

portal sul

Vitória_ES NOVEMBRO_2007



projeto



patrocínio



cliente final



PREFEITURA
DE VITÓRIA

ÍNDICE

- _ [01] CAPA
- _ [02] ÍNDICE
- _ [03] APRESENTAÇÃO
- _ [04] INTRODUÇÃO
- _ [07] CONDICIONANTES GERAIS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
- _ [11] PROGRAMA GERAL DA PROPOSTA
- _ [14] PERCURSO GERAL DE DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA LOCAL
- _ [22] O PROJETO DE ORDENAMENTO VIÁRIO
- _ [26] PROPOSTA PRELIMINAR DE ORDENAMENTO E OCUPAÇÃO URBANA (originária da proposta 04/04)
- _ [31] PROPOSTA PARA DISTRIBUIÇÃO DOS FLUXOS
- _ [35] PROPOSTA DE ORGANIZAÇÃO DOS EDIFÍCIOS E ESPAÇOS PÚBLICOS
- _ [40] FICHA TÉCNICA

APRESENTAÇÃO

Este documento visa apresentar o estágio atual de desenvolvimento dos estudos voltados para a implantação do Projeto Portal Sul de Vitória.

Tendo já sido realizado uma etapa prévia de levantamento e diagnóstico sobre a área objeto do projeto, passa-se aqui a apresentar os principais avanços obtidos no desenvolvimento da proposta de intervenção preconizada pelo projeto, considerando os principais condicionantes postos em relevo pelos estudos prévios da área e os critérios adotados para a concepção geral do plano de intervenção proposto para requalificação urbana local. Nesta etapa foram considerados os seguintes aspectos determinantes para o desenvolvimento da proposta aqui apresentada:

- . definição do programa básico para intervenção e ocupação das áreas livres existentes;
- . análise das possibilidades de localização de novas atividades considerando principalmente a localização das novas instalações requeridas pela Flexibras e a implantação do sistema VLT;
- . definição de diretrizes gerais para o projeto de circulação urbana e implantação de equipamentos públicos considerando o uso e ocupação do solo, o adensamento populacional, o sistema viário, o transporte coletivo e de carga voltado para as áreas industriais e portuárias.

Para tanto, foram realizados vários estudos representados por meio de mapas, maquetes, desenhos e modelagens em 3D.

É importante notar que as proposições aqui apresentadas configuram ainda um estágio intermediário de elaboração do Projeto Portal Sul e se apresenta, portanto, aberto para discussões, sujeito a críticas e sugestões para o seu aperfeiçoamento.

Espera-se, contudo, que o conjunto das idéias aqui contidas, salvaguardando o caráter preliminar e pouco aprofundado ainda de algumas proposições, possam contribuir para a compreensão dos principais aspectos envolvidos no problema aqui focado e da sua solução, bem como, suscitar a discussão e o aporte de novas idéias capazes de contribuir para a construção de um caminho profícuo no sentido da reabilitação urbana desta área que configura uma das principais portas de entrada da cidade, o Portal Sul de Vitória.

INTRODUÇÃO

Sustentabilidade durável

Seria possível começar a pensar numa definição mais ampla e abrangente sobre o que é uma arquitetura *sustentável*? Vemos que não somente é possível como também desejável, uma vez que nos deparamos constantemente com definições superficiais e pouco esclarecedoras sobre o tema.

Atualmente, a sustentabilidade na arquitetura está associada à aplicação de técnicas construtivas ecologicamente corretas, sugerindo ações de reaproveitamento, economia, reciclagem dos elementos construtivos aplicados nas instalações do edifício. Seu objetivo é adequar a relação de gasto de água, energia, produção de ruído, a níveis cada vez menores, almejando um ponto de equilíbrio onde não haveriam mais desperdícios.

No entanto, na intenção de desviarmos desta condição unicamente tecnológica da *sustentabilidade*, sugerimos repensá-la a partir da sua correspondência na língua francesa: *une architecture durable*. Acredita-se assim podermos criar um deslocamento crítico de nossas predefinições sobre o conceito, utilizando uma estratégia circular.

A maneira como o termo *sustentabilidade* é empregado pelos franceses - *arquitetura durável*, numa tradução direta - suscita uma outra condição para a arquitetura nos dias de hoje, que perpassa pela idéia de *resistência*; uma resistência sobre a obsolescência da sua forma, de seus espaços, de suas funções, causas diretas de seu abandono. Além disso, esta defasagem da arquitetura, sobre qual devemos resistir, enfrenta ainda o paradoxo contemporâneo da efemeridade e impermanência da arquitetura. Diante de um cenário atual onde as ações humanas se desterritorializam em função das novas tecnologias, de que nossa relação com os espaços públicos, principalmente *a rua*, vem sendo ameaçada pela velocidade e o movimento acelerado dos veículos, além do fato de que outras tipologias construtivas como os shoppings centers em sua maioria rendem-se á lógica do consumo massivo, do descartável e do transitório, fica a dúvida:

O que deve *durar*? O que deve *permanecer*? É possível *resistir*?

O projeto tenta refletir sobre estas questões a partir de um pressuposto central: é possível alcançar uma definição mais abrangente para o conceito de sustentabilidade na arquitetura, avessa aos vícios e simplificações, e *resistir* ao processo de defasagem uma vez que ela se torna estratégia para o projeto. Esta condição *durável*, sugerida pela definição de língua francesa, nos auxilia a propor uma forma de *resistência* arquitetônica apoiada na sua capacidade de potencializar e agregar constantemente práticas sociais relevantes e necessárias à sua própria existência enquanto lugar. *Resistir* implicaria portanto em lidar com a diferença, em ter a habilidade de assumir formas, usos e temporalidades diferentes, e assim *durar*.

A concentração de usos diferenciados é uma característica valiosa nos centros urbanos, garantem vitalidade quando possuem uma infraestrutura adequada, proporcionando atividades urbanas constantes, que valorizam o espaço e ampliam o sentido de comunidade. A relação entre usuários e ambientes deve proporcionar segurança, saúde, conforto físico e psicológico, produtividade, etc. Deve favorecer os encontros, reuniões populares, eventos inclusivos, induzindo processos cíclicos, contínuos e potencializados pela infraestrutura. Ao mesmo tempo favorecer a circulação, a transposição e a localização referenciada dos elementos centrais sem ser óbvia.

Os edifícios e os ambientes que constituem o Projeto Portal Sul estão sendo concebidos levando em conta não apenas os aspectos energéticos, mas aspectos de convívio e fruição dos usuários, propondo ambientes capazes de oferecer suporte para a diversidade, potencializando a durabilidade das ações, eventos e espaços, seja a partir da alternância ou em função da sua complementaridade. Neste sentido, apresentaria tanto uma sustentabilidade ambiental como também outras condições: sociais, políticas, culturais, etc.

Num primeiro momento, o processo de concepção tratou da conservação das áreas verdes existentes no local, da implantação de alternativas de transporte limpo e seguro para a população, da eficiência energética de espaços abertos e naturalmente ventilados, na diminuição e reversão dos impactos das infraestruturas industriais presentes, sempre tendo em vista oferecer opções seguras e agradáveis de circulação para os pedestres.

Num segundo momento, tratou-se da durabilidade dos usos e das alternativas de apropriação do lugar pelos futuros usuários, buscando sempre:

- . integrá-los aos equipamentos adjacentes como o Mercado da Vila Rubim, a Ponte Seca, o Terminal Rodoviário de Vitória;
- . minimizar os impactos da demanda industrial propondo sua reutilização como espaços de uso público;
- . estabelecer rotas de circulação claras e conectadas aos sistemas de transporte público;
- . propor espaços de permanência: descanso, repouso, ócio;
- . oferecer pequenos serviços compatíveis com o padrão de vida dos usuários.

É intenção ajudar a restaurar a qualidade ambiental desta porção do centro de Vitória, induzindo processos cíclicos de utilização dos espaços públicos, mantendo a durabilidade de eventos e atividades lá instaladas e servindo de suporte para práticas urbanas representativas para todo o escopo da sociedade capixaba. É ainda vontade do projeto tornar a experiência dos usuários e pedestres rica em referências, em alternativas de circulação, com diferentes perspectivas e ângulos de percepção do entorno natural e construído.

Dentro deste contexto, o conceito de *sustentabilidade* implicaria numa integração fundamental entre suas considerações de ordem tecnológica e outras responsabilidades sociais e humanas. A relação entre ambiente e usuário deve proporcionar segurança, saúde, conforto físico, psicológico e produtividade, além de propiciar uma relação inclusiva com o entorno em múltiplas escalas. Deve ainda despertar o valor cívico e inclusivo de todas as classes sociais, oferecendo ambientes democráticos, libertos de restrições, aberto à diversidade e ao interesse comum.

O projeto pretende ainda fomentar processos cíclicos de ocupação, que apresentem continuidade de uso e apropriação, potencializados pela adaptabilidade dos ambientes. A constância de usos, por mais diferenciados que sejam, é uma característica valiosa nos centros urbanos, garante vitalidade em horários distintos, agrega valores diferenciados a ambientes singulares.

Sustentabilidade enquanto *durabilidade*, liberta da idéia pura e simples de um organismo ecologicamente correto no sentido de um organismo capaz

de oferecer uma durabilidade de *ações*, sejam a partir de suas alternâncias, das suas relevâncias ou da complementaridade entre elas. Uma arquitetura *sustentável* ofereceria suporte para a diversidade, para a adaptabilidade, duraria enquanto evento, situação e não enquanto forma ou técnica construtiva. Se necessário for, uma arquitetura *sustentável* deve se munir de elementos flexíveis, reversíveis, adaptativos, como resposta às alternâncias de ações a ela associadas, e assim manter sua durabilidade social enquanto elemento de suporte para práticas representativas do espaço público.

Considerações sobre os espaços destinados aos pedestres

E m grande parte tomados pela circulação viária, os centros das metrópoles atuais, por contingência da congestão urbana, vêm reduzindo os espaços de circulação dos pedestres e transeuntes urbanos. As opções de deslocamento a pé no centro são desencorajadas pela dificuldade de transposição das vias cada vez mais congestionadas, pelo ruído excessivo provocado pelos motores, pela poluição do ar visível aos olhos e nociva aos pulmões, pela aridez dos percursos dentre outros fatores. Somados, eles revelam um cenário automobilístico crescente, cuja intenção é favorecer a transposição rápida e eficiente por parte do usuário e seu automóvel. A relação entre ele e o meio onde se desloca é mínima. Tomado pela passividade, suas atenções se voltam para semáforos, para outdoors e pequenos espetáculos circenses nas faixas de pedestres. Ao mesmo tempo em que as ruas se dedicam cada vez mais aos trajetos feitos de automóvel, ela ao mesmo tempo desencoraja sua presença pela inexistência de espaços de parada, tornando uma simples ida de carro ao centro uma experiência bastante desagradável.

Mesmo para os usuários do transporte coletivo, a transposição do centro está muito associada às aglomerações, filas, pontos de ônibus sem informações detalhadas sobre percursos, melhores caminhos, e ainda o desconforto gerado pela inadequação dos espaços de espera, pelo ruído excessivo produzido pelos veículos e pelo calor característico da região. Além disso, opções de transbordo

sempre demandam uma espera razoável, mas nem sempre infraestruturalmente levadas em consideração.

Para os que se dirigem ao centro a pé, encontram pela frente a concorrência pelo espaço em calçadas exíguas, enfrentam longos momentos de espera para fazer as travessias das ruas, possuem poucos ambientes de sombreamento natural, ou espaços com possibilidades de orientação visual, fazendo do percurso uma experiência prática somente, uma obrigação e nunca um devaneio.

Atenção também deve ser dada aos recém chegados de viagem, que fazem do Terminal Rodoviário sua primeira impressão da cidade. No lugar de impressão, o que parece ocorrer é uma desorientação, falta de indícios claros de qual caminho seguir, onde encontrar um meio de transporte mais adequado, e neste meio tempo cuidar das tarefas básicas de um viajante: alimentar, telefonar, informar, descobrir, carregar, perceber, localizar.

Questionamentos gerais sobre o projeto:

- . Como associar vetores e intensidades de deslocamento muito distintas num mesmo local?
- . Como associar uma infraestrutura industrial de grande porte às necessidades locais e satisfação dos pedestres?
- . Como realizar a transposição dos eixos de circulação rápida com segurança e conforto?
- . Como dinamizar o comércio e a economia local sem gerar impactos para a população residente?
- . De que forma encorajar o trajeto a pé numa área cuja preferência é do veículo motorizado?
- . Como tornar visíveis os elementos históricos existentes sem torná-los monumentalizados?

Estes, dentre muitos outros, foram alguns questionamentos e contradições que surgiram ao longo do processo de concepção das soluções que serão apresentadas a seguir.

CONDICIONANTES GERAIS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de projeto do Portal Sul está situada na região sul da ilha de Vitória, junto aos acessos principais da cidade definidos pela ponte Florentino Avidos e a ponte Carlos Castelo Branco, também chamada Segunda Ponte de Vitória, e estende-se do Mercado da Vila Rubim ao Sambão do Povo.

A área em questão está limitada pela baía de Vitória, a Ilha do Príncipe, o Mercado da Vila Rubim, as instalações da Flexibrás e do Porto de Vitória, a avenida de acesso ao bairro Santo Antônio e os bairros situados na base dos morros que formam o maciço central da Ilha, envolvendo as cabeceiras de acessos às pontes, o Terminal Rodoviário de Passageiros de Vitória (Santa Clara, Caratoíra, Morro do Quadro e do Cabral), o Parque Tancredo Neves e os limites do bairro Mário Cipreste e o Sambão do Povo. Trata-se de uma área formada por aterro hidráulico situada 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.

Ao longo dos anos esta área veio passando por um processo gradual de transformação, como reflexo da própria dinâmica de transformação urbana da área central da cidade. Após a ocupação da Ilha do Príncipe, que teve início com a construção da Ponte Florentino Avidos, realizada em 1929, a região foi sendo paulatinamente reconfigurada, agregando novos territórios para urbanização por meio de aterros sucessivos realizados sobre as áreas de mangues e alagados nas margens da baía de Vitória. Os aterros de maior extensão, que determinaram as feições básicas atuais do local, ocorreram principalmente na década de 70, e foram executadas pelo governo do Estado através da empresa Condusa - Companhia de Desenvolvimento Urbano de Vitória. Quase que simultaneamente com a conclusão do aterro se deu a construção da ponte Carlos Castelo Branco e pouco depois a implantação do Terminal Rodoviário de Passageiros. Nesta época, também a maior parte dos bairros residenciais situados nas imediações das áreas aterradas já havia se formado.

Apesar dos diversos planos urbanísticos que foram elaborados para o local desde a realização das primeiras obras de aterros, o processo de ocupação do local acabou não obedecendo a um planejamento racional e sistemático para a área, ocorrendo quase sempre ao sabor das demandas imediatas de cada momento ou conjuntura política, quando o poder público, muni-

cipal ou estadual, decidia implantar no local esse ou aquele equipamento. A ocupação e a utilização da área, portanto, vem se dando sem uma estratégia clara de urbanização e valorização urbana, definindo um espaço da região central da cidade que, de certo modo, tem sido mantido relegado e excluído do contexto geral da área central, embora abrigue importantes equipamentos públicos de interesse geral da cidade.

Com uma superfície ganha ao mar de mais de 200.000 m², formada predominantemente por terrenos planos, apesar de abrigar grandes equipamentos urbanos como Sambão do Povo, Parque Tancredo Neves 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, muitas vezes bastante acentuados, das ocupações 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, principalmente, a pouca permeabilidade oferecida ao fluxo de pedestres. Ocorre, portanto, uma distinção clara na dinâmica urbana 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 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 quase 40%, o que denota claramente a supremacia da infra-estrutura viária com relação ao aproveitamento da área total urbanizável.

A configuração do sistema viário local e a natureza dos fluxos que abriga acabam determinando o ilhamento dos terrenos e dificultando a acessibilidade dos pedestres aos equipamentos urbanos e demais instalações de prestação de serviço. Dimensionado para suportar uma carga elevada de movimen-

tação de veículos, o sistema viário local é formado por largas avenidas, comportando várias faixas de rolamento e acessos de entroncamento e retornos, que acabam definindo uma extensão considerável da área que é ocupada pelas vias. Tudo isso conduz a uma excessiva compartimentação e segregação do espaço destinado a outras finalidades, que ficam ilhadas entre as vias principais, sem que haja um sistema adequado de acessibilidade local.

Considerando a natureza da ocupação e as especificidades dos usos de alguns espaços e os equipamentos presentes no local, a área possui uma demanda alta por estacionamento e deslocamento de pedestres que, de modo algum, são contemplados de maneira satisfatória. Observa-se a quase completa inexistência de calçadas (mais de 60% dos espaços de caminhar dos pedestres não estão calçados ou implantados devidamente). Também é flagrante a falta de estacionamento adequado para automóveis nesta região da cidade, 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.

A área em questão, portanto, comporta fluxos de naturezas diversas com tempos e velocidades distintas ocorrendo num mesmo espaço, colocando em conflito o trânsito de passagem (principalmente de entrada e saída da cidade) com os deslocamentos locais (moradores, usuários do comércio, dos equipamentos e serviços públicos).

Com relação à situação fundiária do local, pode-se afirmar 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 Cadastro Imobiliário Municipal. Predominam os terrenos com dimensão superior a 1.500,00 m², sendo que, dentre os terrenos vazios, o maior deles é aquele adquirido pela empresa Flexibras, que possui cerca de 18.800 m². Já nos bairros vizinhos (Santa Clara, Caratoíra, Vila Rubim e Ilha do Príncipe) predominam os terrenos de tamanhos inferiores a 300 m². A grande maioria dos terrenos disponíveis na área é de propriedade particular, embora exista ainda alguns terrenos livres ou passíveis de renovação em poder do estado, do município ou de

empresas públicas. Excetuando-se as áreas já utilizadas pelos grandes equipamentos públicos existentes no local, as glebas ou terrenos parcelados nas quadras que compõem este setor urbano estão em boa parte vazios, subutilizados ou admitem, a princípio, uma renovação de uso, podendo servir para a alocação de novas atividades urbanas, principalmente se forem planejadas de maneira adequada, prevendo ao mesmo tempo intervenções de melhoria do espaço público local.

Acredita-se que atualmente é bastante viável a compra ou a desapropriação de terrenos por interesse público para viabilizar a realização de operações urbanas voltadas para a reabilitação deste setor urbano, considerando principalmente o valor ainda relativamente baixo do preço da terra neste local. Do ponto de vista urbano este setor deve ser entendido como uma extensão da área central da cidade, quer pela natureza das atividades que abriga atualmente, quer pela sua configuração urbana e o papel que desempenha enquanto portal de acesso à cidade de Vitória.

Quanto ao planejamento urbano e as disposições aplicáveis para este setor da cidade, deve-se notar que no Plano Diretor Urbano de Vitória esta porção urbana está inserida na Área Especial de Intervenção Urbana 01 – Área do Centro Histórico. Conforme o art. 112 do PDU de Vitória (Lei 6705) “considera-se Áreas Especiais de Intervenção Urbana aquelas que, por suas características específicas, demandem políticas de intervenção diferenciadas, visando, entre outros objetivos, a garantir a proteção do patrimônio cultural e da paisagem urbana, a revitalização de áreas degradadas ou estagnadas, o incremento ao desenvolvimento econômico e a implantação de projetos viários.”

Os objetivos básicos da Área do Centro Histórico, definidos pelo art.14 da mesma lei, são os seguintes:

- I - compatibilizar o incremento na ocupação urbana com as características do sistema viário e com a disponibilidade futura de infra-estrutura urbana;
- II - preservar os locais de interesse ambiental e a configuração da paisagem urbana;
- III - 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;

- IV - incentivar o aproveitamento de edifícios não utilizados para a produção de novas habitações de interesse social;
- V - preservar o patrimônio histórico-cultural promovendo usos compatíveis, incentivando e orientando a recuperação dos imóveis de interesse de preservação;
- VI - fomentar a visitação da área;
- VII - fomentar a Revitalização Econômica da Área, promovendo o desenvolvimento social e humano;
- VIII - introduzir novas dinâmicas urbanas.

