prosseguem nos anos seguintes acabando por atingir inclusive as áreas tomadas por invasões de famílias de menor poder aquisitivo que haviam se instalado no local, principalmente na região mais próxima à Ilha do Príncipe. Tal era o caso do chamado Bairro Miramar, que contava à época com 326 “barracos” oriundos da invasão em uma das áreas de aterro da região (9).

Com o propósito de localizar a estação rodoviária, as

(6) ESPÍRITO SANTO. Governador (1967-1971: Lopes Filho), 1968, Op. Cit., p.38.

famílias do bairro Miramar acabam sendo transferidas para outra área na encosta do Maciço Central da Ilha de Vitória nas proximidades da colônia de pescadores da Ilha das Caieras, passando o novo assentamento a ser denominado de bairro da Condusa, em alusão ao nome da empresa estatal que havia ficado responsável pelos trabalhos de aterro e urbanização da região próxima da área afetada pela ação de remoção, junto ao acesso da Ilha de Vitória.

Os trabalhos de melhoramentos previstos se mantiveram inconclusos nos anos seguintes. Mensagem do Governador Elcio Álvares encaminhada à Assembléia Legislativa, no ano de 1977, bem como o relatório da COMDUSA (Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S.A), dava conta de que o projeto de aterro e urbanização da região da Ilha do Príncipe que propiciaria à Capital uma nova área de 150.000 m<sup>2</sup>, estava com a sua conclusão condicionada à locação dos acessos da Segunda Ponte (10).

A indefinição quanto ao aproveitamento racional da área se mantém nos anos seguintes e até quase final dos anos 70 a região era ainda utilizada como depósito de lixo, bota-fora de desaterros, dando lugar também à formação paulatina de uma ocupação incipiente de moradias sob a forma de favela, destituída de requisitos mínimos de habitabilidade.

A ponte Carlos Castelo Branco, inicialmente chamada Ponte do Príncipe, também conhecida como Segunda Ponte (fotos 08 e 09) foi iniciada em 1972 e só foi concluída em 1979. O aterro necessário à execução dos acessos na cabeceira da ponte só foi iniciado em 1977.

Em função do longo período de indefinição quanto à realização das obras de melhoramentos urbanos no lo-

(7) ESPÍRITO SANTO. Governador (1967-1971: Lopes Filho). Desafio & Proposta: Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo - 1967-1970: Christiano Dias Lopes Filho. Vitória: [s.n.], 1970, p. 114-16.

(8) ESPÍRITO SANTO. Governador (1971-1974: Santos). Mensagem à Assembléia Legislativa no governo Dr. Arthur Carlos Gerhardt Santos em 1972. Vitória: [s.n.], 1972, p.43.

(9) ESPÍRITO SANTO. Governador (1971-1974: Santos). Mensagem à Assembléia Legislativa -1973 - Dr. Arthur Carlos Gerhardt Santos. Vitória: [s.n.], 1973, p.147.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

cal, os estudos iniciais acabaram sendo superados em função de novas propostas para o local, quase sempre executadas de forma isolada e destituídas de uma noção de conjunto e uma clara articulação urbana. Tal foi o caso da realização dos acessos à Segunda Ponte, a construção do terminal rodoviário de passageiros e um centro comercial que não prosperou como era esperado.

No ano de 1980 a COMDUSA ainda realizava obras de melhoramentos no trecho situado entre a Segunda Ponte e o bairro Santo Antônio com previsão de enrocamentos aterros e captação de esgotos visando a recuperação e urbanização de área para futura comercialização. A conclusão desta obra acabaria propiciando nos anos seguintes a complementação do aterro hidráulico da Ilha do Príncipe até o antigo cais do hidroavião de Santo Antônio compreendendo uma área de cerca de 200.000 m<sup>2</sup> (11).

No ano de 1987 foi construído o Sambão do Povo e, pouco tempo depois, foi implantado também o Parque Tancredo Neves em terreno próximo ao terminal Rodoviário do lado oposto do acesso à Ponte, que ficou conhecido como Parque Tancredão. Desde então não houve outras obras significativas no local, permanecendo a área com uma grande quantidade de terrenos desocupados ou subutilizados e ainda outros com ocupações antigas, de épocas anteriores à realização dos aterros.

(10) ESPÍRITO SANTO. Governador (1975-1978: Alvares). Mensagem à Assembléia Legislativa relativa ao ano de 1977 – Elcio Alvares. Vitória: [s.n.], 1977, p.274.

(11) ESPÍRITO SANTO. Governador (1978-1982: Rezende). Mensagem enviada à Assembléia Legislativa em 1 de março de 1980, pelo Governador Eurico Vieira de Rezende, relativo ao ano de 1979. Vitória: [s.n.], 1980, p.237.



Foto 08: Acesso à 2a Ponte



Foto 09: Vista da 2a Ponte



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### 1.2 - ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS, POPULAÇÃO E RENDA

Para caracterização dos aspectos sócio-econômicos, a população e renda na área imediatamente relacionada com a área objeto de estudo e proposições foram considerados os bairros de Vila Rubim, Mário Cipreste, Santa Clara e Ilha do Príncipe como os principais dentro da área do polígono que define o Portal Sul de Vitória.

#### 1.2.1 - Aspectos sócio-econômicos

O Bairro da Ilha do Príncipe, segundo o critério de ocupação dos imóveis, é o que apresenta a maior diversidade de usos e a maior concentração de unidades habitacionais uni e multifamiliares.

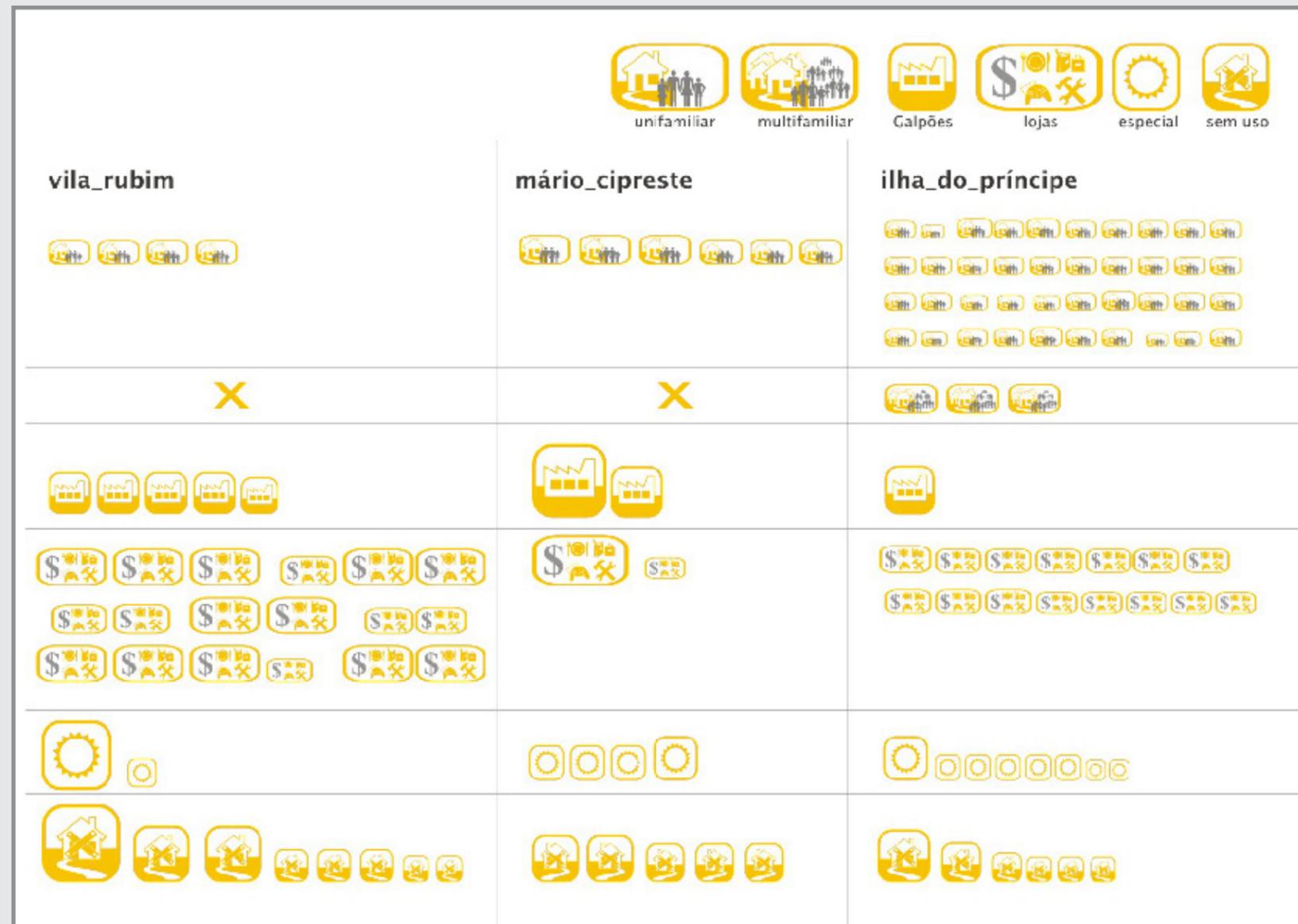


Diagrama 01: Relações entre os diferentes tipos, quantidades e intensidades das construções em função dos bairros Vila Rubim, Mário Cipreste e Ilha do Príncipe.



Mapeamento dos apartamentos



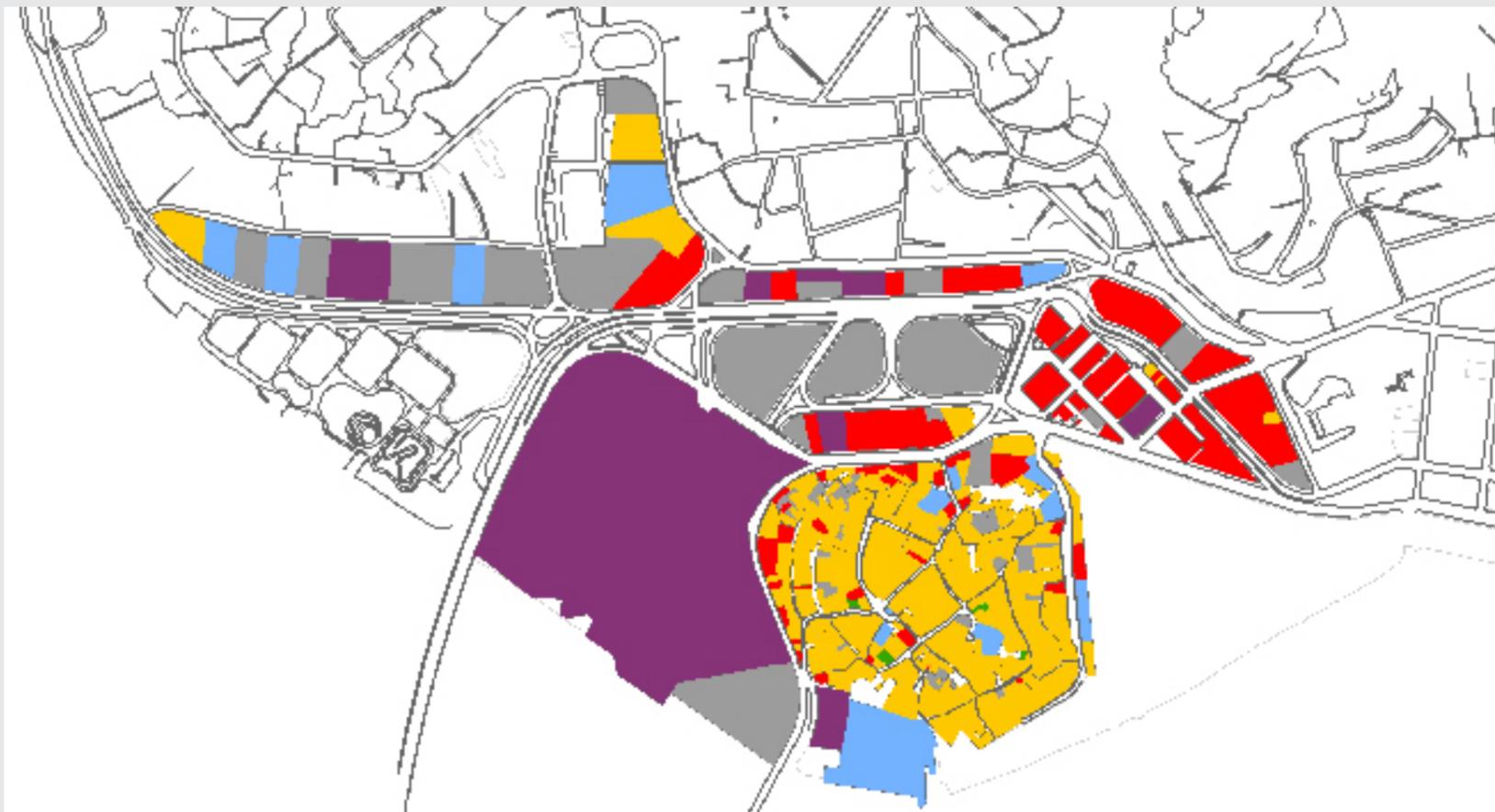
Mapeamento das casas



Mapeamento das lojas



## LEVANTAMENTO DE DADOS



Mapeamento síntese dos tipos de construções

Comparativamente com o bairro da Vila Rubim, a Ilha do Príncipe apresenta população e renda média menor, principalmente quando se compara o extrato das faixas de renda mais elevadas, acima de cinco salários mínimos. A Vila Rubim apresenta uma aglomeração maior de empreendimentos comerciais, como lojas, serviços gerais e restaurantes, que contribuem como fatores para uma concentração de renda mais elevada. Por outro lado, mesmo apresentando maior diversidade de usos, a Ilha do Príncipe constitui-se como bairro essencialmente residencial, onde a própria configuração física de uma “ilha” urbana favorece o adensamento em função da reclusão geográfica e dos limites criados pelos equipamentos e estruturas circundantes, sendo eles: o pátio atual da Flexibrás, a Baía de Vitória, os acessos até as Cinco Pontes, o Terminal Rodoviário e os três terrenos vazios que compõem a área central do polígono do Portal Sul.

O bairro de Mário Cipreste apresenta a menor densidade de ocupação e de usos, no entanto se destaca por ser aquele que sedia o Terminal Rodoviário de Vitória, o Parque Tancredo Neves (foto 13), o Teatro Carmélia e o Sambão do Povo (foto 12), apesar deste último estar geograficamente fora do polígono do Portal Sul, mas exercendo influência indireta como equipamento atrator da região.



