



# **NAS BORDAS DA CAPITAL**

Região metropolitana da Grande Vitória - ES

ORIENTANDOS

ALINE FRANCO  
GRIGOR PUGLIESI  
LUIS ANDRADE  
MARIANA CHEDIAC BORTOLAI  
MATHEUS BUENO  
THAIS MODA

ORIENTADOR

CLAUDIO MANETTI



## INTENÇÃO DA LEITURA

Este caderno tem a intenção de trazer como produto a análise feita durante o primeiro semestre de 2023, onde, ao escolher a Região Metropolitana da grande Vitória, nos aprofundamos em discussões e análises urbanas, aproximando cada vez mais a escala e fazendo transições para trazer o que aprendemos em cada uma delas, e assim entendendo como as informações se relacionam entre as diferentes escalas.

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao nosso Professor, Doutor, e orientador Claudio Manetti que nos guiou com grande maestria, nos proporcionando entendimento e consciência, através de questionamentos, incentivos e debates durante todo o processo de trabalho, guiados por seu vasto conhecimento. Expressamos aqui nossa eterna admiração e gratidão por ter nos tornado melhores profissionais e indivíduos.

À professora e Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Eneida Maria Souza Mendonça, não só por ter sido de extrema ajuda e importância para nossas pesquisas e fontes de informação, mas principalmente por ter nos recebido com tanto carinho e acolhimento na Universidade Federal do Espírito Santo, em Vitória. A professora Eneida, como Arquiteta e Urbanista, além de moradora da cidade, pôde nos guiar e abrir nossos olhos para questões que não poderiam ser percebidas por nós como meros visitantes e testemunhadores do espaço urbano. Fazendo assim com que nosso trabalho pudesse atender de maneira mais precisa a demanda local. Sem seu auxílio, certamente não teríamos alcançado um resultado tão satisfatório para o grupo.

Aos professores Leandro Schenk e Marlon Paiva por nos acompanharem ao longo dessa trajetória nos dando sugestões e apontamentos com o intuito de ampliar nossos horizontes, instigar nossas vontades e interesses de pesquisa e estudo, e também agregar valor ao nosso trabalho. Ao mestrando Eduardo Rafael Ormeño, que com sua experiência e conhecimentos por outro olhar, enriqueceu nossos olhares e trouxe uma voz e ponto de vista que foi essencial.

A todo o corpo docente da Pontifícia Universidade Católica de Campinas e aos colegas de formação por todo o trabalho duro e avanço ao decorrer desses 5 anos.

# SUMÁRIO

## 01

### APRESENTAÇÃO

- 08** INTRODUÇÃO AO TFG
- 09** INTRODUÇÃO
- 10** INFOGRAMA

## 02

### PESQUISA DE CIDADES

- 12** PONTOS DE PARTIDA DA EQUIPE
- 14** CIDADES “COGITADAS”
- 20** ANÁLISE NACIONAL
- 22** ESCOLHA DA CIDADE

## 03

### ESTUDO PRELIMINAR

- 26** INSERÇÃO URBANA
- 27** CONTEXTUALIZAÇÃO URBANA

## 07

### PROPOSTA

- 88** ZONA DE INTERESSE DE AÇÃO
- 90** DIRETRIZES
- 92** PROPOSTAS
- 94** PLANO DE MOBILIDADE URBANA

## 08

### VIAGEM

- 96** VIAGEM DE ESTUDO

## 09

### PROJETOS INDIVIDUAIS

- 101** PLANOS INDIVIDUAIS

## 04

### ESCALA INTERMUNICIPAL

- 32** CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA
- 36** RELEVO
- 36** RELAÇÕES AMBIENTAIS
- 38** ESTRUTURAS URBANAS
- 40** ÁREAS DE RISCO
- 40** EQUIPAMENTOS URBANOS
- 42** RENDA
- 44** AGLOMERADOS SUBNORMAIS
- 46** SÍNTESE ESCALA INTERMUNICIPAL

## 05

### ESCALA METROPOLITANA

- 50** MACROZONEAMENTO
- 52** DENSIDADE
- 54** REDE URBANA
- 56** ESTRUTURAS URBANAS
- 58** AMBIENTAL
- 60** SÍNTESE ESCALA METROPOLITANA
- 62** RETOMADA ESCALA INTERMUNICIPAL

## 06

### ESCALA DIRETRIZES

- 68** HISTÓRICO AMPLIADO
- 70** USO DO SOLO
- 72** RELAÇÃO CHEIOS E VAZIOS
- 74** ESTRUTURAS URBANAS E PORTUÁRIAS
- 78** SÍNTESE URBANA
- 84** SÍNTESE ESCALA DIRETRIZES
- 86** SÍNTESE GERAL DAS PROBLEMÁTICAS



## INTRODUÇÃO AO TFG

O presente Trabalho Final de Graduação segue a metodologia proposta pela instituição, sendo desenvolvido em duas etapas. Na primeira etapa, os grupos com 6 participantes estudam em conjunto para desenvolver a parte urbanística, tendo como produto, diretrizes e propostas dentro de um novo plano urbano estratégico do recorte da cidade escolhida. Esse plano contempla diversos projetos que serão divididos entre os integrantes do grupo na segunda etapa, e serão desenvolvidos individualmente, tendo sempre como base o plano urbano geral.

## INTRODUÇÃO

Pela necessidade de contemplar um estudo abrangente, que pudesse caracterizar de forma singular as diretrizes e interesses da equipe de seis estudantes de arquitetura que se propõem a desenvolver um plano urbano amplo, mas que não perdessem os focos principais do desenvolvimento geral do trabalho final do curso de Arquitetura e Urbanismo, foi utilizado um método para o entendimento do contexto urbano, que no fim, pudesse conseguir os instrumentos e ferramentas necessários para desenvolver as propostas e diretrizes. Estas devem ter coesão o suficiente para com os projetos da segunda etapa do trabalho, assim se utilizando de um sistema de entendimento do contexto urbano por escalas, e dessa forma o estudo se desenha.

O trabalho se inicia por um entendimento geral do contexto brasileiro junto a todas as cidades selecionadas pela equipe, que será detalhado aqui posteriormente. Entretanto, após essa primeira etapa com uma escala já definida da cidade selecionada, o estudo da Região metropolitana da Grande Vitória, em um primeiro momento (mesmo que não errôneo) surgiu da necessidade de ter seu desenvolvimento pautado por uma escala maior (Escala Metropolitana). Desse modo, saímos de um estudo recortado da escala (Escala Intermunicipal) dessa grande região, resgatamos a ampla área de toda a região metropolitana completa para a escala 1, e voltamos cada vez mais próximos até a escala 3 (Escala Diretrizes), onde existe, além do estudo e entendimento do tecido urbano e suas problemáticas, o início das propostas e diretrizes dos planos.

Há, entretanto, uma dinâmica necessária para o desenvolvimento e resgate entre todas as escalas, que fazem o desenvolvimento dos planos urbanos serem pautados por todo esse contexto coeso entre as três esferas de estudo, o desenvolvimento logo pode ser entendido de maneira simples como:





## PONTOS DE PARTIDA

No intuito de compreender as necessidades e desejos de cada integrante do grupo, são realizados, apontamentos sobre assuntos e questões distintas que poderiam ser definidas como temáticas gerais, estabelecendo a estrutura base para a realização do Trabalho Final de Graduação, e criando assim, premissas para a escolha da cidade de estudo.

Nessa discussão as diversas temáticas convergem de modo a definir um tema geral. São estas:

- Ocupação das orlas fluviais, visando trabalhar nas margens dos eixos fluviais, muitas vezes associados como grandes fatores históricos na formação do meio urbano;
- Integração dos espaços públicos, no intuito de entender a formação e conjunção dos espaços públicos existentes, assim como os mesmos interagem entre si;
- Segurança e bem-estar, que envolvem a maneira que a pessoa convive com o meio urbano. A segurança de todos deve ser garantida, seja através da acessibilidade de transporte, equipamentos públicos ou acessibilidade à infraestrutura;
- Barreiras urbanas estruturadoras: as cidades, em seu processo de formação, passam por diversos momentos de transformação, e cada momento culmina em resquícios ou barreiras urbanas que moldam o meio;
- O patrimônio histórico-ambiental: são resquícios de diversos momentos ao longo de determinado período histórico. A relação desses resquícios, no Brasil, é cada vez mais precarizada e ignorada;
- Ocupações precárias e em áreas de risco. Essas habitações em áreas de risco são comumente presentes no território brasileiro.



## CIDADES COGITADAS

A partir da análise dos pontos de partida da equipe, todos os integrantes foram em busca de regiões que contemplasse os desejos principais para que o desenvolvimento do trabalho se desse de forma coesa com as necessidades estruturadoras, seguindo todas as temáticas. As cidades levantadas foram:



### IMPERATRIZ:

Imperatriz é o maior entroncamento comercial, energético e econômico do estado do Maranhão, sendo ainda o segundo maior centro populacional, econômico, político e cultural do estado. Imperatriz consolidou-se como destino do turismo de negócios, de eventos, de lazer e ecoturismo. Imperatriz é a principal porta de entrada e o mais seguro ponto de apoio para a região turística estadual classificada como “Polo das Águas, Cachoeiras e Chapadas”.

Imperatriz conta com a Rodovia BR-010 (Belém-Brasília), com um dos maiores rios do país, o Rio Tocantins, com a Ferrovia Norte-Sul e a Estrada de Ferro Carajás. Além disso, por Imperatriz passam as principais linhas de transmissão de energia elétrica do Maranhão e de outros estados. Possui potencialidades industriais e também intensa atividade extrativista, principalmente na reserva do Ciriaco.

ÁREA:1 369,039 Km<sup>2</sup> PIB: R\$ 27.880,60 IDH:0,731



### CUBATÃO:

Sendo o único município da Baixada Santista não litorâneo, Cubatão se destaca por ser um grande parque industrial e por ter sua paisagem poluída pelas indústrias, mesmo tendo recebido em 1992 o título de “cidade símbolo de recuperação ambiental” pela ONU. O município então tornou-se essencialmente um lugar de passagem.

ÁREA:142,879 Km<sup>2</sup> PIB: R\$ 120,940,49 IDH:0,737

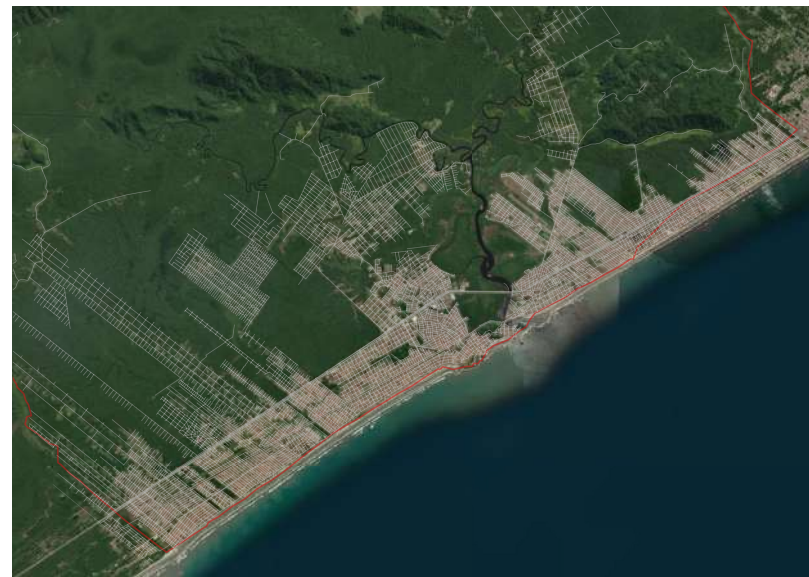




#### ITANHAÉM:

Cidade Litorânea localizada em São Paulo, com um enorme valor histórico, sendo umas das primeiras cidades do Estado a surgir. Apresenta enorme desigualdade social, salientada pelas barreiras históricas e urbanas do lugar. Além de ser um dos locais com os maiores índices de ocorrências de inundações e maior quantidade de habitações em locais de risco.

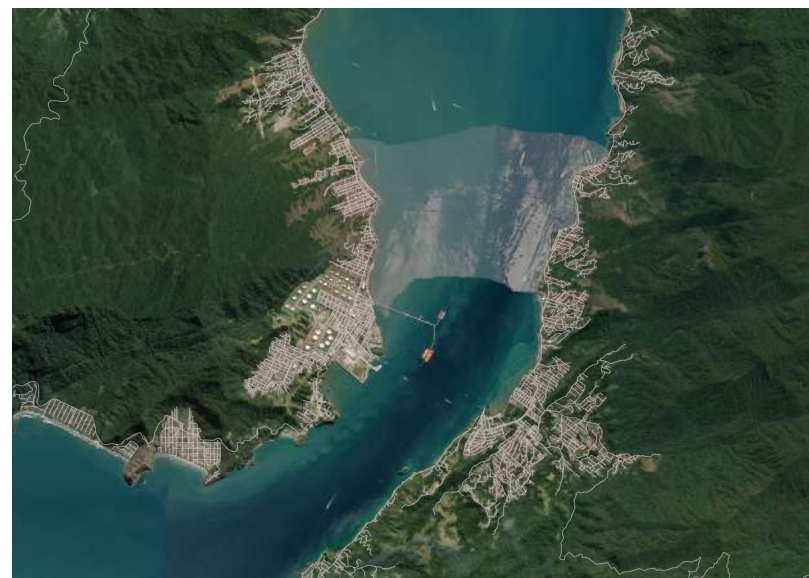
ÁREA:601,711 Km<sup>2</sup> PIB:R\$ 21298,04 IDH:0,745



#### SÃO SEBASTIÃO:

Um município que, pela sua posição geográfica, se apresenta como um grande articulador, principalmente pelos portos que realizam um elevado número de exportações e importações. O petróleo se destaca na região, sendo uma das principais fontes de renda (sendo a responsável pela cidade possuir um PIB elevado) e geração de energia da região, mas trazendo um grande impacto sócio ambiental em toda a área. A cidade possui grandes problemas envolvendo saneamento básico, moradias precárias e deslizamentos.

ÁREA: 402.395 Km<sup>2</sup> PIB: R\$ 37.830,81 IDH: 0,772



#### PARATY:

Cidade Litorânea localizada no Rio de Janeiro e com uma economia fortemente baseada no turismo. Tem um grande valor em seu patrimônio arquitetônico histórico não preservado. A cidade chamou atenção por conta da sua localização, além do fato de possuir o aeroporto como uma grande barreira urbana e ter uma acentuada desigualdade social.

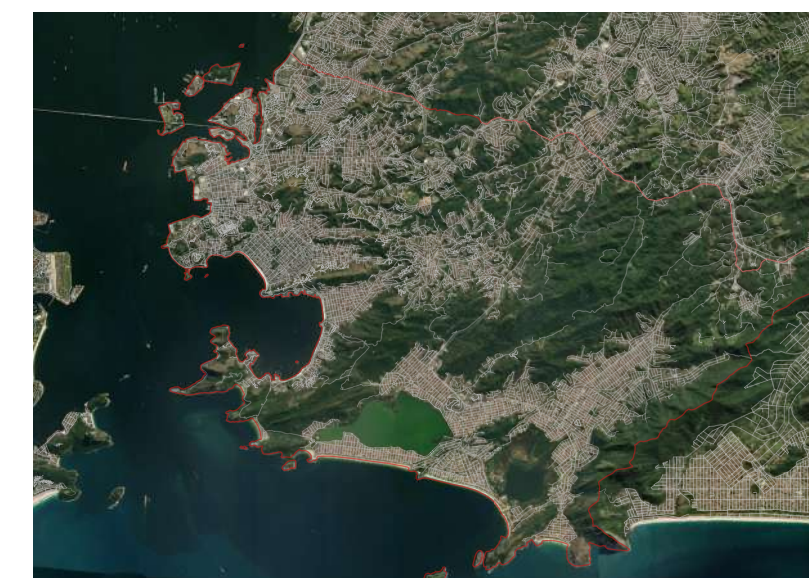
ÁREA:924,496 Km<sup>2</sup> PIB:R\$ 39 657,61 IDH:0,693



#### NITERÓI:

Niterói apresenta uma realidade urbana complexa e multifacetada. Combinando a beleza das praias com a dinâmica de uma cidade moderna, Niterói destaca-se também por sua arquitetura icônica, mas, no entanto, a cidade também enfrenta uma série de desafios urbanos significativos. A densidade populacional em algumas áreas contrasta com infraestruturas inadequadas, como o sistema de transporte público frequentemente congestionado, evidenciando lacunas na mobilidade sustentável. Além disso, as disparidades socioeconômicas entre diferentes bairros geram desigualdades espaciais evidentes, refletindo a necessidade de abordagens mais equitativas no desenvolvimento urbano. Nesse cenário, a interseção entre a beleza cênica e as problemáticas urbanas cria uma narrativa complexa que demanda soluções integradas e orientadas para um futuro mais resiliente e inclusivo dentro do traçado urbano.

ÁREA: 129,345 Km<sup>2</sup> PIB:R\$ 79.464,67 IDH:0,886





#### VITÓRIA:

Capital do estado do Espírito Santo, no Sudeste Brasileiro. A cidade é cercada pela Baía de Vitória e é uma ilha de tipo fluviomarinho, ou seja, é cercada pelo rio de um lado e pelo mar, do outro. Grande parte de seu território é composto por morros, e também possui uma grande área de mangue. A cidade tem um dos principais portos do país e conta com uma acentuada dinâmica hídrica, além de ter ferrovias muito importantes para a atividade econômica nacional e contar com uma das únicas linhas que faz o transporte de passageiros, conectando Vitória à Belo Horizonte, MG. Considerada uma boa cidade para se viver e com bom IDH, mas ainda possui grande quantidade de moradias irregulares. Chamou atenção por sua grande dinamicidade.

ÁREA:96,536 Km<sup>2</sup> PIB: R\$ 69.628,40 IDH:0,845



#### TRÊS LAGOAS:

Localizada no estado de Mato Grosso do Sul, com uma realidade urbana intrincada e multiforme, combinando elementos naturais como rios e cenários atrativos, a cidade desponta pelo seu potencial econômico, como na indústria de celulose e papel. Contudo, subjacente a esses atributos, emergem desafios urbanos de destaque como o crescimento populacional e industrial acelerado que necessitam de um planejamento urbano estratégico para mitigar riscos como congestão viária e deficiências de infraestrutura. Ademais, as disparidades socioeconômicas entre distintas áreas geográficas expõem lacunas no desenvolvimento equânime. Essa convergência entre recursos naturais, expansão industrial e problemáticas urbanas configura uma narrativa complexa.