Quanto às disposições urbanísticas a área de projeto está compreendida na Zona de Ocupação Preferencial ZOP2/01. O PDU de Vitória, no seu art. 82, define que a Zona de Ocupação Preferencial é composta por áreas em transformação urbana acelerada e por grandes áreas desocupadas. O art. 83 estabelece os seguintes objetivos para a Zona de Ocupação Preferencial:

- I - induzir, sob a coordenação do Poder Público, os processos de transformações urbanas;
- II - preservar visuais de marcos significativos da paisagem urbana;
- III - estimular o uso múltiplo, com interação de usos residenciais e usos não residenciais.

É importante assinalar que apesar dos problemas apontados com relação à acessibilidade, a área de projeto dispõe de uma série de atributos que a credenciam como uma importante alternativa para localização de novas atividades urbanas, consoante as diretrizes e objetivos estabelecidos pelo PDU, desde que sejam observados certos princípios e critérios básicos para o planejamento adequado do local.

Deve-se observar ainda que se não forem tomadas providências adequadas do ponto de vista do planejamento e da gestão do espaço público, corre-se o risco de que a ocupações dos terrenos livres e as novas atividades que venham a se instalar no local, associadas às novas demandas de tráfego, possam contribuir para a desagregação dos espaços urbanos, impossibilitando a manutenção e interligação dos espaços livres e a conexão dos equipamentos urbanos.

O desafio consiste exatamente na construção de estratégias para inserir novos usos capazes de requalificar e dinamizar a vida urbana local e ao mesmo tempo minimizar os impactos urbanos gerados pela dinâmica atual e o incremento futuro de novas atividades locais.

Qualquer que seja a forma de intervir no local é importante garantir a conectividade entre os diversos subespaços existentes, garantindo o livre acesso aos equipamentos urbanos. O projeto deve promover, portanto, a permeabilidade dos espaços e a segurança no deslocamento dos pedestres e usuários dos equipamentos e serviços locais.

Por outro lado, o programa de atividades deve promover a dinamização do local com a oferta de novos bens e serviços capazes de assegurar a animação urbana local, tanto nos períodos diurnos quanto noturnos e, sobretudo, nos finais de semana.

Deste ponto de vista cabe considerar também a importância de se prever a localização de empreendimentos habitacionais e de edifícios comerciais, que assegurem a permanência de uma população residente e flutuante no local. Em face da existência de oferta de alguns terrenos de dimensões maiores nesta região é possível que os mesmos acabem por abrigar instalações empresariais ou equipamentos de prestação de serviços, pouco afinados com uma estratégia de valorização do espaço público e a construção de uma ambiência urbana condizentes com a porta de entrada da Capital. Há que se pensar de modo bastante criterioso a forma de ocupar os espaços livres existentes atualmente, para não inviabilizar a possibilidade de reversão do quadro atual de degradação urbana que ameaça este local. Neste contexto chama atenção principalmente os espaços livres ainda existentes entre o mercado da Vila Rubim e o terminal Rodoviário de Vitória, que se convenientemente planejados, quanto a sua natureza e a forma de ocupação, podem contribuir de forma decisiva para a reabilitação urbana local.

Os terrenos mencionados estão atualmente em poder da Prefeitura Municipal de Vitória - PMV e da empresa Flexibras. O terreno da PMV, localizado próximo à Rodoviária possui cerca de 7.275 m² e está completamente ocupado por uma densa arborização. O terreno de propriedade da Flexibras mede cerca de 18.800 m², configurado como uma quadra completa, e situa-se entre

a Ponte Seca e a avenida Aterro da Condusa, que o separa do terreno da PMV.

Neste terreno a empresa pretende implantar um complexo de instalações de apoio à sua área industrial localizada junto ao Porto de Vitória, que deverá contar com área de armazenagem de matérias primas, estacionamentos para a indústria e escritórios administrativos.

Considerando o interesse da atual administração municipal de intervir de forma planejada sobre esta parte da cidade, a Flexibras tomou a decisão de contribuir com esta iniciativa, buscando apoiar a realização de um plano geral para intervenção local, idealizado com base nos princípios gerais referidos anteriormente e que, ao mesmo tempo, pudesse adequar a localização das atividades de apoio industrial da empresa.

As condições urbanas em termos de localização e acessibilidade, a situação fundiária e o baixo preço da terra vigentes atualmente naquele local apontam para a viabilidade de projetos de requalificação e adensamento urbano, capazes de promover um ciclo virtuoso de valorização e recuperação da qualidade de vida urbana e aproveitamento das potencialidades locais.

Argumenta-se, nestes termos, a favor de projetos que possam estar associando a iniciativa pública com a iniciativa privada, principalmente sob a forma de operações urbanas, visando a realização de empreendimentos assentados na parceria público-privada.

Considerando a demanda por acessibilidade e as próprias condições urbanas do local, observa-se que um projeto desta natureza, sem dúvida, exige não só intervenções de redesenho urbano como também a disponibilização de meios de transporte coletivo de maior eficiência e qualidade. Considerando a firme intenção da PMV de implantar um novo sistema de transportes na cidade do tipo metrô de superfície ou VLT – veículo leve sobre trilhos, o projeto deverá prever a utilização desta alternativa de transportes na região, buscando solução mais eficiente possível na definição do percurso das linhas e localização das estações de embarque e desembarque. Acredita-se que, se convenientemente implantado o sistema VLT

poderá contribuir de maneira decisiva como um dos elementos catalizadores de um programa de renovação urbana desta área.

Este trabalho visa oferecer, portanto, a cidade de Vitória um conjunto de proposições para intervenção urbana na região situada entre a Ponte Seca e Rodoviária de Vitória, de modo a viabilizar parcerias público-privadas na implantação de um amplo programa de novas atividades e serviços, bem como a localização de empreendimentos que possam funcionar com âncoras de um processo de dinamização e renovação das condições urbanas desta área, configurando deste modo um novo espaço de qualidade e convívio social da cidade, o Portal Sul de Vitória.

PROGRAMA GERAL DA PROPOSTA

Levando em conta os condicionantes gerais da área de intervenção e os princípios que vêm norteando a política de reabilitação da área central da cidade de Vitória, o programa geral para implementação do projeto Portal Sul de Vitória foi organizado considerando principalmente os seguintes aspectos: reestruturação do sistema de circulação urbana, uso e ocupação do solo e dinamização urbana.

Deste modo, o estudo preliminar de intervenção urbana que foi elaborado para a área em questão contempla propostas voltadas para reestruturação do sistema viário local e melhoria das condições de acessibilidade de um modo geral, estudos preliminares de localização de novos empreendimentos, envolvendo as instalações da Flexibras, edifícios voltados para o comércio e serviços, áreas destinadas a programas habitacionais, localização de novas infra-estruturas e equipamentos públicos tais como as linhas do VLT e respectivas estações locais, bem como análise de alternativas específicas para gerenciar o acesso de cargas nas áreas industriais e portuárias, além da promoção de acessos facilitados para os veículos de transportes de passageiros interurbanos e interestaduais que demandam o terminal rodoviário de Vitória.

Princípios para o estudo preliminar de circulação urbana:

- garantia de fluidez nos acessos à ilha de Vitória a partir das pontes Florentino Avidos e Segunda Ponte;
- maior permeabilidade espacial para pedestres e ciclistas;
- melhoria nos acessos à Rodoviária, para automóveis e veículos de transporte coletivo;
- minimização do impacto decorrentes da implantação de novos empreendimentos;

Princípios para o anteprojeto de localização de novos empreendimentos:

- assegurar a localização de atividades capazes de promover a animação local;
- garantir a compatibilização entre os diversos usos propostos e o projeto de circulação viária;
- viabilizar uma setorização adequada para a localização das diversas atividades previstas pelo programa de intervenção proposto;
- viabilizar as instalações requeridas pela Flexibras e a sua compatibili-

zação com as demais construções propostas e o sistema viário, de modo a minimizar os impactos decorrentes de sua implantação no contexto urbano;

- localizar adequadamente o traçado do percurso do VLT e estação de embarque e desembarque de modo a oportunizar a acessibilidade com qualidade e potencializar as atividades de comércio, prestação de serviços e lazer no local;
- recriar a ambiência urbana de forma a garantir uma distribuição adequada das diversas funções no espaço, bem como a preservação de uma certa escala nas alturas dos edifícios de modo a viabilizar conjuntos edificados que estejam em harmonia com a paisagem local.

Princípios para o controle de acesso dos veículos de transporte de carga ao Porto de Vitória e a Flexibras:

- avaliar os prováveis impactos do aumento da circulação de veículos de transporte de cargas que acessam às instalações industriais e portuárias sobre o sistema viário local;
- minimizar o impacto da circulação e da possível retenção de carretas e caminhões sobre o sistema viário local e garantir a adequada fluidez do trânsito, sobretudo nos horários de maior movimento quando as vias de acesso e saída da cidade são mais demandadas.

Princípios para a otimização do acesso de veículos de transporte de passageiros das linhas de carreira ao Terminal Rodoviário:

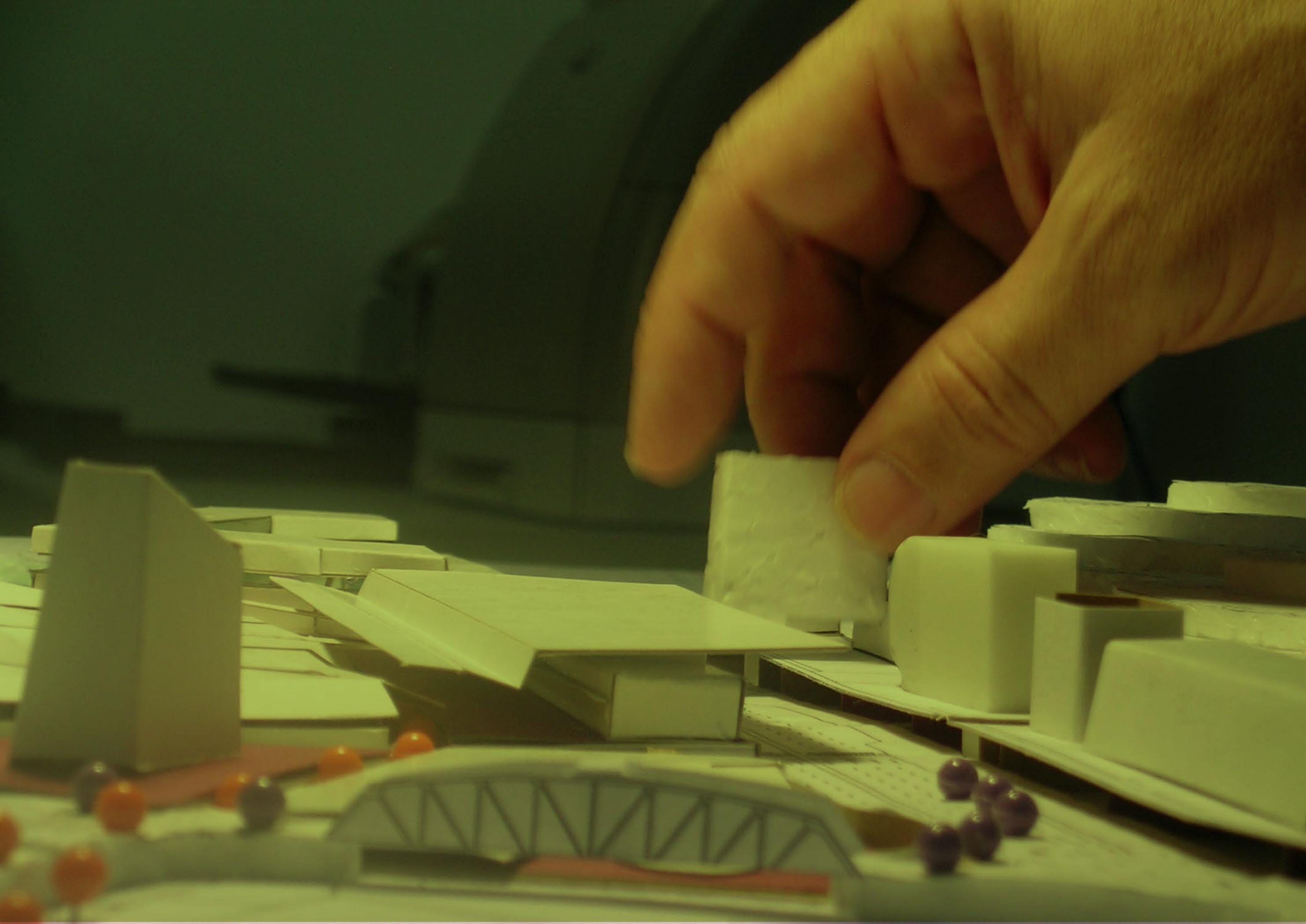
- avaliar os prováveis impactos do aumento da circulação de veículos de transporte de passageiros que acessam o Terminal Rodoviário de Vitória;
- minimizar o impacto do tráfego dos ônibus que acessam as plataformas de embarque e desembarque de passageiros da Rodoviária sobre o sistema viário local apontando, se for o caso, novas alternativas para o acesso direto e mais eficiente a este equipamento urbano.

Para analisar as possibilidades de implantação das instalações da Flexibras foram observadas as demandas de novas áreas requeridas pela empresa, considerando também a possibilidade de absorver a demanda futura da sede administrativa da Technip Rio, que poderá se transferir para Vitória. As áreas pré-dimensionadas para abrigar as novas instalações requeridas pela empresa conforme informações fornecidas pela própria empresa foram as seguintes:

- Área para armazenamento de matéria prima estimada em cerca de 12.000 m²;
- Área para instalações administrativas do setor operacional para atender à demanda da Flexibras dimensionada em 2.000 m²;
- Área para instalações administrativas da Technip dimensionada em 3.000 m².

Considerando estas áreas, verificou-se a necessidade de 72 vagas de automóveis para atender à demanda direta do setor operacional da indústria e mais 165 vagas para atender ao setor administrativo na nova sede (incluindo funcionários transferidos do Rio), perfazendo um total de 237 vagas, calculados pela média estatística da frequência de utilização diferenciada dos modais de transporte, conforme a faixa de renda dos trabalhadores. Isto equivale à necessidade de aproximadamente 5.900 m² de área destinada para estacionamento. Note-se que o número de vagas exigível para a área administrativa de acordo com o PDU corresponderia a um valor ligeiramente menor, ou seja, 143 vagas (uma vaga para cada 35 m² de área útil), o que a princípio poderia importar na redução de cerca de 600 m² na área destinada a estacionamentos, caso se quisesse trabalhar com o número de vagas no valor limite.

É importante notar que a implantação do VLT poderá implicar numa redução sensível na demanda por vagas de estacionamento para automóvel, por parte dos funcionários da empresa, em função da oferta de um meio de transporte público mais confiável e confortável. O mesmo se poderia afirmar com relação aos demais equipamentos de comércio e serviço propostos para serem implantados neste mesmo local.



PERCURSO GERAL DE DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA LOCAL

O estudo preliminar de intervenção na área de requalificação urbana do Portal Sul de Vitória foi definida a partir da consideração de três cenários relativos à implantação das instalações da Flexibras, analisadas em conjunto com as alternativas para a implantação do VLT e suas estações.

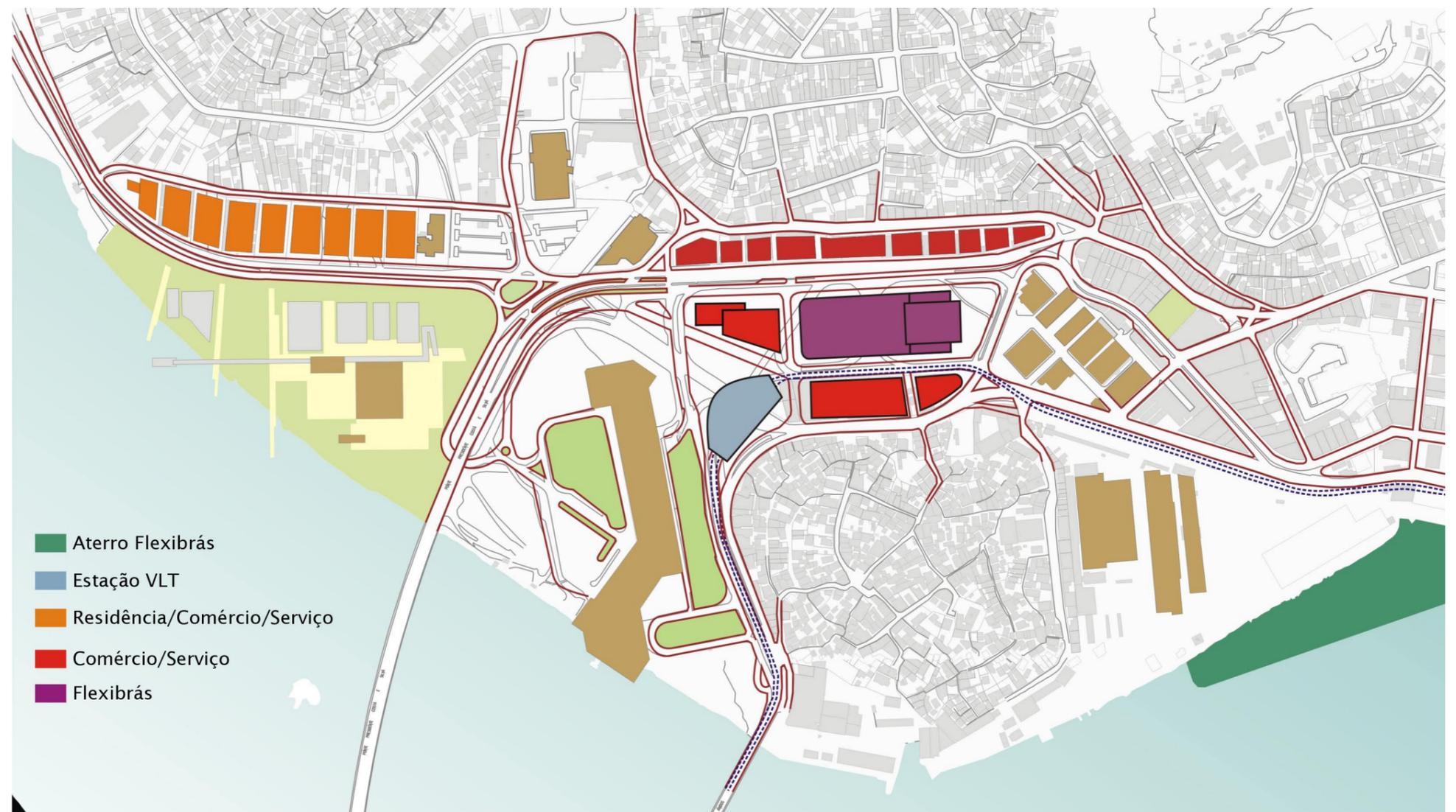
A primeira alternativa estudada (proposta inicial 01/04) considerou a possibilidade de transferir o fluxo de saída da Segunda Ponte para o eixo definido pela rua Beresford Martins Moreira, abrindo mão do viaduto existente que faz atualmente a conexão deste fluxo com a Avenida Alexandre Buaiz, de modo a liberar um espaço maior defronte à Rodoviária para implantação da Estação do VLT. Nesta alternativa, a linha do VLT vindo pela Ponte Florentino Avidos, passando na cota de aproximadamente 7,0m de altura, desceria pela margem inferior da Av. Alexandre Buaiz, defronte à Rodoviária, até alcançar o espaço da estação, na cota aproximada de 3,5m e daí, seguiria por túnel sob a rua Beresford Martins Moreira em direção ao percurso previamente definido pela PMV, sob a área portuária. O novo traçado viário proposto nesta solução considerava a supressão da via que corta atualmente o terreno da Flexibras e a abertura de um via transversal na quadra onde se localiza o antigo prédio da loja Giacomim, colocada defronte a via que constitui o segundo acesso à Ilha do Príncipe. Esta solução previa implantar as instalações da Flexibras a partir de um grande galpão e um edifício administrativo, colocado defronte à ponte Seca.