Mapeamento das edificações especiais



Mapeamento dos galpões



Mapeamento dos espaços sem uso



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### 1.2.2 - População

Para uma análise comparativa dos aspectos relativos à população dos bairros considerados na área de estudo do projeto, na falta de dados mais atualizados, foram utilizados os valores recolhidos entre os períodos de 1991 e 2000. Em todos os bairros analisados percebe-se que vem ocorrendo um aumento progressivo do número de casas, fato até então esperado, mas contrariamente ocorre uma diminuição do número de moradores por unidade habitacional. Da análise dos diagramas populacionais que foram montados para a área a partir dos dados disponíveis, é notória a diminuição do número de moradores na região, o que consequentemente gera uma diminuição da demanda por serviço e comércio, o que pôde ser constatada pela grande quantidade de edifícios abandonados e locais em desuso. De todos os bairros analisados dentro do polígono do Portal Sul, o bairro de Mário Cipreste é o que apresenta maiores índices de perda de população. Tal fenômeno revela um relativo desinteresse por parte da população local em permanecer na região, que pode ser explicado em função de vários fatores como o adensamento viário, a falta de segurança provocada pelos vazios urbanos, a ampliação dos setores industriais e o surgimento de outras áreas de interesse habitacional nas cidades da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), somado à progressiva deterioração do



Diagramas 02: Evolução do número de moradores, faixa etária e sexo nos bairros relacionados.



Foto 10: perfil da população moradora e usuária da região de Vila Rubim



Foto 11: perfil da paisagem urbana da região da Vila Rubim



## LEVANTAMENTO DE DADOS

espaço urbano local e sua depreciação em termos de localização funcional e residencial na cidade.

### 1.2.3 - Renda

De maneira geral, o nível de renda da população moradora na área do Portal Sul pode ser considerada mais ou menos semelhante, oscilando entre três e cinco salários mínimos em média, sem maiores discrepâncias. No entanto é possível observar algumas diferenciações na forma como se distribui esta renda pela população dos diferentes bairros. Se pode constatar, pelo exame dos diagramas, que os bairros de Vila Rubim e Santa Clara apresentam uma concentração maior de população com renda acima de cinco salários mínimos, que chega a atingir um patamar de até quinze salários para uma parcela bem reduzida dos moradores locais que, no caso do bairro Santa Clara, chega a ser de 10%.

De maneira oposta, o bairro de Mário Cipreste, apresenta a maior parcela de moradores com renda de até um salário mínimo, com índices de até 25%. Este quadro pode ser decorrente do processo acelerado de desvalorização da região do ponto de vista habitacional, reflexo da ausência de equipamentos que possibilitam a manutenção da qualidade de vida, a segurança e a salubridade local. Auxiliam na composição deste quadro a interferência direta dos fluxos de veículos, a predominância de equipamentos cujas funções não estão diretamente associadas com a demanda da população local, como hotéis e garagens de ônibus, abrigos para sem-tetos além da grande quantidade de imóveis abandonados, subutilizados e vários lotes desocupados. Excetua-se neste cenário a existência de um centro de saúde e a constituição incipiente de um comércio local.

Como pode se perceber pelo diagrama ao lado, na maior parte dos bairros que compõem a região de estudo predomina a renda de 01-03 salários mínimos, podendo se perceber que os bairros Vila Rubim e Santa Clara se destacam como aqueles que concentram uma renda mais elevada, acima de 05 salários mínimos.

Em termos gerais, a região constitui-se como uma área cujo padrão de renda pode ser considerado baixo, na qual a grande maioria das famílias é desfavorecida economicamente, com algumas poucas exceções.

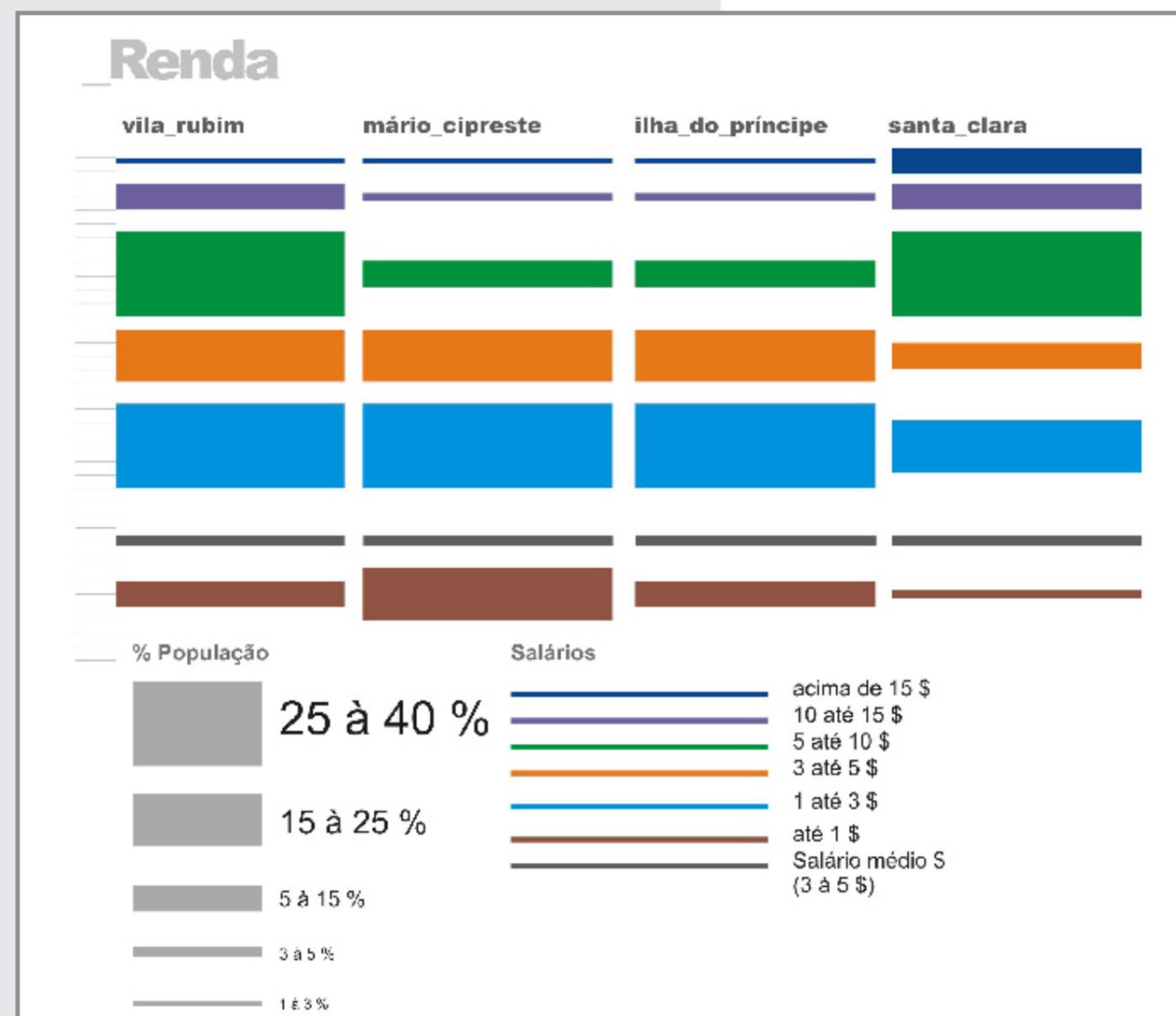


Diagrama 03: Relações do padrão de renda da população em função da localização por bairros



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### 1.3 - ANÁLISE FÍSICO-ESPACIAL E SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

A área objeto de projeto, como referido anteriormente, foi formada por um aterro hidráulico executado entre a encosta sul do maciço central da Ilha de Vitória e a Ilha do Príncipe que, apesar dos vários projetos propostos para o local, nunca chegou a consolidar inteiramente a sua ocupação.

Com uma superfície ganha ao mar de mais de 200.000 m<sup>2</sup>, formada predominantemente por terrenos planos, apesar de abrigar grandes equipamentos urbanos como Sambão do Povo (foto 12), Parque Tancredo Neves (foto 13) e Terminal Rodoviário de Passageiros, possui ainda uma grande oferta de áreas livres, tanto públicas quanto privadas.

A área está delimitada por bairros cuja ocupação se fez predominantemente por parcelamentos irregulares determinando um padrão de assentamento irregular, com ruas estreitas e tortuosas que buscam vencer os aclives das ocupações, muitas vezes bastante acentuados, situadas nas encostas dos morros do maciço central e Ilha do Príncipe. Estas áreas ocupadas por habitações de padrão popular e altamente adensadas contrastam nitidamente com o padrão de ocupação da área de projeto constatando-se uma descontinuidade do tecido urbano local e a pouca permeabilidade oferecida ao fluxo de pedestres principalmente. Ocorre portanto uma distinção clara entre a dinâmica dos diferentes setores urbanos que compõem esta região da cidade.

O sistema viário local está estruturado basicamente em função dos acessos às pontes Carlos Castelo Branco (Segunda Ponte) e Florentino Avidos, fazendo também a conexão com o contorno da ilha de Vitória, o que determina a sua utilização por uma demanda intensa de fluxos de acesso e saída da área central de Vitória. O percentual da área ocupada pelo sistema viário em relação à área total compreendida pelo plano de urbanização (área do aterro) é de mais de 40%, o que denota claramente a supremacia da infra-estrutura viária com relação ao aproveitamento da área total urba-

nizável. Observa-se a quase completa inexistência de calçadas (mais de 60% dos espaços de caminamento dos pedestres não estão calçados ou implantados devidamente). A configuração do sistema viário local e a natureza dos fluxos que abriga acaba determinando o ilhamento dos terrenos e dificultando a acessibilidade dos pedestres aos equipamentos urbanos e demais instalações de prestação de serviço. Por outro lado, de um modo geral observa-se a falta de estacionamento adequado para automóveis no local, propiciando o surgimento de vários locais onde ocorre o estacionamento irregular de veículos.

Nota-se, deste modo, que apesar do alto percentual das áreas destinadas aos espaços públicos, muito pouco delas são efetivamente apropriadas pela população.

Do ponto de vista da paisagem predominam os cenários formados pela ocupação dos bairros populares situados nas encostas dos morros do maciço central e da ilha do príncipe, em contraste com a baía de Vitória e os demais equipamentos urbanos localizados na área que pela sua escala e conformação funcionam como marcos de referência fundamental na identificação desta porção urbana da Capital.

O conjunto dos elementos construídos neste local, sobretudo os equipamentos de grande porte como as pontes, o terminal rodoviário de passageiros, o Tancredo e mesmo o Sambão do Povo, funcionam como elementos que atuam fortemente como estruturadores da percepção da paisagem e formação da identidade particular deste local da cidade. Pode-se dizer que também a ponte seca e o Mercado da Vila Rubim cumprem papel semelhante.

Com relação a situação fundiária da região de estudo observa-se que na área compreendida pelo projeto (formada originalmente por aterro) a maior parte dos terrenos possuem situação jurídica definida, regularizados na municipalidade e devidamente inscritos no



Foto 12: Sambão do Povo



Foto 13: Parque Tancredo Neves



## LEVANTAMENTO DE DADOS

Cadastro Imobiliário Municipal. Predominam os terrenos com dimensão superior a 1.500,00 m<sup>2</sup>, sendo que, dentre os terrenos vazios, o maior deles é aquele adquirido pela empresa Flexibrás, que possui cerca de 18.000 m<sup>2</sup>. Já nos bairros vizinhos (Santa Clara, Mário Cipreste, Vila Rubim e Ilha do Príncipe) predominam os terrenos de tamanhos inferiores a 300 m<sup>2</sup>. A grande maioria dos terrenos disponíveis na área são de propriedade particular, embora ainda existam alguns terrenos livres ou passíveis de renovação em poder do estado, do município ou de empresas públicas. Excepcionalmente as áreas já utilizadas pelos grandes equipamentos públicos existentes no local as glebas ou terrenos parcelados nas quadras que compõem este setor urbano estão vazios, subutilizados ou admitem, a princípio, uma renovação de uso.

Considerando o valor relativamente baixo do preço da terra neste local aponta-se a viabilidade de compra ou desapropriação de terrenos por interesse público para empreender operações urbanas voltadas para a reabilitação ou requalificação urbana da região em questão.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### 1.4 - INFRAESTRUTURAS URBANAS E EQUIPAMENTOS

Infraestruturas são tratadas aqui como o conjunto de instalações e equipamentos que funcionam como suportes das atividades urbanas e elementos atratores que podem funcionar como dinamizadores do desenvolvimento das atividades locais, podendo ser enumeradas e definidas segundo 06 categorias-chave que se seguem:

#### 1.4.1 - Equipamentos de mobilidade

Incluem-se nesta categoria equipamentos que viabilizam a circulação de veículos particulares, coletivos, pedestres, motociclistas e ciclistas, em diferentes níveis de transposição tais como pontes, passarelas, elevados, viadutos, rotatórias e faixas de circulação. O diagrama mostrado nesta seção visa indicar as principais rotas de acesso bem como a intensidade e direção dos fluxos dos veículos descritos acima. De maneira relacional, indica como cada elemento de transposição é utilizado em função das diferentes intensidades e volumes de fluxos.

A Ponte Seca (foto 14) cumpre atualmente um papel atual de agregar fluxos de volume e intensidade menores como pedestres e ciclistas, mas não restringe a passagem de veículos maiores. Ela oferece a possibilidade de retorno para os veículos que se dirigem no sentido Vila Velha-Vitória e opção de contorno do mercado da Vila Rubim. Assume, no entanto, um papel cultural e histórico mais importante e relevante para o contexto local do que a própria função de equipamento de transposição viária. Apresenta-se como marco visual local e ponto de referência geográfica.

Atualmente em obras, as Cinco Pontes (fotos 15 e 16) têm sido utilizadas parcialmente por todos os tipos de veículos, motorizados ou não, subdivididos em uma pista de rolagem e uma passarela lateral para pedestres e ciclistas. A falta de definição dos caminhos a serem seguidos por cada categoria de veículos tem gerado conflitos que pesam diretamente sobre os veículos menores, principalmente bicicletas (foto 15). O confronto entre ciclistas e veículos motorizados vem

provocando constantes acidentes uma vez que ambos ocupam a mesma pista de rolagem, e competem desigualmente por espaço. Com a conclusão dos trabalhos de recuperação das Cinco Pontes, deverá ser restabelecidos de forma satisfatória a separação da passagem dos pedestres e de bicicletas por meio de passarela externa à faixa de rolamento de veículos automotores com condições mais seguras de tráfego para os diversos transeuntes locais.