ÁREA:10 206,370 Km<sup>2</sup> PIB:R\$ 3 385,706,801 IDH:0,744



#### PRESIDENTE EPITÁCIO:

Uma cidade que margeia o Rio Paraná, no extremo oeste do estado de São Paulo. Possui a ponte Maurício Joppert sobre o Rio Paraná, que liga o Mato Grosso do Sul a São Paulo e é uma das pontes mais extensas do Brasil, sendo uma das primeiras conexões entre os dois estados. Além disso, a cidade possui uma linha férrea, atualmente desativada, que tem grande potencial e poderia trazer certo crescimento e desenvolvimento para a região.

ÁREA:1 281,779km<sup>2</sup> PIB: R\$ 874.798,22 IDH:0,750



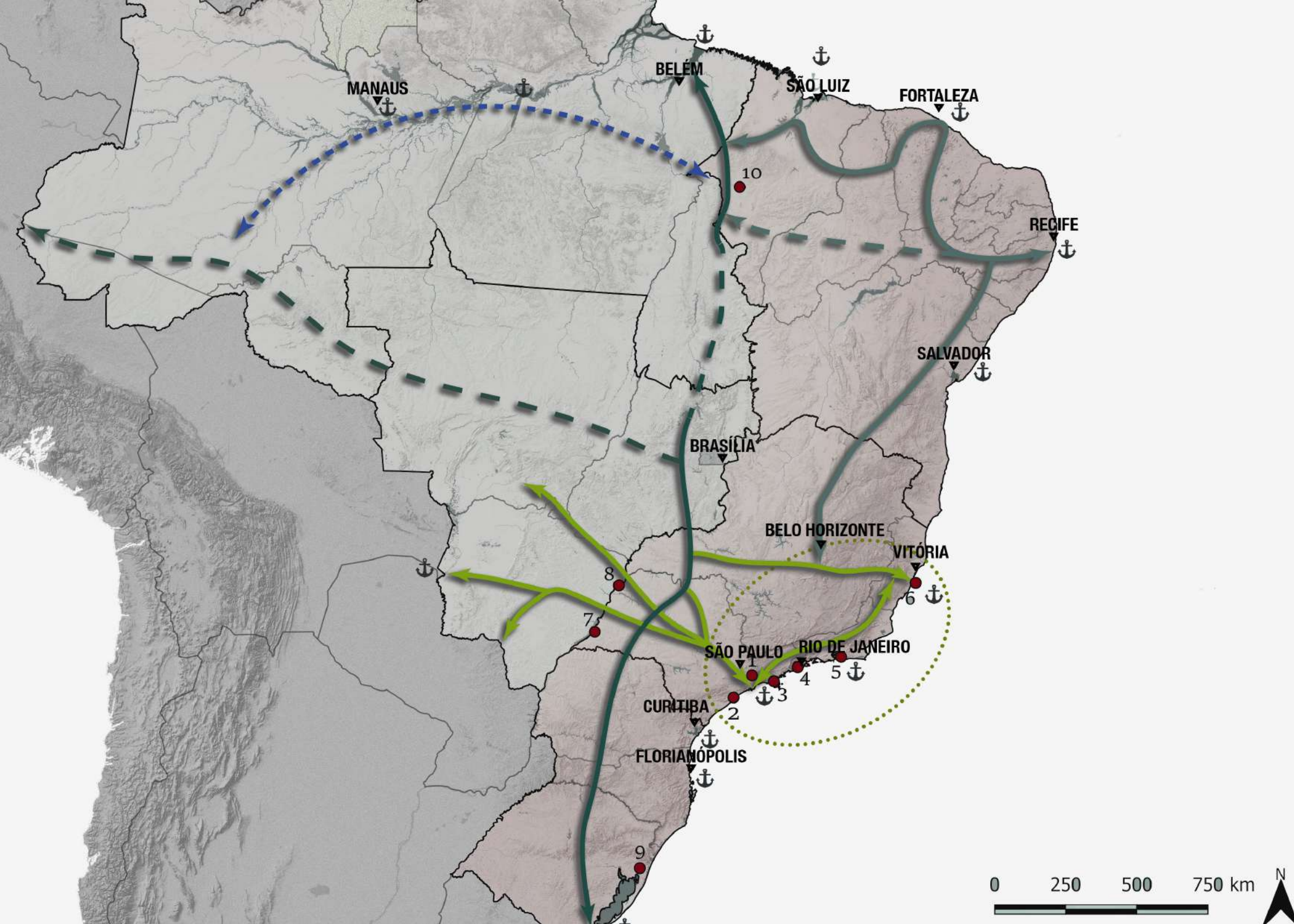
#### PORTO ALEGRE:

Capital do Estado do Rio Grande do Sul, na região Sul do país. A cidade chamou atenção por contar com um porto e com uma grande dinâmica hídrica, além de ter, passando por ela, ferrovias que fazem o transporte de carga de outras regiões do país para sua chegada até o porto. Por conta dessa interligação de seus meios de transporte e estruturas, achamos a cidade interessante por ter uma grande dinamicidade.

ÁREA: 495,39 Km<sup>2</sup> PIB: R\$ 76 074 563,08 IDH:0,805







## ANÁLISE NACIONAL

A partir do estudo das cidades, foi elaborado um mapa nacional, onde é possível identificar o interesse comum nas cidades da Região Sudeste do país. Esse interesse ocorre, por conta da potencialidade do litoral brasileiro e das grandes estruturas urbanas presentes nele e construídas no processo de formação histórico e econômico do país, estruturas as quais, muitas vezes são definidas por seu caráter de escoamento, como ferrovias, portos, e rodovias nacionais.

A partir disso, de modo a contribuir para a escolha da cidade, é realizada uma discussão de estudo sobre as relações de cidades “consolidadas” e cidades em “formação”, das quais o primeiro termo traria a noção de cidades consolidadas que, dentro de um contexto nacional de estruturas urbanas de escoamento e conexões, as estruturas qualificam e fomentam o desenvolvimento e crescimento do meio urbano, relacionando-se com outras potenciais localidades através destas ou estruturas similares, atuando diretamente na economia e relações urbanas da cidade com outros municípios, estados ou até países. Porém, essas estruturas atuam sem realmente solucionar as problemáticas conflitantes em seu meio, ou de certo modo, até contribuindo para agravá-las. Logo, o segundo termo de cidades em formação, seriam aquelas onde estas estruturas

não existem, ou quando existem, não qualificam o desenvolvimento econômico e social daquela região, de mesmo modo a não estabelecer, através dessas estruturas, relações urbanas de maior escala. Um aspecto que deve ser considerado é que a distinção entre “consolidada” ou “em formação” se dá apenas no que se diz sobre suas estruturas. Por exemplo, uma cidade como Imperatriz, como sendo um dos maiores municípios do Maranhão, poderia ser considerada consolidada em seu próprio meio, com seus eixos estruturadores que fazem ela se relacionar com localidades próximas. Entretanto, a trama sobre o desenvolvimento levantado pelo grupo, se evidencia por exemplo na comparação entre Vitória/ES e Imperatriz. Logo, “consolidado” ou “de formação”, é relativo, depende de amplos contextos e abordagens, e de como é entendido o termo diante do objeto de estudo, pois não há a definição de consolidação diante de algo que não se relaciona com o todo, ou também não temos como definir a relação dos termos de acordo com o tecido urbano, se não utilizamos de um parâmetro comparativo. Portanto, foi possível entender um pouco mais como isso se daria dentro do nosso contexto, pois o estudo traria em pauta as duas cidades “finais”.



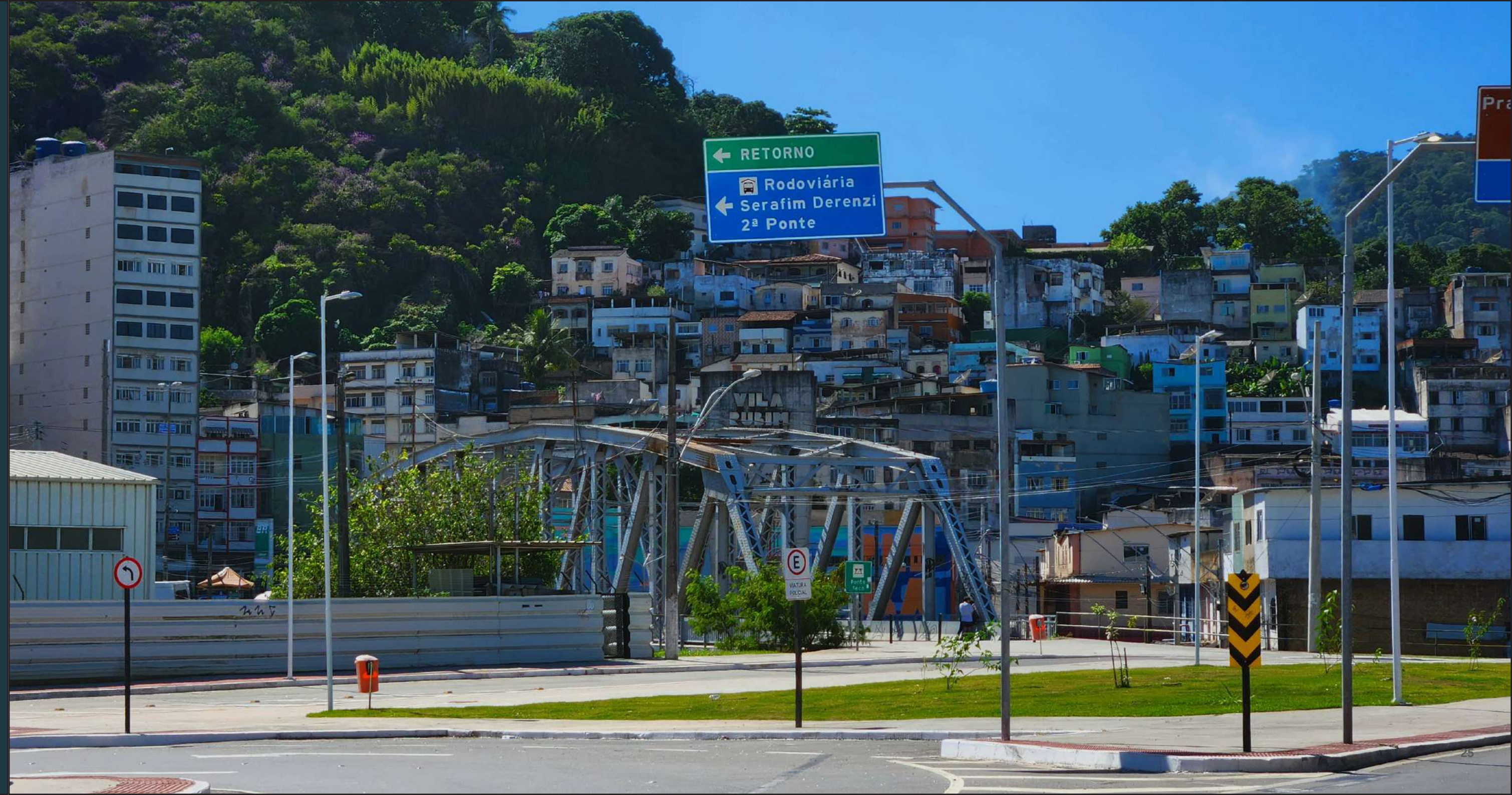
## ESCOLHA DA CIDADE

A partir da análise nacional e das devidas discussões seguintes a essa, o grupo compreende a possibilidade da formulação de um plano em uma escala nacional, com intuito da descentralização dos eixos fortemente consolidados na região sudeste.

Com isso, é realizado um processo de escolha dentre as cidades que contribuíram para esse plano. Dessa forma, o grupo define Vitória como ponto de debate e ação, isso porque, além de abranger os pontos de partida estabelecidos pelo grupo, também é considerada uma cidade que, dentro do eixo desenvolvido do Sudeste, apresenta uma diversidade de eixos de expansão e escoamento aos quais conectam duas grandes regiões brasileiras. Vitória, portanto, se torna dentro de um âmbito nacional, uma cidade central para o processo de descentralização, graças à sua capacidade de articulação entre as regiões Sudeste e Nordeste do Brasil. Suas relações serão abordadas de maneira mais aprofundada no decorrer do caderno.







Remanescentes de parte da primeira ponte. (Foto autoral: Grigor Pugliesi)

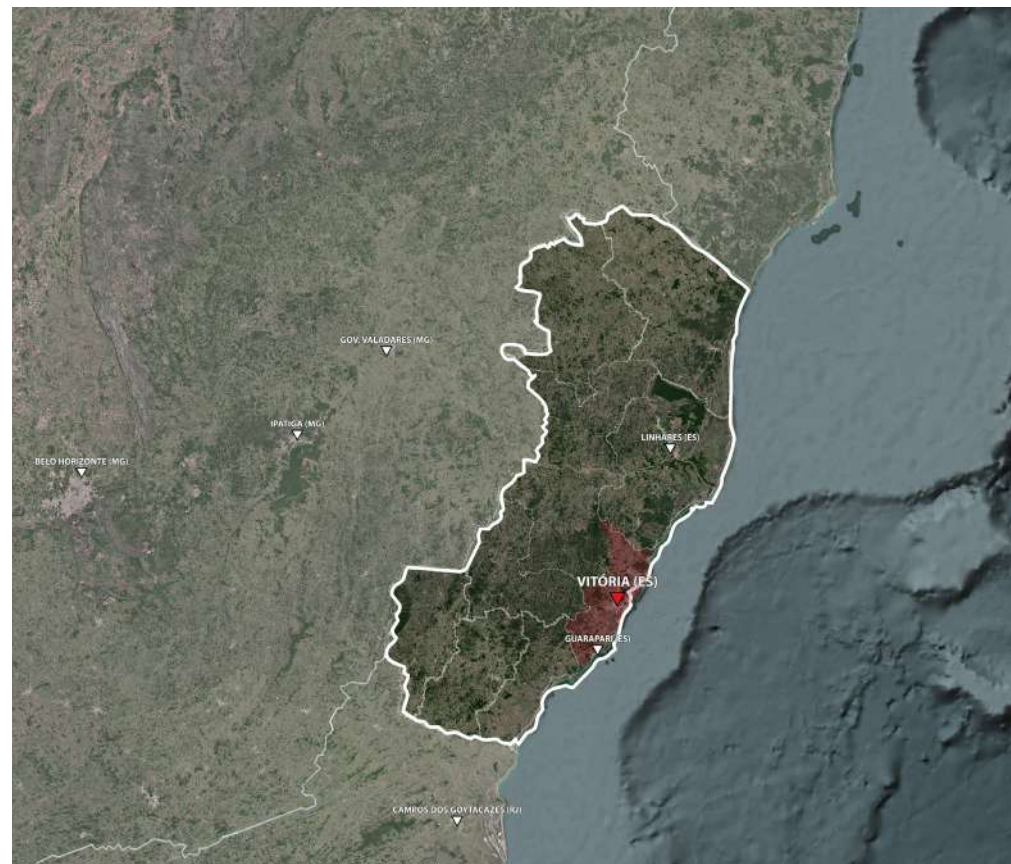


## INSERÇÃO

O Estado do Espírito Santo, localizado na região Sudeste do Brasil, possui relevância significativa a nível nacional em diversas áreas. No setor portuário o estado é sede de dois dos portos mais importantes do país, o Porto de Vitória e o Porto de Tubarão.

O estado tem uma significativa produção de petróleo e gás, com campos de logística offshore e atividades de exploração na Bacia do Espírito Santo. Empresas como a Petrobras têm forte presença no setor, o que contribui, por exemplo, para o abastecimento nacional de energia.

Devido à sua localização geográfica, o Espírito Santo possui uma posição estratégica na região Sudeste do Brasil. É um laço de ligação entre o Nordeste e o restante do Sudeste, o que o torna relevante para o transporte de mercadorias e pessoas, estabelecendo também uma relação dinâmica e de conexão entre duas regiões importantes do país, e a concordância ou não entre o desenvolvimento socioeconômico de ambas, e como se faz essa relação.



A Região Metropolitana da Grande Vitória circunda a Ilha de Vitória, capital do estado do Espírito Santo. As cidades/ Municípios que a compõem são:

Vitória: Capital do Espírito Santo, cidade litorânea construída sobre uma série de ilhas conectadas por pontes. É o centro político, econômico e cultural do estado, sendo nossa cidade escolhida para desenvolver o estudo;

Vila Velha: Localizada ao sul de Vitória, é outra importante cidade da região metropolitana. É conhecida pelo seu potencial turístico natural e marcos históricos, por se tratar da cidade mais antiga do estado, originária da história da região.

Serra: um dos maiores municípios da região metropolitana. Ele experimentou um crescimento urbano significativo rápido e abriga grandes áreas residenciais e industriais/ de logística.

Cariacica: um município conhecido por sua atividade industrial e bairros residenciais, possui também relevância portuária, além de ser palco para parte do desenvolvimento ferroviário de toda a região, abrigando uma relação histórica dos fluxos principais de escoamento de produtos, ou potenciais hídricos e ambientais.

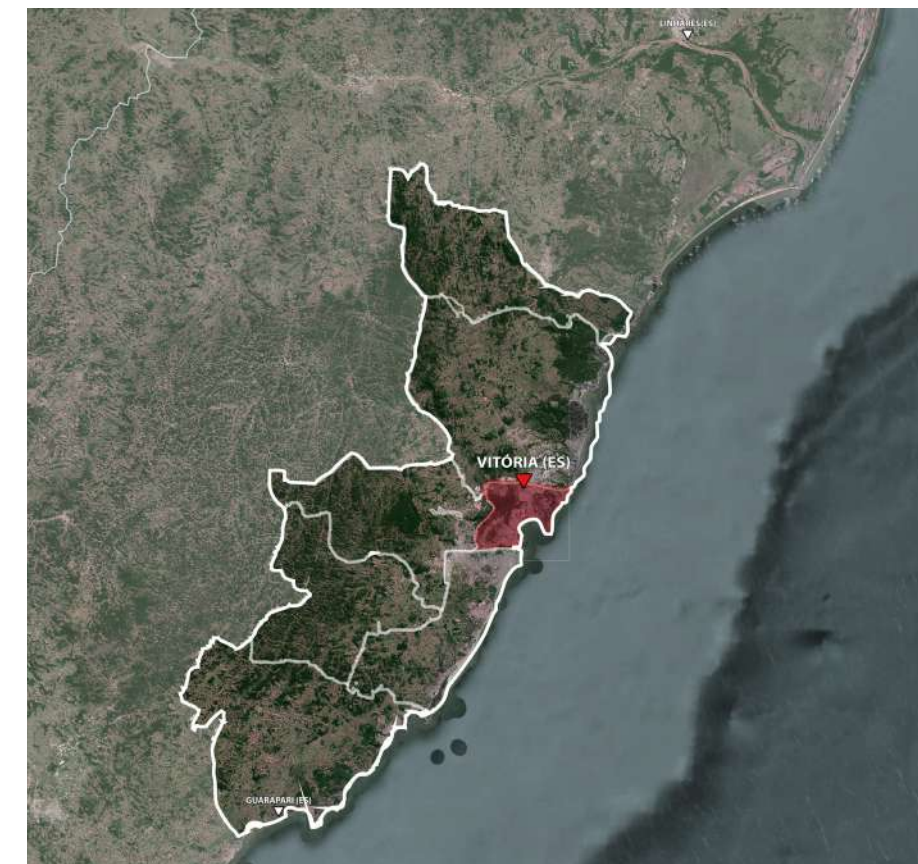
Viana: se destaca pelo desenvolvimento industrial, agropecuário e comercial, é considerado como vila dentro da RMGV, e possui 60% da sua área para o desenvolvimento rural.