Avaliando as implicações desta solução se verificaram os seguintes pontos negativos:

- O terreno da PMV atualmente arborizado seria dividido praticamente ao meio pela nova avenida projetada em substituição à passagem permitida pelo atual viaduto, restringindo bastante a possibilidade do seu aproveitamento para localização

das atividades de comércio e serviço preconizadas para a área.

- Haveria que se abrir mão do viaduto existente no local, fazendo-se a sua demolição, para dar lugar à estação do VLT.
- A instalações da Flexibras acabariam ocupando uma grande extensão contínua de terreno colocada entre o Mercado da Vila Rubim e a Rodoviária, que dificultaria a possibilidade de constituição de um eixo de articulação para passagem mais confortável dos pedestres entre estes dois pólos dinâmicos de concentração de pessoas. Ou seja, pela extensão e o volume das construções se acabaria interpondo um grande obstáculo para a interconexão dos espaços de animação no local.
- Tal solução acabaria por configurar uma extensa quadra ao longo da Avenida Nair de Azevedo sem

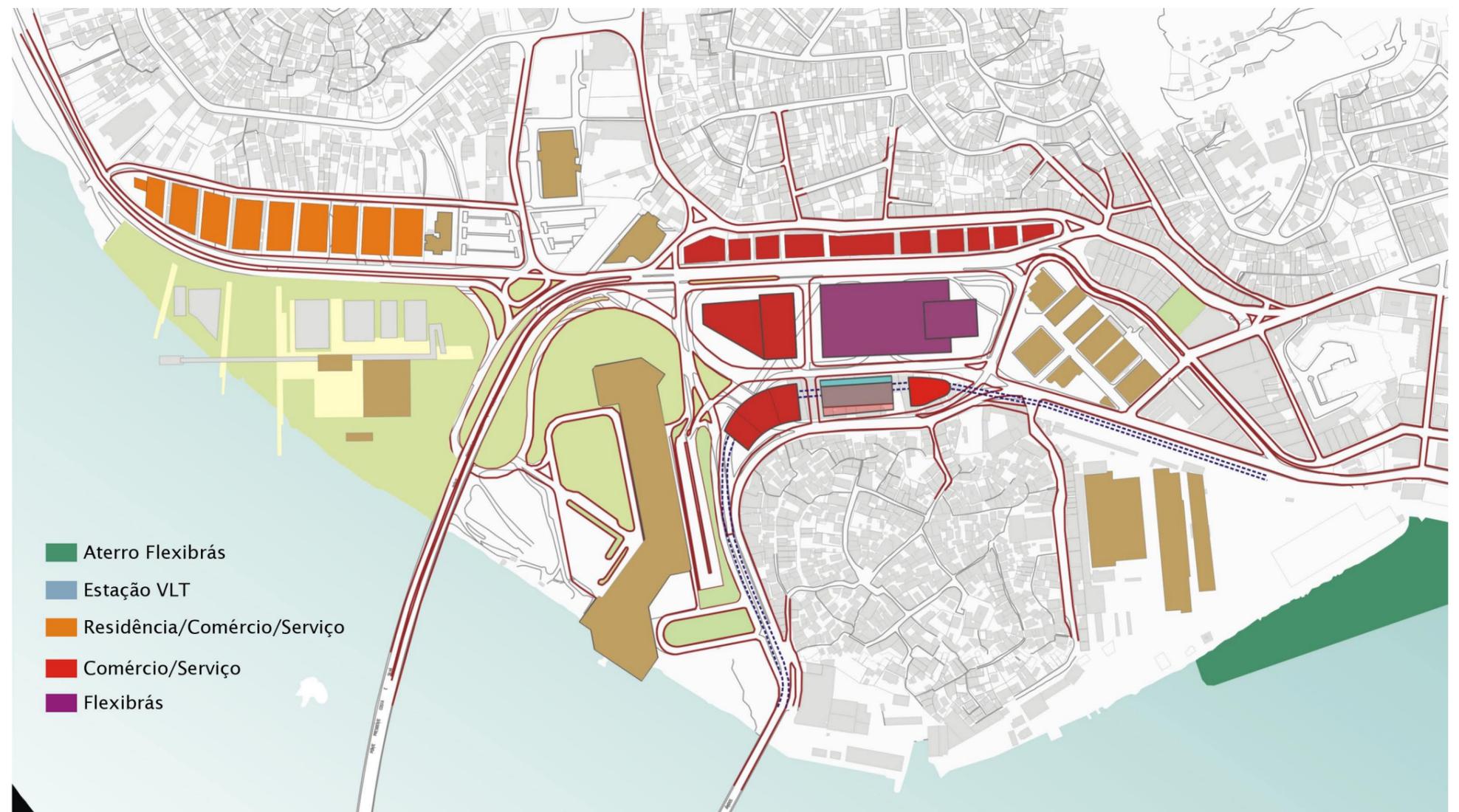


a possibilidade de nenhuma permeabilidade física, inviabilizando também o aproveitamento adequado da quadras situadas no lado oposto das avenidas lindeiras ao galpão, que acabariam ficando também isoladas entre si.

- Do ponto de vista paisagístico, devido à extensa massa construída requerida pelas Instalações da Flexibras a proposta teria também restrições com relação à preservação do entorno da Ponte Seca, mesmo guardando-se o afastamento regulamentar exigido por lei.

A segunda alternativa estudada (proposta inicial 02/04), constitui uma variante da primeira. Propunha a manutenção das instalações da Flexibras na mesma posição referida na proposta anterior, porém com a ampliação da faixa aproveitável do terreno da PMV e o deslocamento da estação do VLT para a quadra situada entre a rua Beresford Martins Moreira e a Avenida Alexandre Buaiz. Nesta situação, a estação deveria ficar colocada no subsolo, abaixo dos edifícios comerciais propostos nesta quadra. Embora a estação colocada nesta posição pudesse funcionar mais adequadamente com relação a sua integração com o setor comercial proposto, a sua localização em subsolo seria mais dispendiosa.

Avaliando esta segunda alternativa, verificaram-se poucas mudanças qualitativas com relação à primeira proposta descrita, permanecendo válidos para a mesma quase que todos os pontos negativos apontados anteriormente.



PROPOSTA 02/04

A terceira alternativa estudada (proposta inicial 03/04) buscava uma solução mais diferenciada para a localização das atividades referidas anteriormente, admitindo a possibilidade de desapropriação da quadra localizada entre a rua Beresford Martins Moreira e a Avenida Alexandre Buaiz pela PMV, a desafetação da rua Beresford Martins Moreira e a redefinição completa deste setor, considerando a permuta de áreas da PMV com a área da Flexibras, de modo a buscar uma alternativa mais adequada para as instalações desta empresa.

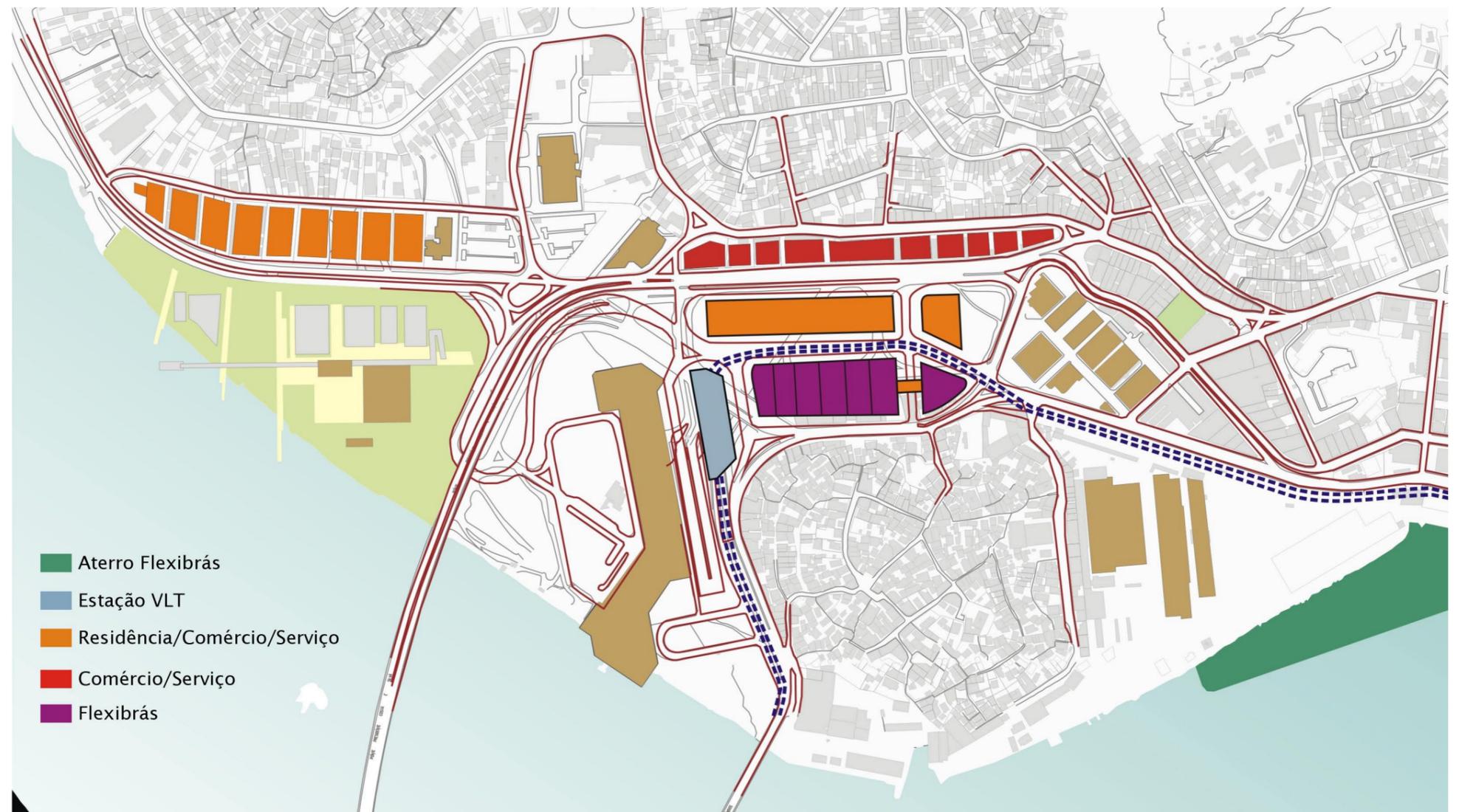
Deste modo, considerando o mesmo traçado básico proposta para a linha do VLT, a sua estação foi novamente posicionada defronte à Rodoviária e as instalações de armazenamento da Flexibras passou a ocupar uma quadra própria e independente, articulada com uma outra menor onde se localizaria o edifício com as instalações administrativas da empresa, colocados ao longo da Avenida Alexandre Buaiz.

Esta proposta apresentava as seguintes vantagens em relação às anteriores:

- o deslocamento das instalações da Flexibras para uma localização mais próxima à Ilha do Príncipe permitiu liberar espaço necessário à constituição de duas quadras ao longo da Avenida Nair de Azevedo garantindo a possibilidade de continuidade espacial para as atividades de comércio e prestação de serviços possibilitando uma permeabilidade maior para o trânsito de pedestres por entre estes espaços, conectando os pólos representados pela Rodoviária e o Mercado da Vila Rubim;
- a nova localização proposta para as instalações da Flexibras permite uma maior proximidade e relação de continuidade espacial com a área

operacional já implantada pela empresa, facilitando o acesso e a comunicação entre as suas diversas unidades no futuro;

- o prédio administrativo da Flexibras ganharia uma posição privilegiada no contexto urbano local, ocupando local de destaque, com vista privilegiada pelo eixo da Avenida Elias Miguel;
- as instalações de armazenamento não provocariam tanto obstáculo à circulação local e a conectividades dos espaços de atratividade urbana e, dependendo da solução arquitetônica adotada, poderiam se harmonizar melhor com o contexto local, reduzindo o seu impacto visual na paisagem local.



PROPOSTA 03/04

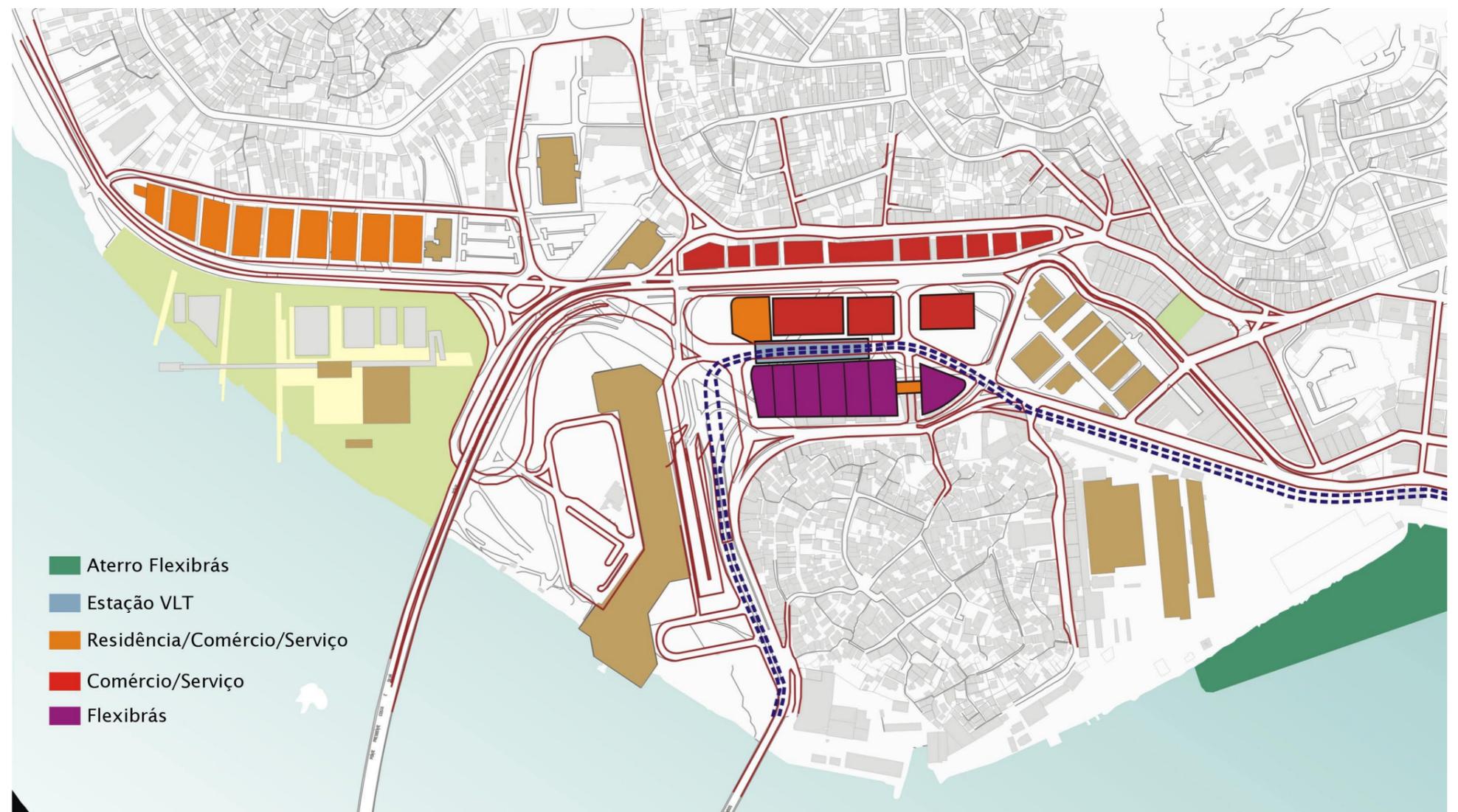
A quarta alternativa estudada (proposta inicial 04/04) constitui uma variação da proposta anterior, que difere desta tão somente pela localização da estação do VLT, que passou a ser posicionada no subsolo, entre as instalações de armazenamento da Flexibras e o setor comercial e de serviços configurado entre a Vila Rubim e a Rodoviária. Neste caso a intenção era buscar uma integração maior da estação do VLT com as atividades de comércio e serviços e colocá-la equidistante da rodoviária e da Vila Rubim, forçando a localização de um pólo de irradiação e concentração de pessoas, a partir das novas instalações comerciais projetadas.

Com base nestes estudos e a última alternativa traçada, a proposta evoluiu conceitualmente a partir da consideração dos aspectos da circulação viária e implantação das novas construções previstas no programa de atividades definido para a área, incorporando novos aspectos de ordem funcional e racionalidade técnica.

Com relação ao sistema viário, acabou se optando por aproveitar ao máximo a infra-estrutura viária já implantada e em funcionamento, buscando realizar as intervenções de modificação necessárias para promover melhorias localizadas, sanando alguns gargalos e pontos críticos do sistema atual. Deste modo, foi mantido o viaduto defronte à Rodoviária e o acesso ao centro pela Avenida Alexandre Buaiz e Elias Miguel, com o aproveitamento de parte da via que passa pela parte inferior do viaduto (avenida Aterro da Condusa) para viabilizar a passagem da via do VLT e o acesso de cargas às instalações de armazenamento da Flexibras. Pela lateral deste mesmo viaduto se previu também um segundo acesso de cargas para as novas instalações da Flexibras, para os veículos que acessam esta área pela Segunda Ponte. A avenida Nair de Azevedo foi redesenhada contemplando a criação de quatro faixas contínuas no sentido Centro Santo Antônio, Segunda Ponte,

com opção de derivação à esquerda para acesso à Rodoviária e a Ponte Florentino Ávidos. Complementado estas vias de fluxo mais direto foram propostas a implantação de vias laterais para trânsito local de menor velocidade, separada das pistas principais por meio de canteiros que abrigam estacionamentos para autos e pontos de ônibus. Desta forma acredita-se poder beneficiar de maneira mais adequada a acessibilidade local e favorecer a localização das atividades de comércio e prestação de serviços de ambos os lados desta via.

O polígono formado pelos limites das avenidas Alexandre Buaiz, inclusive a Ponte Seca, Nair de Azevedo e a via que conecta a Segunda Ponte com a avenida Alexandre Buaiz, que passa pelo Viaduto, foi

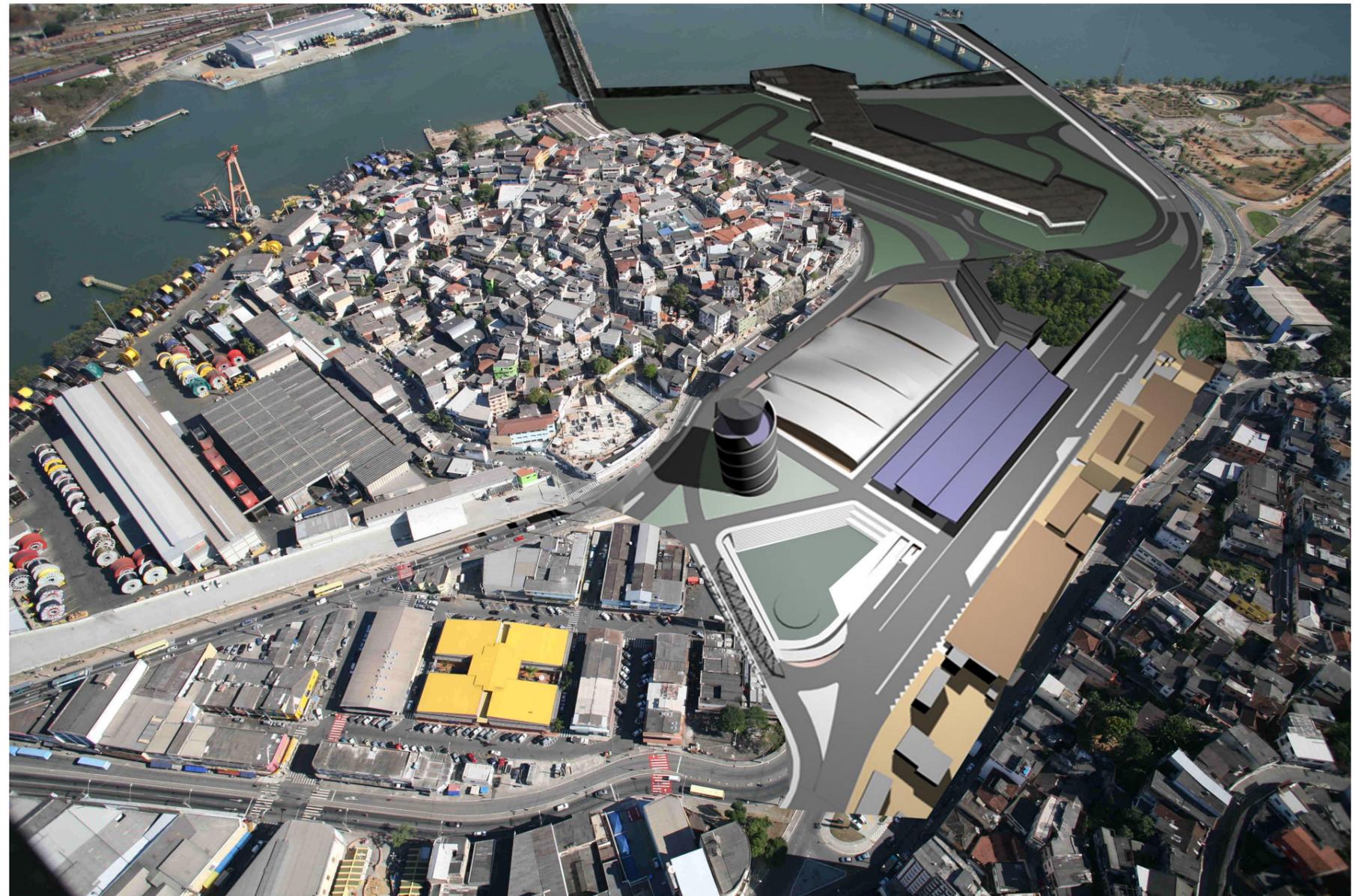


PROPOSTA 04/04

redefinido por meio de novas vias internas, configurando novas quadras, perfazendo um novo desenho urbano que garante maior permeabilidade para o pedestre, maior acessibilidade para quem trafega com carro e uma melhor adequação ao programa de atividades proposta para este local.