A Segunda Ponte, restrita aos pedestres e ciclistas, concentra a maior parte dos fluxos de veículos motorizados, e é a principal via de acesso “rápido” à cidade de Vila Velha e Cariacica. No entanto, no estágio atual de saturação dos fluxos de veículos, não tem sido uma alternativa tão rápida de transposição como deveria.

O projeto de construção da 4ª Ponte prevê uma nova conexão viária entre Vitória e Cariacica ligando o bairro de Santo Antônio a Porto Santana, respectivamente, com a intenção de acelerar o acesso à região Norte de Vitória sem a necessidade de transposição pelos gargalos do centro da cidade.

O Portal Sul de Vitória apresenta-se, portanto, como uma região de tráfego intenso e diversificado de veículos, muitos deles com caráter pendular de acesso ao centro e a região norte de Vitória. A configuração estriada das rotas de acesso e transposição no interior do polígono do Portal Sul somada à alta intensidade de veículos que nelas transitam constituem interrupções para os fluxos menores, como pedestres e ciclistas.

O estriamento viário ocasionado por um tipo de disposição viária como a que se encontra hoje, formada por dois binários principais de escoamento de veículos (Av. Nair Azevedo Silva / Av. Alexandre Buaiz - foto06) enfraquecem a integração territorial entre o setor Norte e Sul do polígono uma vez que ambas as avenidas rompem com a continuidade de circulação do pedestre.



Foto 14: Detalhe Ponte Seca



Foto 15: Acesso Cinco Pontes



Foto 16: Vista Lateral Cinco Pontes



Foto 17: Vista aérea dos acessos via pontes.



LEVANTAMENTO DE DADOS

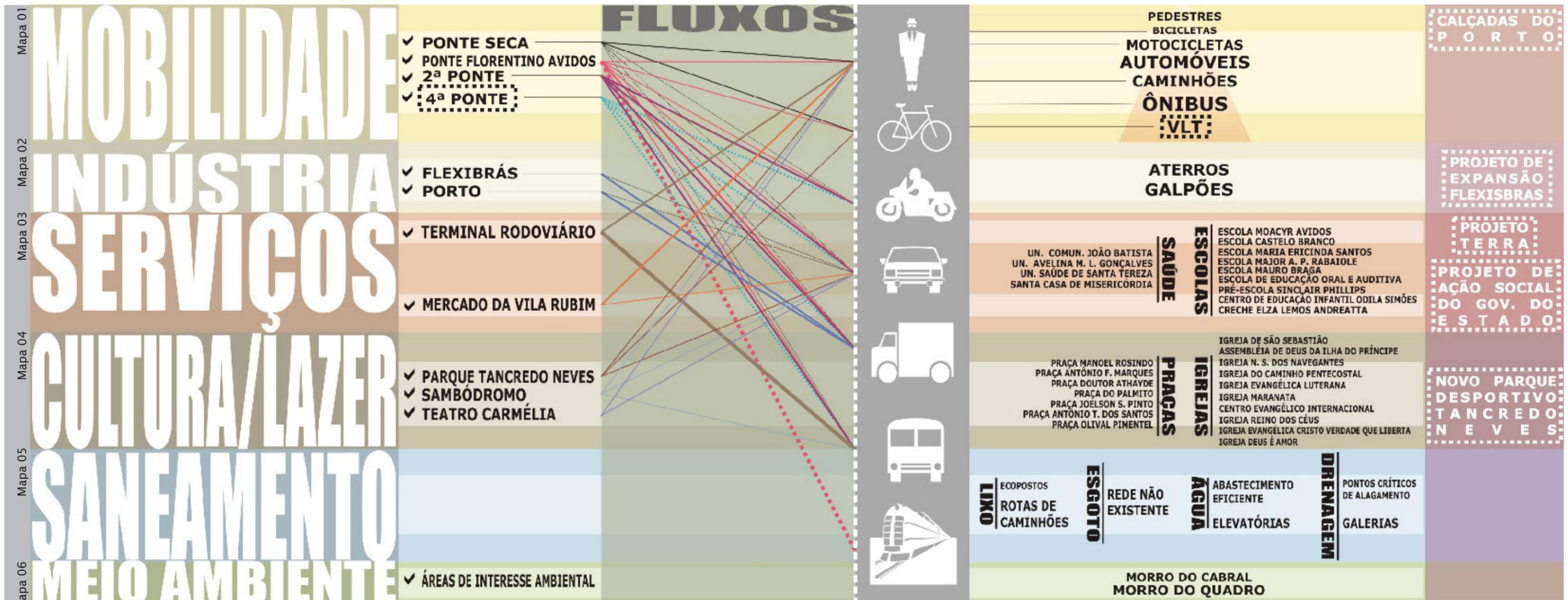


Diagrama 04: Análise comparativa do tipo de equipamento (mobilidade, industrial, serviço, cultura/lazer, saneamento e meio ambiente) e dos tipos de fluxos correspondentes. Exemplificação de cada um dos equipamentos em função da quantidade e impacto no sistemas. Linhas tracejadas indicam propostas ainda em fase de projeto.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

Formam-se assim ilhas de desocupação, destituídas de vitalidade e uso público em função da dificuldade de acesso por parte do pedestre, pela falta de estacionamento para visitantes e da ausência de continuidade dos percursos para quem se dirige do Parque Tancredo Neves ou da rodoviária em direção ao centro e vice versa. Esta perda de continuidade e a baixa atratividade local para a absorção dos fluxos de pessoas que poderiam deslocar a pé gera um conseqüente esvaziamento destas áreas, tornando-as ermas e inseguras.

A rodoviária de Vitória (foto 19) funciona como um agente atrator e articulador de grande parte dos fluxos locais, redefinindo rotas e criando alças especiais para o acesso de ônibus, táxis e veículos particulares.

A leitura da mobilidade local pode ser ampliada se levarmos em consideração o canal da baía de Vitória como equipamento de mobilidade. Neste sentido dois aspectos muito relevantes relacionados à proximidade do canal de Vitória na área do polígono do Portal Sul devem ser analisados. O primeiro deles é a presença do Cais do Hidroavião, situado no Bairro de Santo Antônio em Vitória, que pode ser considerado um equipamento com potencial tanto turístico quanto econômico e científico, e encontra-se fisicamente recuperado e com algumas atividades em funcionamento.

Outro aspecto seria a potencialidade de navegação e transposição para pessoas e materiais em uma rede fluvial que fosse capaz de oferecer um serviço de transporte ligando os equipamentos existente como o Terminal Rodoviário, o Parque Tancredo Neves e as instalações atuais da empresa Flexibrás.

### 1.4.2 - Equipamentos culturais/lazer

Esta categoria diz respeito aos equipamentos que abrigam e favorecem o desenvolvimento de práticas artísticas tradicionais, religiosas, históricas, esportivas, festas e eventos de uso público, apropriações temporárias, exposições, etc. Dentre eles vale destacar o Teatro Carmélia (foto 20), que também oferece salas de cinema, biblioteca, galeria de exposição além de

abrigar serviços da Secretaria de Cultura; o Mercado da Vila Rubin, as Cinco Pontes (foto 18), a Ponte Seca, que cumpre um papel histórico e estabelece-se como referência visual, o Sambão do Povo (foto 22) e a Praça do Palmito. Todos estes equipamentos oferecem alternativas de lazer, recreação, conhecimento histórico, turismo promovendo a vitalidade e o desenvolvimento intelectual da população.

O Clube Náutico Brasil, um dos mais tradicionais da Grande Vitória, é uma opção de lazer da população local. No entanto, vem apresentando casos de violência e insegurança, sintomas claros de um processo de degradação e mal uso. Atualmente tem uma programação musical aos domingos, com música "funk".

Estão presentes ainda no polígono do portal Sul outras áreas públicas menores de descanso, esporte e lazer como a Praça Antônio Ferreira Marques, Praça Manoel Rosindo, uma quadra de esportes no Morro do Alagano, além de outra quadra poliesportiva localizada na Ilha do Príncipe.

### 1.4.3 - Equipamentos de saneamento

Indicação da presença de equipamentos de abastecimento de água, redes de esgoto existentes, redes de drenagem pluvial, ecopostos, estações de lixo, bem como as áreas de possíveis alagamentos.

### 1.4.4 - Equipamentos industriais

Equipamentos destinados à produção, armazenamento e manutenção das atividades industriais presentes no local. Atenção especial aos equipamentos da Flexibrás Tubos Flexíveis LTDA (foto 23), onde se incluem pátios industriais, áreas de estacionamento, galpões e portos. Dentro da situação atual de planejamento do polígono do Portal Sul, existe uma demanda por novas áreas de expansão da Flexibrás que atendam tanto a parte produtiva quanto administrativa da empresa. A área aproximada de expansão produtiva é de 12.000m<sup>2</sup> e a administrativa 4.000m<sup>2</sup>, nelas inclusas pátios de armazenamento de insumos produtivos, áreas de manobras e estacionamento de caminhões de



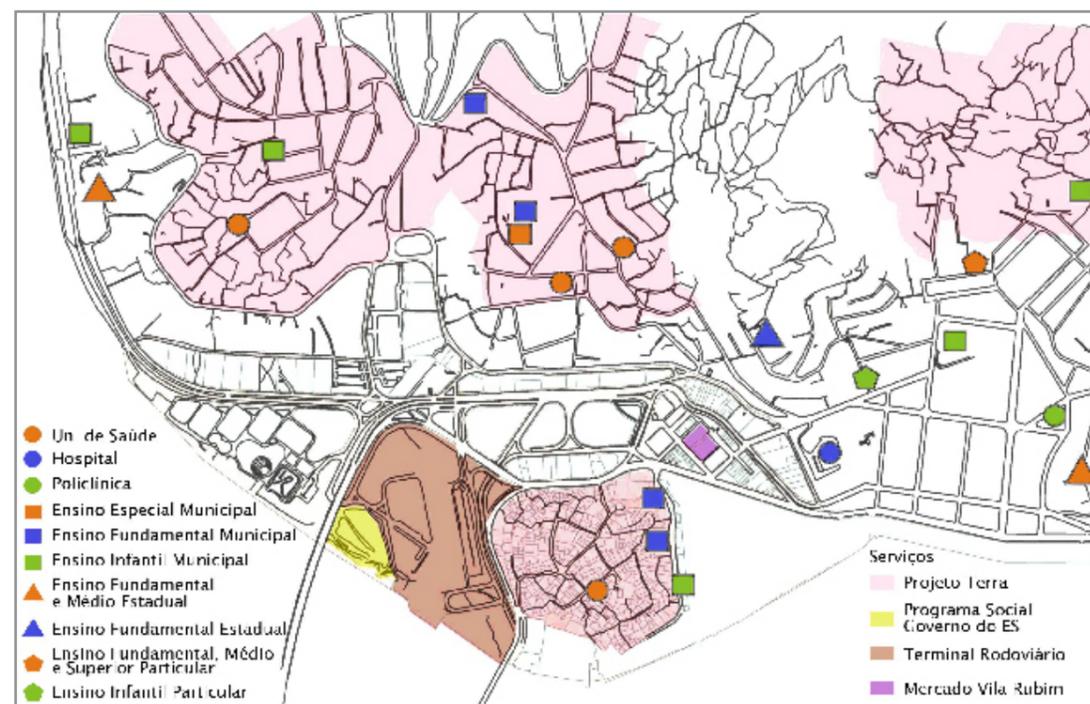
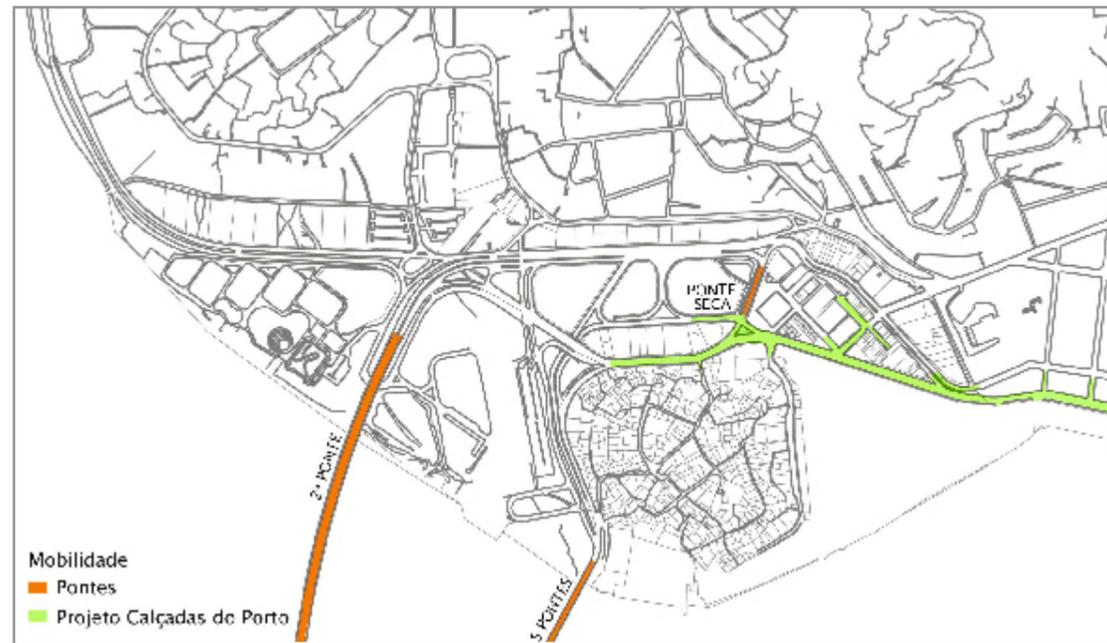
Foto 18: Cinco Pontes



Foto 19: Terminal Rodoviário de Vitória



## LEVANTAMENTO DE DADOS





## LEVANTAMENTO DE DADOS



Mapa 05: Saneamento



Mapa 06: Meio Ambiente



Foto 20: Teatro Carmélia



Foto 21: Diversidade de espaços do Centro Cultural Carmélia M. de Souza

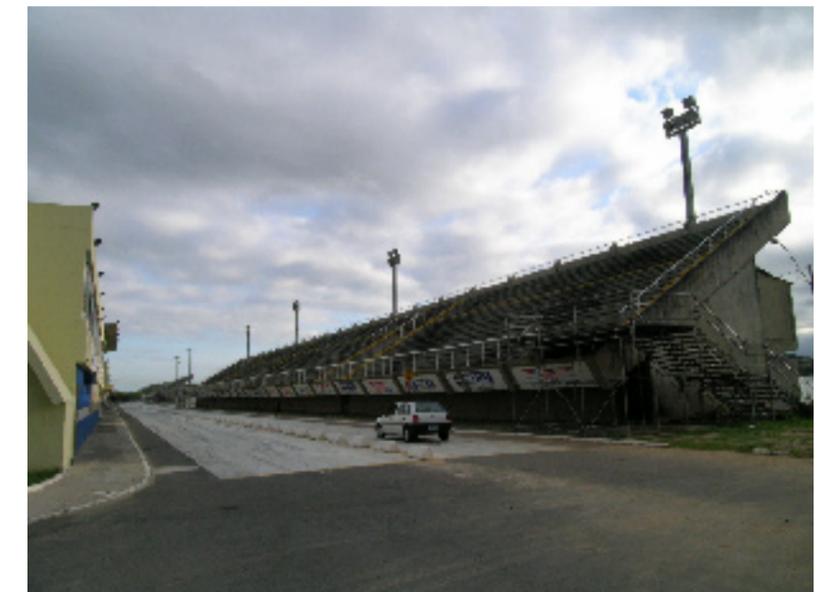


Foto 22: Sambão do Povo



## LEVANTAMENTO DE DADOS

carga, salas e escritórios. Está também aprovada a execução de um aterro de 23.500m<sup>2</sup> para a ampliação do pátio de bobinas da Flexibrás.