Guarapari: Município conhecido pelo turismo litorâneo e de natureza.

Fundão: tem como principais atividades econômicas a cafeicultura e o setor industrial

A Região Metropolitana da Grande Vitória é um pólo de comércio, indústria e serviços, desempenhando um papel crucial na economia do estado. Além disso, o turismo contribui para a economia local, atraindo visitantes para as praias e atrações culturais da região.

A área metropolitana enfrenta desafios urbanos, incluindo deslocamento, preocupações ambientais e a necessidade de desenvolvimento de infraestrutura para apoiar sua crescente população e economia. A herança cultural da região inclui uma mistura de influências indígenas, europeias e afro-brasileiras, que é evidente em sua arquitetura, música e culinária.





Vitória está situada em uma ilha na Baía de Vitória, ligada ao continente por 6 pontes para automóveis e pedestres. A Ilha é cercada por morros e montanhas. Como a capital do estado, Vitória é o principal centro financeiro, comercial e administrativo do Espírito Santo. Ela abriga empresas, agências governamentais e instituições financeiras, desempenhando um papel essencial na economia regional.

O Porto de Vitória é um dos mais importantes do Brasil, sendo fundamental para o escoamento de produtos, como minério de ferro, celulose, café e granito. Sua localização estratégica na costa brasileira contribui para o comércio internacional e o desenvolvimento econômico do estado.

A cidade possui um centro histórico com edifícios preservados e monumentos, refletindo sua herança colonial. Destacam-se o Palácio Anchieta, a Catedral Metropolitana, o Convento de São Francisco e o Teatro Carlos Gomes.

Vitória é considerada uma das capitais brasileiras com melhor qualidade de vida, devido ao seu clima tropical, infraestrutura adequada e acesso a serviços básicos de saúde e educação.

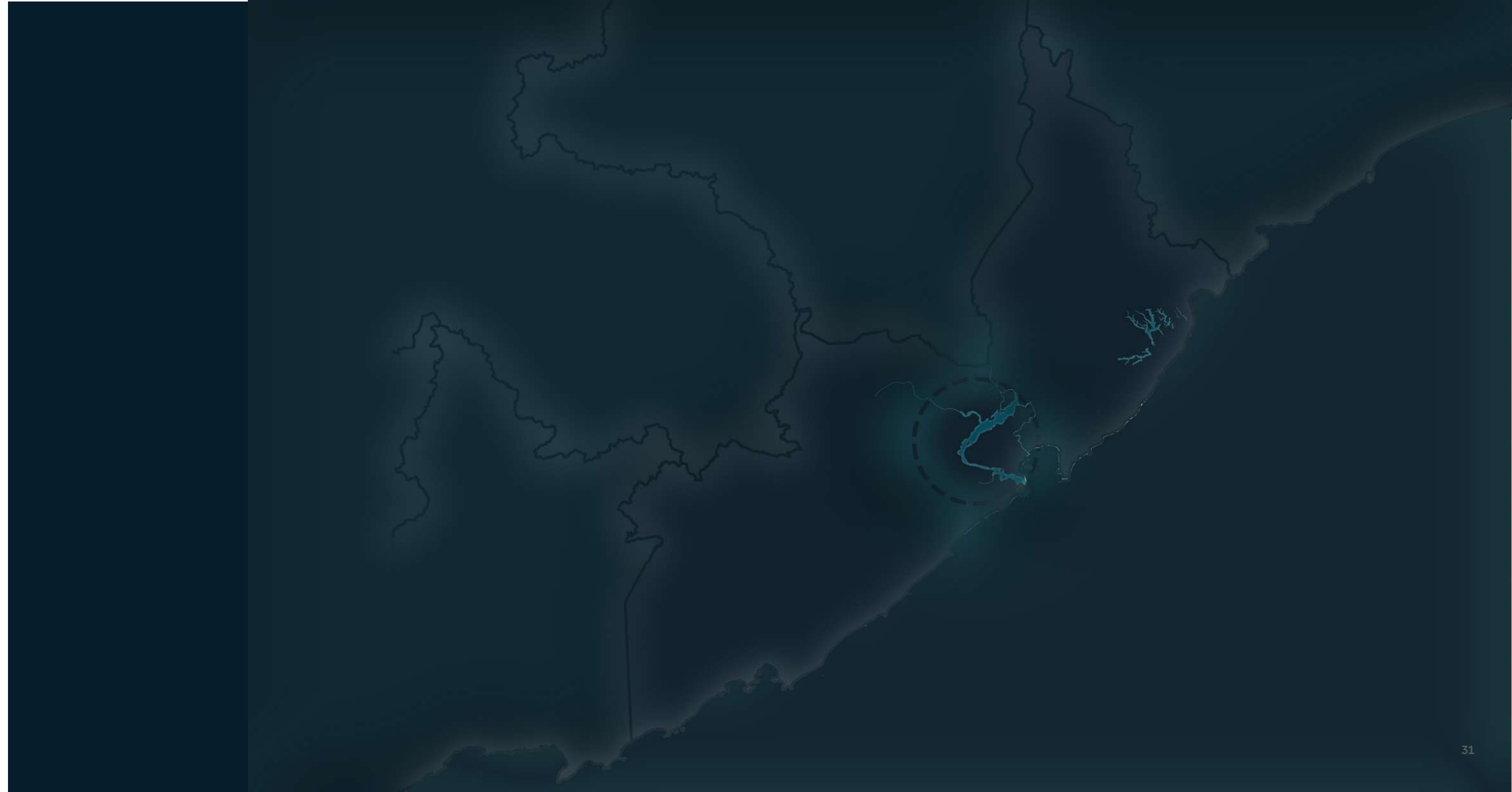
Possui uma área de 2331,03km<sup>2</sup>, possui uma população de 2.033.067 habitantes e uma densidade demográfica de 877,2 hab/km<sup>2</sup>. Seu IDH é de 0,772

A leitura sugere que mesmo como uma capital regional de influência da região que “provê” de insumos e assistência para todas as sub regiões do estado, o território da escala não carece de falhas e inconsistências no seu crescimento e traçado. o crescimento desenfreado inclusive, traz à tona a dualidade da influência da região, com a influência, e todos os aspectos que foram desembaraçados para o estudo preciso.

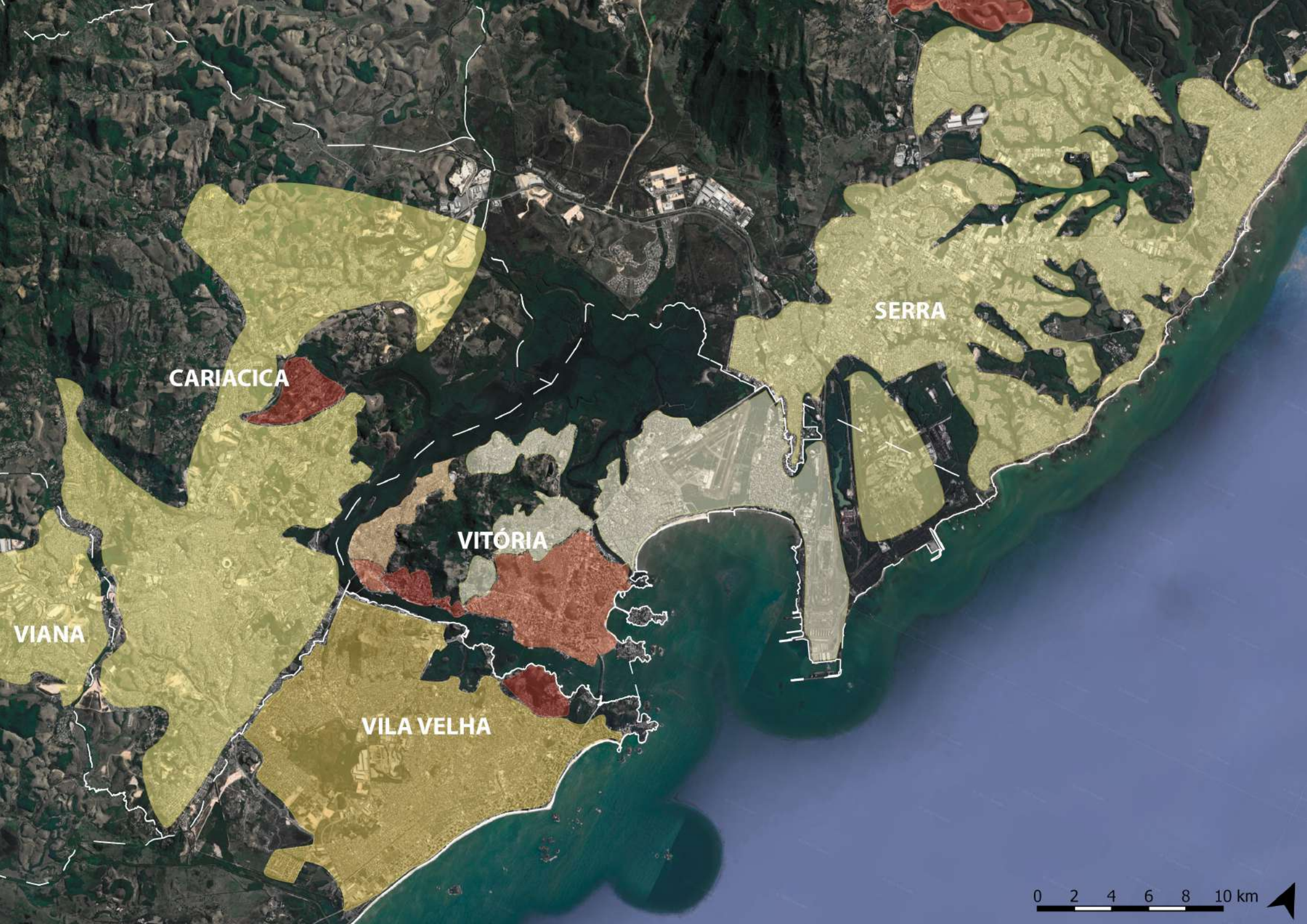


## ESCALA INTERMUNICIPAL

A partir do estudo e percepção da inserção urbana, o grupo estabelece um novo recorte com a escala mais aproximada, essa definição é entendida como a Escala Intermunicipal, pois nela é possível entender as relações urbanas de Vitória e os municípios de seu entorno imediato. Essa escala é fundamental, servindo como a primeira aproximação do projeto para uma análise mais firme e expressiva, de instrumentos definidores e configuradores do que o território nos oferece como material para entender melhor as relações intra urbanas.







## CONTEXTO HISTÓRICO

### LEGENDA:

INÍCIO DA OCUPAÇÃO DAS REGIÕES A PARTIR DE:

- LOCAIS ORIGINAIS
- 1828
- 1920
- 1950
- 1960
- 1970
- 1980

Buscando entender o contexto histórico por trás da Região Metropolitana de Vitória, foi elaborado um mapa que mostra o processo de ocupação de toda a região.

O povoamento da região surgiu em 1535, atrelado à chegada de Vasco Fernandes Coutinho junto a 60 pessoas com a intenção de iniciar um núcleo produtivo, criando condições para estabelecer uma capitania e se estendendo para o litoral. Em 1551, diante de ameaças de nativos da região e piratas que utilizavam a facilidade de acesso à localização da vila, (que atualmente é onde se situa o centro histórico de vila velha) para atacar o local, a população transferiu a administração para o interior do continente, onde hoje é localizado o centro da ilha de Vitória, a transformando como sede do Espírito Santo. Mais tarde a Vila do Espírito Santo se transformaria no município de Vila Velha e o novo povoamento tomaria o nome de Vila de Nossa Senhora de Vitória após uma vitória contra os índios Goitacás e Aymorés, na antiga “sede” do estado.

Em 1822, Ignácio Accioli de Vasconcelos (presidente da Província) elevou a vila de Vitória a cidade (o que fez sua população crescer ainda mais) e dividiu o espírito santo em mais 6 vilas, sendo elas: Vila do Espírito Santo, São Mateus, Guarapari, Itapemirim, Benavente e Nova Almeida.

A partir da segunda metade do séc. XIX a principal atividade econômica passou a ser a produção e exportação de café. Na década de 1880, com a abolição da escravidão e a chegada de imigrantes alemães, suíços e italianos no país, a mão de obra imigrante passou a ser utilizada e esses trabalhadores passaram a contribuir de forma relevante para a produção, alterando também o quadro demográfico da província e trazendo o envolvimento de novas relações sociais, alargando o território capixaba e passando a ocupar regiões mais baixas, em aterros mais próximos à Baía.

Visando transformar Vitória em um centro econômico e social, Muniz Freire (1892-1896) inaugurou uma fase de grandes transformações na estrutura da cidade, voltadas para a estruturação do espaço urbano e de uma rede de infraestruturas que atenderia as necessidades básicas da população (esgoto, água e energia) e também a intensificação no comércio da cidade, diversificando os produtos comercializados.



A proposta das transformações se baseava na estruturação do Porto de Vitória, na construção de um ramal ferroviário, ligando a Espírito Santo e Minas Gerais e na criação do Novo Arrabalde, ampliando os limites territoriais, trazendo o engenheiro Francisco Saturnino de Brito, com a intenção de multiplicar de 5 a 6 vezes a área da cidade. Contudo, as iniciativas propostas por Muniz Freire não se consolidaram pois o governo seguinte recuou mediante à situação financeira, e apenas em 1908 as propostas voltaram a ser praticadas, o que fez com que Vitória materializasse a lógica moderna, alterando o espaço urbano da cidade durante as quatro primeiras décadas do século XX. Também foram realizadas obras de ligação da ilha com o continente, através da construção da primeira ponte, em 1927, além da ampliação do porto de Vitória, possibilitando maior crescimento urbano.

A maior parte da economia do estado até a década de 1950 era baseada na atividade agrícola da monocultura de café, sendo ele o principal sustento das áreas urbanizadas. No governo de Jones de Santos Neves (1951 – 1955) se teve a criação do Plano de Valorização Econômica do Estado, onde o governador visava a criação de um planejamento governamental a fim de mudar a situação urbana e econômica pouco industrializada. A partir desse planejamento foi estudada a ampliação do porto de Vitória e a criação de novos aterros no território capixaba, houve a construção da usina hidrelétrica Grande Central de Rio Bonito, com a criação de um sistema de fornecimento de energia para o estado e por fim ocorreu a criação do IBES (Instituto Bem Estar Social) buscando melhorar as condições de moradia.

Na década de 1950, a comercialização do café diminuiu muito em todo o país e a economia do estado ainda se baseava na mesma, fazendo com que o Espírito Santo passasse por uma crise econômica, onde surgiu a necessidade de diversificação da economia. A partir da década de 1960, o estado passou a se preparar para o processo de industrialização na fixação da população no ambiente urbano, passando a adotar a lógica industrial-exportadora, tendo alterações na sua dinâmica social como consequência. Houve a superação na migração do campo para a cida-

de, acarretando em um crescimento populacional em alta até os anos 2000. O estado passou a avaliar a concentração da população na capital e em seu entorno entre as cidades de Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana, possibilitando uma nova configuração espacial da região.

Com o agravamento das questões sociais e o processo de metropolização, mesmo antes da formação legal, conflitos de crescimento foram estabelecidos em toda região, com destaque nos assentamentos irregulares. Dessa forma surgiram planos de melhoria para a região como um todo. Assim, em 1975 foi criada a Secretaria Estadual de Planejamento, que teve um papel de articulação das ações de planejamento governamental.

No período entre os anos de 1960 até 1990, toda a região passou por uma série de mudanças que acarretaram sua transformação em um ambiente metropolitano, mas apenas em 1995, pela Lei Complementar Estadual nº.58, a Região Metropolitana da Grande Vitória passou a ser instituída, visando a organização, planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum numa escala metropolitana. No começo, ela era formada apenas pelos municípios de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, mas em 1999, o município de Guarapari foi adicionado e foram estabelecidas novas diretrizes para a formação metropolitana. Durante o período de 1995 e 2005 houve uma estagnação de avanços institucionais e apenas no ano de 2005 a questão metropolitana volta a ser discutida com a sua importância.

Atualmente, a Região Metropolitana da Grande Vitória possui 7 municípios: Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, possuindo metade dos habitantes de todo o estado do Espírito Santo e ocupando apenas 5% de todo território capixaba. O COMDEVIT (Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória) é o principal órgão responsável pelo apoio do desenvolvimento, integração e compatibilização de ações, estudos e projetos de interesse comum para toda região.





## RELEVO

A formação geológica predominante na região é bacia sedimentar costeira do Espírito Santo. O relevo montanhoso do entorno da Região metropolitana, se dá pela formação do maciço central no período Herciniano, principalmente composto por rochas ígneas e metamórficas. Os morros são uma característica marcante da paisagem, e contribuem também em algumas regiões para a historicidade local, como é o caso das Paneleiras de goiabeiras, que produzem com sustento do solo argiloso.






A localização costeira de Vitória é outro elemento importante em seu relevo. A cidade possui várias praias e é cercada pelo mar da Baía de Vitória. A linha costeira é recortada, com enseadas, penínsulas, ilhas, costões rochosos e estuários que compõem a paisagem litorânea.

## RELAÇÕES AMBIENTAIS

As relações ambientais em Vitória, Espírito Santo, são marcadas por uma interação complexa entre a cidade e os recursos naturais da região. Vitória possui uma rica diversidade de ecossistemas costeiros, como praias, manguezais, estuários e restingas. A preservação dessas áreas é fundamental para a manutenção da biodiversidade. A cidade enfrenta desafios relacionados à gestão dos recursos hídricos, incluindo o abastecimento de água potável, tratamento de esgoto e conservação de rios e córregos que cortam a região metropolitana.

A ilha é margeada pelo Rio Santa Maria e seus afluentes, onde em algumas regiões encontram-se restingas e o mangue, compondo assim um ecossistema costeiro. O bioma da região é a Mata Atlântica, formando a mata nativa da região.