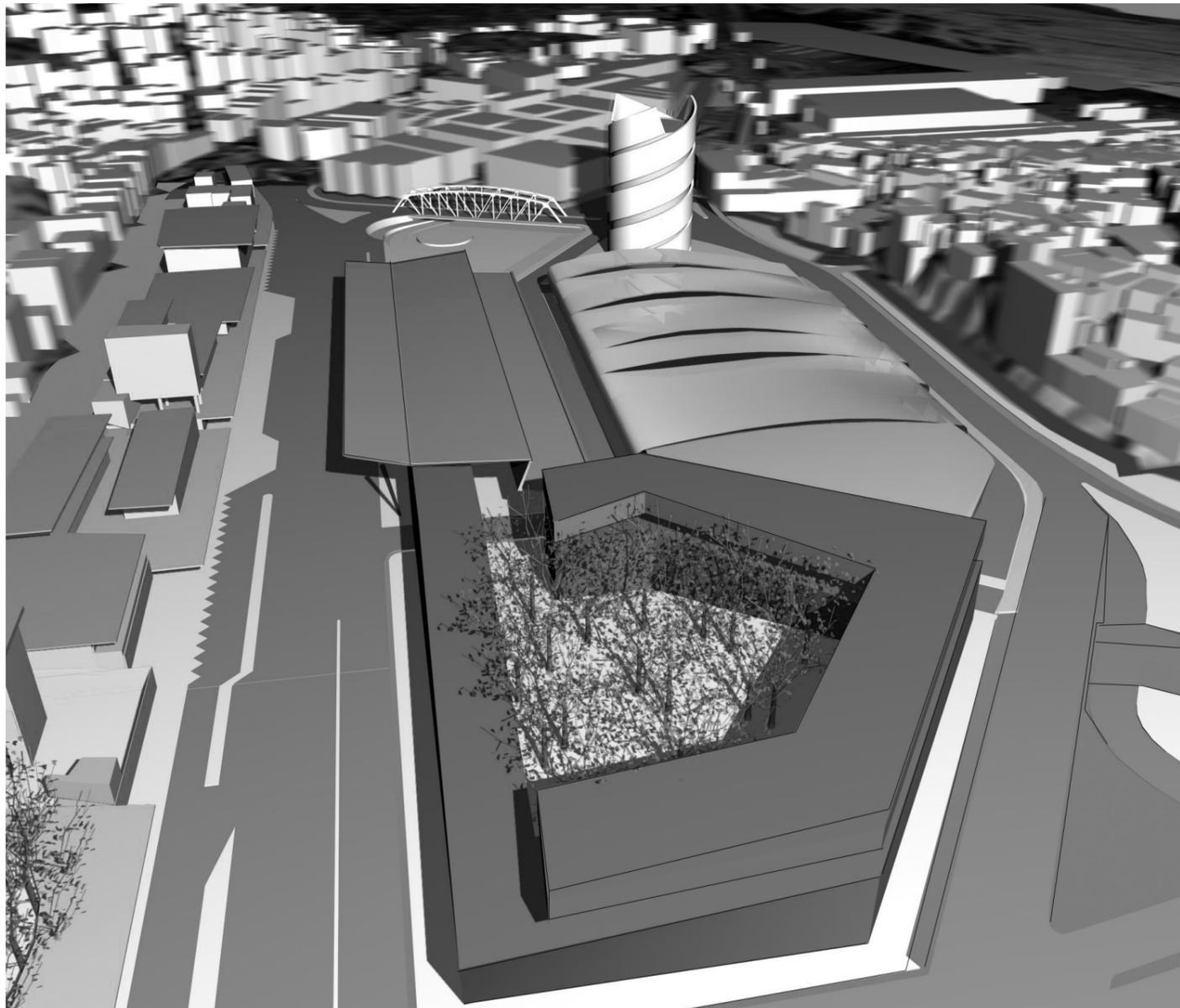
Entre a Avenida Nair de Azevedo e a avenida Alexandre Bu-
aiz foi projetada uma nova via transversal, que coincide com o Segundo acesso à Ilha do Príncipe. Esta via, posicionada internamente com relação ao dois eixos de maior movimentação referidos é complementado por um terceiro eixo intermediário, ao longo do qual deverá passar a linha do VLT, e mais uma pequena via transversal que permite ampliar a acessibilidade interna ao polígono descrito.

Deste modo, o referido polígono acaba se dividindo em cinco quadras de tamanhos e conformações bastante diferentes entre si, cada qual delas servindo a um propósito. A quadra próxima à Ponte Seca, com cerca de 4.400 m² é deixada vazia para abrigar uma praça semi rebaixada que fará a ligação entre o espaço do Mercado e a nova área comercial proposta. Para fazer a ligação entre a área livre sob a Ponte Seca, situada aproximadamente na cota 2,0m de altura, com a área do centro comercial, cujo nível térreo deverá ficar aproximadamente da cota 4,5m, se previu a construção de rampa e escadaria configurada sob a forma de arquibancadas que possibilitam o funcionamento deste espaço como um anfiteatro para realização de shows ao ar livre. Junto à ampla rampa de acesso ao nível superior da praça se previu a localização de acesso à área de subsolo da quadra vizinha, que deverá abrigar os estacionamentos das instalações do novo centro comercial proposto. Nesta quadra, que perfaz uma área de aproximadamente 5.000 m² propõem-se a constituição de um conjunto arquitetônico formado por uma série de blocos sucessivos de dois pavimentos, subdivididos em unidades de lojas com sobre-lojas, que são articulados por espaços de circulação tanto no nível térreo, quanto superior, constituindo um eixo de



FOTOMONTAGEM PROPOSTA 04/04

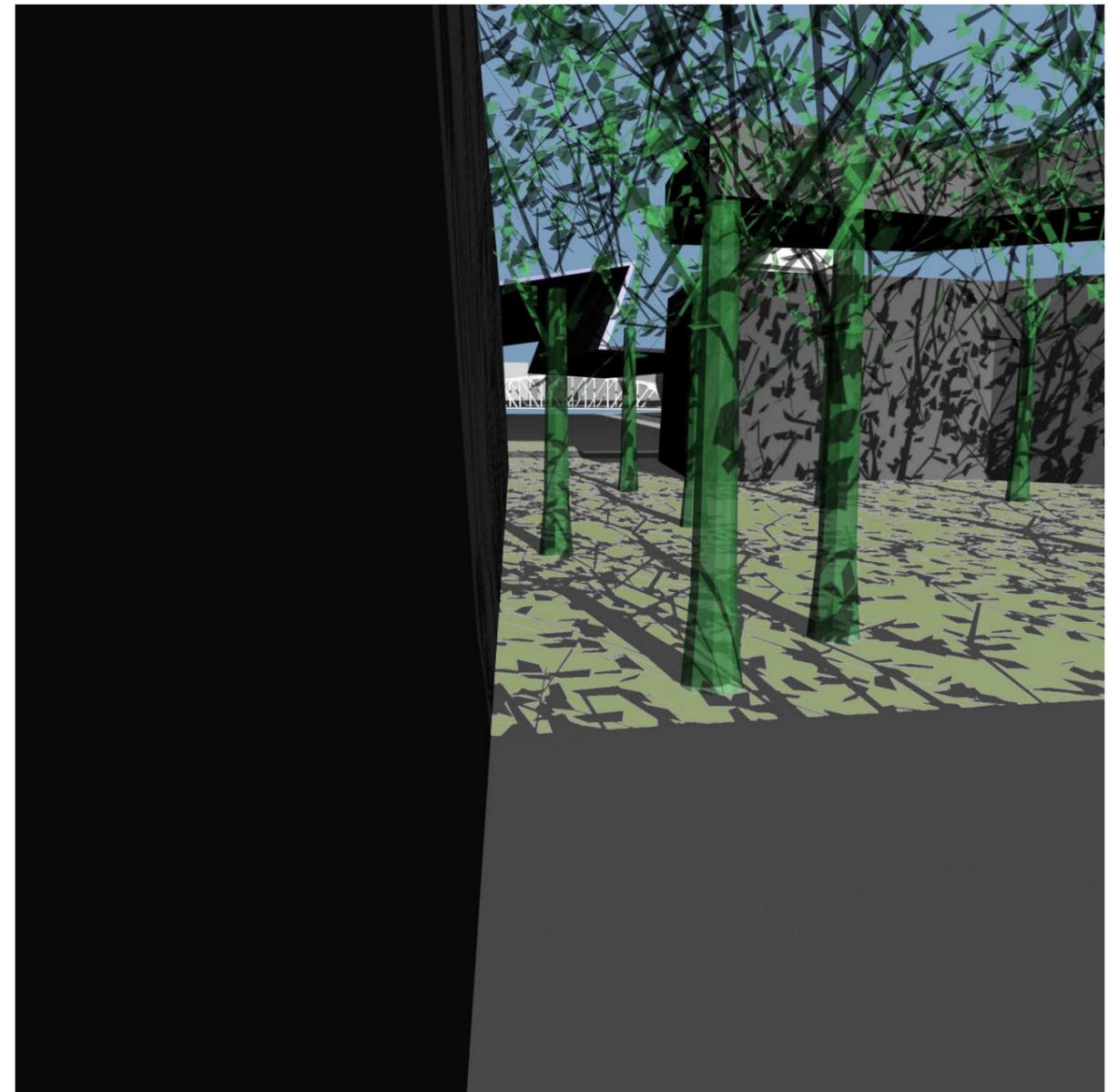
circulação longitudinal ao longo da quadra, que é cortado por diversas passagens transversais, onde se localizam os acessos verticais. Este mesmo modelo de distribuição espacial se desdobra para a quadra seguinte, desta feita, contornando o seu centro onde se buscará preservar uma boa parte das árvores que já existem neste local. Esta quadra possui cerca de 6.900 m². Todo o conjunto de espaços comerciais descritos anteriormente é protegido por uma grande cobertura suspensa que se estende até a via lateral da Avenida Nair de Azevedo. Sob esta cobertura, se configura ainda, ao nível do pavimento térreo, espaços para localização de módulos comerciais com disposição mais livre e flexível e a própria estação do VLT.



COBERTURA SUSPensa E ÁREA PRESERVADA

As áreas comerciais formadas pelos blocos de lojas situadas na primeira quadra totalizam aproximadamente 3.250 m² e na segunda cerca de 1.700 m², complementadas por montante de área idêntica para escritórios.

As duas outras quadras compreendidas pelo polígono referido anteriormente abrigam as novas instalações da Flexibras e usos complementares assim distribuídas: uma quadra com cerca de 13.000 metros quadrados onde deverá se localizar as instalações de armazenagem da empresa

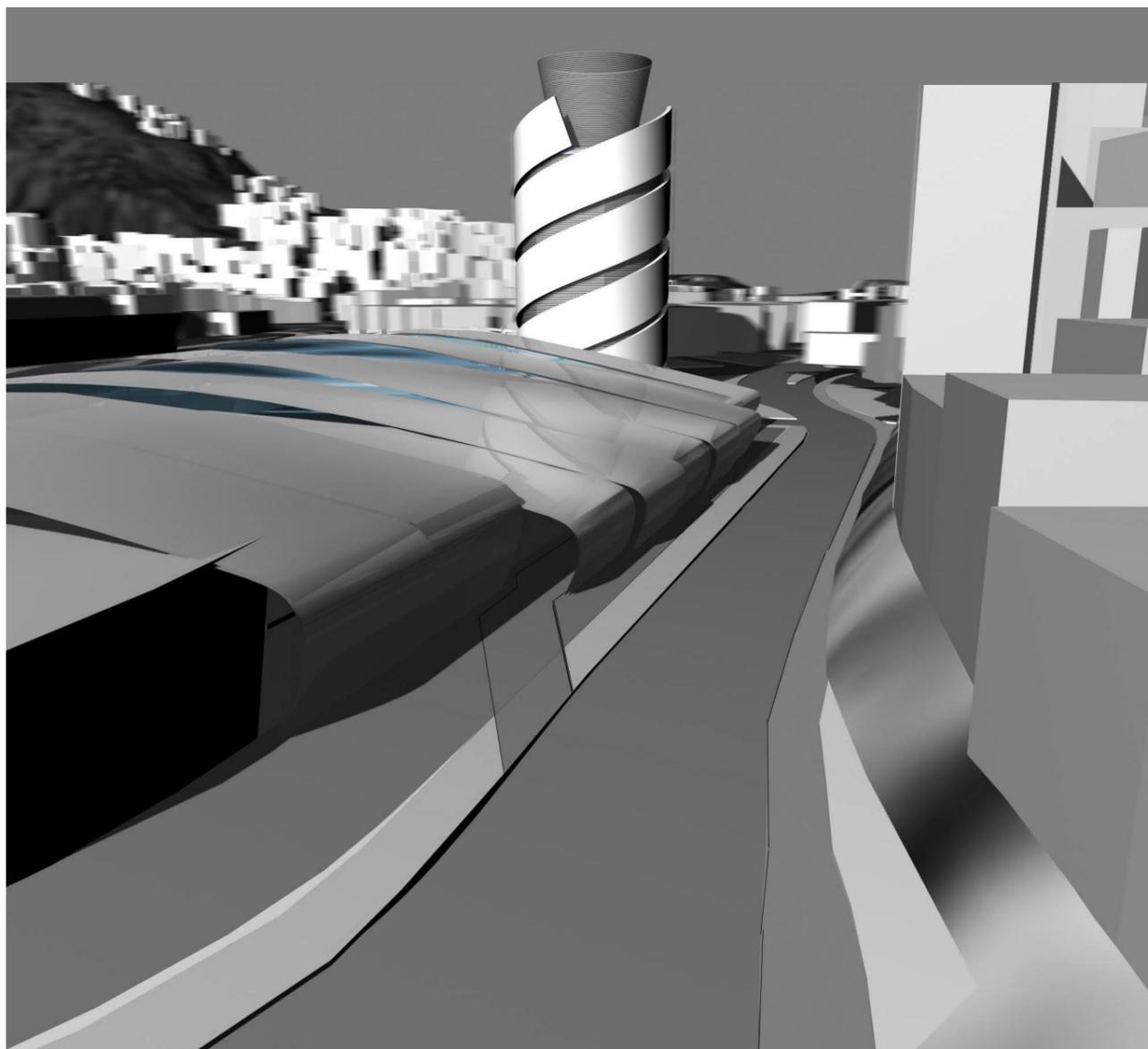


VISTA DO INTERIOR DOS BLOCOS

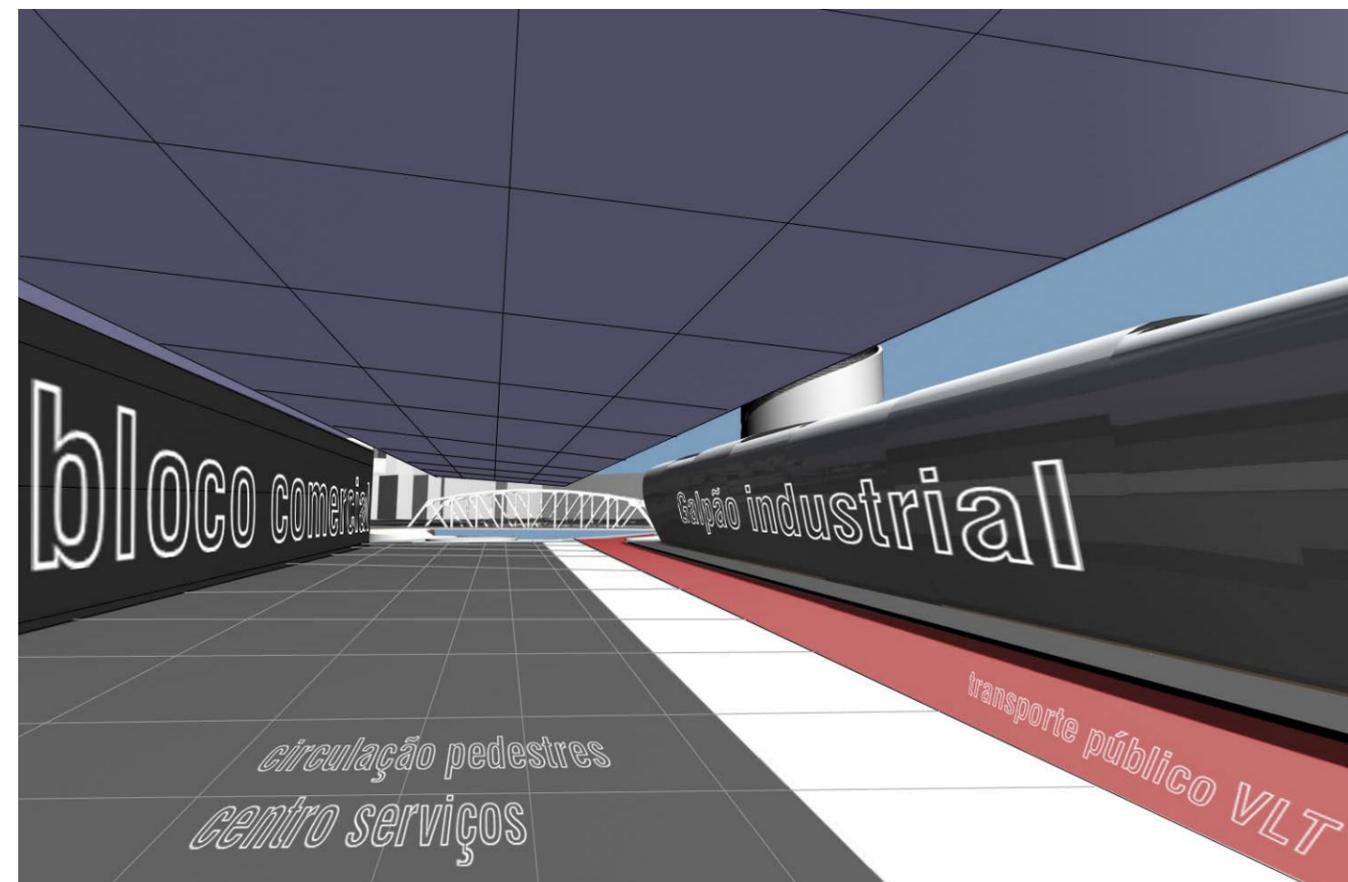
colocado em pavimento semi-enterrado, coberto por áreas de estacionamento e uso comum, e outra quadra, com cerca de 2.000 m², que deverá servir de apoio para a localização das instalações de administração da Flexibras e Technip.