### 1.4.5 - Equipamentos de serviços/educação/saúde

Dizem respeito às instalações para a prática de comércio e serviços de uso público tais como lojas, instituições bancárias, correios, espaços de atendimento ao cidadão, mas também instituições de ensino e capacitação tais como escolas, creches, centros de treinamento, além de centros de atendimento à saúde.

No que se refere aos serviços e comércio varejista, o Mercado da Vila Rubim agrega uma diversidade de serviços, comércio de produtos alimentícios, além de roupas, eletrodomésticos e artesanatos. A região próxima ao Mercado apresenta grande concentração de comércio varejista com uma estrutura física tanto sob a forma de edifícios quanto pequenas praças. Uma destas nucleações comerciais situa-se na Praça Manuel Rosindo (foto 14), localizada na Rua Pedro Nolasco em frente ao Mercado da Vila Rubim. Possui uma configuração formada por boxes orientados ao redor de uma praça central onde estão implantados bancos lineares de uso público. Possui uma configuração interessante por funcionar como local de passagem entre duas ruas paralelas e estar totalmente ao ar livre.

O Terminal Rodoviário de Vitória também concentra alguns serviços como caixas eletrônicas, bancas de revistas, lanchonete, entre outros.

No caso de serviços educacionais, a região possui uma infraestrutura educacional que contempla desde creches, pré-escolas e escolas de nível fundamental e médio. O mesmo se repete para os serviços de saúde, com uma Santa casa de Misericórdia e outras unidades de saúde menores para o atendimento imediato da população.

### 1.4.6 - Infraestrutura ambiental

Leitura que abrange aspectos relacionados às características do meio-ambiente local incluindo sua paisagem urbana, suas relações com o canal, sua orla, espaços com vegetação remanescente, perspectivas e amplitude visual.

### 1.4.7 - Vazios Infraestruturais

Áreas de desuso, subutilizadas, ocupadas por imóveis mal conservados, degradados, potencialmente desapropriáveis. Áreas de baixa densidade de ocupação e uso, mas potencialmente aptas a receber novas propostas.

Os vazios urbanos, áreas caracterizadas pelo abandono, desuso e/ou desocupação, podem ser categorizadas tendo em vista três escalas de aproximação: a primeira consiste em 03 grandes lotes, próximos uns aos outros, separados por pequenas vias locais, na área central do bairro de Vila Rubim; a segunda, oposta à primeira, é caracterizada por pequenos lotes, isolados uns dos outros, localizados no interior do bairro da Ilha do Príncipe numa disposição fragmentada e esparsa; a terceira categoria é intermediária, lotes de tamanho médio, localizados principalmente no bairro Mário Cipreste, numa área linear marginal a Rua Dário Lourenço de Souza. Esta área intercala equipamentos especiais com lotes vazios ou subutilizados, numa região privilegiada pela proximidade do Parque Tancredo Neves e pela facilidade de acesso.

Uma exceção a estas categorias é uma grande área vazia isolada das demais e localizada na interseção da Ilha do Príncipe com Mário Cipreste, na Avenida Alexandre Buaiz.



Foto 23: Portão de acesso à Flexibrás



Foto 24: Diversidade do comércio no Mercado da Vila Rubim



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### 1.5 - ZONEAMENTO E INSTRUMENTOS LEGAIS DE INTERVENÇÃO URBANA

Segundo a Lei 6.705 que institui o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória, o Zoneamento é o instrumento destinado a regular o uso e ocupação do solo para cada uma das zonas em que se subdivide o território do município. O polígono que define a área de projeto do Portal Sul compreende as seguintes zonas legais:

ZPA2 (Zona de Proteção Ambiental 2), “áreas destinadas à conservação dos ecossistemas naturais e dos ambientes criados, com uso sustentável dos recursos naturais, podendo ser utilizadas para fins de pesquisa científica, monitoramento e educação ambiental, turismo, recreação e esportes, desde que estas atividades não causem danos aos ambientes naturais ou em recuperação”;

ZOP2/01 e ZOP 1/01 (Zonas de Ocupação Preferencial), compostas por áreas em transformação urbana acelerada e por grandes áreas desocupadas, e cujos objetivos principais são: induzir, sob a coordenação do Poder Público, os processos de transformações urbanas; preservar visuais de marcos significativos da paisagem urbana; estimular o uso múltiplo, com interação de usos residenciais e usos não residenciais”;

ZEIS2/07 (Zonas Especiais de Interesse Social) “porções do território onde deverá ser promovida a regularização urbanística e fundiária dos assentamentos habitacionais de baixa renda existentes e consolidados e o desenvolvimento de programas habitacionais de interesse social nas áreas não utilizadas ou subutilizadas”;

ZEE06 (Zona de Equipamentos Especiais – Área do Porto de Vitória), “compostas por áreas que englobam atividades com características especiais, que exercem ou possam exercer impactos econômicos, urbanísticos, ambientais e funcionais, no Município de Vitória”.

A territorialização destas zonas na realidade local se dá a partir dos seguintes cenários:

ZPA2: Faixa litorânea da Baía de Vitória ocupada pelo Parque Tancredo Neves e pelo Sambão do Povo.

ZOP2/01 e ZOP 1/01: Maior porção da área compreendida pelo polígono do Portal Sul, engloba o Terminal Rodoviário, o lote vizinho de interesse para ações sociais do governo, o Mercado da Vila Rubin, e toda a extensão de lote que se segue após a Ponte Seca, incluindo a “Cracolândia”, além da quadra onde se localiza o Teatro Carmélia e toda a extensão de terrenos vizinhos ao Parque Tancredo Neves na Rua Dário Lourenço de Souza.

ZEIS2/07: Está especificamente definida pelo bairro Ilha do Príncipe.

ZEE06: Área do Porto de Vitória, ocupada parcialmente pela empresa Flexibrás e pela CODESA.

### INSTRUMENTOS LEGAIS DE INTERVENÇÃO URBANA

O Capítulo III, do Título III Do Ordenamento Territorial, trata especificamente das Áreas Especiais de Intervenção Urbana, das quais podemos incluir polígono do Portal Sul se levarmos em consideração as Áreas do Centro Histórico da cidade. Nestas áreas as ações de intervenção devem ser tomadas tendo em vista a “compatibilização do crescimento urbano com a estrutura viária”, a “preservação dos locais de interesse ambiental e da paisagem urbana”, a “melhoria na infraestrutura de saneamento e mobilidade”, a “preservação do patrimônio histórico-cultural”, o “fomento ao turismo”, sempre com o objetivo de “introduzir novas dinâmicas urbanas”.

Entende-se, portanto que as ações de intervenção devem estar atentas às referências da identidade local, uma vez que as áreas centrais agregam e sedimentam a diversidade cultural e histórica da cidade, admitindo e incentivando as práticas singulares que reforçam



Foto 25: Praça Manoel Rosindo



Foto 26: Entrada do Terminal Rodoviário de Vitória



## LEVANTAMENTO DE DADOS

esta diversidade e possibilitando o desenvolvimento de soluções infra-estruturais com esta finalidade. Ao mesmo tempo implantando estruturas indutoras capazes de recuperar a visitação do lugar por questões culturais e comerciais novas que se sobreponham às existentes e se integrem a elas.

### 1.6 - MOBILIDADE (PESSOAS, TRANSPORTE E CARGA) E SISTEMA VIÁRIO

A área de estudo está localizada à entrada da Ilha de Vitória, e compreende o polígono formado pela Ilha do Príncipe, pontes de acesso a Vitória pelo lado sul, Rodoviária de Vitória, bairros de Caratoíra e Santo Antônio (Parque Tancredo Neves) e Mercado Popular da Vila Rubim.

Esta área foi sendo progressivamente aterrada, unindo-se ilhas, conformando um sistema viário complexo, que compreende :

- . Ligações entre Ilha de Vitória e o Continente: Ponte Florentino Avidos (ligando a Vila Velha), e a Ponte do Príncipe (Segunda Ponte, ligando a Cariacica);
- . Ligações entre os bairros lindeiros, de ocupação antiga - Ilha do Príncipe e Caratoíra;
- . Ligações com outros eixos em Vitória : Acesso aos eixos da Área central e Vila Rubim ; Eixo Santo Antônio/Rodovia Serafim Derenze.

É uma das regiões da cidade com maior volume de veículos nos períodos de pico, representados pelos acessos às pontes que fazem a ligação com o continente, e acessos ao Centro, já próximas aos limites de capacidade viária, com ocorrência de filas e retenções.

Este conjunto de ligações define em um sistema viário em forma de rótula, que aproveita os desníveis existentes no terreno para formar interseções em desnível, com baixo nível de risco de acidentes entre veículos, porém com aumento dos volumes por trechos e dificuldades de transposição para pedestres.

Devido também às grandes extensões ora desocupa-

das, falta de iluminação adequada e pontos seguros de travessias, a presença de pedestres é pouco notada na região, ocorrendo mesmo uma segregação física entre bairros lindeiros - Caratoíra e Ilha do Príncipe.

Por outro lado, a presença de ciclistas é marcante, com usuários originados na região de Paul/Aribiri, em Vila Velha, que cruzam a Ponte Florentino Ávidos em direção a Vitória, utilizando a Av. Alexandre Buaiz.

Os principais equipamentos urbanos da região, atrativos de viagens são : Rodoviária de Vitória, Novo acesso ao Porto de Vitória, Parque Tancredo Neves e Sambão do Povo, Centro Cultural Carmélia M. de Souza e Mercado Popular da Vila Rubim, além de empresas ligadas à atividade portuária e a própria Flexibrás.

#### 1.6.1 Sistema Viário e Circulação

O sistema viário principal da região é composto pelas seguintes vias :

Ponte Florentino Avidos - primeira ponte construída entre o continente e a Ilha de Vitória, faz a ligação com a região de São Torquato, em Vila Velha. Opera com dois sentidos de tráfego, sendo uma faixa de rolamento por sentido. Possui passarelas, em ambos os sentidos, para pedestres e ciclistas, sendo significativo este movimento. No momento, está em obras de recuperação.

Ponte do Príncipe (Segunda Ponte) - faz a ligação da Ilha de Vitória com Cariacica e BR-262 e BR-101 (Contorno). É o principal eixo de acesso de veículos de carga e coletivos intermunicipais e interestaduais. Opera com dois sentidos de tráfego, divididos por mureta central, e duas faixas de rolamento por sentido.

Av. Alexandre Buaiz - faz a ligação entre a Ponte Florentino Ávidos e a área central, além de ser acesso ao bairro de Ilha do Príncipe. Do entroncamento da Ponte Florentino Ávidos até a Av. Aterro da Condusa opera com dois sentidos de tráfego e duas faixas de rolamento por sentido; a partir do encontro com a Av. Aterro da Condusa opera com três faixas de rolamen-



Foto 27: Área central com forte potencial ambiental



## LEVANTAMENTO DE DADOS

to, sentido Centro. Posteriormente a Av. Alexandre Buaiz se bifurca em dois tramos, um deles conectado a Av. Elias Miguel (três faixas de rolamento), e outro em direção à Vila Rubim, via pela Ponte Seca (duas faixas de rolamento).

Av. Elias Miguel – prolongamento da Av. Alexandre Buaiz, faz a ligação desta com a Área Central e Mercado Popular da Vila Rubim. Opera no sentido Ponte Florentino Avidos – Centro, com três faixas de rolamento. Devido ao grande volume de coletivos e concentração de pontos de parada, este trecho apresenta pontos de retenção velocidade nos períodos de pico.

Av. Pedro Nolasco – faz a conexão da Área Central de Vitória com a área de estudo. Opera com dois sentidos de tráfego, sendo duas faixas por sentido. Apresenta forte sinuosidade e diferenças de greide no trecho mais próximo à Vila Rubim, o que somado ao alto volume de coletivos, restringe suas condições operacionais.