### LEGENDA:

-  CORPOS D'ÁGUA
-  MATA NATIVA
-  MANGUEZAL
-  RESTINGAS
-  BACIAS HIDROGRÁFICAS

0 2 4 6 8 10 km





## ESTRUTURAS URBANAS

### LEGENDA:

- LINHA FÉRREA
- PRINCIPAIS RODOVIAS
- RODOVIAS SECUNDÁRIAS
- ESTRUTURAS URBANAS:
- 1 AEROPORTO DE VITÓRIA - EURICO AGUIAR SALLES
- 2 PORTO DE TUBARÃO (VITÓRIA)
- 3 PORTO DE CAPUABA (VILA VELHA)
- BR 101 - RODOVIA LONGITUDINAL LITORÂNEA NORTE-SUL
- BR 262 - RODOVIA TRANSVERSAL QUE VAI ATÉ CORUMBÁ-MS



Foi identificada uma grande quantidade de modais de transporte, que tiveram notável influência para o desenvolvimento da região, assim como para o surgimento do Porto de Tubarão e o de Vitória.

Administrado pela Vale S.A., o porto de Tubarão tem seu uso privado, sendo o mais eficiente na exportação de minério de ferro do mundo, além de exportar e importar matérias primas e cereais para todo o Brasil. O Porto de Vitória se localiza no centro da capital e abrange a cidade de Vila Velha, contemplando 14 berços de atracação, trabalhando com 30 tipos diferentes de carga em sua operação, onde possui uma enorme importância para todo o desenvolvimento da região metropolitana e do estado.

O porto de Vitória é ligado diretamente com a cultura cafeeira, onde no séc XIX, exportava o café vindo do interior do Brasil através da Linha férrea de ligação entre Espírito Santo e Minas Gerais,; o que mudou com o passar dos anos, deixando o foco majoritário para o transporte do minério de ferro. Atualmente são duas as ferrovias que passam pela região. A primeira delas é a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que é o principal eixo de integração entre as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste. A segunda é a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que

é interligada à Ferrovia Centro-Atlântica e passa pelos estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Ela é uma das principais ferrovias do mundo e se destaca por ser uma das únicas que mantém o transporte de passageiros no Brasil.

O porto possui acesso rodoviário através das rodovias BR 262, uma rodovia transversal, 9º maior do Brasil, ligando Belo Horizonte a Vitória; e a BR 101, uma rodovia longitudinal que liga todas as principais cidades das regiões Nordeste, Sudeste e Sul.

Outra grande estrutura urbana de transporte é o Aeroporto de Vitória - Eurico Aguiar Salles, mais conhecido como Aeroporto de Goiabeiras. Localizado na capital, o aeroporto é o maior do estado, contando com voos internacionais e nacionais de passageiros e de carga.

Assim, foi possível notar a grande influência que toda a região tem a partir de seus múltiplos modais de transportes e a relação existente entre eles, a qual é responsável tanto por seu desenvolvimento histórico quanto pela movimentação da economia de toda região através das exportações e importações internacionais e nacionais, assim como o transporte de passageiros de diversas localidades, o que permite a continuidade do desenvolvimento da região de maneira positiva.





## ÁREAS DE RISCO

Vitória enfrenta desafios relacionados a áreas de risco, especialmente em função de sua topografia acidentada e sua localização costeira. Devido ao relevo montanhoso da cidade, existem várias áreas de ocupação irregular em encostas e morros. A ocupação dessas áreas pode aumentar o risco de deslizamentos de terra durante períodos de chuvas intensas, colocando em perigo as comunidades que vivem nessas localidades. Os vales e fundos de vale também são áreas propensas a inundações e enxurradas durante temporadas de chuvas mais intensas. A urbanização seguida dessas regiões pode aumentar o risco de danos materiais e afetar a vida das pessoas que moram nessas áreas.

LEGENDA:

EQUIPAMENTOS DE SAÚDE:

1. HOSPITAL SANTA RITA
2. HOSPITAL ESTADUAL DR. JAYME SANTOS NEVES
3. HIMABA

EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO:

1. UNIVERSIDADE ESTADUAL DO ESPÍRITO SANTO-UFES
2. INSTITUTO FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO-IFES

EQUIPAMENTO DE LAZER:

1. SHOPPING DE VITÓRIA
2. SHOPPING DE VILA VELHA
3. ESTÁDIO KLEBER ANDRADE

EQUIPAMENTOS VARIADOS:

1. PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA
2. CONVENTO DA PENHA

 ÁREAS DE RISCO PELA DEFESA CIVIL

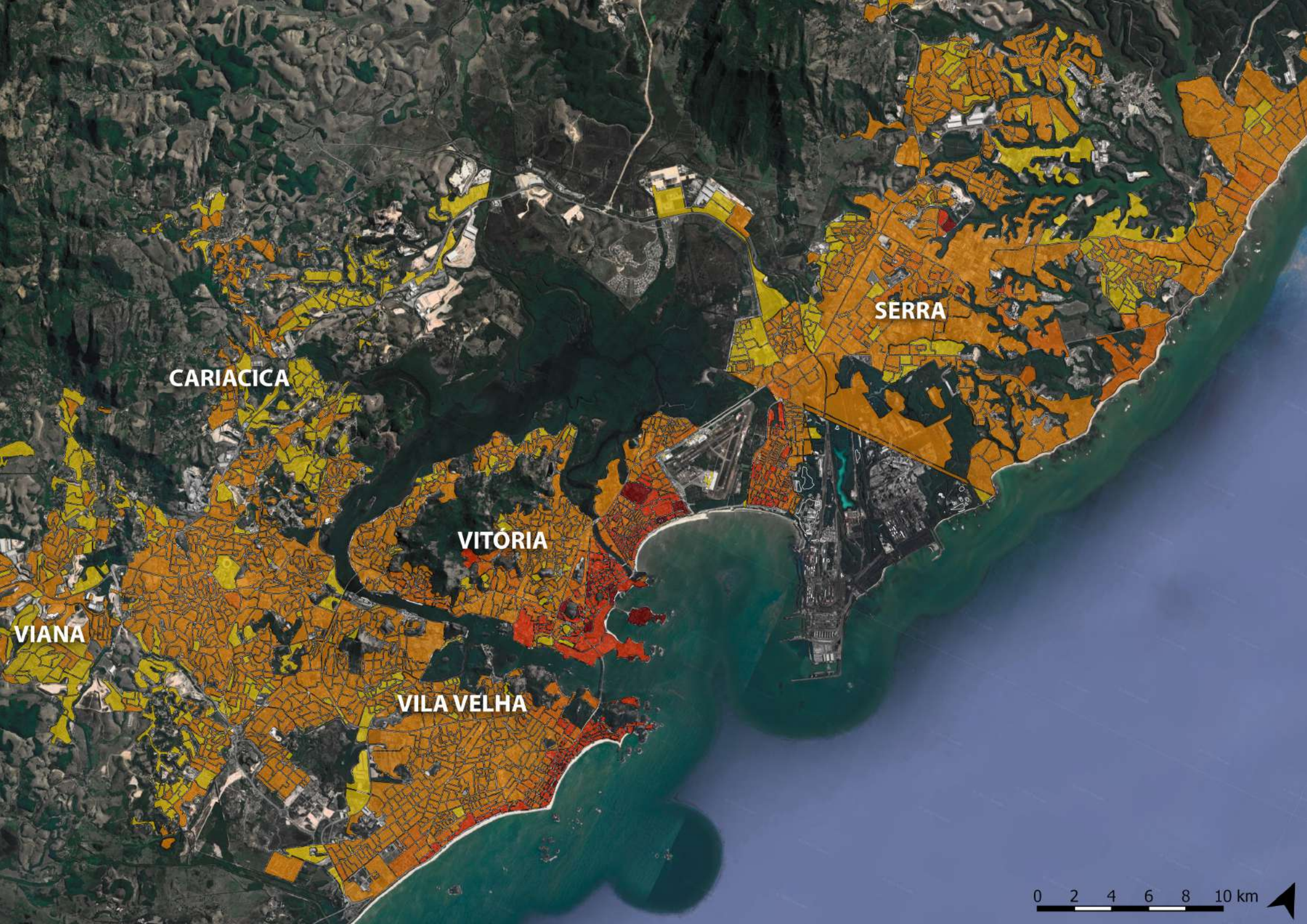
## EQUIPAMENTOS URBANOS

A fim de entender a dinâmica urbana presente na região Metropolitana de Vitória, o estudo compreende em analisar os equipamentos urbanos presentes no recorte definido. Ao passo que a área estudada abrange um território que conecta diversos municípios e alguns têm uma relevância mais significativa, foi feita uma subdivisão entre grupos de categorias, que compreendem uma seleção dos objetos de caráter regional que mais ganham destaque no meio em que estão situados. Logo, estes grupos são:

- Equipamentos de saúde: Hospital Santa Rita, que é o maior hospital de todo estado e é 100% destinado a tratamentos pelo SUS;
- Equipamentos de educação: Universidade Estadual do Espírito Santo (UFES) campus de Goiabeiras;
- Equipamentos de lazer: Com equipamentos de lazer de escala metropolitana, identificamos os shoppings de Vitória e Vila Velha, onde se localizam em suas respectivas cidades, sendo os dois maiores de todo o estado; o Estádio Kleber Andrade também faz parte por ser a única estrutura esportiva;
- Equipamentos variados: A prefeitura Municipal de Vitória foi selecionada, não só por ser um equipamento urbano, mas por também possuir ao seu redor um conjunto de equipamentos; o convento da Penha, além de ser um dos cartões postais de Vila Velha e um dos principais pontos turísticos da região, também possui seu grande valor histórico, sendo um dos primeiros santuários religiosos do Brasil, com início de suas construções em 1558.

Concluímos que a maior parte dos equipamentos em sua escala metropolitana se localiza na capital do estado, onde também contamos com a maior concentração de renda e população da região de hab/km<sup>2</sup>. Vila Velha e Cariacica também possuem boa parte dos equipamentos, sendo municípios geograficamente vizinhos e que se desenvolveram em conjunto com Vitória após seu período de industrialização, trazendo uma necessidade de infraestrutura maior intermunicipal, e intramunicipal.





## RENDA

### LEGENDA:

RENDA MÉDIA EM SALÁRIOS MÍNIMOS POR ÁREA DE PONDERAÇÃO.

- MENOS DE 1
- DE 1 A 3
- DE 3 A 5
- DE 5 A 10
- MAIS DO QUE 10

Na perspectiva econômica, segundo a renda média de salários mínimos por área de ponderação, grande parte da população ganha entre 1 a 3 salários mínimos, tendo ainda uma parcela considerável representada nas margens da mancha urbana no mapa em que esse rendimento é menor, até um salário mínimo. Identifica-se também uma aglomeração da população de alta renda, ou seja, população que recebe em média 10 ou mais salários mínimos, próximo às orlas das praias, onde se tem maior especulação imobiliária, e consequentemente a parte da cidade que sofre muito menos com a falta de infraestrutura e precarização de moradia.

Em uma escala mais ampla, a renda média de salários mínimos por área de ponderação, reforça a questão em que a maior parte da população recebe até três salários mínimos. Mormente, ainda que há uma discrepância entre a relação das manchas das maiores para as menores rendas, há regiões “aglomeradas” que apresentam de 3 a 5 e de 5 a 10 salários mínimos, as quais a concentra-se na capital nas partes frontais da ilha, ou muito próximo também próximas aos bairros de praias de vila velha .

Dentro de uma análise da situação econômica das cidades que formam a Região Metropolitana da Grande Vitória, podemos perceber que:

- Cariacica: A cidade de Cariacica é voltada para o setor terciário, comércio exterior e indústrias.
- Vitória: O município de Vitória é o que mais rende e contribui para o aumento da economia do Espírito Santo. Dessa forma, se apresenta na 16ª posição entre as outras capitais do Brasil em relação à participação no Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil.

- Serra: A cidade de Serra se tornou a principal influenciadora em relação ao desenvolvimento na região. Além de ter a primeira posição em relação às outras cidades no índice que avalia o ambiente de negócios em todo o país. Serra constituiu-se nos últimos anos na principal frente de expansão econômica e populacional da Região Metropolitana. São relevantes as atividades de comércio, atacadista e varejistas. Além de serviços industriais, saúde e educação.
- Vila Velha: Vila Velha é um município fortemente urbano, com mais de 99% da população habitando em zonas urbanas. Isso se reflete em sua economia: apenas 0,2% do PIB vêm do setor agropecuário. A renda per capita anual é de R\$22.605,19. (IBGE-2017). Além disso, a indústria é a principal atividade econômica, em que se destacam os pólos de confecção dos bairros Glória e Santa Inês, a Indústria de Chocolates Garoto e o setor portuário. Ela possui 40 km de litoral, e tem a pesca marinha como uma importante atividade, sendo praticada tanto de forma artesanal como profissional. Já a pesca continental não possui grande expressividade.
- Viana: Viana apresenta uma grande extensão em termos territoriais, é composta por 60% de áreas rurais, o que colabora na economia da cidade. Em relação à produção agropecuária dentre os produtos estão a banana, o café e o gado que influenciam no mercado para a população. Entretanto, o pilar econômico da região se dá também através da indústria, do comércio e serviços.

(Fonte: Data Sebrae - 2018)





## AGLOMERADOS SUBNORMAIS

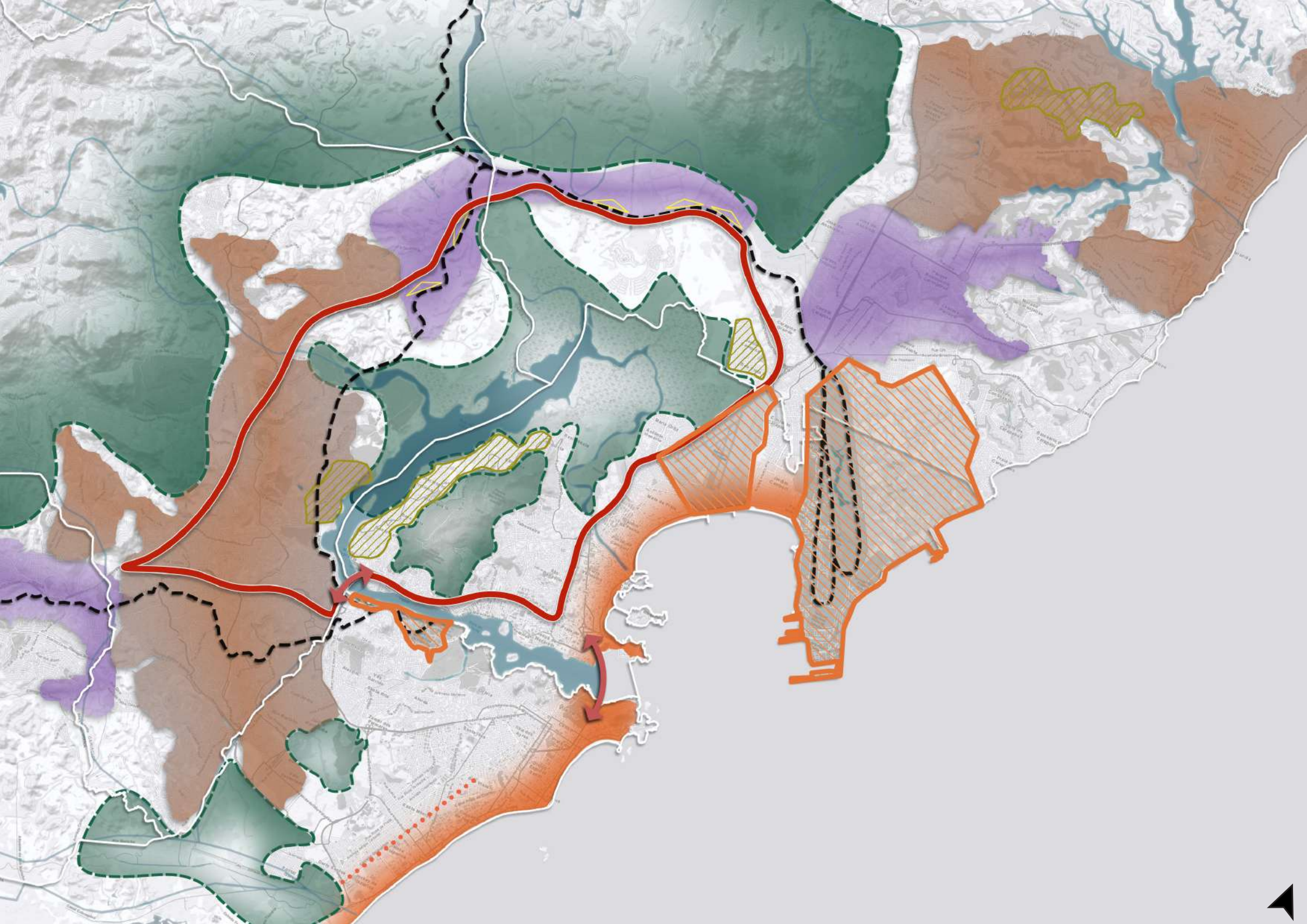
As áreas de aglomerados subnormais (regiões onde existem ocupações irregulares, em terrenos povoados por invasão ou provenientes de uso ocioso) são identificadas em regiões de morro e mais distantes da faixa litorânea. O Estado do Espírito Santo se encontra em segunda posição em relação aos estados com maior proporção de aglomerados subnormais do país.

LEGENDA:

 AGLOMERADOS SUBNORMAIS

0 2 4 6 8 10 km





## SÍNTESE ESCALA INTERMUNICIPAL

### LEGENDA:

- — LINHA FÉRREA
- — DELIMITAÇÕES NATURAIS FÍSICAS
- FLUXOS HÍDRICOS
- RIO SANTA MARIA COMO DEFINIDOR DE PAISAGEM
- — BARREIRAS DEFINIDAS PELO DESENVOLVIMENTO URBANO
- — FLUXO VIÁRIO
- ↔ TRANSPOSIÇÃO DE BARREIRAS
- ▲ FORÇAS DE CRESCIMENTO INDUSTRIAL
- ▨ ÁREAS DE CONFLITO ENTRE BORDAS
- ÁREAS DE POTÊNCIA INDUSTRIAL
- FAIXA DE ACÚMULO DE RIQUEZA
- REGIÕES DE SURGIMENTO POR NECESSIDADE

A representação de todos os conceitos e dados que foram pontos de esclarecimento para a análise da área de estudo, por fim, se demonstrou necessária como uma leitura ampla e sintética. O mapa desenvolvido gera uma impressão de leitura territorial de todos os dados conjuntos e mesclados com uma análise crítica socioeconômica da escala apresentada. A Ilha de Vitória, como protagonista que se dispõe no centro do desenho, explicita também a forma de como esse traçado natural do desenvolvimento urbano e seus “detritos” se solucionam (ou tentam) diante do terreno acidentado que ordena áreas residuais para esse crescimento.