Em complemento às atividades descritas se previu ainda a localização de atividades de comércio e serviços na quadra situada entre a avenida Duarte Lemos e a Avenida Nair de Azevedo. Esta quadra possui uma série de lotes vazios ou subu-

tilizados que poderá ser utilizada para desencadear um processo de renovação urbana local. Considerando a configuração da quadra que é bastante comprida e relativamente estreita propõem-se a abertura de passagens intermediárias para pedestres ao longo da mesma, entre as duas avenidas mencionadas, realizadas por meio de rampas e escadarias, comunicando as calçadas localizados na parte mais alta, na avenida Duarte Lemos, com os passeios públicos projetados para a Avenida Nair de Azevedo, ao longo do qual deverá se localizar uma série de lojas com garagens no subsolo ou sobre-lojas.

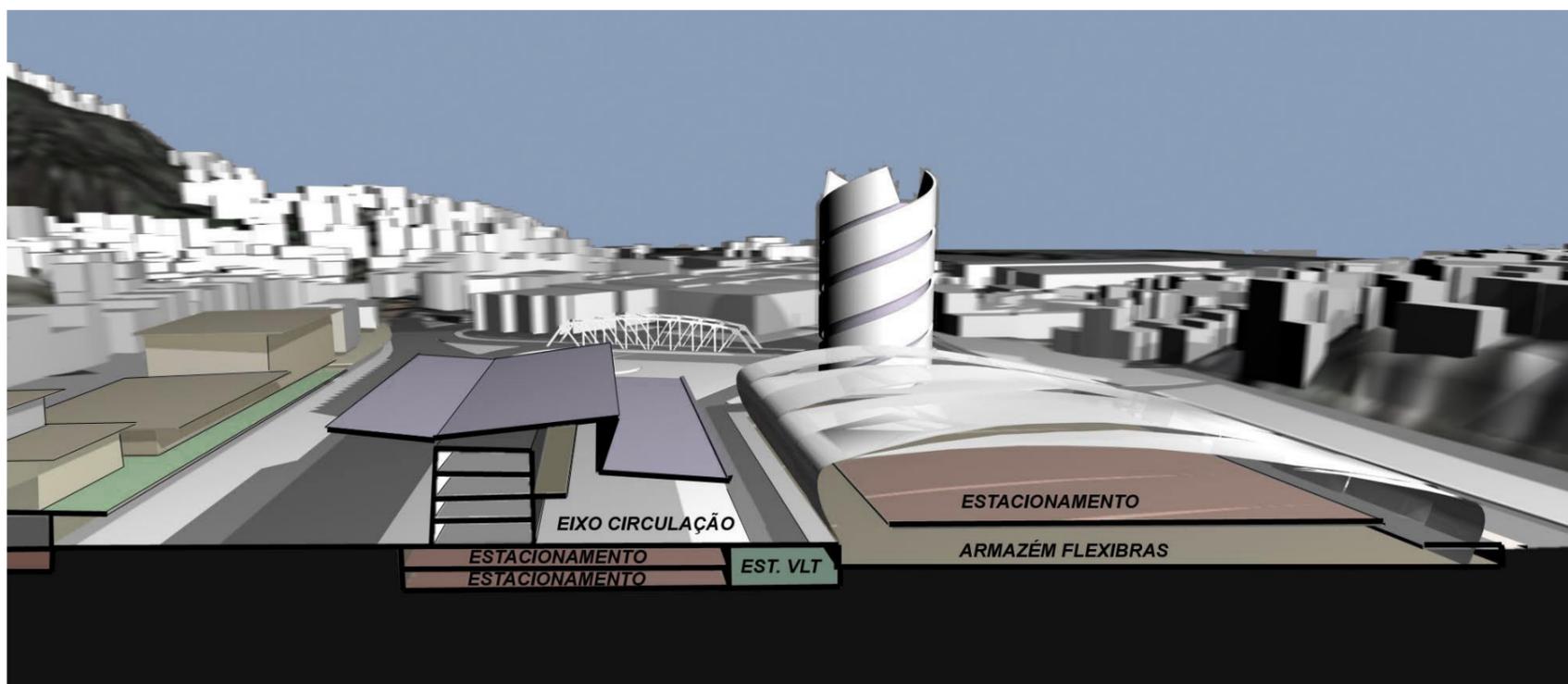


VISTA DA AVENIDA ALEXANDRE BUAIZ

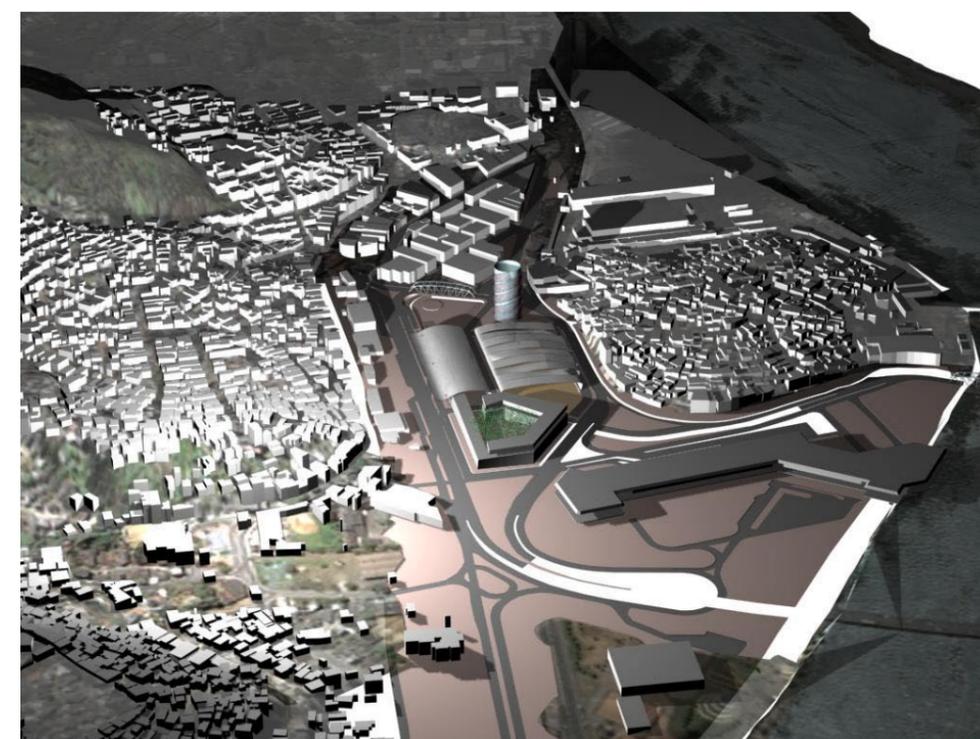


TERMINAL VLT E EIXO DE CIRCULAÇÃO CENTRAL DE PEDESTRES

As construções empreendidas nos terrenos desta quadra deverão obedecer a um modelo padrão de assentamento de modo a configurar um embasamento comum dos edifícios, definindo um plano contínuo por sobre as áreas das lojas, que se faça acessível aos pedestres pela Av Duarte Lemos, voltadas para localização de bares restaurantes e outras atividades relacionadas com o lazer e o turismo, que possam tirar partido das vistas disponíveis para a baía de Vitória. Os blocos superiores das edificações poderão abrigar instalações de prestação de serviços e ou habitação. O afastamento frontal ao longo da Avenida Nair de Azevedo deverá ser mantido livre para permitir a ampliação da área de passeio público e beneficiar o desenvolvimento do comércio que se localizaria nesta área. Como compensação pela cessão de área privativa para uso público poderia se admitir a majoração do coeficiente de aproveitamento do terreno em, por exemplo, 0,5 ponto acima do coeficiente regulamentado para o local.



CORTE ESQUEMÁTICO



VISTA GERAL DO POLÍGONO

Na quadra situada entre a rua Antônio Pinto de Aguiar e a avenida Dario Lourenço de Souza, propõe-se a localização preferencial de empreendimentos voltados para habitação. Esta quadra possui uma grande quantidade de terrenos ainda livres e de boas dimensões que são bastante adequados para empreendimentos desta natureza. A localização de empreendimentos deste tipo é de importância fundamental para o sucesso da proposta de requalificação urbana aqui descrita, na medida que a ampliação de uma população fixa residente nesta área deverá contribuir para dinamizar as atividades de comércio e prestação de serviços locais.

O PROJETO DE ORDENAMENTO VIÁRIO

Considerando as diretrizes gerais do projeto de intervenção urbana aqui proposto e os princípios básicos estabelecidos para o desempenho de sistema viário na região em questão antes de qualquer proposição específica sobre esta questão foram avaliadas outras proposições previamente elaboradas para esta área.

Descrevem-se abaixo as principais considerações relativas as análises realizadas com relação às duas proposições previamente elaboradas para o sistema viário local da área, elaboradas previamente no âmbito da PMV, e a seguir se descreve a proposta formulada pela equipe responsável pelo presente estudo do projeto Portal Sul de Vitória.

A) PROPOSTA PMV

A proposta apresentada pela PMV, em linhas gerais tem a seguinte configuração:

Av. Nair de Azevedo, passa a ter três pistas, interligando a Segunda Ponte à área Central, para ambos os sentidos;
Av. Alexandre Buaiz – segue como atualmente, servindo de acesso à área central a partir da Ponte Florentino Avidos e Rodoviária;
Circulação interna na área – reconfigurada, com eliminação da travessia em desnível (viaduto) defronte à Rodoviária e a implantação de novas vias transversais;
Túnel de acesso ao Porto de Vitória, a partir da Segunda Ponte

a) Av. Nair de Azevedo – passa a ter três pistas

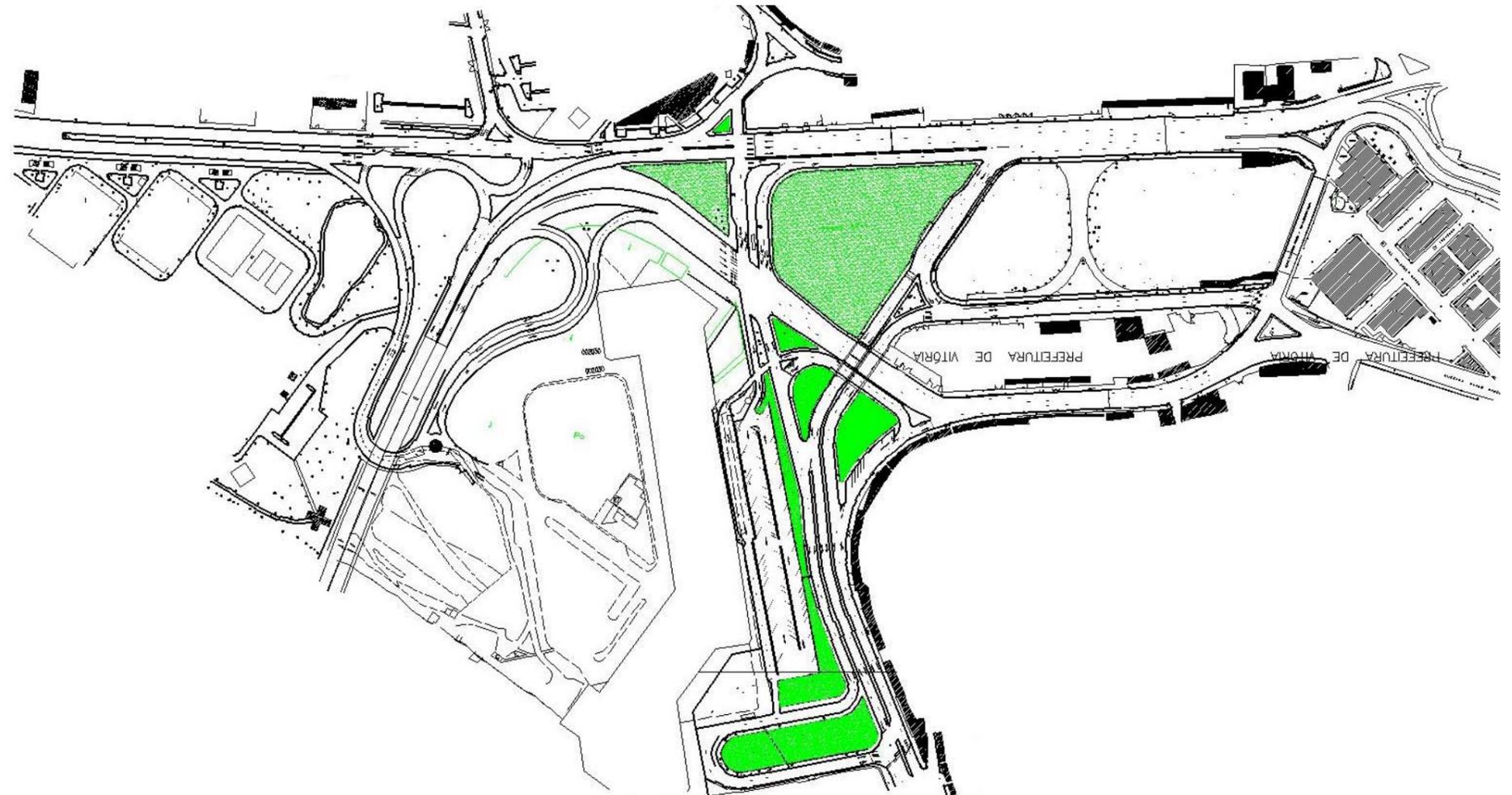
Pista 1 - junto à área Flexibras/bosque PMV : sentido Cariacica – Centro , com duas faixas de rolamento, baia de ônibus à direita, três linhas de semáforos, para travessia de pedestres (1) e veículos (2). Não há indicação de estacionamentos e/ou área de paradas

Pista 2 – saída da Área Central – Segunda Ponte, 2 faixas, baia à direita junto à interseção saída de Caratoíra. Não há indicação de estacionamentos e/ou área de paradas

Pista 3 – saída da Área Central – Santo Antônio, 2 faixas com baia à direita.

Restrições conceituais

Esta proposta reforça a configuração atual da avenida como área de passagem, criando bloqueios percebidos pelos pedestres, quando da travessia de pistas consecutivas, e eventualmente esperando mais de um ciclo para travessia. Quando se deseja maior vitalidade para a área como um todo, o tratamento viário indicado não é o mais adequado, por inibir tanto estacionamento e embarque/desembarque lateral, como desencorajar a circulação de pedestres.



A decisão do motorista quanto o acesso à segunda ponte, a Santo Antônio ou a Rodoviária e/ou Ponte Florentino Ávidos tem que ser feita junto à interseção Vila Rubim/Ponte Seca, deslocando um entreleçamento que hoje é feito em um trecho de mais de 200 metros para uma interseção, o que deve tornar este ponto crítico para acidentes e retenções. Para exemplificar, um carro enguiçado, ou uma batida leve pode ocasionar congestionamento que irá se estender até a área central.

Uma vez que o motorista tenha tomado a opção errada, não terá opção de retorno, no caso da segunda pista (sentido Centro-2a.Ponte)

Idem, se tiver tomado equivocadamente, o sentido Santo Antonio, e quiser ir para Cariacica. Este terá que retornar via área central/Vila Rubim e refazer o trajeto.

b) Avenida Alexandre Buaiz

Uma só pista, no sentido Vila Velha-Centro

A1) Trecho Ponte – Rodoviária : abriga, como atualmente, dois sentidos de tráfego - duas faixas de rolamento/sentido, para acesso á Ponte Fl. Avidos e acomodação dos fluxos de veículos que se destinam/partem da rodoviária, inclusive coletivos;

A2) Trecho Rodoviária – Ponte Seca – três faixas de rolamento, sendo uma preferencial para transporte coletivo. Não há indicação de baias, estacionamentos laterais e/ou áreas de embarque/desembarque. A faixa preferencial para coletivos, à direita, pode se constituir em obstáculo para acesso às estreitas vias transversais, o que será minimizado no caso da Rua Jurema Barroso, pela implantação de acesso próprio.

Restrições conceituais

Conforme o projeto, a única travessia de pedestres semaforizada está situada junto à Ponte Seca, o que “isola” a Ilha do Príncipe do Conjunto Rodoviária, Área Flexibrás/bosque e Caratoíra, atuando contrariamente ao que se deseja para o projeto.

O ângulo de inserção da primeira via transversal (conversão à esquerda) à área Flexibras/Bosque é inadequado, além de sua localização na tangente de uma curva à direita.

c) Acessos à Rodoviária/Rua Martins Moreira/Viaduto de transposição

Esta região possui um declive natural entre Av. Alexandre Buaiz e Nair de Azevedo, de cerca de 2,0 metros, sendo que chega a quase 3,0 metros no interior da área (Rua Martins Moreira). Este desnível foi aproveitado para implantação de uma travessia em desnível, que permite tanto o acesso à área Flexibras/Bosque, como a continuidade do fluxo de saída da Segunda Ponte, sem interrupções, e ainda retornos.

Entende-se que a proposta da PMV contempla a demolição do viaduto e desta interseção em desnível, passando a operar a circulação para a área e retornos, por meio de vias transversais, semaforizadas. Observa-se que:

Só com uma ótima justificativa, seria possível e desejável a demolição de um elemento estrutural importante, como a interseção em desnível/viaduto;

Esta solução implica num redesenho total da área, com abandono de investimentos em infra-estrutura (vias implantadas), além de implicar em uma nova divisão de áreas internas às quadras, o que não foi compatibilizado com as necessidades de espaço do projeto que estamos avaliando – implantação da Flexibras.

Necessidades de investimentos de porte em infra-estrutura viárias, eventualmente não compatíveis com o “timing” do projeto Flexibras.

Dado o desnível do terreno, as vias transversais propostas teriam problemas de visibilidade e necessidade de controle de velocidade, sendo a primeira delas que liga a Av. Alexandre Buaiz a Av. Nair de Azevedo com raio de acesso inadequado; a segunda via teria, num trecho de 70,0 metros, uma diferença de greide de 3,0 a 3,5 metros (rampa de 5%), ainda com semáforo. Para minimizar estes efeitos poderiam ser necessários investimentos adicionais em corte/aterro, reduzindo ainda mais a área útil desta quadra. Não entendemos a necessidade desta via, até porque não há indicação de travessia de pedestres nas proximidades.

Túnel de acesso à área Portuária

Não se acredita a princípio na sua necessidade e conveniência, tanto pelo seu custo elevado, quanto pela forma como está inserido no contexto urbano. Observa-se que o acesso ao mesmo pela Segunda Ponte se faz por derivação da faixa à esquerda, onde normalmente trafegam os carros menores e com maior velocidade. A transposição de faixa pelos caminhões da fixa à direita para a esquerda nas proximidades do acesso ao túnel poderia ser problemática para a segurança do tráfego local (tecnicamente não é uma boa solução de acesso). Por outro lado, se o tráfego de caminhões de carga no sistema viário local poderia representar um problema na área em questão do ponto de vista do incremento do volume de tráfego, o mesmo problema deverá ocorrer na ponte que possui apenas duas faixas de rolamento em cada sentido de tráfego. Ou seja, se estaria apenas transferindo o problema de lugar. Como a guarita de inspeção e controle do acesso ao porto atualmente fica localizado muito próximo ao Portão de entrada existe o risco de ocorrer a formação de fila pela retenção dos veículos que esperam ter a sua entrada liberada. Isso sem dúvida não seria desejável, pois provocaria de fato um enorme impacto na fluidez do trânsito local, principalmente na Av. Alexandre Buaiz. Porém este problema também não poderia ocorrer no interior do túnel de acesso pelos riscos evidentes que isso poderia representar para a segurança e conforto dos condutores dos veículos.

Enfim, parece a princípio que seria mais razoável buscar outra solução para controlar o acesso dos caminhões ao porto, de modo a minimizar os impactos decorrentes desta movimentação de veículos pelo sistema viário local considerando os seguintes aspectos:

Número e tipo de caminhões/dia que chegam e saem do porto; tendências realistas de ampliação na utilização do cais, dado a inserção de novos terminais concorrentes na região, até com maior facilidade como o terminal de containers em Capuaba e novo terminal Aracruz.