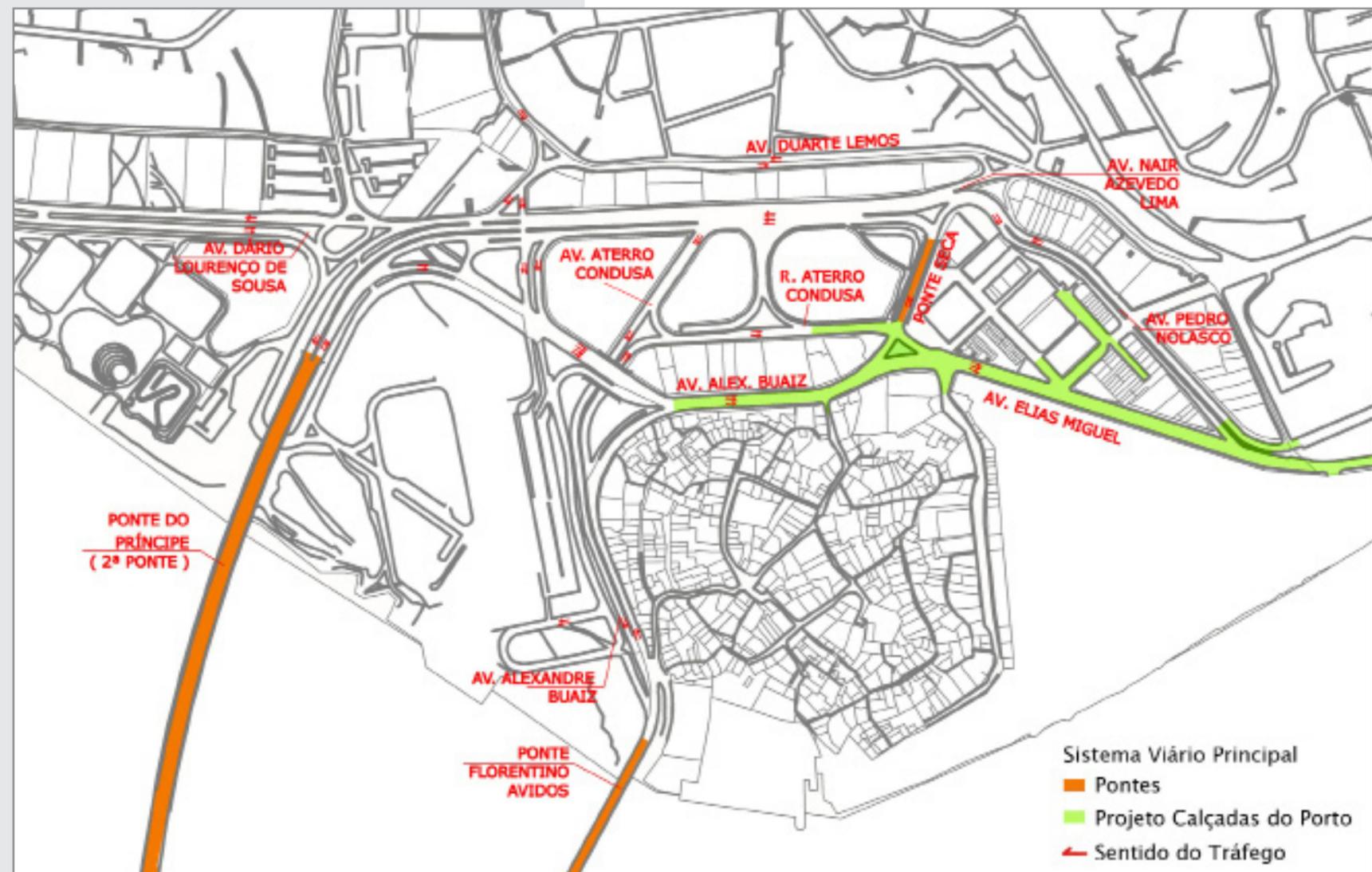
Av. Duarte Lemos – prolongamento da Av. Pedro Nolasco, em direção à região de Caratoíra. Opera com dois sentidos de tráfego, duas faixas por sentido, apresentando pontos de retorno seguros e sinalizados.

Av. Nair de Azevedo Lima – paralela à Av. Duarte Lemos, faz a distribuição do fluxo a partir da Área Central de Vitória, em direção à Ponte do Príncipe (Segunda Ponte), Av. Dario Lourenço de Souza (Santo Antônio e Rodovia Serafim Derenze) e acessos à Rodoviária, constituindo-se num trecho de entrelaçamento relativamente curto e com alto volume de tráfego – cerca de 200 metros para retorno sentido Av. Condusa e 300 metros para destino Ponte/Acesso a Santo Antonio.

No momento, o principal movimento nos períodos de pico destina-se a Ponte do Príncipe, porém com o aumento na ocupação da região de Santo Antonio, é provável que ocorra um maior volume de tráfego a ela destinada, o que implicaria na necessidade de revisão das características operacionais e de giro deste trecho.

Av. Dario Lourenço de Souza – interliga a área de es-

tudo à região de Santo Antonio. Ao longo desta avenida estão dispostos equipamentos culturais e de lazer tais como parque Tancredo Neves, Sambão do Povo e Centro Cultural Carmélia M. de Souza, que a tornam atrativa em períodos específicos com finais de semana, feriados, feiras e exposições, entre outros, porém não necessariamente nos períodos de pico da Cidade. Opera com dois sentidos de tráfego, sendo duas faixas de rolamento por sentido, acrescida de faixas laterais para estacionamento e canteiro central.



Mapa 07: Sistema Viário Principal



## LEVANTAMENTO DE DADOS

As figuras a seguir apresentam a nomenclatura das vias e suas características operacionais, os sentidos de tráfego por trecho.

### 1.6.1.1 - Volumes de tráfego

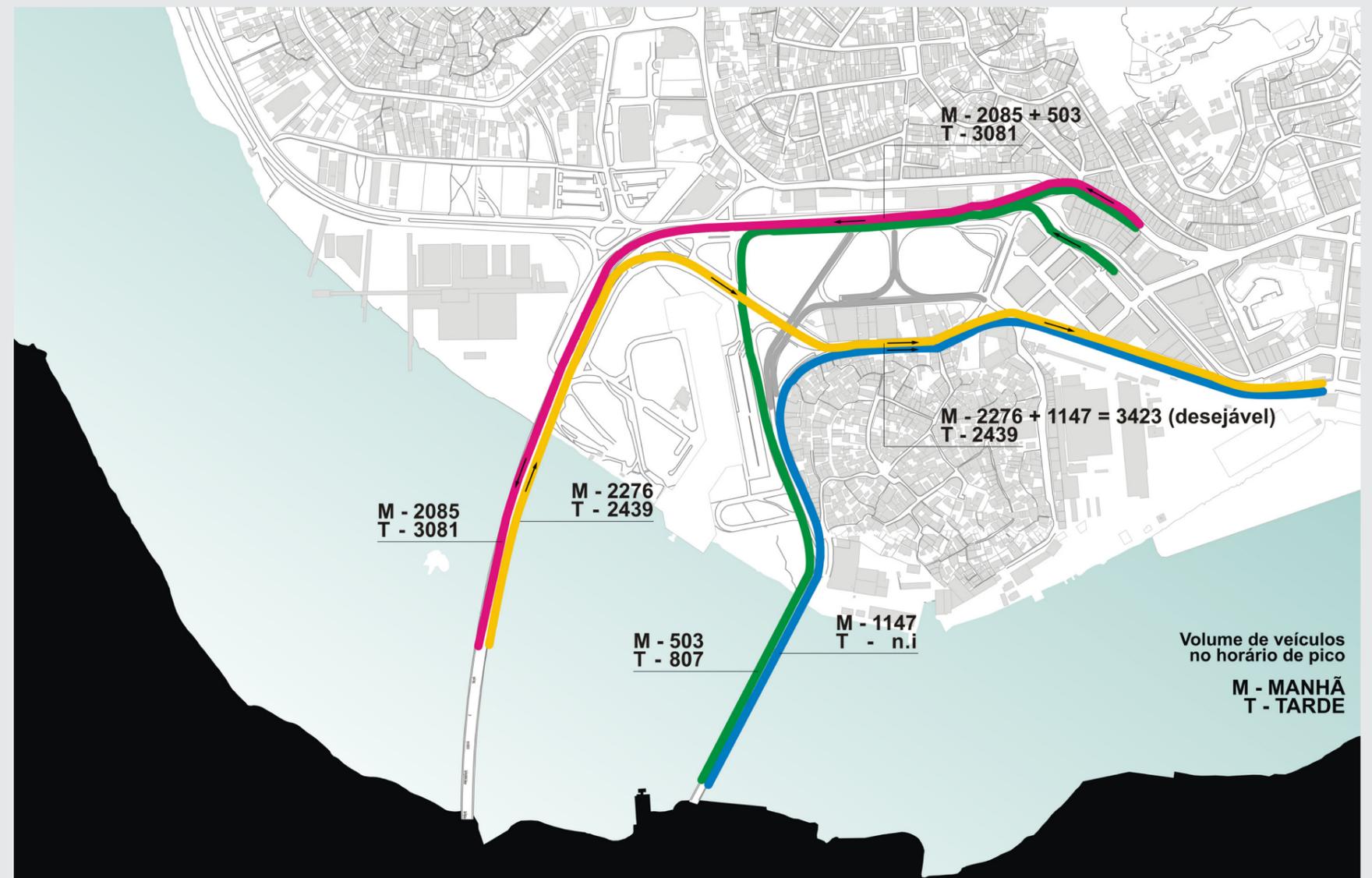
Os volumes de tráfego disponíveis referem-se às Pontes de acesso a Vitória, medidos em 2003 e 2007, em veículos equivalentes. Observe-se que em 2007 a Ponte Florentino Ávidos está em recuperação, e com operação parcial.

Estes volumes indicam que já existe a saturação da capacidade viária dos acessos externos à Ilha de Vitória - Ponte do Príncipe (relação V/C  $\approx$  1,0, no período de pico da tarde, saindo de Vitória), e Ponte Florentino Ávidos (relação V/C  $>$  1,0, no período de pico da manhã, chegando a Vitória), o que se reflete em retenções nos eixos que lhe são contíguos.

Desta forma, todo o conjunto viário da área de estudo é afetado pelos acessos externos à Ilha de Vitória nos períodos de pico, e novos empreendimentos aí localizados deverão levar em conta a possibilidade de restrição de acessibilidade nos horários de pico da manhã e tarde.

A possibilidade que se abre, de construção de uma nova ponte ligando Cariacica e Vitória, via Rodovia Serafim Derenze (Quarta Ponte), permitiria a transferência de parte do atual volume de tráfego da Ponte do Príncipe, reduzindo desta forma seu volume e melhorando as condições operacionais.

Por outro lado, a possibilidade de implantação de uma linha de VLT (veículo leve sobre trilhos) na Ponte Florentino Ávidos, em tráfego compartilhado com demais veículos, reduziria sua capacidade, sendo os benefícios resultantes de um menor número de coletivos na região.



Mapa : Volume de Tráfego

### 1.6.1.2 - Acessibilidade a setores e equipamentos lineares

. Ilha do Príncipe : bairro de ocupação antiga, sobre elevação natural, com vias estreitas e de traçado sinuoso. Os pontos principais de conexão com o sistema

viário principal ocorrem nas Ruas A Muniz (proximidades da Ponte Florentino Ávidos), C. Gama (proximidades do acesso à Rodoviária) e Jurema Barroso (acesso à Flexibrás). Em todos os acessos há problemas de geometria das interseções, objeto de projeto específico da Prefeitura de Vitória, em andamento. Possui poucas travessias sinalizadas para pedestres.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

. Região de Caratoíra : também área de ocupação antiga, tem como acesso principal a Av. Duarte Lemos. Possui conexões com boa geometria e sinalização, inclusive para pedestres com a área da Rodoviária, acessos a Santo Antônio e Área Central.

. Rodoviária de Vitória : relativamente isolada geograficamente, às margens da Baía, a Rodoviária se conecta a todos os eixos viários por um conjunto de vias de acesso específicas, e que funcionam também como vias auxiliares de retorno, tanto para tráfego geral como coletivos. O acesso de pedestres é possível, em trechos com travessias continuamente sinalizadas, porém inseguros pela pouca iluminação e baixa ocupação do entorno.

. Mercado Popular da Vila Rubim : interliga-se à Ilha do Príncipe, em seu limite (Av. Alexandre Buaiz/Elias Miguel) e região de Caratoíra (Av. Duarte Lemos). Em relação à área de projeto Flexibrás, as ligações possíveis ocorrem via Av. Pedro Nolasco e Ponte Seca, havendo possibilidades de circulação de automóveis (veículos de menor porte) e pedestres sob a Ponte Seca.

### 1.6.2 - Transporte Coletivo

Grande parte das linhas municipais de Vitória e intermunicipais TRANSCOL cruzam a área de estudo, distribuídas nos principais eixos, sendo o principal fluxo de pessoas em coletivos originados a partir dos acessos externos à Ilha.

#### 1.6.2.1 - Linhas municipais de Vitória

São 38 linhas regulares, incluindo aquelas que operam exclusivamente no período noturno, sendo que destas a metade (19 linhas) têm como ponto final a Rodoviária. Não foram obtidos dados referentes a volumes de veículos nos horários de pico, ou movimentação de passageiros.

#### 1.6.2.2 - Linhas intermunicipais TRANSCOL

São 14 linhas troncais, interligando terminais de inte-

gração, e 8 linhas seletivas sendo 7 destas acessando a Rodoviária. Das linhas troncais, apenas 3 utilizam a Ponte Florentino Avidos .

As tabelas a seguir apresentam as linhas municipais e intermunicipais em operação na área de estudo, por eixo de circulação.

Estima-se um volume de passageiros em torno de 9.000 passageiros na hora-pico cruzando a Ponte do



Mapa 08: Circulação Atual



## LEVANTAMENTO DE DADOS

Príncipe (TRANSCOL), acima portanto, do valor considerado confortável para ônibus convencionais, o que resulta em superlotação nos períodos de pico.

### 1.6.2.3 - Rodoviária de Vitória

A Rodoviária de Vitória opera ininterruptamente, com média anual de 1,8 milhões de passageiros embarcando e desembarcando. Congrega linhas rodoviárias intermunicipais interligando Vitória a outros municípios do Espírito Santo e linhas interestaduais.

Operam as seguintes empresas : Viação Itapemirim, Viação Águia Branca, Viação Planela, Viação N. Sra. Graças, Viação N. Sra. Penha, Viação Pretti, Viação Rio Doce, Viação Alvorada, Viação Marapá e Companhia São Geraldo de Viação.

O acesso à Rodoviária é segregado para as linhas rodoviárias e urbanas conforme mapa/diagrama a seguir.

### 1.6.2.4 - Inserção do VLT (veículo leve sobre trilhos)

A Prefeitura Municipal de Vitória, por meio da Companhia de Desenvolvimento de Vitória, está desenvolvendo um projeto para avaliação da viabilidade técnico-econômica da implantação de uma linha de VLT que cruzaria a região, a partir de São Torquato, acessando a Área Central via Ponte Florentino Ávidos.

O traçado preliminar apresentado segue as seguintes diretrizes :

- . Ponte Florentino Ávidos – utilizando as atuais faixas de rolamento, compartilhada ao tráfego geral;
- . Av. Alexandre Buaiz, até o entroncamento desta até a Av. Aterro da Condusa;
- . Vencendo o desnível da Av. do Aterro da Condusa, sob viaduto, e prosseguindo em túnel, aproveitando o desnível de cerca de 4,5 metros até atingir a diferença de -6,00 em relação ao piso da entrada do porto.

Possibilidades de localização das estações :

Não estão ainda disponíveis a configuração do trem proposto para a operação da Linha de VLT, nem a tipologia de estações. Contudo, pode-se estimar as dimensões das plataformas de embarque como 100,00 metros de extensão x 2,00 metros de largura (mínima) para plataforma central.

Considerando que a estação deverá estar disposta em trecho em nível, e preferencialmente sem curvas ou aclives/declives consideráveis em seu prosseguimento, estimamos duas localizações possíveis :

- . a primeira, junto à Rodoviária e Ilha do Príncipe, distante cerca de 500 metros da área de projeto Flexibrás, em trecho em nível, porém com curva acentuada para



Foto 28: Interior da rodoviária



Mapa 09: Acessos à rodoviária



## LEVANTAMENTO DE DADOS

acesso à ponte Florentino Ávidos. Considerando esta opção, a próxima estação poderia estar localizada nas proximidades do acesso ao Porto, na Vila Rubim (distância de cerca de 700 entre estações consecutivas).