O acúmulo de riqueza como de praxe em regiões litorâneas, se entende principalmente perto dos fluxos hídricos, como o mar, e em partes ao desenvolver do Rio Santa Maria. Este por sua vez divide as margens também com áreas de transposição de barreiras tanto para o fluxo de pessoas, tanto como rodoviário, servindo como facilitador da logística industrial da região. Logo, dentro desse contexto, a indústria com o seu grande potencial dentro da região metropolitana, faz com que a história de seu desenvolvimento se fizesse de grandes barreiras urbanas, instrumento de paisagem para definição do desenho do território, uma vez que estruturas como o porto de tubarão, de Vitória e Vila Velha, e o aeroporto (em suas devidas proporções) tomam grande espaço dentro do contexto da cidade.

Todas as estruturas que então rodeiam a ilha de Vitória, também são ligadas por um grande anel de fluxo viário que além de realizar a função de conectar todas as regiões dos municípios com a capital, promove a certeza do conflito que todo esse espaço entende diante das áreas de preservação ambiental ou delimitações naturais como barreiras físicas (que seria o caso do mangue do Rio Santa Maria). Algo que se torna comum no território, uma vez que pelo crescimento de ocupação mais espontânea, para longe da ilha, isso foi um sistema definidor do traçado, tanto do desenvolvimento, quanto de como são os conflitos que a região enfrenta mais severamente hoje, justamente por todas estas bordas constantemente conflituosas entre si.

Em suma, concluímos nessa etapa de análise que a escala que define o desenho, exprime o conflito natural entre o meio físico, o crescimento urbano com o processo histórico, junto do potencial industrial das regiões. A ilha de vitória é consumida por todas estas bordas que, entre os conflitos, demonstram a necessidade do entendimento do que vem além do foco na capital do estado, e como essa influência se liga e pode fazer jus ao desenho e desenvolvimento da região como um todo. Para entender por exemplo como funcionam os principais modais de transporte que são traços definidores nesse contexto urbano, e no futuro em uma escala mais aproximada no momento das diretrizes.

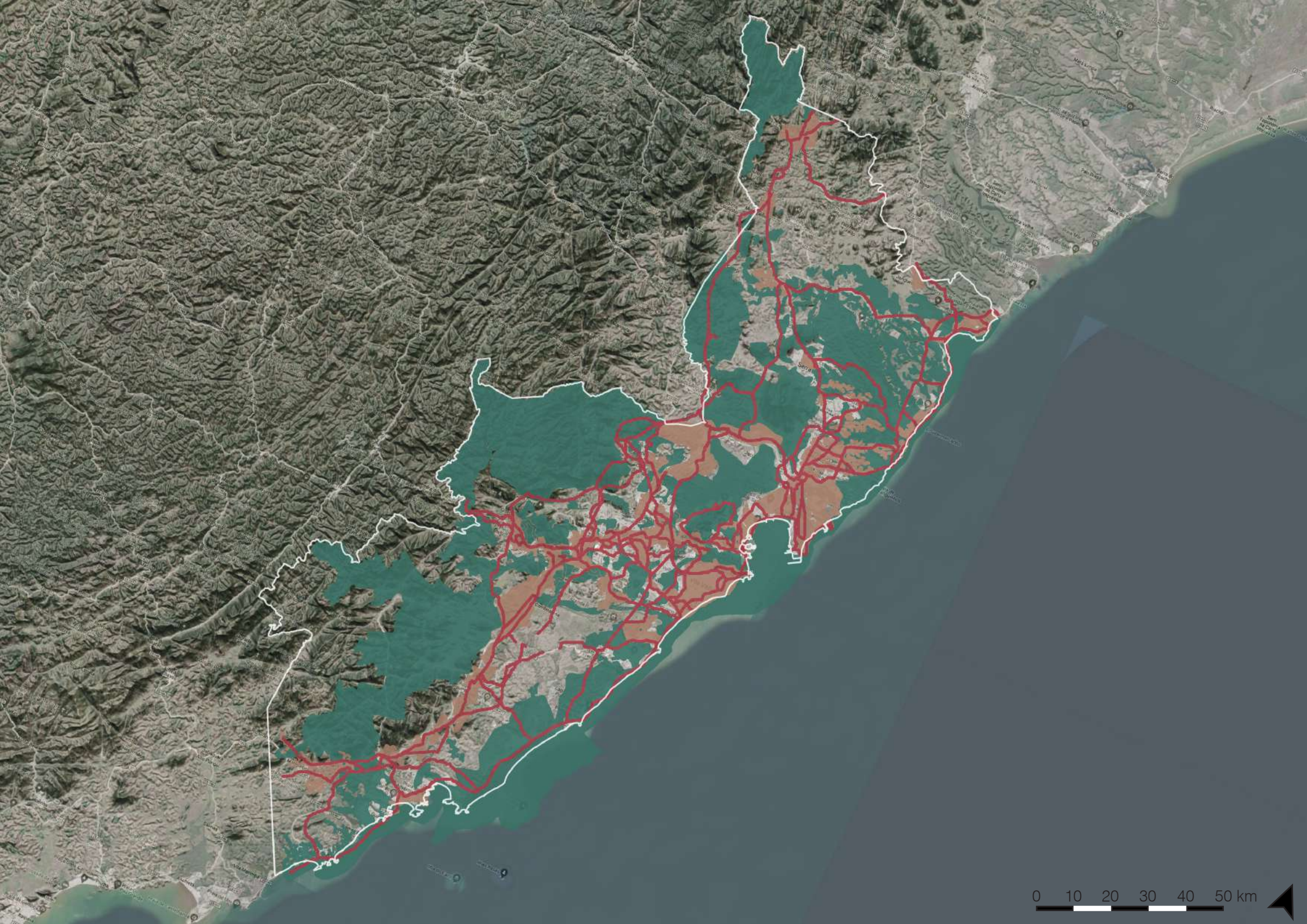


## ESCALA METROPOLITANA

A partir do estudo do contexto da ilha de Vitória e os municípios em seu entorno, a equipe identificou a necessidade de um entendimento da relação da capital capixaba com o seu entorno da região como um todo. Sendo assim, a equipe toma como metodologia a análise da Região Metropolitana de Vitória, afastando-se da escala previamente elaborada, buscando entender quais são os Municípios que compõem toda esta estrutura, assim como suas relações inter-municipais e inter-regionais a partir de tópicos que serão abordados adiante.










## MACROZONEAMENTO

Para compreender a escala abordada até o momento, conjuntamente com os temas armazenados em dados como pontapé inicial para análise das primeiras problemáticas da região na escala até então definida, a região metropolitana da grande vitória dispõe de um macrozoneamento regulamentado pelo PDUI (plano de desenvolvimento urbano integrado) no ano de 2017, que abrange fortemente e consegue compreender majoritariamente questões que são ínfimas aos temas apresentados como dados. As três macrozonas que abrangem toda a RMGV se exprimem nos seguintes pontos:

1. **MACROZONA DE DINAMIZAÇÃO URBANA** Identifica porções do território metropolitano que englobam equipamentos e infraestruturas essenciais ao desenvolvimento econômico da RMGV. O objetivo principal desta macrozona é integrar regiões que condicionam e/ou poderão condicionar o desenho do território metropolitano, com impactos sobre os mais diversos aspectos da vida cotidiana na RMGV.
2. **MACROZONA DE QUALIDADE AMBIENTAL E URBANA** Considera os elementos da morfologia do território, de forma a incorporar e conectar as áreas de interesse ecológico, ambiental e paisagístico, a rede hidrográfica e áreas ambientalmente vulneráveis dentro do tecido urbano e rural. O objetivo principal dessa macrozona é qualificar e requalificar o território metropolitano, através da criação de uma rede de áreas naturais fundamentais para o funcionamento

LEGENDA:

-  MACROZONA DE QUALIDADE AMBIENTAL URBANA
-  MACROZONA DE DINAMIZAÇÃO URBANA
-  MACROZONA DE MOBILIDADE URBANA

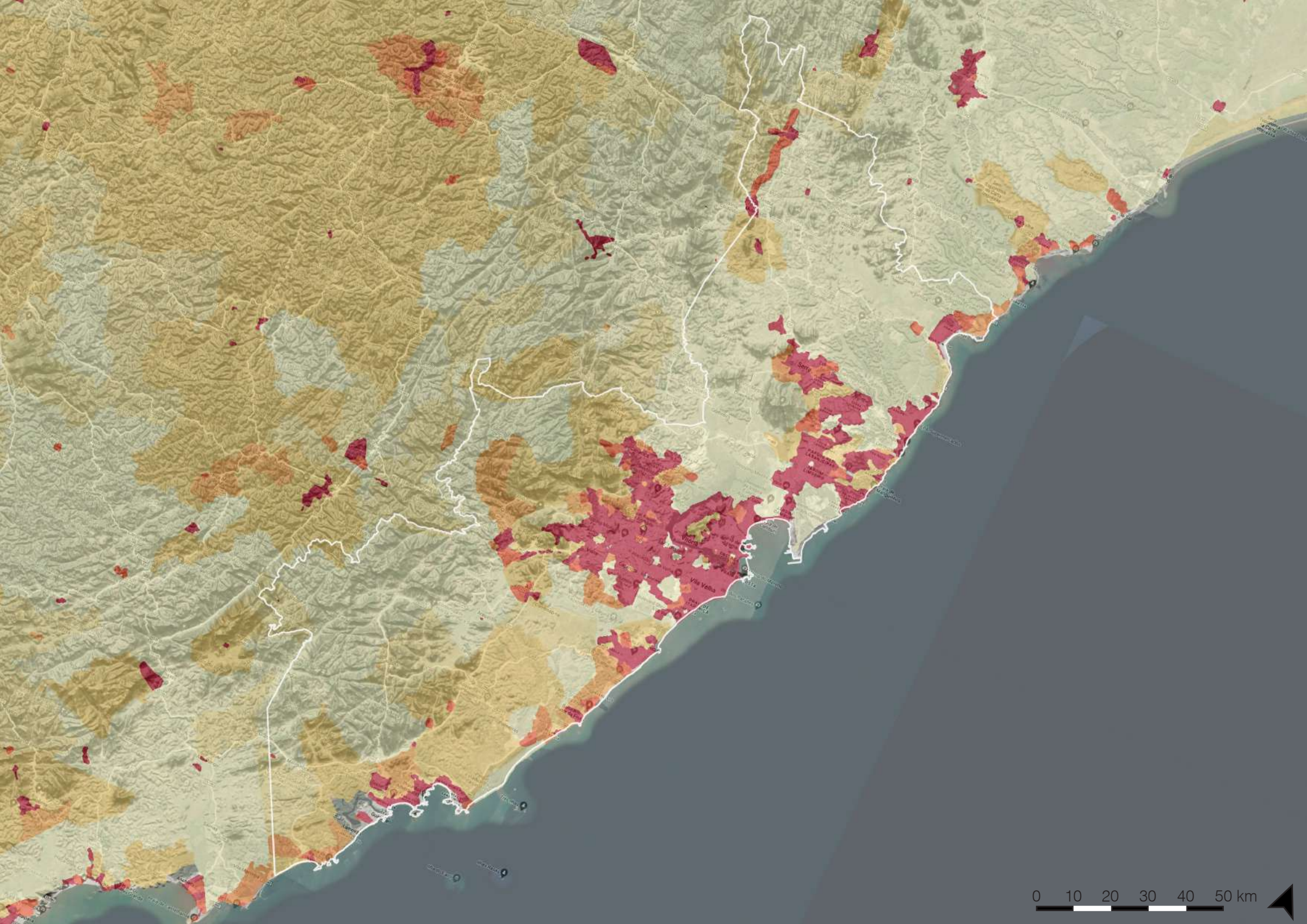
*ecológico do território, melhorando a qualidade da água, a qualidade do ar e a qualidade de vida dos cidadãos.*

3. **MACROZONA DE MOBILIDADE** Incorpora a infraestrutura rodoviária, ferroviária, ciclovia e a rede hidrográfica, considerando ainda intervenções viárias previstas em curto prazo, além das ligações necessárias que foram identificadas e que necessitam de estudos para definir o traçado apropriado. O objetivo principal dessa macrozona é definir o conjunto de vias que constitui a infraestrutura básica de conexão física da RMGV, responsável por viabilizar grande parte dos deslocamentos cotidianos de pessoas e mercadorias na metrópole.

FONTE: Governo do estado do Espírito Santo. Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória, 2017. Acesso em: 28 de Julho de 2023.

Experimentamos então, um entrelaço diante das informações das macrozonas já definidas e desenvolvidas pelo governo do estado conjuntamente com o instituto de pesquisa Jones dos Santos Neves e o COMDEVIT, e desta forma percebemos um avanço nas definições do que pudemos tatear no trabalho e da maneira como as zonas exprimem uma relação de análise que deve ser muito mais ampla, uma vez que o entendimento da relação pode ser feita ao longo de toda a região, colocando as equiparações mais amplas em jogo do entendimento do plano urbano como um todo.





## DENSIDADE

A partir dos mapas estudados pelo IBGE, é possível observar a existência de uma maior ocupação populacional nas proximidades diretas da Ilha de Vitória, com destaque para as regiões de Cariacica próximas a BR-262 e BR-101, assim como as ocupações no Município de Serra. Além disso, é notável que quanto mais afastado do litoral e das estruturas urbanas de escoamento, menor a densidade, salvo exceções. Isso é ainda mais presente por conta das grandes barreiras naturais/geográficas, que limitam o crescimento da população em direção ao interior. A densidade ainda ressalta a renda, uma vez que estas são completamente correlacionadas, conforme mostraram os mapas. A relação acontece entre as áreas mais adensadas, que geralmente também possuem maior renda média e estão sempre próximas à cidade de Vitória, mostrando assim a existência de uma hierarquia municipal na região.

### LEGENDA:

- 0-15 HAB/KM<sup>2</sup>
- 15-20 HAB/KM<sup>2</sup>
- 20-50 HAB/KM<sup>2</sup>
- 50-100 HAB/KM<sup>2</sup>
- 100-200 HAB/KM<sup>2</sup>
- 200-500 HAB/KM<sup>2</sup>
- ACIMA DE 500 HAB/KM<sup>2</sup>

0 10 20 30 40 50 km





## REDES URBANAS

A Região Metropolitana de Vitória conta com a presença de duas das principais rodovias que atravessam o país. São elas a BR-262, que chega até Corumbá, na divisa com a Bolívia, e a BR-101, que se estende até o Rio Grande do Norte. Por serem rodovias de conexão e de rotas de saída da produção, tanto para o mercado interno quanto para o externo, são consideradas corredores logísticos estratégicos. Estas rodovias são importantes, principalmente, pela conexão com a estrutura do complexo portuário capixaba. O Espírito Santo é o quarto estado brasileiro com maior movimentação portuária, e garantir o escoamento da produção antes e após a chegada no porto é fundamental.

Também se destacam as Rodovias Estaduais ES-010, que conecta todo o litoral capixaba, a ES-060 e a ES-080, pelo denso fluxo de movimentação de veículos de carga e passageiros. Ainda é possível perceber que as linhas viárias se concentram sentido à capital, Vitória, permitindo maior acesso do resto do estado, principalmente por conta da maioria dessas vias permitirem a passagem pelas regiões serranas do Espírito Santo.

A região ainda se destaca pela presença de importantes ferrovias, sendo elas a Ferrovia Centro-

Atlântica (FCA), que é o principal eixo de integração entre as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste e destaca-se como uma rota importante para o fluxo logístico de carga geral, por meio de suas conexões com outras ferrovias, permitindo acesso aos maiores centros consumidores do país. Suas principais rotas de transporte são a rota de grãos e fertilizantes pelo corredor Centro-Leste do Terminal Integrador Araguari ao Porto de Tubarão e a rota de grãos pelo corredor Minas-Bahia Pirapora ao Porto de Tubarão.

Outra ferrovia importante é a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que é uma concessão da Vale junto ao Governo Federal. Ela é interligada à Ferrovia Centro-Atlântica e passa pelos estados de Minas Gerais e Espírito Santo, sendo uma das principais ferrovias do mundo e se destacando por ter os melhores índices de produtividade, e por ser uma das únicas que mantém o transporte de passageiros no Brasil. Algumas de suas principais rotas de transporte são a de Intendente Câmara e Ouro Branco para a região de Belo Horizonte e por fim para o Porto de Tubarão com produtos siderúrgicos e a rota de Costa Lacerda e Grande Belo Horizonte a Aracruz, com celulose e madeira.