B) PROPOSTA EQUIPE DUNKERQUE

Esta proposta baseia-se, fundamentalmente na implantação de uma linha de VLT na Cidade de Vitória, cujo traçado a partir da Ponte Florentino Ávidos, será feito pela Av. Alexandre Buaiz – Ponte Seca – Vila Rubim, com exclusividade na Ponte Florentino Ávidos e Ponte Seca, e partilhamento do tráfego (local) ao longo da Av. Alexandre Buaiz. Observa-se preliminarmente que esta premissa não coincide com a indicação do projeto para implantação do VLT, em desenvolvimento pela PMV.

A partir desta premissa para implantação do VLT, ainda não confirmada, a proposta da equipe de Dunkerque, propõe o deslocamento dos fluxos a partir da Segunda Ponte para a Av. Nair de Azevedo, com uma grande rótula para distribuição dos fluxos de entrada/saída da Ponte e acessos a Santo Antonio.

Propõe também uma redivisão das quadras internas, e novo arruamento, semelhante à proposta elaborada pela PMV, o que inclui, como na proposta da PMV a supressão da interseção em desnível (viaduto)

Observações quanto à proposta :

Não existe definição concreta quanto à implantação do VLT em Vitória, ou a seu traçado;

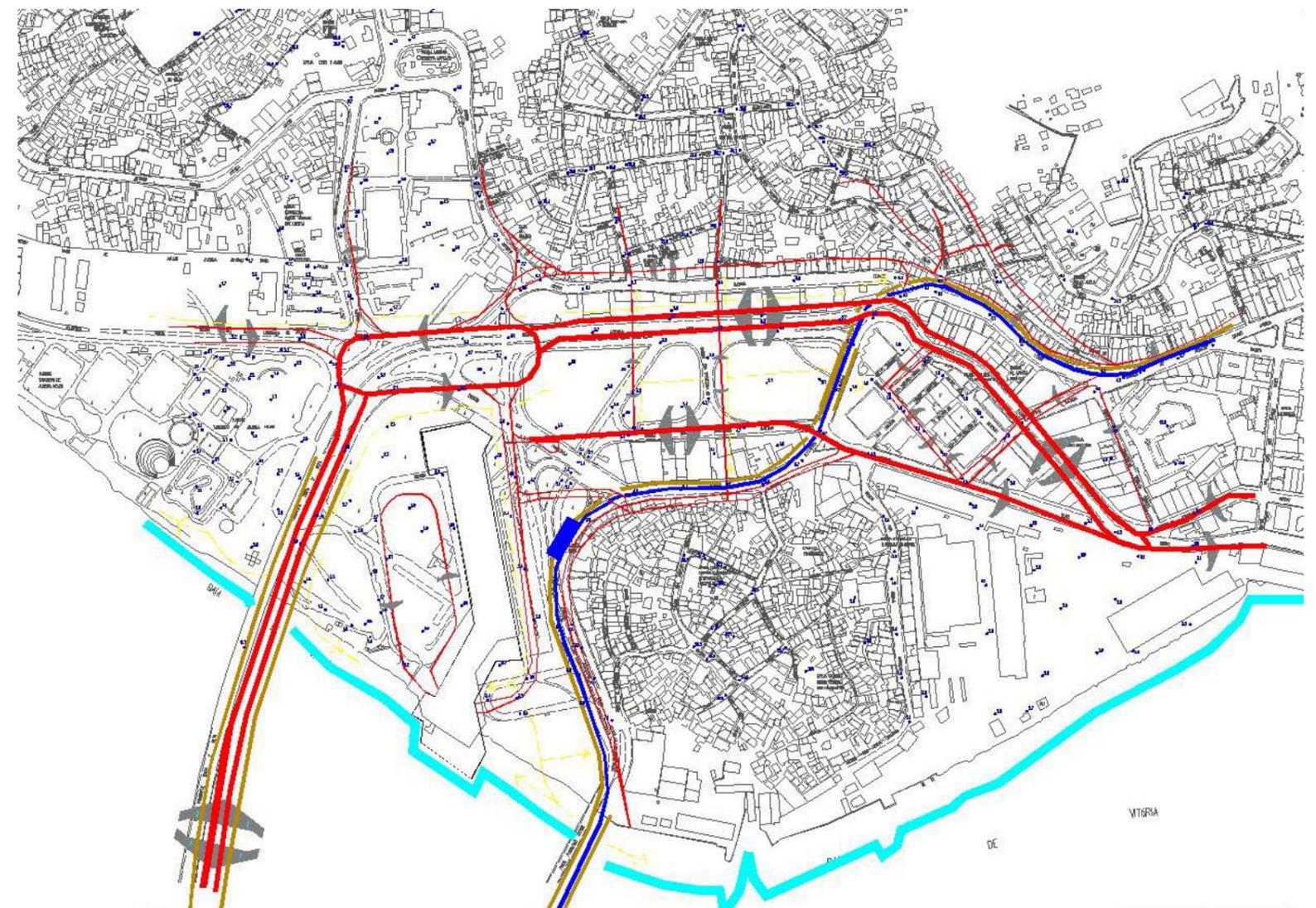
Verifica-se que seria mais atrativo e interessante para a área, deslocar o traçado de um possível VLT para o interior da quadra, conforme previsto no estudo específico VLT em elaboração;

Não foram disponibilizados elementos geométricos das vias, porém se pode ressaltar que para os volumes de tráfego verificados, da ordem de 3.000 a 4000 veículos na hora-pico por sentido, seria necessário um grande desenvolvimento para a rótula principal, implicando em uma maior utilização de área para sistema viário. Como é do interesse viabilizar a ocupação comercial/serviços para o entorno, este seria um obstáculo físico não desejável. Na

forma como este elemento aparece representado no estudo preliminar se depreende que a distancias entre as entradas e saídas da rótula são muito próximos e não permitem distâncias adequadas para que os veículos possam fazer a mudança de faixa para obterem acesso de uma interseção a outra. Por outro lado, considerando o elevado volume do tráfego local e a direção em que os mesmos tomam não parece, a princípio, justificável confluir todos os fluxos da região para um mesmo local para depois distribuí-los.

A redefinição das quadras não levou em conta as necessidades e dimensões da área da Flexibras, até porque na época da execução da proposta estas informações não estavam disponíveis com o nível de detalhamento e requerimentos apresentados atualmente, o que compromete o desenho proposto para as quadras.

Não foi possível observar a partir dos croquis disponibilizados, as possibilidades de circulação e travessia de pedestres.



PROPOSTA PRELIMINAR DE ORDENAMENTO E OCUPAÇÃO URBANA

ELEMENTOS PROPOSTOS

Fluidez nos acessos à Ilha

O projeto teria necessariamente que garantir fluidez nos acessos à Ilha, ou seja, o sistema viário de acesso ao Centro/Santo Antonio, a partir da Segunda Ponte e Ponte Florentino Ávidos teria que ser compatível com os volumes verificados e previstos.

LOCAL	SENTIDO	HORA		VOLUME (em veículos equivalentes/HORA)
		Pico Manhã/Tarde		
Segunda Ponte	Cariacica - Centro	Manhã	2276	
		Tarde	2439	
	Centro-Cariacica	Manhã	2085	
		Tarde	3081	
Ponte Florentino Avidos	Vila Velha - Centro	Manhã	1147	
		Tarde	N.I.	
	Centro - Vila Velha	Manhã	503	
		Tarde	807	
Total	Entrada Vitória	Manhã	3423	
		Tarde	2439*	
	Saída de Vitória	Manhã	2588	
		Tarde	3888	

Fonte : Plano de Mobilidade/2006 - resultados de contagem de tráfego

* não foi acumulado valor relativo à Ponte Fl. Avidos, que estava em obras na ocasião da pesquisa.

Proposta :

Av. Nair de Azevedo , a ser dividida em dois segmentos, referentes as características dos fluxos:

Caixa de via (total) - entre faces de lotes : 33,4 metros (mínimo), distribuídos entre passeios, via local, canteiros e pista central. Estas dimensões poderão permitir, no futuro, caso necessário, outras configurações. Entendemos que a própria capacidade viária da Segunda Ponte agirá como limitador das possibilidades de expansão deste trecho.

I . Fluxo de longa distância - DESTINOS (similar à atual configuração):

2a. Ponte (em frente)

Ponte Florentino Avidos e Rodoviária (acesso à esquerda, antes da linha de semáforos, agulha com 70 metros)

Santo Antônio (em frente, à direita)

4 faixas (mínimo 3,10m de largura);

Baia para coletivos, com capacidade para 5 veículos, largura mínima de 3,0 metros;

Semáforos localizados antes e depois da baia, de modo a evitar o entrelaçamento do fluxo de ônibus se distribuindo entre a Ponte Fl. Avidos/Rodoviária, Segunda Ponte e Santo Antônio. Ao fechar o semáforo anterior à baia, os ônibus têm oportunidade de se posicionar, confortavelmente à frente, na próxima linha de semáforos, não interferido na circulação dos demais veículos. Esta operação permite minimizar a influência dos ônibus neste trecho, em relação à capacidade;

Eliminação de estacionamentos e áreas de embarque/desembarque laterais, as quais serão transferidas para a via local - com esta medida, evita-se a redução de capacidade de até 40% da faixa da direita;

Na falta de dados referentes aos volumes de fluxos intervenien-



LEGENDA

- UN. INDUSTRIAL - FLEXIBRAS
- UN. DE COMÉRCIO E SERVIÇO
- UN. RESIDENCIAL
- UN. DE FLUXO - TERMINAL VLT

- FLUXO 01 VLT
- FLUXO 02 VLT
- VIA - ARMAZEM / FÁBRICA
- VIA - ENTRADA E SAÍDA DO ARMAZEM

PROPOSTA PRELIMINAR - IMPLANTAÇÃO

tes na interseção, e considerando semaforização, com 2/3 de tempo de verde para o fluxo principal (ou seja, nos períodos de pico ter-se-ia pelo menos 80 segundos de verde no fluxo principal, num ciclo de 120 segundos), tem-se que :

Capacidade estimada Av. Nair de Azevedo – fluxo de longa distância

Faixa esquerda – 2000 x 2/3 x 0,65 (fç entrelaçamento e conversão à direita) = 1 x 867
 Faixas centrais – 2000 x 2/3 x 0,90 (fç entrelaçamento) = 2 x 1200
 Faixa direita – 2000 x 2/3 x 0,85 (fç atrito lateral baia ônibus) = 1 x 1133

TOTAL 4.400

Relação V/C – volume atual

Volume total – 3888
 Capacidade estimada – 4.400
 Volume/Capacidade = 0,8836
 Nível de serviço : D

No entanto, se a semaforização for alterada para 3/4 de tempo de verde para o fluxo principal (ou seja, nos períodos de pico ter-se-ia pelo menos 90 segundos de verde no fluxo principal, e tempo de 30 segundos necessários para travessia de pedestres), ter-se-ia :

Capacidade estimada Av. Nair de Azevedo – fluxo de longa distância

Faixa esquerda – 2000 x 3/4 x 0,65 (fç entrelaçamento e conversão à direita) = 1 x 975
 Faixas centrais – 2000 x 3/4 x 0,90 (fç entrelaçamento) = 2 x 1350
 Faixa direita – 2000 x 3/4 x 0,85 (fç atrito lateral baia ônibus) = 1 x 1275

TOTAL 4.950

Relação V/C – volume atual

Volume total – 3888
 Capacidade estimada – 4.950
 Volume/Capacidade = 0,785
 Nível de serviço : C/D

% acréscimo no volume para atingir capacidade limite : 27,37% para as mesmas condições de sinalização

II . Vias locais laterais

Destinadas a circulação local, com pelo menos 5,0 metros de largura, piso diferenciado, e permissão para estacionamento. Estas vias laterais destinam-se a incentivar o comércio e serviços do entorno, via possibilidade de paradas para embarque/desembarque e estacionamento, similarmente à área Central, estacionamento rotativo, pago. Estas vias estarão localizadas em ambos os lados da Av. Nair de Azevedo, com acessos a partir da pista central. Esta via local, será separada da via de fluxo rápido, por meio de canteiros.

Av. Alexandre Buaiz

Três faixas de rolamento, com inclusão de baias para coletivos, ampliação de passeios compartilhado com ciclofaixa/ciclovia, uma vez que está sendo proposta a ampliação da caixa da via.

Considerando semaforização, com 2/3 de tempo de verde para o fluxo principal (ou seja, nos períodos de pico ter-se-ia pelo menos 80 segundos de verde no fluxo principal, num ciclo de 120 segundos), tem-se que :

Capacidade estimada Av. Nair de Azevedo – fluxo de longa distância

Faixa esquerda – 2000 x 2/3 x 0,9 (fç ingresso fluxo) = 1 x 1199
 Faixas centrais – 2000 x 2/3 = 1 x 1333
 Faixa direita – 2000 x 2/3 x 0,85 (fç atrito lateral baia ônibus) = 1 x 1133

TOTAL 3.665

Relação V/C – volume atual

Volume total – 3423
 Capacidade estimada – 3665
 Volume/Capacidade = 0,933

Nível de serviço : E

No entanto, se a semaforização for alterada para 3/4 de tempo de verde para o fluxo principal (ou seja, nos períodos de pico ter-se-ia pelo menos 90 segundos de verde no fluxo principal, e tempo de 30 segundos necessários para travessia de pedestres), ter-se-ia :

Capacidade estimada Av. Nair de Azevedo – fluxo de longa distância

Faixa esquerda – 2000 x 3/4 x 0,9 (fç ingresso fluxo)	= 1 x 1350
Faixas centrais – 2000 x 3/4	= 1 x 1500
Faixa direita – 2000 x 3/4 x 0,85 (fç atrito lateral baía ônibus)	= 1 x 1275

TOTAL 4.125

Relação V/C – volume atual

Volume total – 3432
Capacidade estimada – 4.125
Volume/Capacidade = 0,832
Nível de serviço : D

Vias internas à área

Continuidade da interseção em desnível/viaduto, e fluxo de acesso à Área Central a partir da Av. Alexandre Buaiz, conforme operação atual. Como a Av. Alexandre Buaiz será alargada e terá sua capacidade ampliada, será capaz de receber melhor o fluxo de veículos.

A redivisão de quadras, levou em conta a necessidade de compatibilizar as áreas pertencentes à Flexibras e passíveis de permuta, o que levou a um “alargamento” da quadra situada entre a Av. Alexandre Buaiz e Via interna central, e “redução” relativa da atual quadra situada entre a Via Central e Nair de Azevedo.

A via central passa a ter características de via local, eventualmente com piso diferenciado, justamente para proteger o interior da área do tráfego de passagem. Nesta via, poderão ser implantadas, em nível ou subterrâneo, as linhas de VLT, inclusive com localização de estação proposta para a porção intermediária da quadra.

Tratamento para pedestres e ciclistas

Um dos problemas de circulação identificados, e que inibem o desenvolvimento e a ocupação mais valorizada e segura da área é a dificuldade de pedestres (e ciclistas) se deslocarem, cruzando eixos onde não existem travessias semaforizadas, áreas pouco ou nada iluminadas, e longas caminhadas, em função de grandes quadras.

Propostas :

Interligação da área Flexibras com a Via Rubim, via passagem sob a Ponte Seca; Trechos de passagens de pedestres, em galerias ou sob pilotis de prédios na quadra entre a Av. Duarte Lemos e Nair de Azevedo Lima, integrada a via local lateral, a ser implantada, e ao sistema viário do entorno; Nova travessia semaforizada, na Av. Nair de Azevedo Lima, entre a saída da Área Central e interseção com a saída de Caratoíra, sincronizado com esta última; Interligação do Parque Tancredo Neves/Rodoviária/”Bosque”, com tratamento paisagístico especial, tornando o acesso uma extensão do parque, e aproveitando o potencial desta possível nova área verde (bosque). Interligação “bosque” – área Flexibras, por meio de travessia semaforizada ou passarela incorporada ao projeto para a área; Possibilidade de acréscimos de passeios e ciclovia, na Av. Alexandre Buaiz, junto à Ilha do Príncipe.

O ACESSO DE CARGAS AO PORTO DE VITÓRIA

Como foi apontado anteriormente, o acesso dos caminhões de carga ao Porto de Vitória representam um problema e uma ameaça para o funcionamento eficiente do sistema viário na área objeto do Portal Sul. Isto porque o acesso dos caminhões ao porto tem que ser controlado e só podem ser liberados após serem vistoriados, o que a princípio pode ocasionar a retenção de vários veículos em fila aguardando a liberação de acesso à área específica de operação do Porto. Este problema se apresenta particularmente delicado quando se considera que a guarita e o portão de acesso do Porto de Vitória está localizado praticamente no limite com a av. Elias Miguel o que aumenta consideravelmente a possibilidade de que a formação de filas de acesso dos caminhões que aguardam acesso ao Porto possam se estender até a av, Alexandre Buaiz, comprometendo seriamente a fluidez do trânsito local.

Atualmente a movimentação de acesso dos caminhões à área portuária é feita fora do horário de pico do trânsito, visando exatamente evitar transtorno ao escoamento normal do trânsito.

Observa-se, entretanto, que vários caminhões acabam utilizando a rua Beresford Martin Moreira, quase sem movimentação de trânsito atualmente, como área de estacionamento, aguardando a sua vez de acessar o Porto. Considerando as modificações propostas no desenho urbano local e o incremento de atividades proposto nas quadras vizinhas ao acesso do Porto, não será mais possível admitir a permanência de veículos de carga estacionados nestes locais.

Por outro lado, a modificação nos processos de exploração econômica do Porto de Vitória e uma possível readequação de suas atividades voltada para outros tipos de carga, como o embarque de escória de alto forno, por exemplo, coloca a perspectiva de uma aumento na movimentação de veículos que deverão buscar acesso ao porto.

Para lidar com este problema sugere-se a adoção de solução que já vêm sendo empregado em outros portos que possuem problemas semelhantes, que é o credenciamento de empresas para a exploração de pátios reguladores de caminhões.

Os Pátios Reguladores de Caminhões tem por finalidade disciplinar a triagem e o estacionamento de caminhões para atendimento do fluxo de movimentação de cargas que se destinam ao Porto.

Considera-se como “triagem” a recepção, leitura eletrônica das informações exigidas, disponibilização no sistema de controle operacional da Companhia Docas e terminais “on line”, orientação do local de estacionamento e posterior despacho do veículo conforme solicitação do terminal. O Pátio Regulador deverá ser dotado de sistema informatizado integrado com o Centro de Controle de Operações e Logística da CODESA, que fará a fiscalização do acesso, permanência e saída de veículos da área portuária, obedecendo às seguintes condições:

- I. Será admitido o acesso do caminhão à área portuária apenas quando o Terminal Portuário tiver vaga disponível, de acordo com a capacidade estipulada em cada caso, e
- II. O comando para liberação de veículo nos Pátios Reguladores será feito pelo Terminal Portuário.