. a segunda, junto à Avenida Aterro da Condusa, abaixo do nível desta, ocupando ou não a quadra compreendida entre esta avenida e Av. Alexandre Buaiz. Mais central, poderia funcionar como catalisador da recuperação de toda a área de estudo, porém demandaria a reorganização dos fluxos de veículos e pontos de travessia para melhoria da acessibilidade de pedestres. Sua implantação poderia se dar tanto na própria quadra hoje ocupada por galpões e Giacomini como na área pertencente à Flexibrás, dependendo da opção de traçado adotada.

As alternativas de localização das estações estão apresentadas na figura que se segue.

### 1.6.3 - Pedestres e ciclistas

As condições de circulação de pedestres e ciclistas são dificultadas pelo desenho viário, em forma de rótula, com poucas travessias semaforizadas para pedestres. Moradores da região de Caratoíra tem dificuldades em atingir a Ilha do Príncipe e vice-versa, restringindo e dificultando o acesso dos moradores ao conjunto de equipamentos urbanos presentes na área, a pé ou por bicicleta.

Como os terrenos no interior da grande rótula – área Flexibrás e Bosque, estão desocupados, não existe atratividade de viagens, e devido a isto a necessidade de travessias, o que será alterado, qualquer que seja a opção de uso para a área de projeto. Haveria a partir da ocupação da área, a necessidade de um planejamento de circulação para pedestres e ciclistas, talvez desvinculado do sistema viário principal, que permitisse o livre e seguro acesso a todos os setores presentes, incluindo a Vila Rubim e Rodoviária, hoje totalmente desarticulados entre si.

O maior volume de ciclistas é originado no continente, em áreas mais próximas ao Canal de Vitória – São

Torquato até Paul e Grande Cobilândia em Vila Velha, e Jardim América e bairros vizinhos em Cariacica, que atingem Vitória via Ponte Florentino Avidos, utilizando a Av. Alexandre Buaiz e Elias Miguel. Este trecho está contemplado em projeto da Prefeitura de Vitória, que inclui o alargamento dos passeios e inserção de ciclofaixa.

Atualmente os pontos mais críticos em relação à segurança de pedestres e ciclistas referem-se ao entorno das Av. Duarte Lemos (Caratoíra) e em maior grau no entorno da Av. Alexandre Buaiz (Ilha do Príncipe), onde um passeio estreito e com posteamento irregular abriga pedestres e ciclistas, ao lado de uma via com alto volume de veículos e coletivos.

Em ambas as vias existem travessias semaforizadas, mas também um grande número de pedestres cruzando a Av. Duarte Lemos e Nair Azevedo Lima, a partir de Caratoíra, com destino a ponto de embarque/desembarque de coletivos no entorno da Rodoviária. Embora haja uma travessia nas proximidades, o maior fluxo de pedestres ocorre justamente onde esta inexistente.

Na Av. Alexandre Buaiz as travessias semaforizadas estão muito distantes entre si, uma delas nas proximidades da Ponte Florentino Avidos e Rodoviária, e outra junto ao acesso à Ponte Seca.

No trecho entre a Av. Aterro da Condusa e acesso a Ponte Seca, onde existe somente um sentido de tráfego, existem edificações à esquerda (quadra Giacomini) que estão inacessíveis, pela falta de faixas seguras de travessia de pedestres e acesso a pontos de parada de coletivos, o que dificulta a atratividade dos negócios aí localizados, impedindo sua recuperação e desenvolvimento.

No caso de implantação de novos empreendimentos nesta quadra, serão necessárias a revisão e relocação de faixas de travessia de pedestres, com semáforos e tempos exclusivos para este fim, podendo mesmo ao início, ter sua operação com acionamento por botoeira.



## LEVANTAMENTO DE DADOS

### 1.7 - INFORMAÇÕES DA FLEXIBRÁS

#### 1.7.1 - Quanto ao volume de caminhões:

a) número de caminhões, por dia, que chegam a fábrica, trazendo matéria-prima - tráfego entre depósito e fábrica.

- . 2ª e 6ª feira uma média de quinze (15) carretas/dia;
- . 3ª a 5ª feira uma média de oito (08) carretas/dia;
- . Sábado uma média de duas(02) carretas.

OBS: Pode variar em função da carga da semana.

b) número de caminhões, por dia, que chegam aos depósitos- tráfego de acesso aos depósitos.

- . 2ª e 6ª feira uma média de doze (12) carretas/dia + 2 truck/dia acessórios;
  - . 3ª a 5ª feira uma média de dez (10) carretas/dia + 1 truck/dia acessório;
  - . Sábado ocorre eventualmente 1(um) truck acessório.
- OBS: Esta informação está considerando a somatória dos três galpões (DSM + DDS + Carapina), pode ocorrer picos de 20 carretas em um dia dependendo do movimento do PORTO.

O dia considerado para análise varia das 07:00hs às 20:00hs (principalmente às 6ª feiras).

c) há algum tipo específico de caminhão para insumos, tamanho médio dos caminhões utilizados (número de eixos).

Sim, são eles:

- . Caminhão BAU (Porte pequeno como 608 ou truck)- 3 eixos
- . Caminhão Tanque (Caminhão TRUCK); - 3 eixos
- . Caminhão com garrafas de Gás ( Caminhão TRUCK) - 3 eixos

Caminhão especial Diversos :

- . Caminhão Prancha Baixa : Bobinas da BRASFLEX - Número de eixos varia (ver com Brasflex) entrada é feita pela CODESA.
- . Caminhão guincho : Transporte de empilhadeiras - 3 eixos (máximo)

#### 1.7.2 - Quanto a nova sede administrativa:

a) perfil salarial - pessoal administrativo e operacional - até R\$1.000,00, de R\$1.000,00 a R\$2.500,00 e mais de R\$2.500,00.

##### PERFIL SALARIAL SITE VITÓRIA

Perfil Salarial	Área Administrativa	Área Técnica
Até R\$ 1.000,00	36	197
de R\$ 1.000,01 à R\$ 2.500,00	85	447
Acima de R\$ 2.500,00	77	72
Total	198	716

b) número de funcionários administrativo esperado para nova sede - total atual e previsto para vir do Rio de Janeiro.

Número de funcionários da Flexibras - 250.

Número de funcionários da Technip Rio - 300.

Total de funcionários esperado para nova sede - 550.



## 2.PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA RELACIONADOS

Planejamento Interativo do Centro de Vitória 2.1



## PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA RELACIONADOS

### 2.1 - PLANEJAMENTO INTERATIVO DO CENTRO DE VITÓRIA

“O Planejamento Urbano Interativo buscou evidenciar as riquezas da área central e detectar suas limitações e entraves, junto aos agentes envolvidos na produção de sua dinâmica. Este processo pretendeu potencializar a auto-estima do morador e do usuário do Centro, bem como atrair “novos olhares”, através de um processo aberto e participativo” Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

#### 2.1.1 - Plano de Mobilidade Urbana

“Integração do centro com todos os modais de transporte (ônibus, VLT, Aquaviário), com estações de embarque e desembarque em áreas que se pretende dinamizar/potencializar; estímulo ao uso do transporte coletivo de qualidade, inclusive com a adoção de ônibus panorâmicos para apreciação da paisagem; implantação de ciclovia, especialmente na orla; possibilidade de criação de áreas exclusivas para os pedestres; estudo mais aprofundado sobre a questão do transporte aquaviário para uso da população e turístico e áreas adequadas ao transporte por catraias”.

Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

#### 2.1.2 - Estacionamentos

“ Revisão e ampliação do sistema de Estacionamento Rotativo para toda a área comercial da região central; estudo de viabilidade para ampliação do número de vagas de estacionamento na região central, com indicação de possíveis áreas de estacionamento e/ou edifícios-garagem”.

Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

#### 2.1.3 - Projeto Calçada Cidadã / Acessibilidade Universal

“Plano de recuperação/construção de calçadas, com identificação das calçadas prioritárias; campanha de conscientização para reforma/padronização de calçadas – divulgação do projeto calçada-Cidadã; plano de Acessibilidade aos espaços e equipamentos público”.

Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

#### 2.1.4 - Praça Costa Pereira (foto 29)

“Resgatar a área enquanto marco da urbanização da cidade; retomar para este espaço a qualidade urbanística que foi sendo perdida ao longo de sua história, devolver aos pedestres a vontade de circular, passear e comprar; proporcionar acessibilidade, minimizar a poluição visual, com enterramento da fiação; ordenar as paradas de veículos de transporte coletivo e de turismo”.

#### 2.1.5 - Praça do Índio (foto 30)

“Criação de mais uma opção de área de lazer para a comunidade do centro; tratamento urbanístico da entrada leste do centro; integração do centro com a região da Ilha de Santa Maria (centro expandido); fortalecimento das atividades esportivas (sobretudo remo), integração com a secretaria Municipal de Esportes (Clube Saldanha da Gama)”.

#### 2.1.6 - Praça Getúlio Vargas (foto 31)

“melhorias de seu meio ambiente promovendo melhores condições de acessibilidade e melhor integração de seus espaços; ordenamento da parada de veículos de transporte coletivo e relação de mobiliário urbano”

#### 2.1.7 - Mercado da Vila Rubim

“O Mercado da Vila Rubim, inaugurado em 1969, foi reconstruído sobre uma área de 4 mil metros qua-

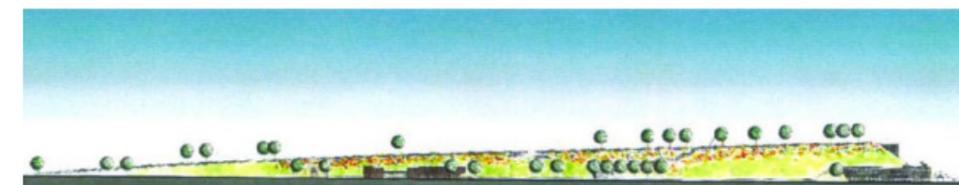


Foto 29: Praça Costa Pereira



perspectiva

planta do projeto



elevação do projeto

Foto 30: Praça do Índio



## PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA RELACIONADOS

drados, após um grande incêndio, em 01 de julho de 1994. Além da construção dos galpões que abrigam 42 lojas, o mercado conta com uma praça e um mezanino central, além de sanitários adaptados para portadores de deficiência física.”

Fonte: <http://sistemas.vitoria.es.gov.br/turismo/index.php?secao=oquever&pg=roteirodecompras>

### 2.1.8 - Praça Manoel Rosindo

“A nova Praça Manoel Rosindo abriga 48 módulos comerciais em substituição às barracas improvisadas que existiam no local e uma área de vivência com playground, bancos, jardins e um palco para pequenos eventos.

Os novos quiosques permitirão um maior conforto, higiene e limpeza para os comerciantes do local, que antes atuavam em barracas improvisadas, e para os compradores, na medida em que passam a frequentar um local dotado de diversos equipamentos públicos.”

Fonte: <http://www.vitoria.es.gov.br/diario/2007/0213/abrinque.asp>

### 2.1.9 - Praça do Aviário

Praça localizada na área do mercado da Vila Rubim próximo ao edifício que abriga as instalações da peixaria local. Deverá ser objeto de reforma e adequação visando a requalificação da ambiência local.

### 2.1.10 - Ponte Florentino Avidos

“Reestruturação completa e inauguração da iluminação cênica, que promete valorizar o monumento, serão entregues à população no Natal. O asfalto foi substituído por placas de concreto, assim como o piso da ciclovia, que foi alargada para 1,80 metros.

As grandes vigas de aço que caracterizam a ponte estão recebendo nova pintura. Com o final da restauração será instalado um gasoduto sob a via e todos os cabos de fibra ótica e eletricidade, tubulações de água e fios telefônicos, que hoje ficam expostos, vão passar por baixo da estrutura.”

Fonte: Jornal a Tribuna: Reportagem especial; p.02; Vitória-ES; 13 de agosto de 2007.

### 2.1.11 - Projeto Calçadas do Porto (foto 32)

“Recuperação das calçadas e das avenidas Elias Miguel e Getúlio Vargas, do trecho entre o antigo aquaviário até imediações da Ilha do príncipe.

Melhoria da acessibilidade, circulação viária e do meio ambiente urbano. Proporcionar maior segurança a pedestres e ciclistas, através da ampliação de calçadas e criação de ciclovia. Ordenação do mobiliário urbano.”

Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

### 2.1.12 - Projeto Centro Esportivo Tancredo Neves (foto 33)

Proposta de uma nova solução arquitetônica e paisagística mais adequada para o Novo Parque Tancredo Neves, a ser implantada em terreno onde já se situa (Vila Rubim), cidade de Vitória – ES, com aproximadamente 63.000,00m<sup>2</sup> de área. “O Parque Tancredo Neves, com seus 6,3 hectares de área, pode ser pensado como um pequeno fragmento de cidade. O parque, como entendemos, deve ser uma somatória de áreas livres: por vezes recobertas com vegetação, árvores de sombra, por outras simples chão. Está dominado predominantemente pela orla e se irradia para dentro do território através das faixas de uso. Um parque à beira mar é forçosamente ditado por esta vista e sua função deve ser a de propiciar o encontro de terra e água.”

Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst155/inst155\\_01.asp](http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst155/inst155_01.asp)

### 2.1.16 - 4ª ponte – Ligação Cariacica

Parte da proposta de governo de uma nova via expressa que ligará Vitória à Cariacica, a 4ª ponte desafogará o trânsito desde o bairro Santo Antônio até Porto de Santana.

### 2.1.17 - Projeto Terra

“Com pouco mais de cinco anos, o Projeto Terra já se tornou um marco na história de Vitória. Ao unir obras urbanísticas com promoção social, ele vem transformando de forma indelével o cenário da capital do Es-



Foto 31: Praça Getúlio Vargas



Foto 32: Calçadas do Porto



## PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA RELACIONADOS

pírito Santo e a realidade daqueles que menos têm condições dignas de vida. São 36 bairros e uma área de 6,09km<sup>2</sup>. Todas as secretarias municipais estão envolvidas em um conjunto integrado de obras, ações e serviços, com um único objetivo: oferecer oportunidades de integração social da cidade, beneficiando os moradores dessas áreas.”

Fonte: <http://www.vitoria.es.gov.br/projetoterra/apresentacao.htm>

### 2.1.18 - Reabilitação Arquitetônica - PMV

#### 2.1.18.1 - Casa do porto das artes plásticas

“Restaurar a antiga sede da Capitania dos Portos. Sediar eventos internos e externos relacionados às artes plásticas. Fomentar o desenvolvimento cultural e a educação artística da comunidade em geral.