### LEGENDA:

- RODOVIAS
- PRINCIPAIS RODOVIAS:







BR101 - RODOVIA LONGITUDINAL LITORÂNEA NORTE-SUL

BR262 - RODOVIA TRANSVERSAL ENTRE ES E MG QUE CHEGA ATÉ CORUMBÁ, MS





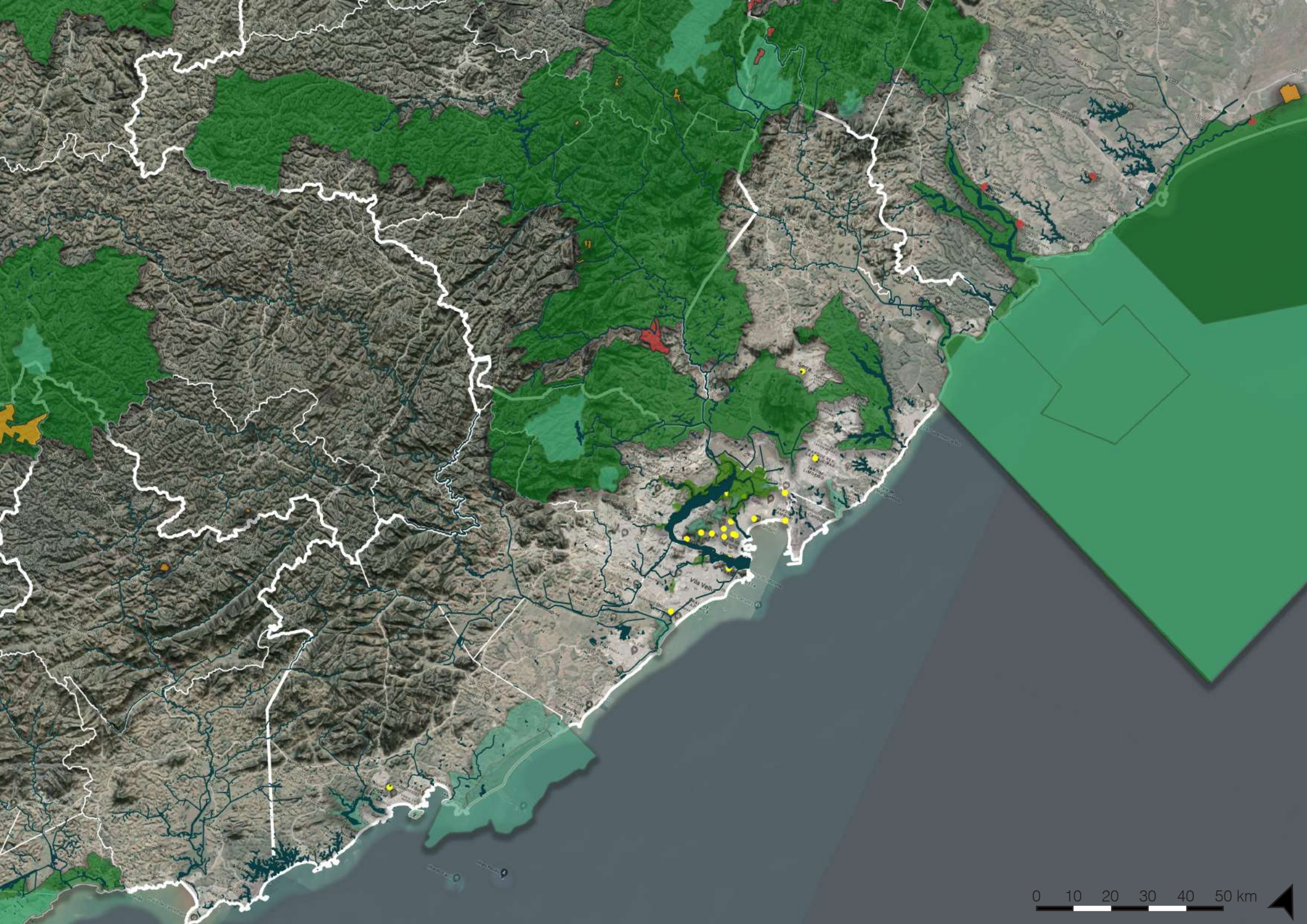
### ESTRUTURAS URBANAS

- LEGENDA:
-  FERROVIAS
  -  AEROPORTO DE VITÓRIA - EURICO AGUIAR SALLES
  -  1. PORTO DE TUBARÃO
  -  2. PORTO DE CAPUABA, VILA VELHA
  -  3. PORTO DE BARRA DO RIACHO
  -  4. PORTO DE UBÚ

As estruturas viárias conectam-se com outras estruturas de escoamento, como os portos e aeroportos presentes na região. Nas proximidades da Região Metropolitana é possível identificar 4 portos, sendo dois deles um pouco menores: Porto de Úbu, em Anchieta, logo abaixo de Guarapari, responsável pelo embarque de minérios de ferro; e Porto de Barra do Riacho, em Aracruz, acima da RMV, responsável pelo transporte de celulose. Os outros dois portos apresentam maior atuação na escala Nacional, sendo eles o Porto de Tubarão, em Vitória, e o Porto de Capuaba, em Vila Velha. O porto de Vitória sendo maior e mais recente, apresenta infraestrutura de ponta responsável pelo transporte graneleiro e de minérios e diversas outras atividades. O porto em Vila Velha é mais antigo e teve um caráter importantíssimo na formação da cidade, com atividades de armazenamento de grãos e produção offshore.

Outro aspecto a ser considerado está na presença do Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, localizado em Vitória, que contribui para o escoamento de cargas, assim como um forte ponto de transporte de passageiros, com voos nacionais e internacionais.





## AMBIENTAL

LEGENDA:

- CORREDORES ECOLÓGICOS
- UNIDADES DE CONSERVAÇÃO
- MANGUE
- RPPNS
- COMUNIDADES TRADICIONAIS
- PARQUES URBANOS



A Região Metropolitana da Grande Vitória possui diversas relações ambientais importantes. Esses elementos contribuem para a preservação da biodiversidade, dos ecossistemas e da qualidade de vida dos habitantes da região. Sete tipos de questões ambientais foram observados, sendo elas:

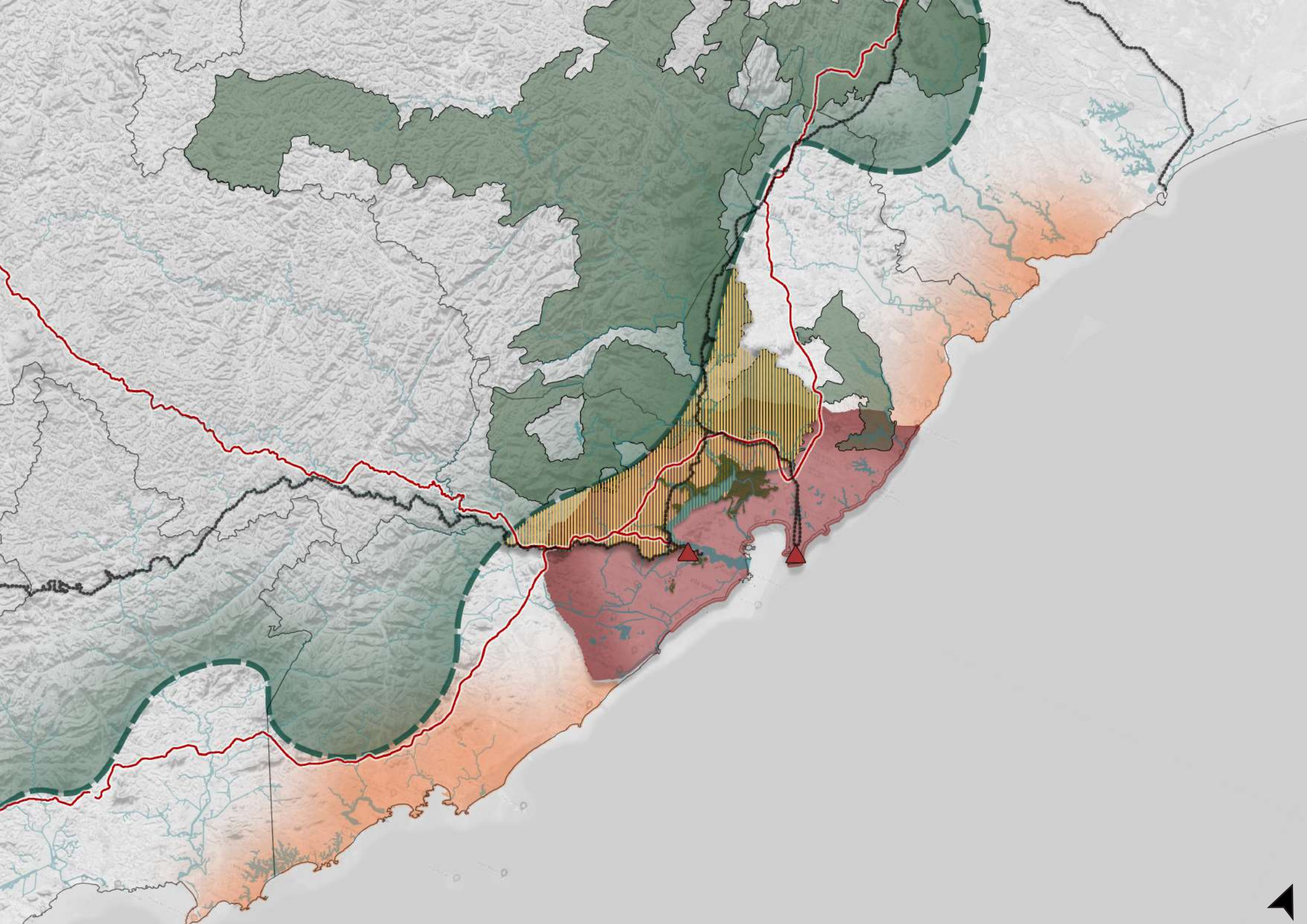
- **Corredores Ecológicos:** áreas de ligação entre fragmentos de ecossistemas naturais, permitindo a circulação da fauna e a dispersão de sementes. Esses corredores são importantes para evitar o isolamento de populações de animais e plantas, e promover o intercâmbio genético entre eles, contribuindo para a conservação da biodiversidade.
- **Manguezais:** os manguezais são ecossistemas costeiros característicos da região, constituídos por áreas úmidas. Abrigam várias espécies de fauna e flora e são essenciais para a reprodução de muitas espécies marinhas. Além de possuir valor cultural para a região, sendo importante na economia de subsistência de diversas famílias.
- **Unidades de Conservação:** Existem diversos tipos de conservação, como parques estaduais e municipais, que visam proteger as áreas naturais e promover o ecoturismo e a educação ambiental. Essas áreas oferecem oportunidades de contato direto com a natureza e valorização da biodiversidade local.
- **Reservas Ambientais:** Além das unidades de conservação, algumas áreas de proteção ambiental e reservas particulares do patrimônio natural (RPPNs) também contribuem para a

preservação da natureza na região. Essas áreas possuem restrições para garantir a conservação de seus recursos naturais.

- **Comunidades Tradicionais:** A RMGV abriga comunidades tradicionais, como pescadores, quilombolas e indígenas, que possuem estreita relação com o meio ambiente e desempenham importante papel na preservação de saberes e práticas sustentáveis.
- **Parques Urbanos:** Os parques urbanos são espaços de lazer e recreação que também possuem relevância ambiental, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar, redução das ilhas de calor e promoção da biodiversidade nas cidades.

Essas relações ambientais têm papel fundamental na proteção dos recursos naturais da Região Metropolitana da Grande Vitória e na promoção da convivência harmoniosa entre desenvolvimento urbano e preservação ambiental.





## SÍNTESE ESCALA METROPOLITANA

### LEGENDA:

- FAIXA DE ACÚMULO DE RIQUEZA
- BARREIRA NATURAL
- CENTRALIDADE
- ZONA DE CONFLITO
- PRINCIPAIS RODOVIAS
- FERROVIA
- PORTOS

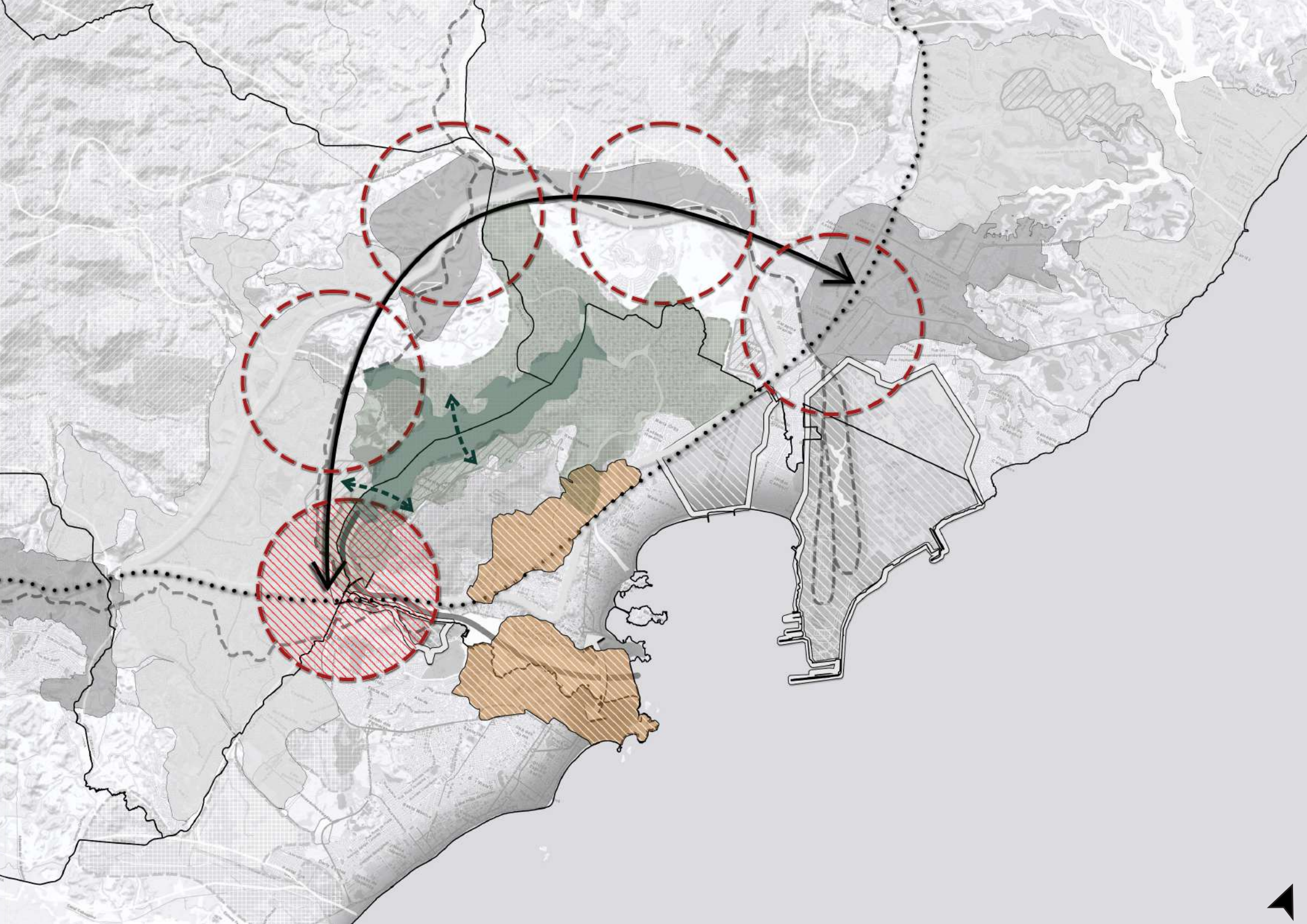
A compreensão principal do estudo após passar de uma escala mais aproximada, utiliza de um entendimento de um contexto geral, que traz a consequência de informações menos precisas em relação ao espaço (pela necessidade de abordar uma extensão de terra maior). Nos faz perceber que sendo na escala intermunicipal, ou na escala metropolitana que compreende a região metropolitana inteira, as relações se demonstram equiparáveis em ambos os estudos, em termos de conflitos e exemplificações de problemáticas demonstradas.

A região metropolitana, inserida na parte central do estado do Espírito Santo, traz uma mancha de centralidade que anteriormente foi o foco de estudo da escala 2, logo experimentamos em uma escala maior a mesma relação de um desenho de desenvolvimento urbano em conjunto com a formação físico ambiental, que sofre dos limites naturais como definidores do desenho e de fluxos principais das rotas de rodovias e ferrovias por exemplo, assim definindo como se situam os ativos industriais de portos e aeroportos que acompanham esse escoamento que corre Brasil adentro.

A síntese da escala 1 demonstra que a região do maciço urbano, por mais que inserida e bem desenvolvida em torno da ilha de Vitória, sofre do conflito entre o meio natural e a modificação do homem, principalmente pela região das serras capixabas que “espremem” e limitam esse crescimento para a direção do mar.

A tradução das escalas, portanto, acaba sempre sendo uma equiparação da dimensão dos conflitos registrados entre os principais definidores de espaço do traçado urbano, e da potencialidade que o homem explora, ou pode explorar. Deste modo, ambas escalas, estudos, níveis de informação e compreensão, conversam de maneira que no traçado da Região Metropolitana da Grande Vitória, o que se entende principalmente é a raiz e matriz dos problemas observados.





## ESTUDO ESCALA INTERMUNICIPAL RETOMADA E MAPA DE RACIOCÍNIO

### LEGENDA:

- ↔ ARCO METROPOLITANO
- - - ÁREAS DE INTERESSE DO ARCO
- EIXO DE DESENVOLVIMENTO
- ▨ ÁREAS DE INTERESSE
- ZONA ESCOLHIDA
- ESTRUTURA AMBIENTAL EM DESENVOLVIMENTO

Da maneira como traçamos um memorial de espaços e níveis de informação do estudo, até este momento, podemos partir de um preceito para o próximo entendimento de mapeamento e informação do território da região de Vitória, e próximos passos do trabalho. Ao passo que definimos uma ampliação que traz uma relação mais detalhada, a aproximação deve ter a maior facilidade de entender definitivamente a escala do homem que experimenta diretamente o espaço e a infraestrutura urbana. Deste modo, ao perceber que existe uma correlação entre os espaços e problemáticas territoriais de toda a região definida na Escala Intermunicipal, e que isso surge de um estudo dentro da síntese da mesma escala (que entremeia as regiões de preservação ambiental, enquanto acompanha os principais fluxos de transporte e também de desenvolvimento urbano) definimos um arco de influência para entender como isso define a replicação destes cenários, e de que maneira essa reprodução influencia na resolução de que um estudo capaz de compreender o todo de uma região seleta, também compreende o todo de uma região ainda mais ampla, pela identificação de um exemplo comum que é identificável (em suas devidas proporções e contextos, em todo o território).

Os arcos de interesse então representam recortes passíveis de receber esse mesmo nível de estudo, e refletem um pensamento inicial, partido do estudo mais amplo da região, uma vez que a abordagem e início de solução dos principais conflitos urbanos que acometem a região ampliada, esta pode ser entendida e identificada em todos os outros recortes. Esse arco visa descentralizar o atual eixo de desenvolvimento da região, assim como reduzir a negligência com as estruturas ambientais em seu meio e as relacionando melhor com a cidade.

A região de estudo selecionada, compreende o sudoeste da ilha de Vitória, e parte dos municípios de Cariacica e Vila Velha. Aborda um nó importante do encontro de modais de transporte, estruturas de indústria, físico ambientais, e também históricas, dando início à terceira escala do estudo.