O Pátio Regulador deverá contar com serviços de apoio ao motorista, devendo possuir, no mínimo, os seguintes itens:

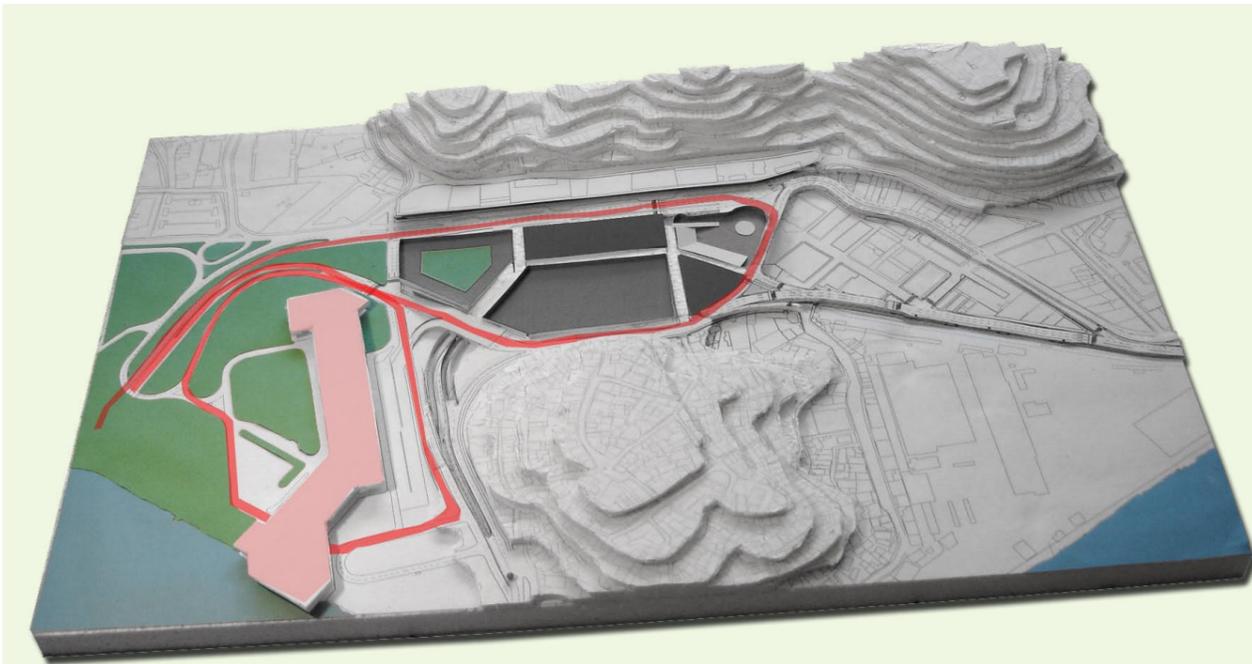
- I. Sanitários e vestiários de uso gratuito;
- II. Restaurante ou lanchonete;
- III. Unidade de atendimento médico de emergência;
- IV. Área de descanso;
- V. Posto de serviços e abastecimento;
- VI. Equipamentos de lazer, e
- VII. Salas administrativas para órgãos governamentais.

O Pátio Regulador deverá ter seu horário de atividade compatível com o de funcionamento do Porto.

Dentro desta proposta, os Pátios Reguladores de Caminhões, pela própria área requerida para a sua implantação não poderiam estar situados no município de Vitória, mas sim em Vila Velha ou Cariacica.

Acredita-se que esta proposta ao invés da solução de túnel e outras alternativas de acesso exclusiva seja a mais viável para solucionar o problema de acesso dos caminhões de carga ao porto, na medida em que o acesso passa a ser perfeitamente controlado e adequadamente regulado de acordo com a operação de carga e descarga dos navios, utilizando-se de recursos tecnológicos e logísticos mais avançados, como convém à modernização das operações portuárias atualmente.

PROPOSTAS PARA DISTRIBUIÇÃO DOS FLUXOS



TRAJETO DOS ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS E INTERESTADUAIS

Destino: Terminal Rodoviário de Vitória

Número de Linhas que operam no Terminal:

. Interestaduais (IE) = 100

. intermunicipais (IM) = 74

Série estatística do movimento de ônibus de passageiros

. Diário: (IE) = 98 / (IM) = 171

. Mensal: (IE) = 2298 / (IM) = 4582

. Anual: (IE) = 27.576 / (IM) = 54.989

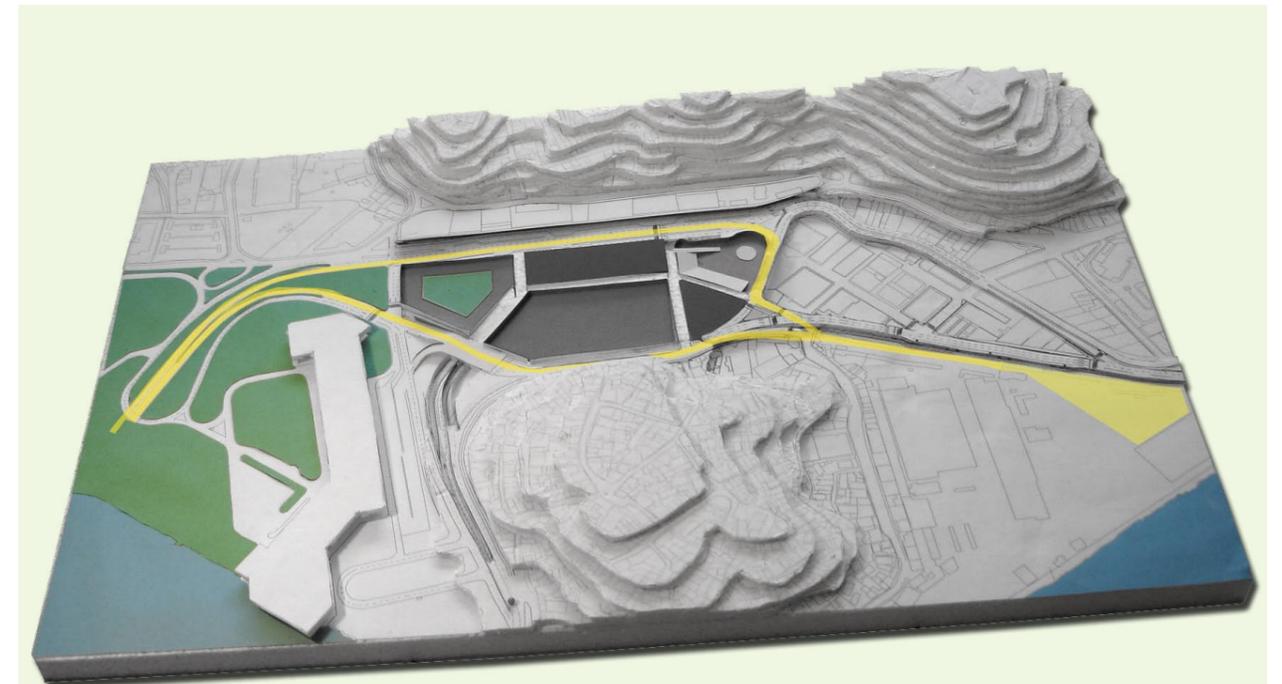
Frequência dos ônibus urbanos que fazem ponto diretamente no Terminal :

16 linhas/dia

Número de táxis licenciados para operar diretamente no Terminal: 45

Capacidade atual do estacionamento de veículos para visitantes: 165

fonte: Administração do Terminal Rodoviário de Vitória / site <http://sistemas.vitoria.es.gov/redeiti>



TRAJETO DOS CAMINHÕES QUE SE DIRIGEM AO PORTO

Volume Previsto par a 2008:

Transporte de açúcar: 16 toneladas/caminhão

TOTAL: 37.500 caminhões / ano -- 100 caminhões / dia

Transporte de Celulose: 40 toneladas/caminhão

TOTAL: 12.500 caminhões/ano -- 34 caminhões/dia

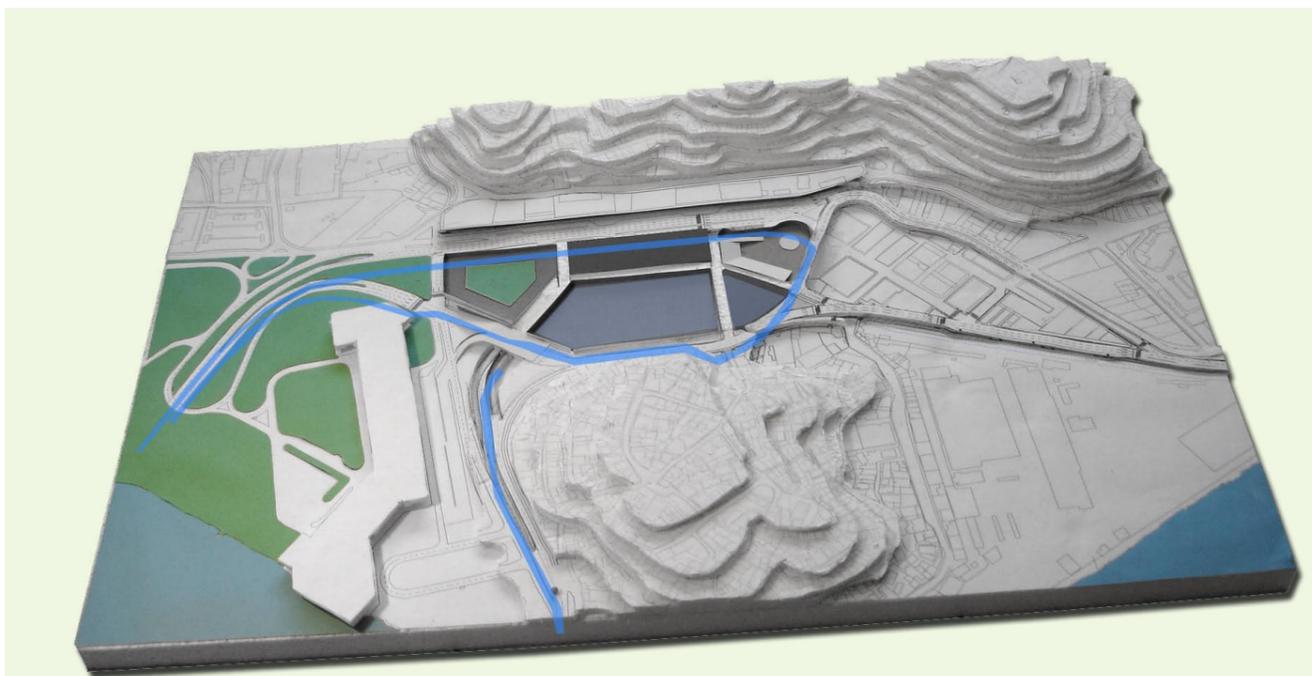
Transporte de Trigo: 28 toneladas/caminhão

TOTAL: 3.000 caminhões/ano -- 08 caminhões/dia

Transporte de Sulfato de Cobre: 18 toneladas/caminhão

TOTAL: 5.000 caminhões/ano -- 13 caminhões/dia

Fonte: Luis Fernando (SEDEC) - 3382-6365



TRAJETO DOS CAMINHÕES QUE SE DIRIGEM AO NOVO GALPÃO-DEPÓSITO DA FLEXIBRAS

Volume de caminhões:

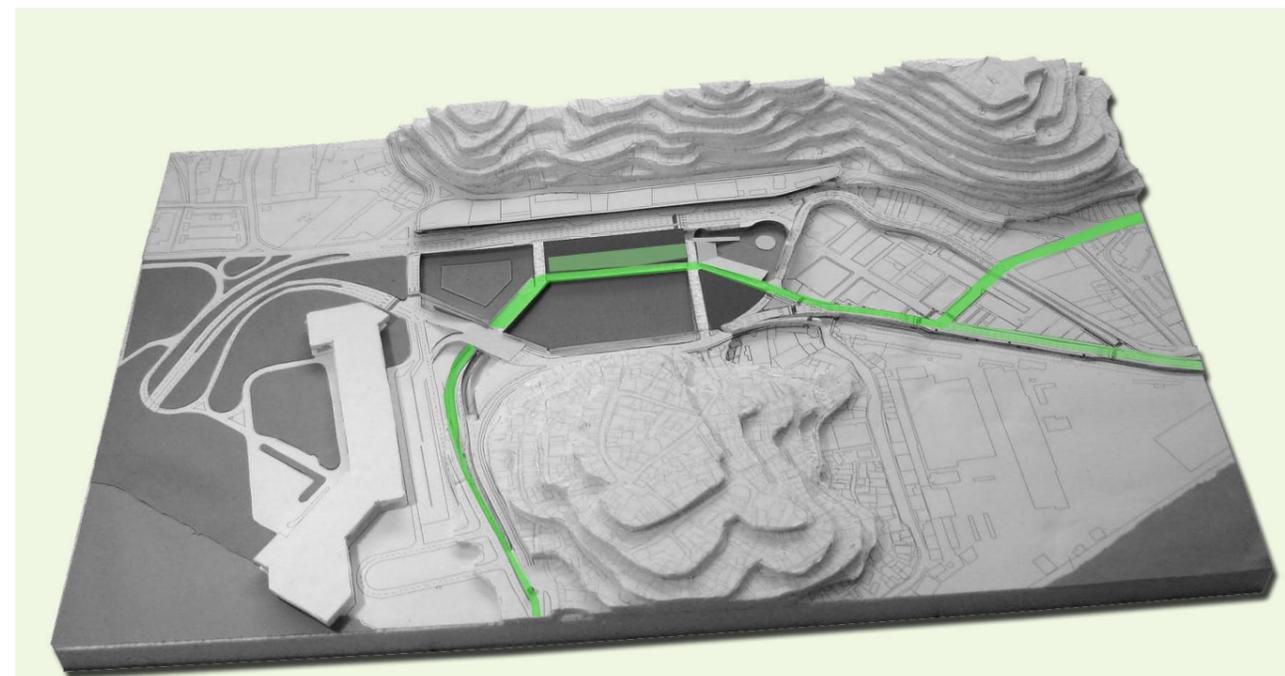
- . 2a e 6a feira: 12 carretas / dia + 02 truck/dia
- . 3a a 5a feira: 10 carretas / dia + 01 truck / dia
- . Sábado: 01 truck / dia

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.

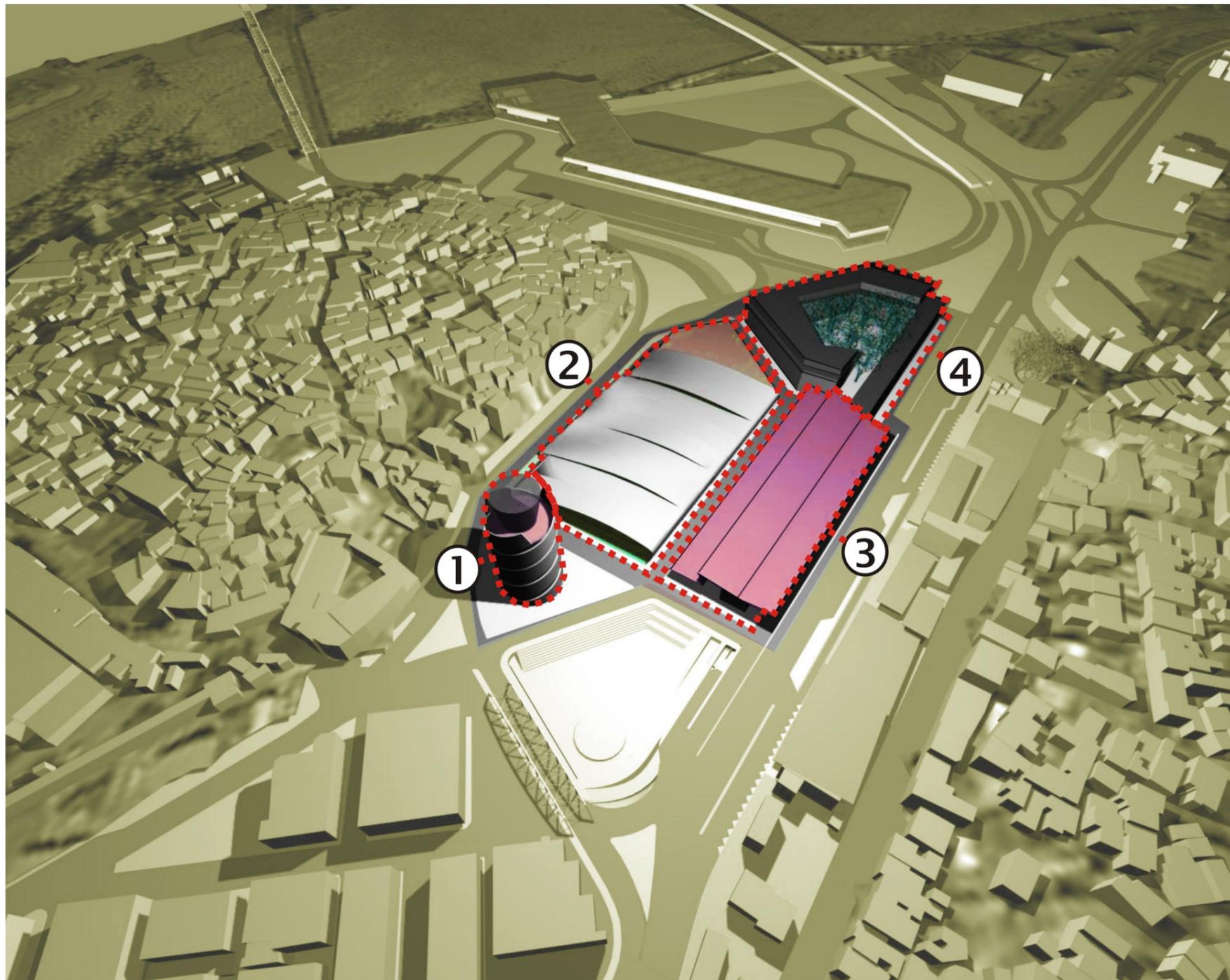
O dia considerado para análise varia das 07:00hs às 20:00hs (principalmente às 6ª feiras).

Tráfego entre DEPÓSITO e FÁBRICA

- . 2a e 6a feira: 15 carretas / dia
- . 3a a 5a feira: 08 carretas / dia
- . Sábado: 02 carretas / dia



TRAJETO DO VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)

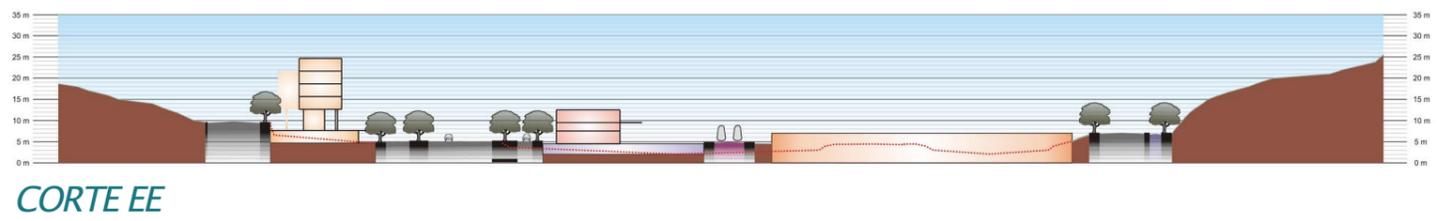
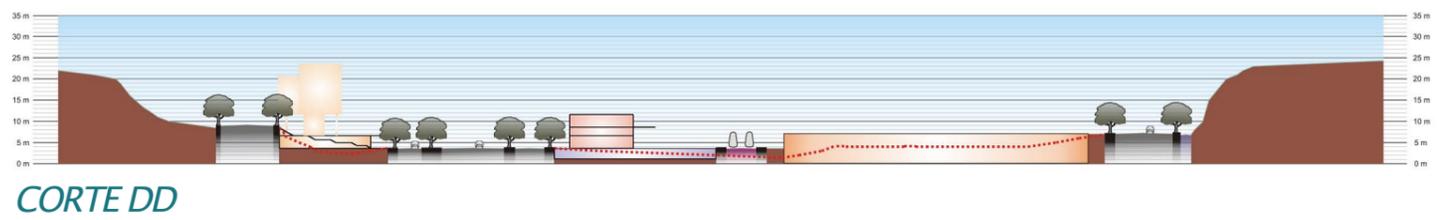
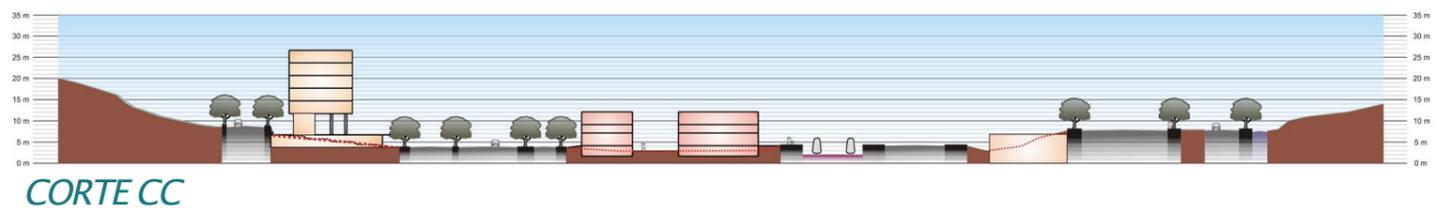
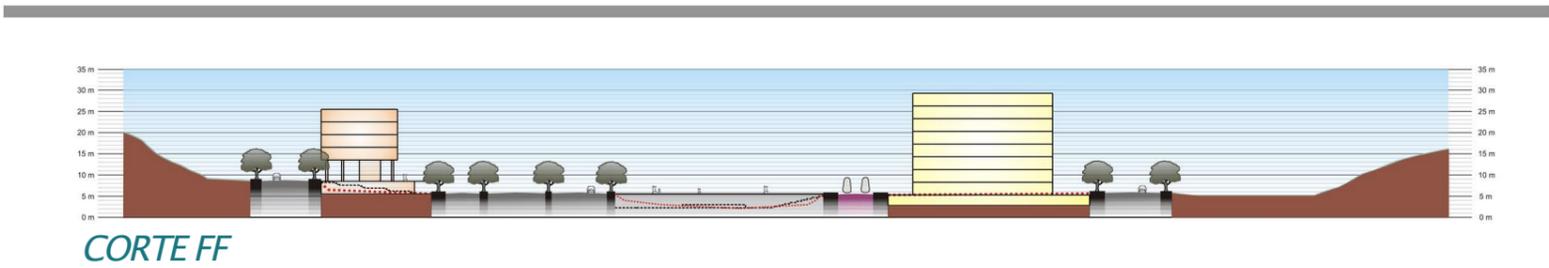
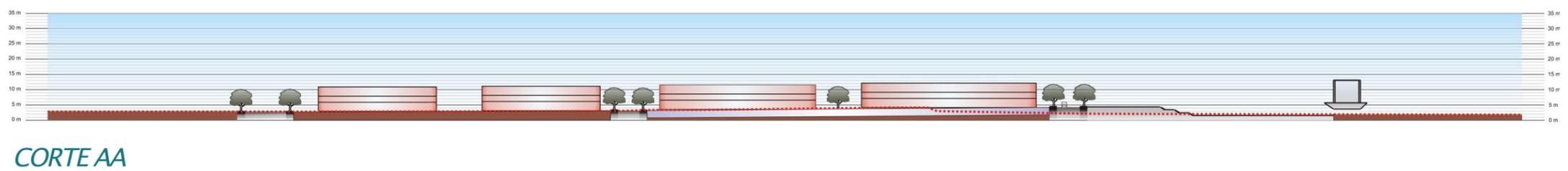