Criação de um pólo de pesquisa, promoção e divulgação das artes plásticas capixabas. Fortalecimento do corredor cultural da Av. Jerônimo Monteiro.” Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

#### 2.1.18.2 - Secretaria Municipal de Cultura

“Recuperação do imóvel identificado de preservação e reforma interna para a melhoria das instalações da secretaria municipal de cultura.”

Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

#### 2.1.18.2 - Secretaria Municipal de Cultura

“Recuperação do imóvel identificado como de interesse de preservação e reforma para melhoria das instalações da secretaria municipal de esportes.” Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

Fonte: CD-ROM: Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória

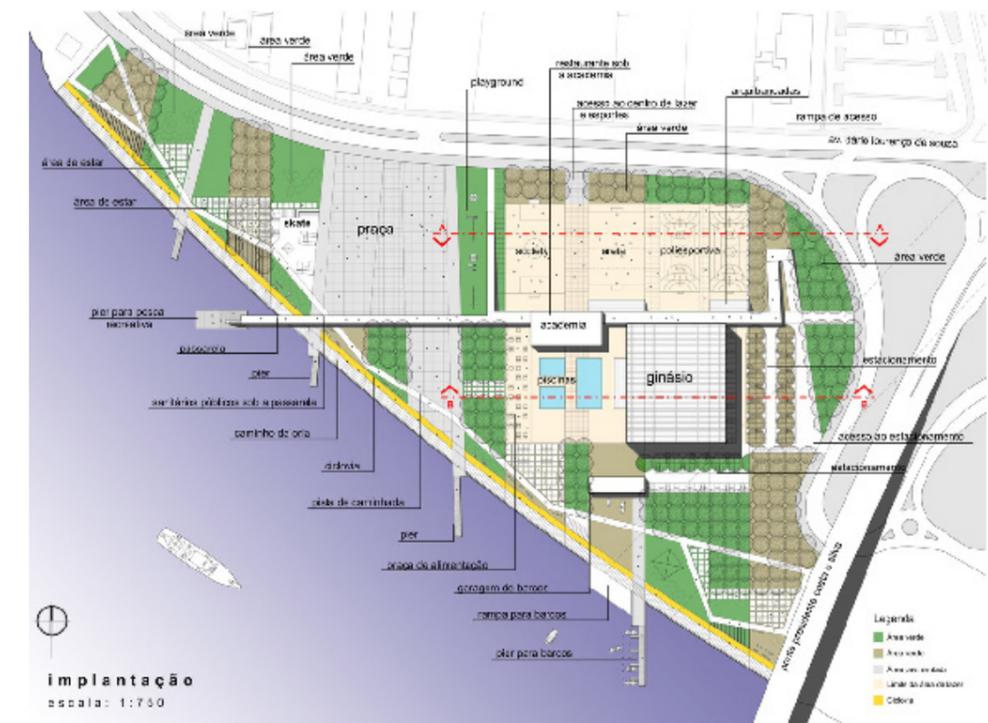


Foto 33: Parque Tancredo Neves



### 3. DIRETRIZES

- Introdução 3.1
- Diretrizes Gerais 3.2
- Propostas 3.3



## DIRETRIZES

### 3.1 - INTRODUÇÃO

Segundo a Lei 6.705 que institui o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória, são objetivos básicos da área do centro histórico, da qual o Projeto Portal Sul está intimamente relacionado:

- . compatibilizar o incremento na ocupação urbana com as características do sistema viário e com a disponibilidade futura de infra-estrutura urbana;
- . preservar os locais de interesse ambiental e a configuração da paisagem urbana;
- . promover a reabilitação urbana a partir de melhorias na infra-estrutura de saneamento básico, drenagem, iluminação, espaços públicos, áreas verdes e nas condições de mobilidade e acessibilidade urbana, especialmente nos locais com maior precariedade;
- . incentivar o aproveitamento de edifícios não utilizados para a produção de novas habitações de interesse social;
- . preservar o patrimônio histórico-cultural promovendo usos compatíveis, incentivando e orientando a recuperação dos imóveis de interesse de preservação;
- . fomentar a visitação da área;
- . fomentar a Revitalização Econômica da Área, promovendo o desenvolvimento social e humano;
- . introduzir novas dinâmicas urbanas.

O projeto Portal Sul trata da reurbanização da região Sul do Município de Vitória abarcando em termos gerais a melhoria da qualidade ambiental em diferentes setores: maior integração entre os equipamentos de uso público existentes e a implantação de outros novos; revitalização da área explorando sua apropriação turística e cultural em horários noturnos principalmente; explorar a diversidade de serviços e usos por parte da população; organizar os fluxos e sistema viário. As táticas de ação do projeto podem ser sistematizadas segundo as seguintes categorias.

### 3.2 - DIRETRIZES GERAIS

#### 3.2.1 - Mobilidade

- . favorecer uma transposição rápida para os veículos de passagem que trafegam pelo polígono, minimizando a interferência do sistema viário pesado nos espaços públicos destinados ao uso cultural, de comércio, serviços e lazer da população.
- . oferecer espaços de estacionamento com segurança para os veículos que utilizam os serviços locais durante a semana principalmente à noite.
- . criar condições favoráveis de transposição dos eixos de circulação rápida pelos fluxos mais lentos, visando uma continuidade de percurso para pedestres desde o Parque Tancredo Neves até o Mercado da Vila Rubim passando pelo Terminal Rodoviário e pela Praça do Palmito.
- . enriquecer a experiência do percurso da região em termos de segurança, conforto e organização utilizando equipamentos de transporte público não-poluentes associados aos terminais e paradas existentes.
- . Explorar a rede fluvial em termos de mobilidade, ampliando a variedade de opções de transporte da região.

#### 3.2.2 - Cultural / Lazer

- . realizar programas potencializadores de atividades em horários não-comerciais, criando infraestruturas de suporte como iluminação, estacionamento, informação, alimentação e higiene pessoal. Gerar com isso integração dos equipamentos existentes com estas infraestruturas de suporte, buscando uma alternância de usos dos espaços e uma complementaridade entre eles.
- . respeitar e ao mesmo tempo induzir a diversidade de atividades culturais presentes e potenciais na região.

#### 3.2.3 - Meioambiente / Natureza

- . promover uma utilização funcional do meioambiente natural imediato, valorizando a paisagem enquanto elemento de reconhecimento e referência da cidade, a



## DIRETRIZES

rede fluvial enquanto território de mobilidade, preservando e criando outros espaços de cultivo e apropriação natural.

. valorização da orla com a implantação de ciclovias, faixa para VLT e pedestres.

### 3.2.4 - Habitação

. criar condições ambientais adequadas que estimulem o adensamento habitacional em áreas próximas aos equipamentos de lazer, aos terminais de transporte público e com acesso eficiente aos setores de comércio e serviços.

. criar programas habitacionais que contemplem espaços e atividades que possam capacitar e gerar renda para os moradores, além de estimular ações sustentáveis de produção de produtos alimentícios, como hortas coletivas.

### 3.2.5 - Indústria

. criar condições compatíveis de convivência entre a dinâmica industrial e os espaços de uso público.

## 3.3 - DIRETRIZES ESPECÍFICAS

### 3.3.1 - Mobilidade e Transposição

. O acesso dos veículos pesados que se dirigirem até o novo anexo da Flexibrás será realizado pela Avenida Alexandre Buaziz. A localização sugerida para a implantação do novo galpão da Flexibrás compreende parte do terreno hoje denominado “Cracolândia”, que será alvo de desapropriações por parte da Prefeitura de Vitória, localizado entre a Avenida Alexandre Buaziz e a Rua Aterro da Condusa. A Rua Aterro da Condusa será modificada, aumentando a área do terreno em direção à Av. Nair Azevedo Silva. Esta localização para as novas instalações da Flexibrás visa aproximar o novo galpão das instalações existentes hoje, e com isso concentrar os fluxos destinados a elas pelo acesso via Ponte Florentinos Avidos e minimizar sua interferência com os outros fluxos de passagem pela Ponte do Príncipe (2a. ponte). No entanto, mesmo os fluxos vindos por esta última ponte em direção à empresa, poderão seguir pela Avenida Alexandre Buaziz até os galpões.

. A Ponte Florentino Avidos será também utilizada pelo VLT (Veículo Lento sobre Trilhos) que terá uma estação próxima ao Terminal Rodoviário de Vitória. O movimento constante de passageiros e demais usuários poderá dinamizar uma rede de comércio e serviços cotidianos e tornar a experiência desta região interessante, diversificada e prática para o pedestre, o turista e o visitante.

“O deslocamento excita a imaginação. Indaga, perscruta, libera lembranças e emoções. Faz reviver narrativas e flagrantes de experiências passadas. Leva ao encontro de referências pessoais e dos lugares de memória social”(12).

. A localização das novas instalações da Flexibrás próximas à Avenida Alexandre Buaziz tal como foi especificado anteriormente permite a criação de uma “costura” urbana capaz de oferecer ao pedestre uma continuidade de percurso entre importantes equipamentos de uso público: Parque Tancredo Neves, Terminal Rodoviário, Terminal de VLT, Centro de Serviços, Mercado da Vila Rubim e Centro Histórico. Essa “costura” agregaria atividades relacionadas ao transporte público, serviços essenciais, comércio varejista, cultura e arte, informações históricas e turísticas, esporte e lazer. Daí a importância do dimensionamento e implantação adequados do equipamento de uso industrial, uma vez que ele não possui relações estreitas com o uso público da região.

. As considerações sobre mobilidade e transposição para o projeto Portal Sul considera projetos existentes tal como o Calçadas do Porto, que propõe faixas exclusivas para ciclistas na Avenida Alexandre Buaziz e Avenida Elias Miguel.

### 3.3.2 - Revitalização Urbana

. A revitalização urbana consiste em agregar “vida” a determinados ambientes urbanos a partir da constância do seu uso por parte população. Uma vez que eles ofereçam credibilidade suficiente para o usuário, em função da diversidade de usos, da segurança e facilitação

(12) ARANTES, Antônio. *A Guerra dos Lugares. Sobre Fronteiras Simbólicas e Limitariedades no Espaço Urbano*. Revista do IPHAN. No.23.

dade de acesso, estas áreas tornam-se então parte do cotidiano urbano da cidade e território caracterizado como lugares sociais democráticos e pontos referenciais da população.

. A alternância de usos é fundamental para que a região ofereça uma inconstância salutar de atividades capazes de atrair eventos em diferentes horários e dias da semana. O projeto portanto buscará agregar as atividades já existentes na região a partir da melhoria da acessibilidade entre elas, e redefinição de outras atividades novas e complementares.

. Dentre as novas atividades a serem implantadas na região está a nova sede administrativa da Flexibrás, que paralelamente desencadeará uma demanda por serviços complementares, infraestruturas de transporte e comércio.

. Toda a extensão da Avenida Nair Azevedo Silva poderá servir como espaço de concentração de atividades do setor terciário, desde que possuam áreas adequadas para o estacionamento de veículos e circulação de pedestres. Esta circulação também promove a conexão com a Avenida Duarte Lemos através de passagens no interior da quadra.

. Áreas abandonadas e subutilizadas da região sofrerão um processo de desapropriação para posteriormente serem integradas à nova proposta.

### 3.3.3 - Habitação

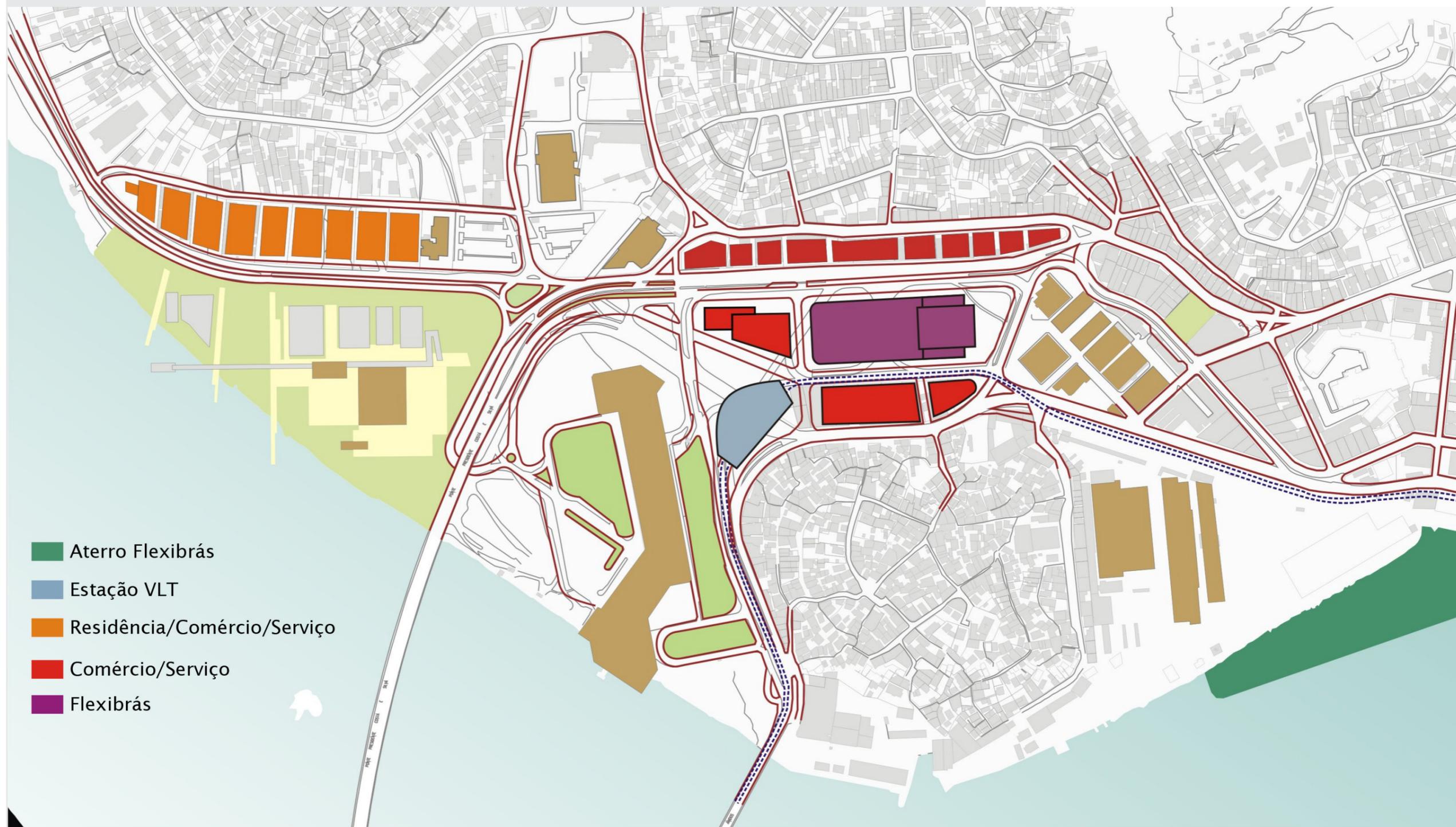
. As áreas destinadas à moradia são essenciais para manterem a atividade da região em horários noturnos, além de atraírem o comércio local e demais serviços.