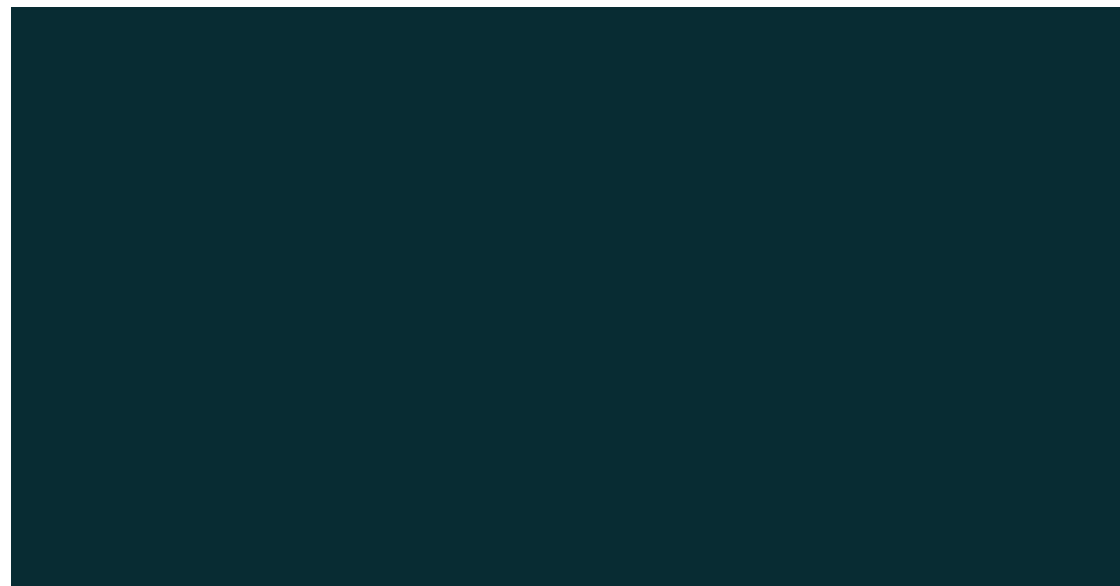


Centro Histórico de Vitória (Foto Autoral: Grigor Pugliesi)

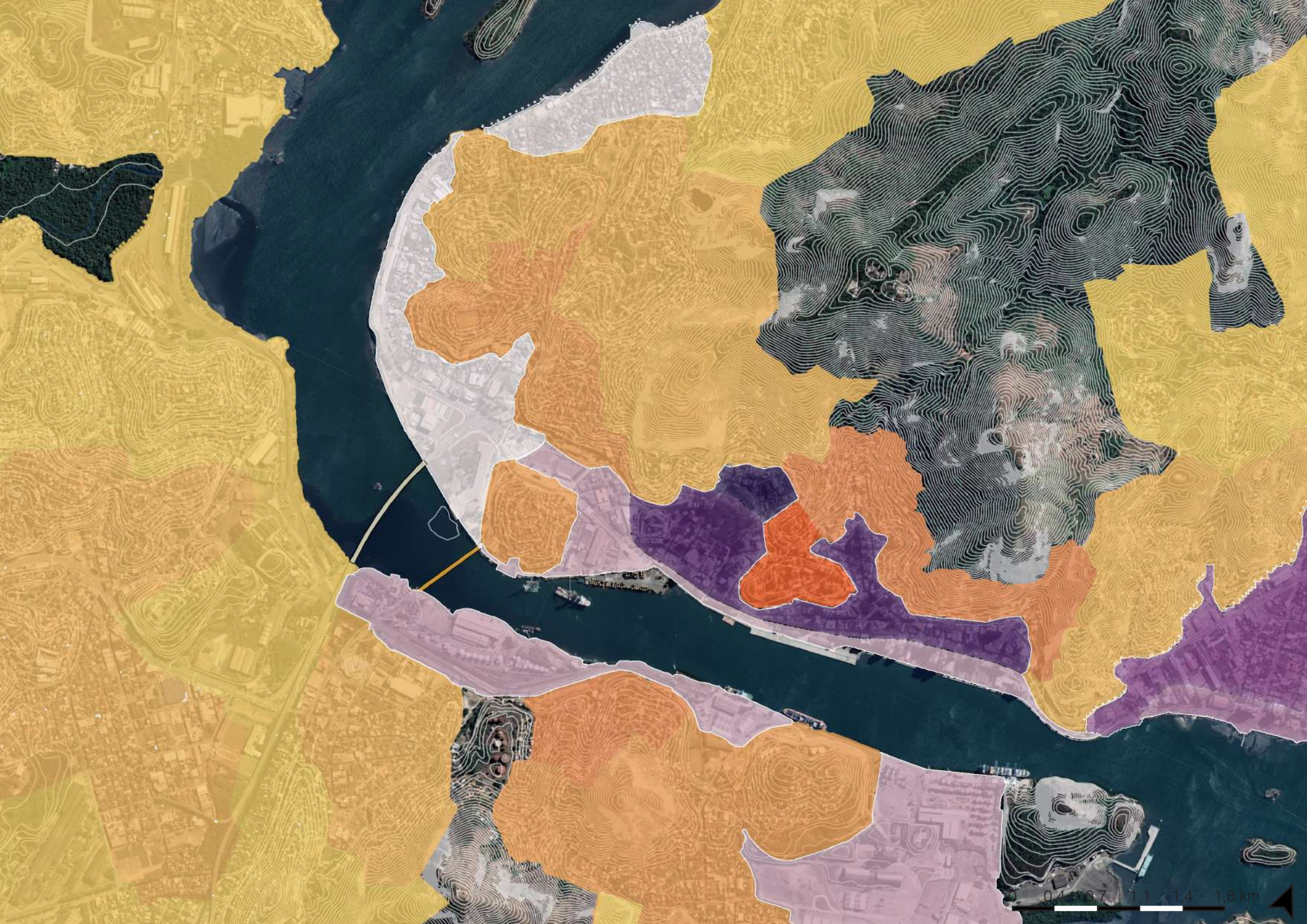


## ESCALA DIRETRIZES

Com o entendimento das duas escalas até então discutidas, assim como a decisão de aproximação na intersecção entre Vitória, Vila Velha e Cariacica, é elaborada uma nova escala, a qual visa compreender as relações urbanas, incongruências e possíveis soluções para a região. Dessa maneira, nessa escala serão analisadas questões voltadas para a história do local, suas relações de uso e ocupação e sua contextualização urbana, identificando as problemáticas e diversas nuances presentes na região de uma maneira mais tátil e aproximada. Por fim, nesse mesmo recorte, será elaborado um plano geral de atuação, ao qual já prepara a equipe para a realização dos projetos individuais.







## HISTÓRICO AMPLIADO

### LEGENDA:

#### ANOS DE CONSTRUÇÃO DOS ATERROS

- 1830
- 1860
- 1910-1930
- 1960-1970
- A PARTIR DE 1970

#### ANOS DE OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

- 1550
- 1895
- 1910-1930
- 1940-1960
- 1960-1970

Para entender um pouco melhor a região definida pela Escala Diretrizes, o grupo estabelece um novo estudo sequencial sobre o processo de formação histórico, focando porém, nas regiões imediatas da escala em evidência e em seu processo de expansão urbana, principalmente nas relações que os aterros tiveram na consolidação do meio urbano, ações as quais influenciam até hoje nas relações dos indivíduos com a cidade.

Em 1551 surgem os princípios do que seria conhecido como a cidade Alta no Centro Histórico de Vitória, essa ocupação foi feita sem planejamento prévio. Isso ocasionou na ocupação de região alagadiça, que seria aterrada em 1830 para ajudar a população em risco, tornando-se a atual região e entorno do Parque Moscoso, um parque histórico da região.

Em torno de 1860, são efetuados os primeiros projetos de aterros. O aterro desse período foi realizado no intuito de facilitar o acesso à cidade alta a partir da travessia náutica. Essa forma de expansão foi um dos princípios para o plano de aterros que ocorreria a partir de 1895.

Com a formulação do plano de aterros em 1895, Vitória passou por um enorme crescimento populacional, porém, os aterros levariam tempo

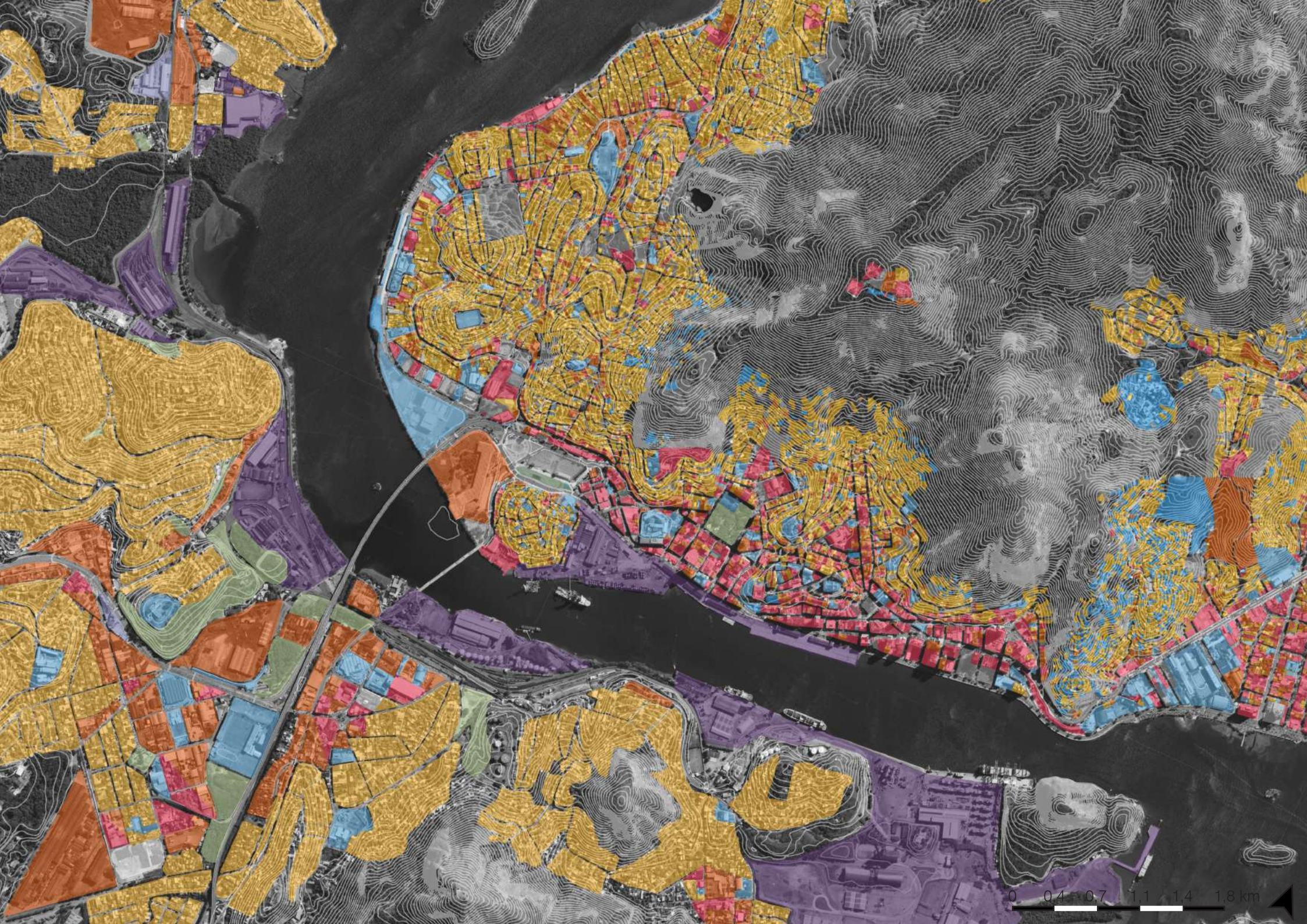
para sua conclusão, o que acarretou na ocupação das encostas do que viria a ser o Parque da Fonte Grande, além de pequenas ocupações nas margens de Vila Velha. Os primeiros aterros surgem apenas em 1920, em direção à região costeira, ocupando a região adiante do Forte São João. Nesse mesmo período, além do crescimento em Vila Velha, surge a Primeira Ponte (Florentino Avidos), a qual contribui para a ocupação da Ilha do Príncipe e a região de chegada da capital, atual Alto do Santo Antônio.

O ano de 1940 foi marcado pelo surgimento do porto de Capuaba, em Vila Velha, contribuindo para o surgimento de indústrias na região de Cariacica e Vila Velha. Nesse mesmo período, Vitória crescia nas extremidades da Fonte Grande.

Em 1960, surge o aterro que conectaria a ilha de Vitória à Ilha do Príncipe, junto da construção da Segunda Ponte em 1970, o que contribuiu no surgimento de grandes estruturas na região.

De maneira geral, pode-se perceber que no processo de formação da cidade, a Baía de Vitória apresentou papel estruturador na expansão da cidade, porém, a mesma era tratada como uma estrutura limitadora para essa expansão, por isso a criação dos aterros foi fundamental para o desenvolvimento da cidade e de suas relações.





## USO DO SOLO

### LEGENDA:

- HABITACIONAL
- SERVIÇOS
- COMERCIAL
- INSTITUCIONAL
- INDUSTRIAL
- ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS

Através da análise do uso e ocupação do solo na região de recorte do estudo, o grupo identificou que a maior parte das moradias se encontram mais afastadas das margens do rio, se implantando então em regiões onde a topografia passa a ser mais acidentada. Boa parte dos usos às margens do rio Santa Maria (no recorte apresentado) são industriais, voltados ao tráfego ferroviário e marítimo, contendo os portos de Vitória e Vila Velha e parte da malha ferroviária com suas estruturas de apoio.

Diferentemente de Vila Velha e Cariacica, que têm as margens quase completamente ocupadas pelos usos industriais, Vitória, apesar de também ter o porto na margem, ainda possui outros equipamentos que ocupam esse espaço, assim como o Sambódromo (Sambão do Povo), o terminal rodoviário da cidade, o centro esportivo, e ainda alguns comércios e habitações. Nas cidades de Cariacica e Vila Velha, a distribuição de usos de comércios, serviços e habitações se dá de forma igualitária, ambas localizadas em regiões mais afastadas da beira do rio, enquanto a maior parte das moradias, se encontram em regiões de terreno mais acidentado ou em morros, e os comércios se localizam em regiões cuja topografia é menos acidentada.





## RELAÇÃO CHEIOS E VAZIOS

Assim como mencionado no mapa de uso e ocupação do solo, o mapa de cheios e vazios mostra, de forma mais clara, a dimensão dos grandes equipamentos que margeiam o Rio Santa Maria, sendo eles relacionados às atividades portuárias, às atividades ferroviárias, ou mesmo aos grandes equipamentos institucionais e de serviços. O contraste das cores exprime também o ensaio espacial de como há uma competição frequente e crescente entre as grandes estruturas urbanas ou ocupações em lotes e os espaços vazios ou maciços de vegetação.

LEGENDA:

-  CHEIOS
-  VAZIOS

0 0,4 0,7 1,1 1,4 1,8 km





## ESTRUTURAS URBANAS E PORTUÁRIAS

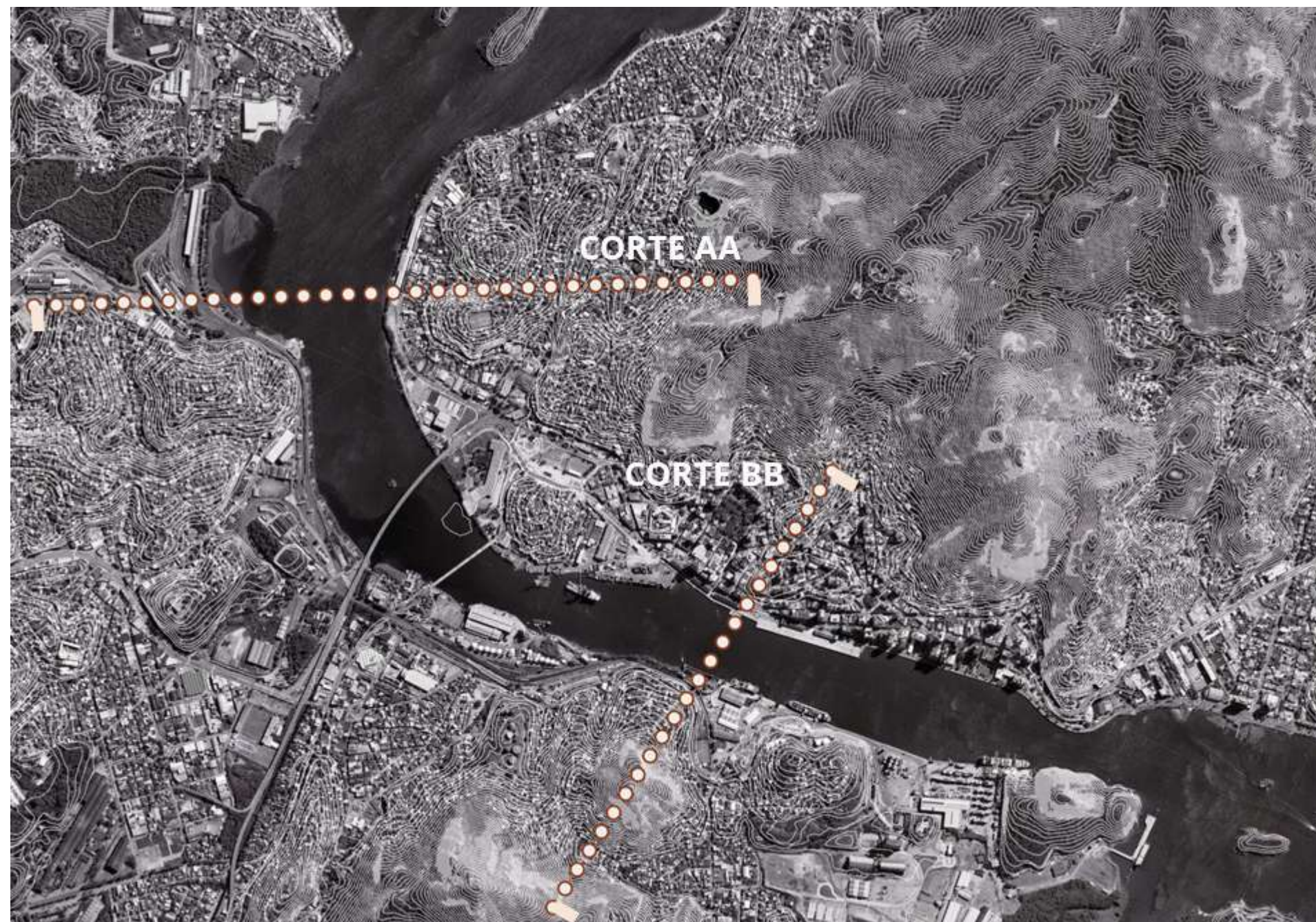
O Porto de Vitória, dentro do contexto da terceira escala de estudo, ocupa um espaço significativo no traçado urbano da região e delimita como a relação da cidade se desenvolve, principalmente com as estruturas físico-ambientais do entorno. É destacado como complexo portuário que desempenha um papel fundamental no contexto nacional e internacional, tendo uma localização estratégica ao longo da costa leste brasileira, o porto exibe uma infraestrutura de vanguarda, incluindo terminais especializados para diversas categorias de carga, tais como graneis sólidos, minérios e produtos agrícolas, contêineres e petróleo, que são distribuídos entre as duas margens do rio, criando inclusive um espaço de reclusão de uma área industrial completamente fechada para a cidade. Além disso, sua capacidade de receber navios de grande porte devido à profundidade de suas águas de até 14 metros reforça sua posição como um centro logístico vital para a região e como elemento-chave no desenvolvimento econômico local.

O Porto de Vitória, assim, representa um elo fundamental na cadeia de transporte de mercadorias do Brasil, desempenhando um papel preponderante na configuração urbana e arquitetônica da cidade e da região circundante. Entretanto, justamente por desempenhar este papel de grande importância no contexto nacional, com todas as ligações que se fazem necessárias em terra para criar um trâmite de escoamento de toda a mercadoria que entra e sai da região, o porto faz com que a cidade, e principalmente a região histórica do centro de Vitória dê as costas para o rio, e se feche para uma relação da população com a as margens do rio e com o recurso ambiental e histórico que é explícito no momento em que há a percepção que mesmo com o porto ativo para empresas do setor privado, as docas localizadas na área central são abandonadas e pouco preservadas ou tem uso ocioso em sua maioria. A estrutura portuária toma grande parte das porções de terra das margens que poderiam fazer esta conexão da cidade também no lado de Vila Velha onde há a questão ambiental ainda mais fragilizada por se tratar de uma região de manguezal, junto com a população também marginalizada pelo descaso do crescimento acelerado da cidade.