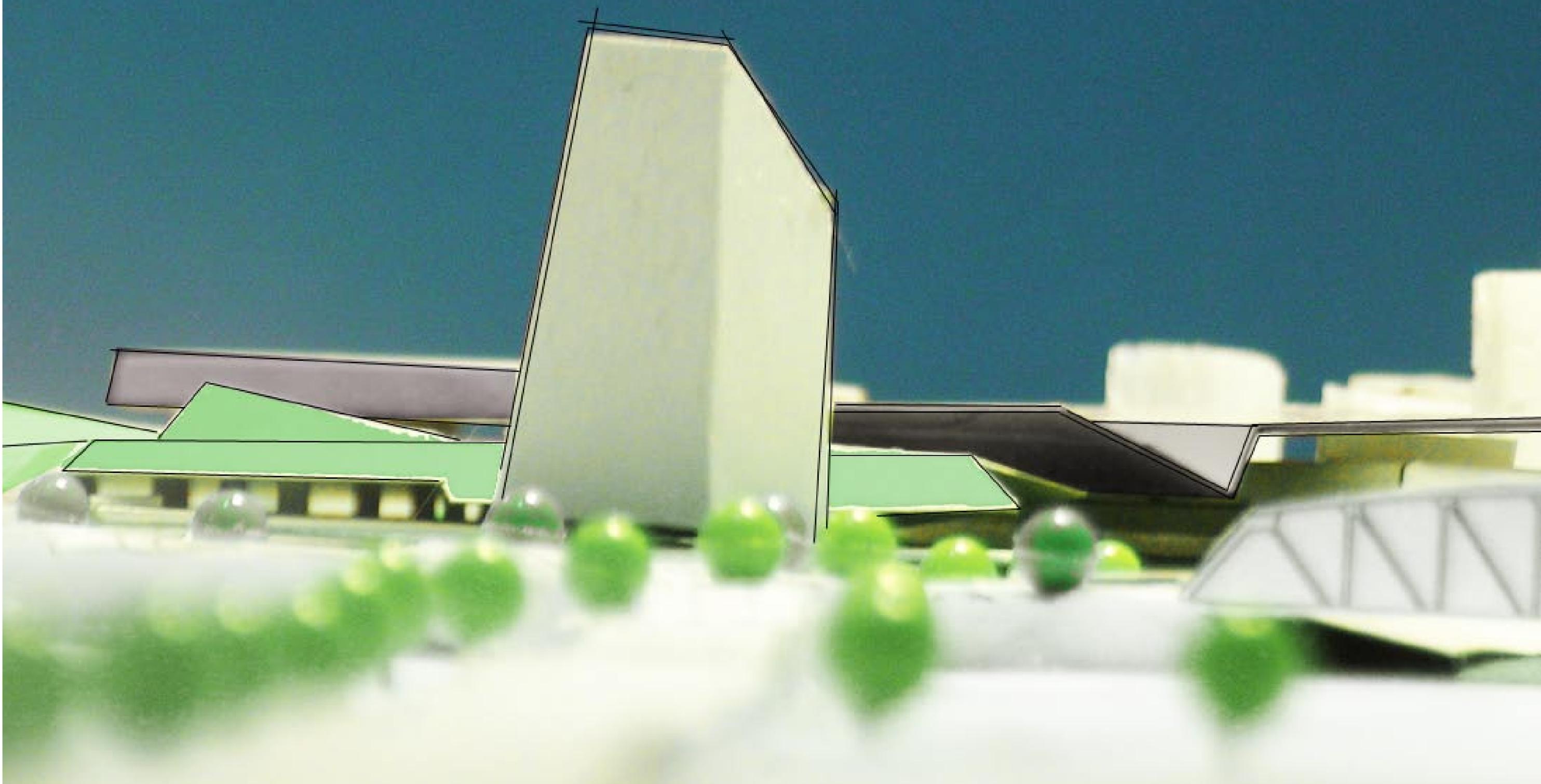
DEMANDAS DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS PARTICULARES

Demanda de Estacionamentos

FLEXIBRAS/ TECHNIP	Edifício Sede 1	Galpão Industrial 2
	C 5.000 m ² (≈35 m ²) 143 (x 25 m ²) E 3.500 m ²	C 12.000 m ² (≈35 m ²) 72 (x 25 m ²) E 1.800 m ²
	= 243	A = 5.300 m ²
UNIDADES COMERCIAIS	Un. Comercial Terminal VLT 3	Un. Comercial Bosque 4
	C 3.258 m ² (≈35 m ²) 93 (x 25 m ²) E 2.325 m ²	C 5.778 m ² (≈35 m ²) 165 (x 25 m ²) E 4.125 m ²
	= 258	A = 6.450 m ²

nº de vagas
C área construída
E área demanda estacionamento
A área total demandada

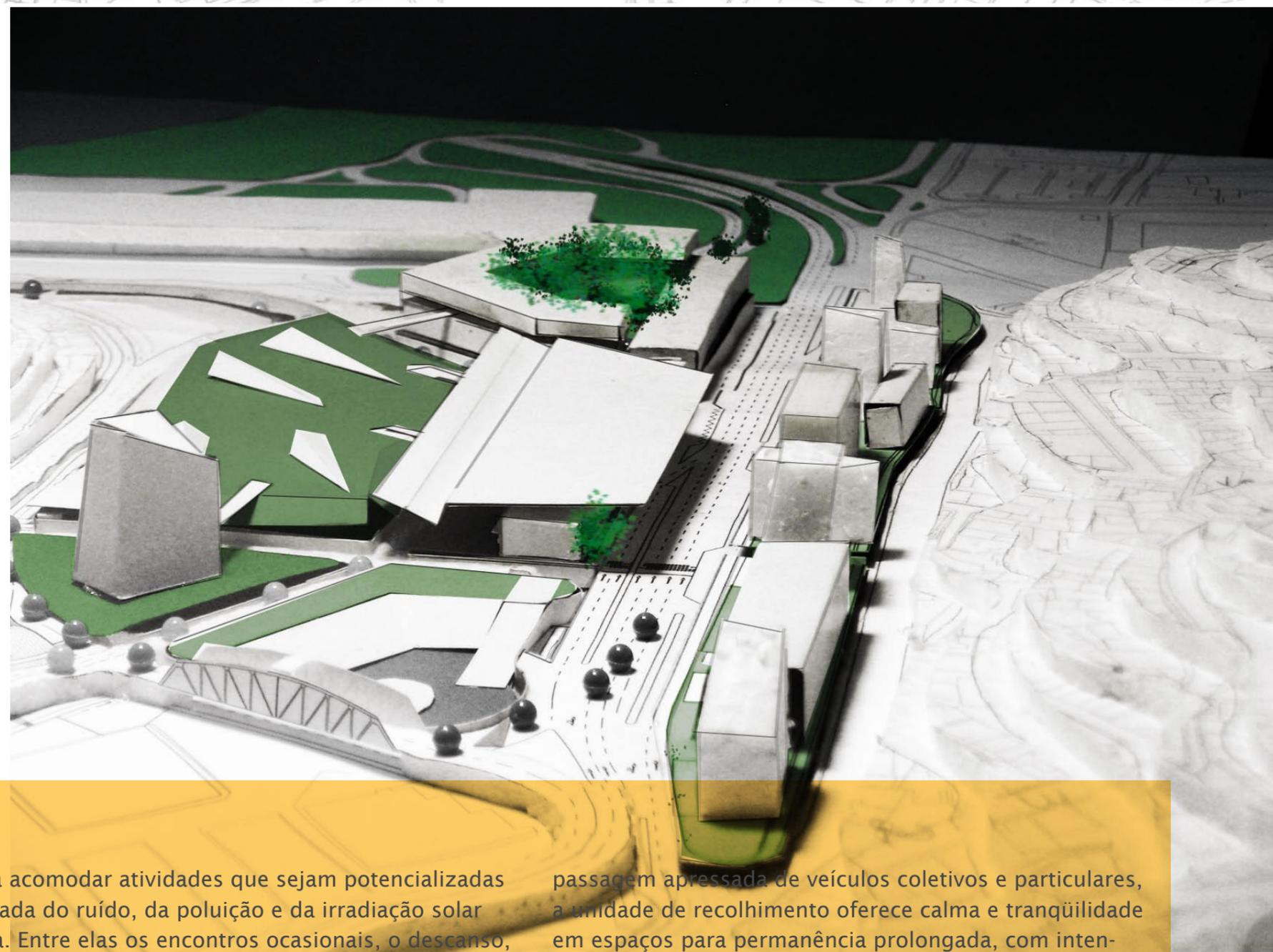




PROPOSTA DE ORGANIZAÇÃO DOS EDIFÍCIOS E ESPAÇOS PÚBLICOS



Seguindo as prerrogativas dos primeiros ensaios da ocupação foram imaginadas algumas unidades com funções diversificadas, porém complementares. Casa unidade constitui-se por infraestruturas conceituais que agregam determinadas funções dependendo do contexto de implantação e de sua função no programa geral. Todas elas estão alinhadas pelas necessidades de um usuário pedestre, e das demandas surgidas pela sua fruição. Dentre estas unidades temos:



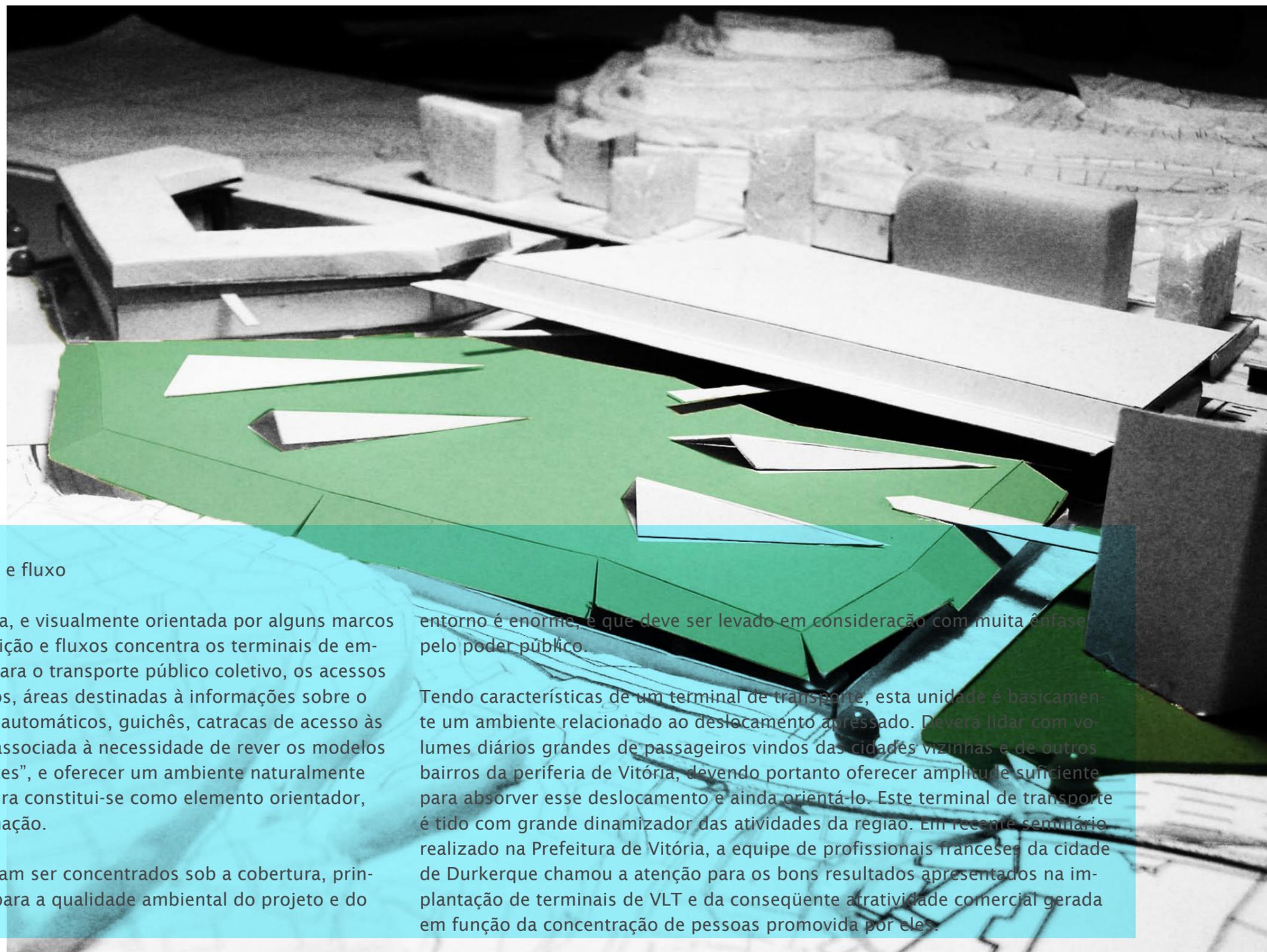
ANEL unidades de recolhimento e ócio

Área destinada a receber os pedestres vindos do Terminal Rodoviário, tem uma articulação defensiva em fita radial, que circunda a única área verde existente na região. Tem características de um ambiente agregativo, amplo, aberto, com elementos estruturantes que protegem do ruído e poluição das vias externas, oferecendo áreas sombreadas de circulação e descanso. Deste ponto é possível visualizar as estruturas de circulação vertical (escadas, elevadores e rampas) que levam aos níveis superiores da fita, a cobertura característica da Estação Central e ainda o marco referencial da Ponte Seca. O caráter defensivo do edifi-

cio busca acomodar atividades que sejam potencializadas pela retirada do ruído, da poluição e da irradiação solar excessiva. Entre elas os encontros ocasionais, o descanso, a leitura, a permanência prolongada, e demais ações cujo tempo seja mais lento. Nos níveis mais elevados, ambientes confortáveis para alimentação, espaços culturais, além da possibilidade de visualização de outros pontos significativos da paisagem central da cidade, como a Ponte Florentino Avidos, o Penedo, etc.

Em meio à congestão do centro cidade, causada pela

passagem apressada de veículos coletivos e particulares, a unidade de recolhimento oferece calma e tranquilidade em espaços para permanência prolongada, com intenções de responder pequenas necessidades cotidianas e de tornar circulação e transposição experiências agradáveis e seguras, permeada pela relação com ambientes e elementos naturais cujo caráter não é artificializante nem pseudo-estético.



COBERTURA unidades de distribuição e fluxo

Localizada sob uma grande cobertura, e visualmente orientada por alguns marcos referenciais, esta unidade de distribuição e fluxos concentra os terminais de embarque, desembarque e transbordo para o transporte público coletivo, os acessos para os estacionamentos subterrâneos, áreas destinadas à informações sobre o transporte, venda de bilhetes, caixas automáticos, guichês, catracas de acesso às plataformas. A grande cobertura foi associada à necessidade de rever os modelos de terminais confinados ou “recipientes”, e oferecer um ambiente naturalmente confortável, no qual a própria estrutura constitui-se como elemento orientador, oferecendo diferentes tipos de iluminação.

Diferentes tipos de transporte poderiam ser concentrados sob a cobertura, principalmente o VLT, cuja contribuição para a qualidade ambiental do projeto e do

entorno é enorme, e que deve ser levado em consideração com muita ênfase pelo poder público.

Tendo características de um terminal de transporte, esta unidade é basicamente um ambiente relacionado ao deslocamento. Deverá lidar com volumes diários grandes de passageiros vindos das cidades vizinhas e de outros bairros da periferia de Vitória, devendo portanto oferecer amplitude suficiente para absorver esse deslocamento e ainda orientá-lo. Este terminal de transporte é tido com grande dinamizador das atividades da região. Em recente seminário realizado na Prefeitura de Vitória, a equipe de profissionais franceses da cidade de Durkerque chamou a atenção para os bons resultados apresentados na implantação de terminais de VLT e da conseqüente atratividade comercial gerada em função da concentração de pessoas promovida por eles.



TARJA unidades de comércio

Unidades comerciais dispostas de forma longitudinal, paralelas à unidade de distribuição e fluxo e à Avenida Nair Azevedo, aproveitando de ambas comercialmente. A tarja comercial apresenta dois lados principais: em um deles, orientados para o interior da quadra, oferece espaços comerciais associados à unidade de distribuição e fluxo e do outro lado propositalmente voltados para a avenida existente.

Concebido da forma mais democrática, esta tarja é uma resposta contrária aos ambientes comerciais com configurações fechadas, como recintos restritos com entradas controladas bem característico dos shoppings centers atuais padronizados. A faixa externa da tarja comercial visa retomar o trajeto da calçada como uma experiência descompromissada por parte do pedestre. Seria apoiada por uma rua interna de tráfego somente local, para embarque e de-

sembarque de passageiros vindos de carro ou táxis, áreas para estacionamento de motos, mantendo e melhorando os pontos de ônibus existentes. Ela oferece um ambiente de concentração para diversos tipos de serviços

NÚCLEO VERTICAL unidades administrativas Flexibras

Esta unidade concentra as áreas destinadas a receber os espaços administrativos das empresas Flexibras e Technip, e ocupa uma área de 5000,00m² com vagas de estacionamento, áreas de circulação, pavimentos corridos, e com alternativas de acesso à Praça Suspensa.

PRAÇA SECA unidade de lazer e exposição pública

Espelho d'água, horta e arena
Entrincheirada contra possíveis agitações urbanas

1ª etapa

Caráter defensivo do prédio público.

Local que convida as pessoas a permanecerem, crianças brincando,

GALPAO / PRAÇA SUSPENSA unidade de lazer e exposição pública

Elemento de agregação e indução de pertencimento para a comunidade da Ilha do Príncipe; surge como área de “descanso visual”, favorece atividades de lazer, auxilia a transposição e integração com o Terminal Central VLT, Minimizar ao máximo a presença robusta das instalações industriais se forma a integra-la a paisagem existente. Espaço de interseção entre o Edifício Comercial, o Terminal de Transporte e o Anel de Serviços.

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 Rocha
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