. Próximo ao Parque Tancredo Neves e tirando partido de sua condição pública, serão propostas um conjunto de moradias ao longo da Avenida Dário Lourenço de Souza, local hoje caracterizado por equipamentos urbanos sem conexão com o contexto local e muitos lotes vagos.

. Em função do tipo de renda da população moradora, poderão ser propostos novas atividades que, incorporadas dentro do espectro da moradia, sejam capazes de gerar renda e/ou promoverem uma pequena capacitação dos moradores e ações de subsistência, tais como: hortas coletivas, creches, áreas de lazer, serviços básicos, etc.



## DIRETRIZES



- Aterro Flexibrás
- Estação VLT
- Residência/Comércio/Serviço
- Comércio/Serviço
- Flexibrás

Foto 34: Proposta 01



## DIRETRIZES

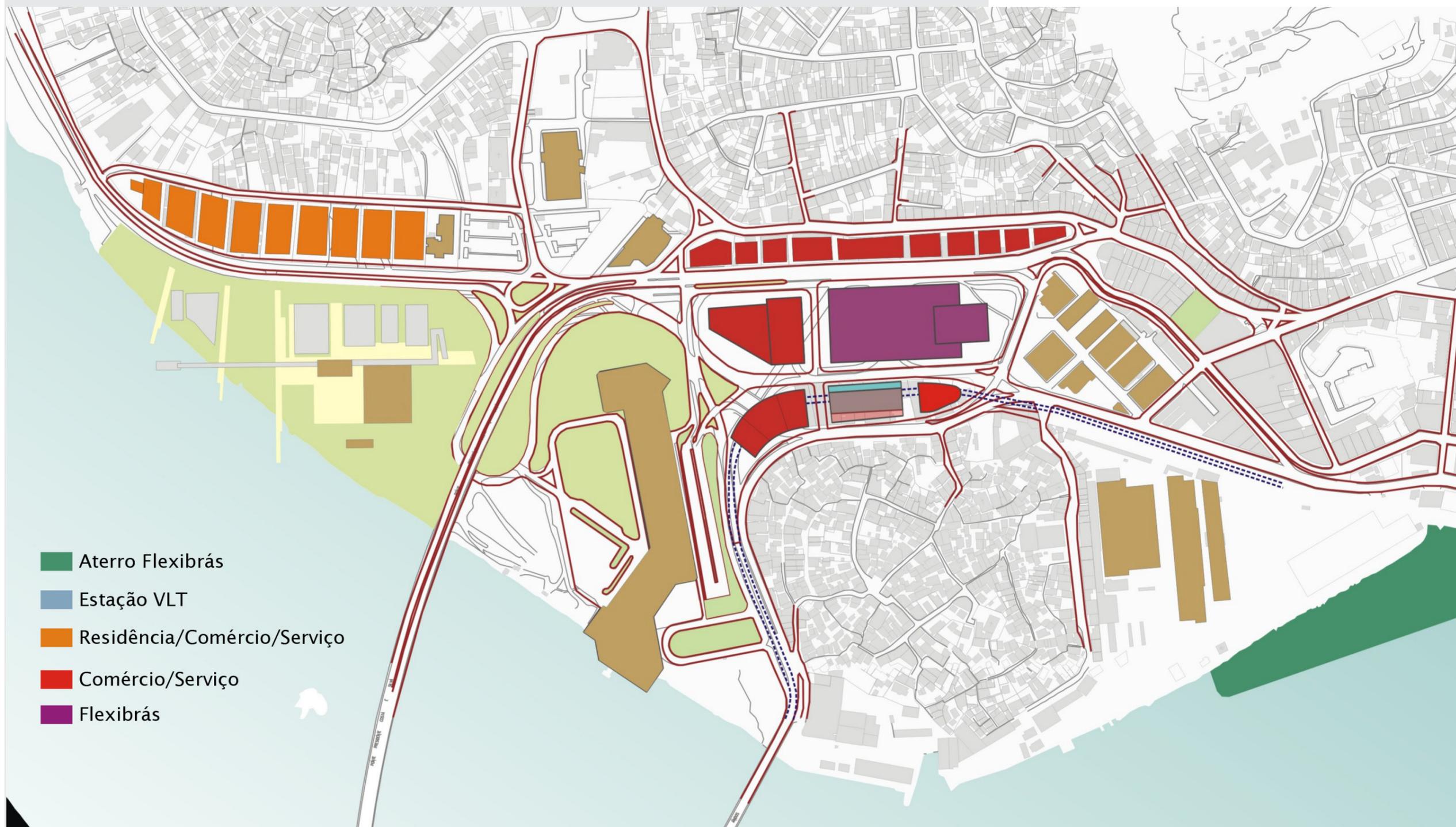


Foto 35: Proposta 02



## DIRETRIZES

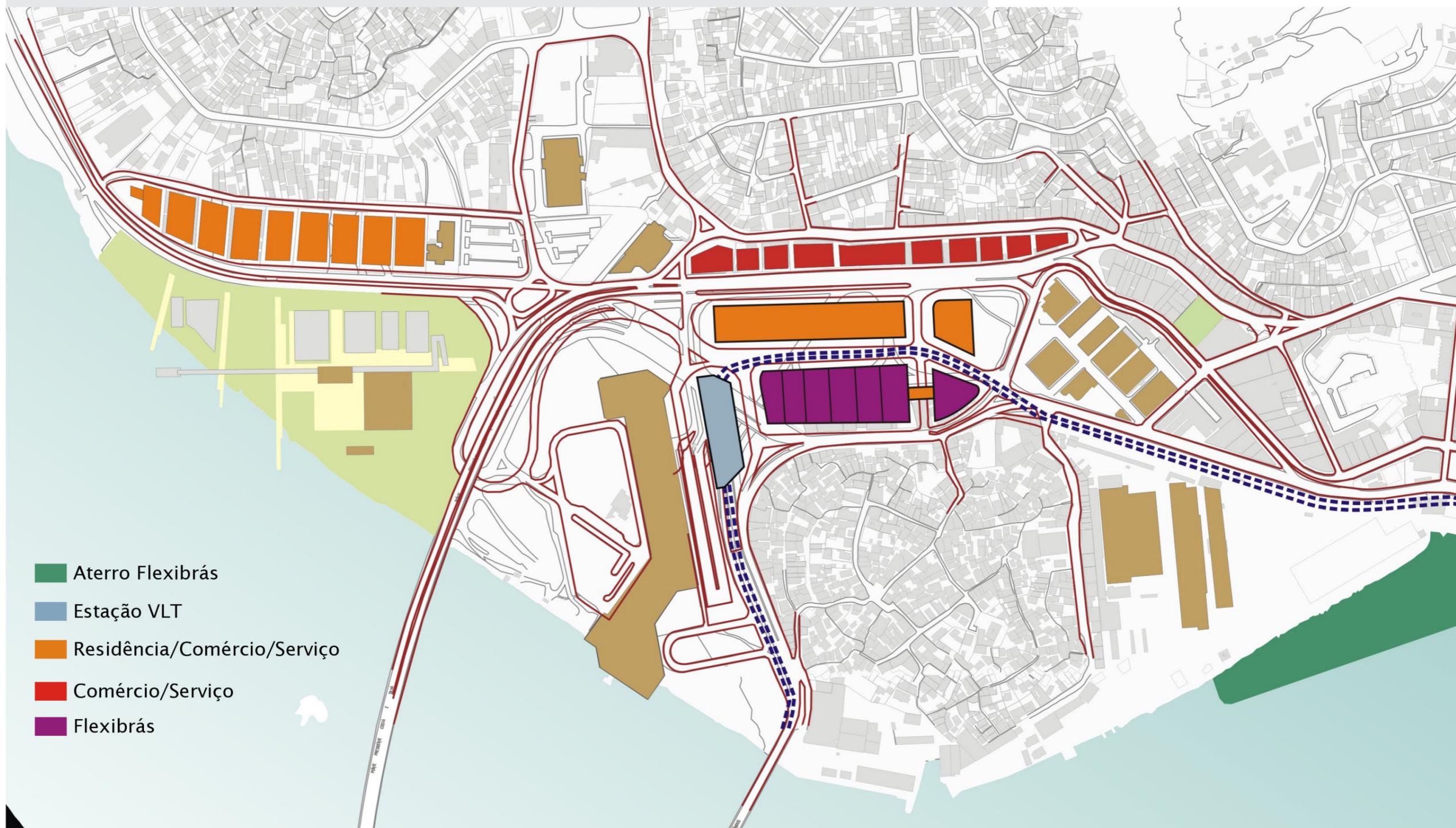


Foto 36: Proposta 03



## DIRETRIZES

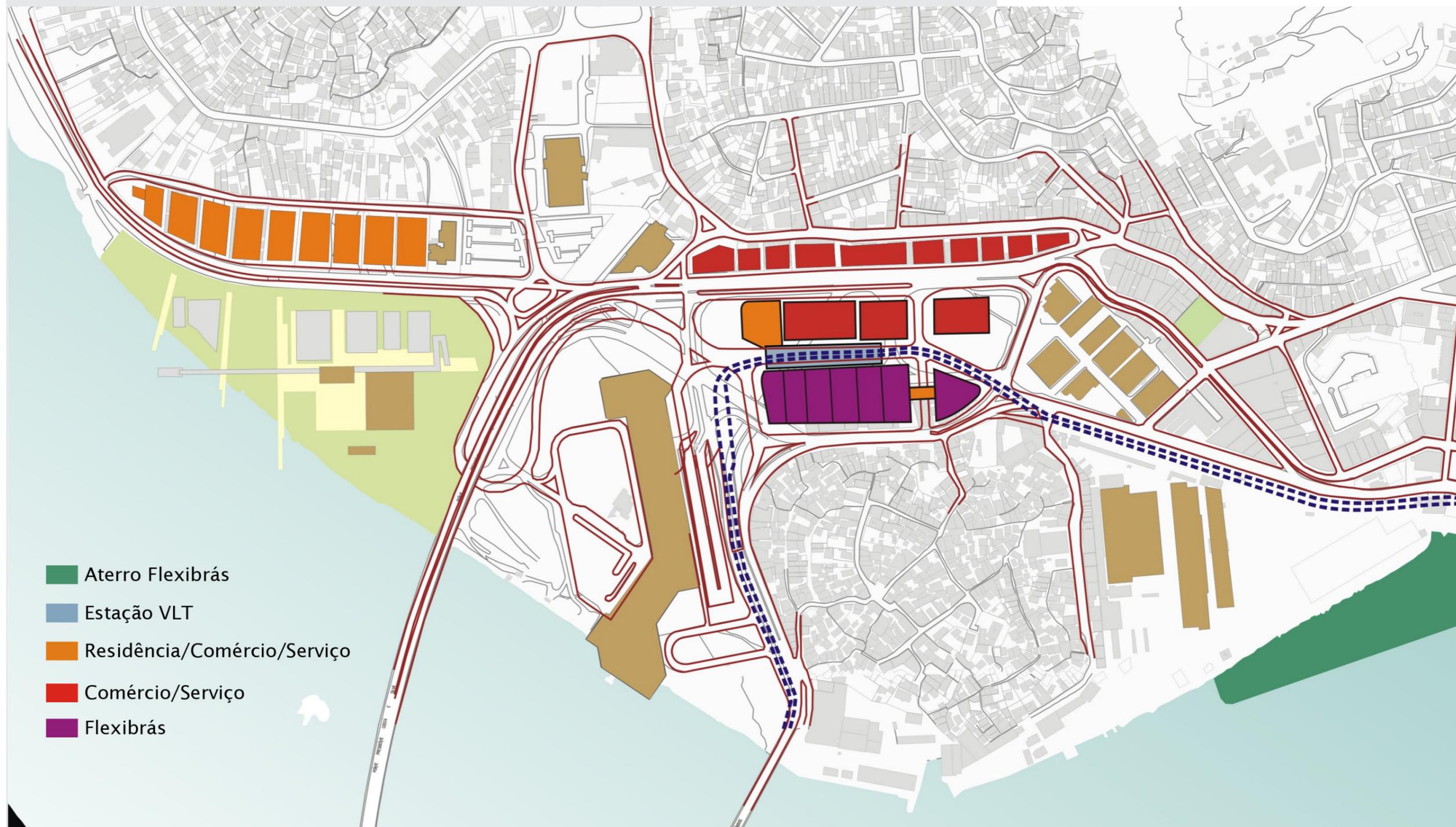


Foto 37: Proposta 04



## DIRETRIZES



### LEGENDA

- vegetação
- calçada
- ciclovía
- direção do tráfego
- VLT
- Túnel Galpão - Porto
- Comércio/Serviço
- Galpão e Ed. Comercial

# FICHA TÉCNICA

**Prefeito Municipal de Vitória**

João Carlos Coser

**Vice Prefeito Municipal de Vitória**

Sebastião Balarine

**Secretário Municipal de Desenvolvimento da Cidade**

Kleber Perini Frizzera

**Subsecretária de Gestão Urbana**

Clemir Regina Pela Meneghel

***Equipe Técnica*****Gerente de Projetos Urbanísticos**

Clívia Leite Mendonça

**Chefe de Equipe – Acompanhamento de Projetos**

Anna Cláudia Dias Peyneau

**Coordenadora de Revitalização Urbana**

Melissa Passamani Boni

**Assessor Técnico**

Leonardo Leal Shulte

**Diretor do Departamento de Gestão Urbana**

Ronaldo Volmer Frechiani

**Coordenação Geral**

Arq. Angela Gomes de Souza

**Gerência de projeto**

Arq. Bruno Massara

Arq. Ellen Assad

Arq. Paulo Vargas

**Estagiários****Arquitetura e Design**

Anita Lacerda

Bruno Bowen Vilas Novas

James Altoé

Renato Ribeiro Pontello

Ricardo Davel

Rômulo Gastmann Mendonça

**Imagens**

Acervo DAUS/Foton

Hiparc Geotecnologia



Rua José Alexandre Buaiz, 190 s 1112- Ed. Master Tower - Enseada do Suá - Vitória 29 050 918 ES  
Tel: +55 27 3324 5565 / 3324 3759 [www.daus.com.br](http://www.daus.com.br) - [contato@daus.com.br](mailto:contato@daus.com.br)