LEGENDA:

- GRANEL SÓLIDO
- MÚLTIPLO USO
- LOGÍSTICA OFFSHORE
- GRANEL LÍQUIDO





## CORTES DO TERRENO







## SÍNTESE URBANA

### LEGENDA:

- 1- Rodoviária de Vitória
- 2- Centro esportes
- 3- Sambódromo
- 4- Cais das barcas
- 5- Santuário Basílica de Santo Antônio
- 6- Porto de Vitória
- 7- Hospital Santa Casa de Misericórdia de Vitória
- 8- Catedral Metropolitana de Vitória
- 9- Centro Cultural Sesc da Glória
- 10- Forte São João
- 11- Hospital São Lucas
- 12- Museu da Vale + Museu do café + estação Leopoldina
- 13- Hospital Estadual de Vila Velha
- 14- Terminal Rodoviário de São Torquato
- 15- Estação ferroviária Pedro Nolasco

- Grandes estruturas urbanas
- Linhas férreas
- Áreas de risco
- Vias Primárias
- Vias secundárias
- Vias Terciárias

Buscando entender melhor as relações urbanas na escala, é realizado um estudo conjunto em que, através da sobreposição dos dados, é possível realizar uma leitura ampla da situação da região. Nela, observamos como as principais avenidas percorrem e rasgam grandes fluxos pelos bairros: A partir do forte de São João; pelo centro histórico de Vitória conectando-se com Cariacica e Vila Velha através da Primeira e Segunda Ponte; a última culminando na ponte Gov. Gerson Camata, que se estende à alça de acesso à 262... Demarcando paisagens como por exemplo a divisa entre Vila Velha e Cariacica. Além disso, vale ressaltar como o traçado dessas avenidas foi acentuado pela sua proximidade com o porto de Vitória e Vila Velha, assim como as estruturas da Vale e as ferrovias, ocupando grande parte das margens dos três municípios. A falta de acesso às margens é ressaltada pela ausência de espaços livres que além de formar respiros pela cidade, integram os bairros e estruturas de forte potencial, tendo em vista que os espaços existentes se concentram majoritariamente na região central de Vitória e quase nunca próximos a baía e os outros bairros ou cidades.

Pontuamos como grande importância, também próximo às avenidas, os equipamentos urbanos de maior porte, como a rodoviária, o sambódromo, hospitais, terminais ferroviários e rodoviários. Estes, mesmo que dentro de uma trama urbana completa, ainda sofrem em questões básicas de conexão com outros pontos da cidade, por exemplo, mostrando que os grandes fluxos também se formam como barreiras urbanas. Assim como as áreas de risco, que em contrapartida de se posicionarem em áreas centrais, se estabelecem, muito próximas às regiões de terreno acidentado ou sem estrutura, se afastando das áreas mais centrais, criando o difícil acesso e marginalização de zonas residenciais.



Vista geral urbana (Fonte: Google Earth)





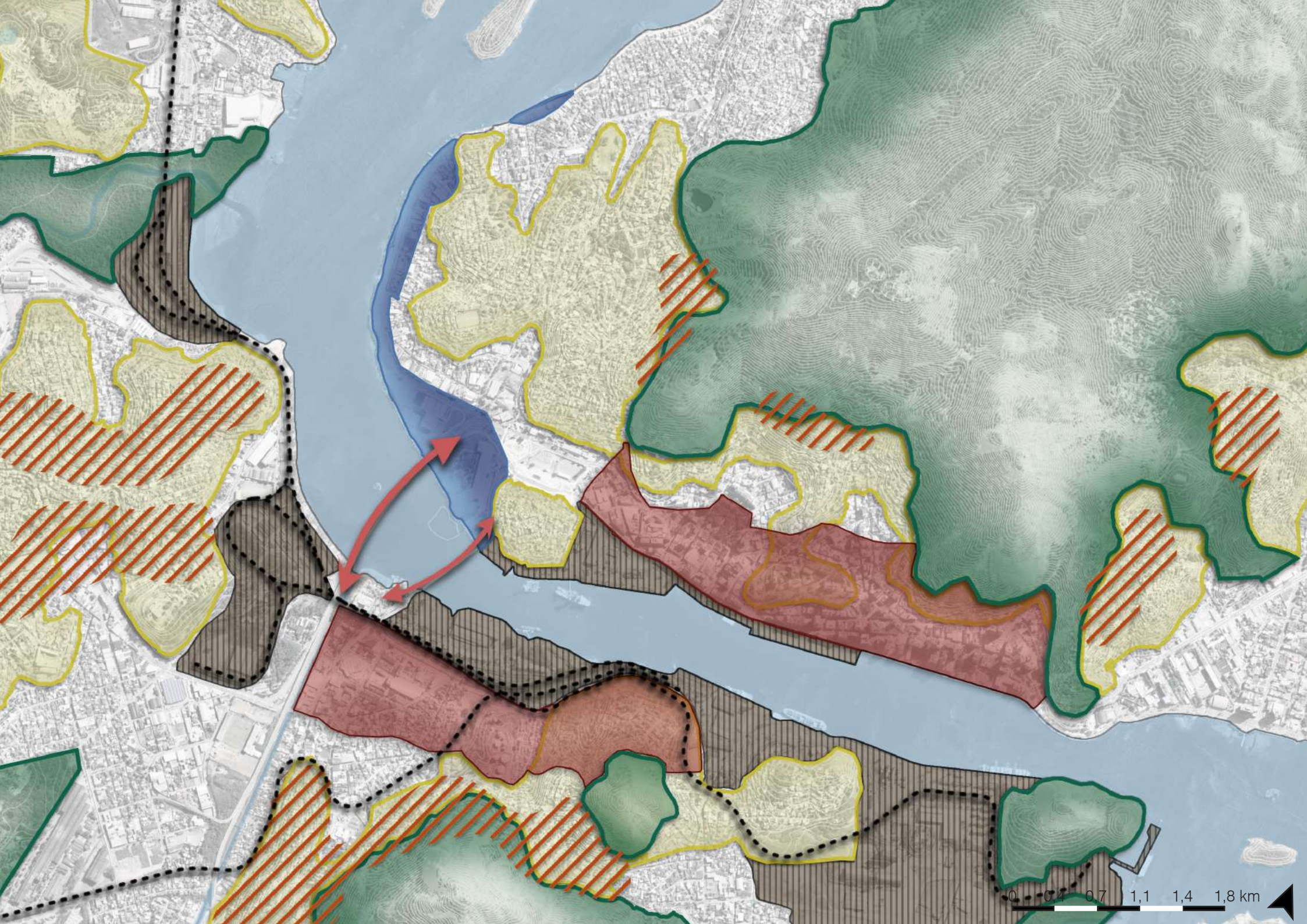


Vizualização das margens de Vitória a partir de Vila Velha. (Foto autoral: Grigor Pugliesi)



Florentino Avidos, a Primeira Ponte de Vitória. (Foto autoral: Grigor Pugliesi)





**SÍNTESE**  
**ESCALA DIRETRIZES**

- LEGENDA:
- LINHA FERROVIÁRIA
  - ↔ TRANSPOSIÇÃO
  - ▨ ÁREAS DE RISCO
  - VEGETAÇÃO EXISTENTE
  - ZONA DE ESTRANGULAMENTO
  - OCUPAÇÃO EM TERRENO ACIDENTADO
  - BARREIRAS URBANAS
  - ZONA DE SINGULARIDADE

O entendimento aproximado da região da terceira escala, nos faz buscar e refletir sobre como o processo da pesquisa de um território ganha solidez no momento em que a diferença entre nível de detalhes e compreensão altera de acordo com a quantidade de informação que é possível se extrair de um mapa de acordo com a sua abrangência. Logo, a síntese da Escala Diretrizes retoma os conceitos definidos pelo grupo no momento da certeza do recorte, e reitera que a riqueza de indefinições e conflitos, pode direcionar o foco do trabalho para um momento de definições e propostas.

O porto como protagonista da utilização do espaço nos dois lados do Rio Santa Maria, cria a dualidade entre a noção de conexão e quebra dos fluxos de uma cidade e como ela se desenvolve. As Zonas de estrangulamento são a denotação destes espaços pensados por lógica ou impensados pela necessidade que o crescimento acelerado cria no desenvolvimento, gerando em certos momentos ocupações de risco em terrenos acidentados, e que muitas vezes não possuem infraestrutura urbana mínima aceitável. Os espaços deste recorte então, são desenhados por estes delimitadores (O Porto e as principais transposições que são as pontes

Florentino Ávidos e Príncipe, estruturas criadas em detrimento do uso do rio) que fazem o território ser reconhecido pelas características que podem ser compreendidas em outras localidades, por se tratarem de conflitos urbanos “casuais” no cenário geral da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Em suma, a escala 3 exprime a relação conflitante dos usos industriais/logística com o desenvolvimento típico de uma cidade, e grandes barreiras ambientais que são deterioradas constantemente por este fluxo de crescimento e consolidação desordenado. O foco então muda, o início do entendimento das necessidades do território e a solução dos problemas iniciais com propostas e diretrizes específicas para este emaranhado complexo de questões urbanas. A necessidade de um entendimento a nível do observador que experimenta o cotidiano e entende o que interfere diretamente ou indiretamente, em uma relação próxima ou de interferência na trama urbana como um todo, se faz necessária e se dá como tema do estudo geral de o que as problemáticas revelam, provam e retomam a primeira vontade estabelecida pela equipe como escopo do trabalho e decisão da cidade de estudo.





## SÍNTESE GERAL: PROBLEMÁTICAS

LEGENDA:

- 1- SAMBÃO DO POVO
- 2- CENTRO CULTURAL CARMÉLIA
- 3- PONTE PRÍNCIPE (SEGUNDA PONTE)
- 4- ILHA DO PRÍNCIPE
- 5- ENTRADA PORTUÁRIA NA AVENIDA GETÚLIO VARGAS
- 6- ENTRADA PORTUÁRIA NA ILHA DO PRÍNCIPE
- 7- GALPÕES DA CODESA
- 8- MERCADO CAPIXABA
- 9- ENTRADA PORTUÁRIA EM VILA VELHA
- 10- ESTAÇÃO LEOPOLDINA
- 11- TONÉIS ABANDONADOS DA VALE
- 12- PONTE FLORENTINO AVIDOS
- 13- COBI DE BAIXO
- 14 -MANGUE X FERROVIA

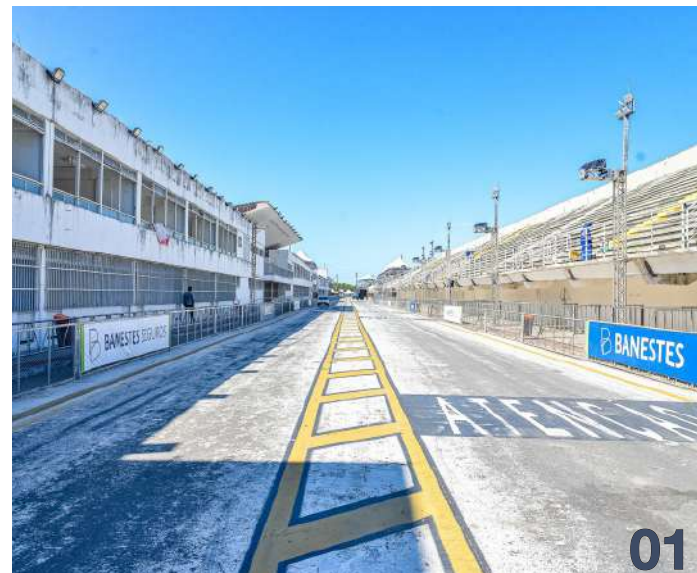
A região metropolitana da grande Vitória apresenta um contexto conturbado de problemáticas que estão ligadas diretamente em como todos os cidadãos podem e devem experimentar a cidade e o espaço urbano. A Escala Diretrizes revela que estes problemas demonstram uma falta de empatia em muitos momentos, do processo histórico e o valor histórico, como instrumento a favor da população. Portanto, como direcionamento principal para a criação de diretrizes e propostas urbanas, definimos e reconhecemos 6 principais pontos que são percebidos em todos os momentos, e exemplificados no mapa de localização. São estes:

- Infraestruturas urbanas abandonadas e vazios urbanos;
- Desvalorização de patrimônios históricos;
- Pouco acesso a orla do rio Santa Maria;
- Contraste entre grandes estruturas e bairros periféricos;
- Ausência de estruturas integradoras interbairros e intra cidade;
- Ausência de espaços de lazer e integração urbana;

A área do recorte, que é instrumento de leitura da Escala Diretrizes do trabalho revela principalmente os pontos de descaso ao patrimônio histórico e ambiental, a pouca conexão, acesso e entendimento do Rio Santa Maria no traçado urbano, e a integração entre os bairros dos municípios (e entre eles) gerando os contrastes das grandes estruturas, centralidades e bairros periféricos.

Em um próximo momento de estudo que é definido por cada um dos integrantes da equipe, estes problemas identificados são detalhados, entendidos e solucionados da maneira como cada contexto pede.





01

Sambão do Povo. Descaso e abandono em grande parte do ano (Prefeitura de Vitória. SETURB)



02

Centro Cultural Carmélia abandonado. Vazio urbano (Fonte: G1)



05

Acesso Porto de Vitória. Falta de acesso à orla do rio (Fonte: Street View)



06

Acesso Porto de Vitória. Barreira urbana para a Ilha do Príncipe (Fonte: Street View)



03

Segunda ponte. Poucos acessos e desvalorização do pedestre (Fonte: A Gazeta)



04

Ilha do Príncipe. Isolado e poucos acessos, além de perigoso (Fonte: FAVELAS - ES. X)



07

Galpões da CODESA. Falta de acesso a orla e abandono (Fonte: Everton Costa Goltara)



08

Ilha do Príncipe. Patrimônio abandonado e sem estrutura (Fonte: Paul R. Burley)





Acesso ao Porto de Vila Velha. Falta de acesso à orla  
(Fonte Street View)



Primeira Ponte. Estreita, escura e perigosa. Um dos poucos  
acessos à cidade (Fonte: Ipatrimônio. SECULT)



Estação Leopoldina. Patrimônio abandonado e barreira urbana  
(Fonte: G1)



Cobí de Baixo. Ferrovia abandonada. Barreira urbana  
(Fonte: Agência de Notícias das Favelas)

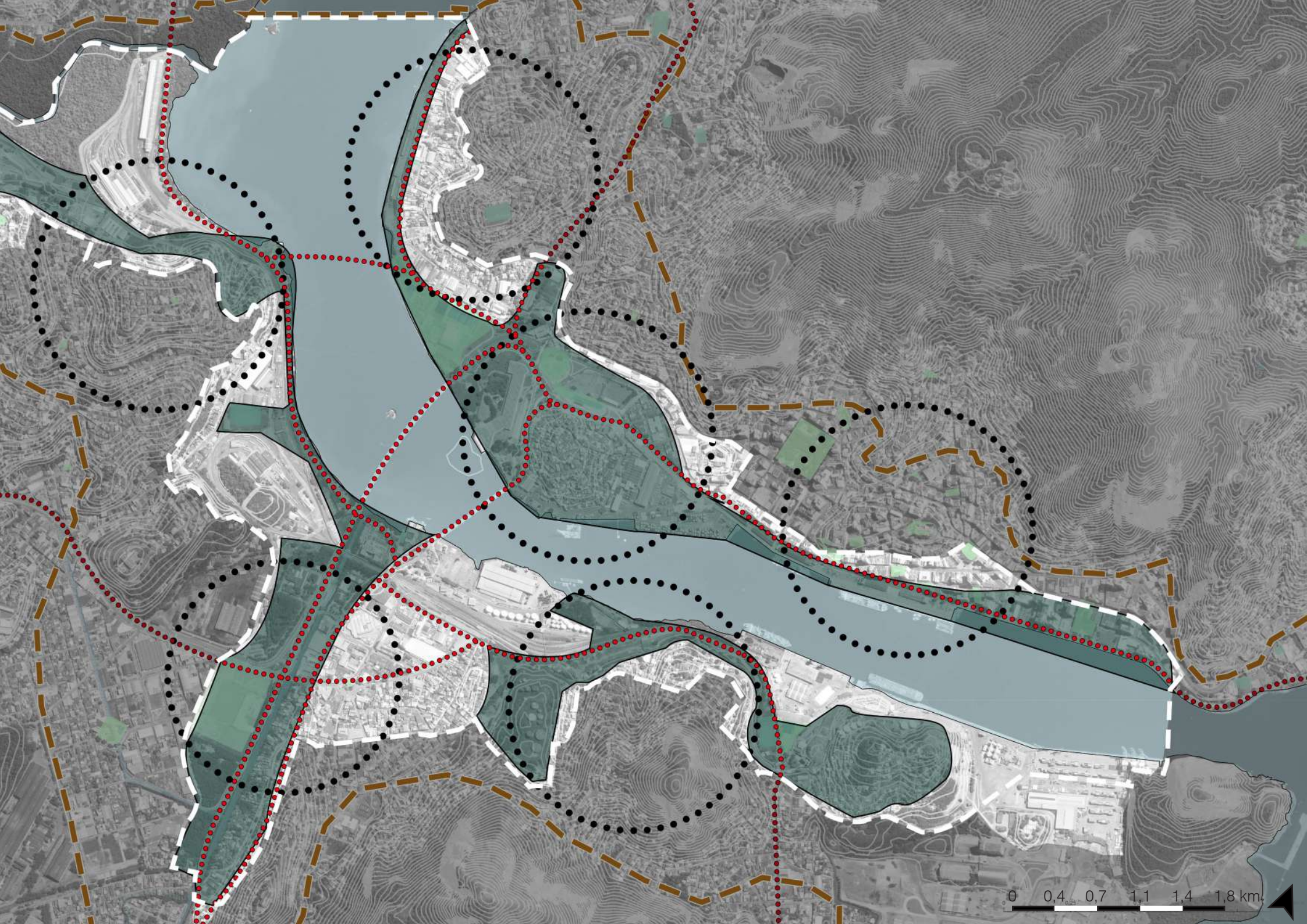


Tôneis abandonados. Solo contaminado e barreiras urbanas  
(Fonte: Street View)



Restígio de Mangue. Conflitos com o meio urbano  
(Fonte: Street View)





## ZONAS DE INTERESSE DE AÇÃO

### LEGENDA:

-  ÁREAS DE INTERESSE DO ARCO
-  EIXO DE DESENVOLVIMENTO
-  ESPAÇOS LIVRES
-  PROPOSTA DE OCUPAÇÃO
-  RECORTE DE PROJETO
-  ABRANGÊNCIA DE PROJETO

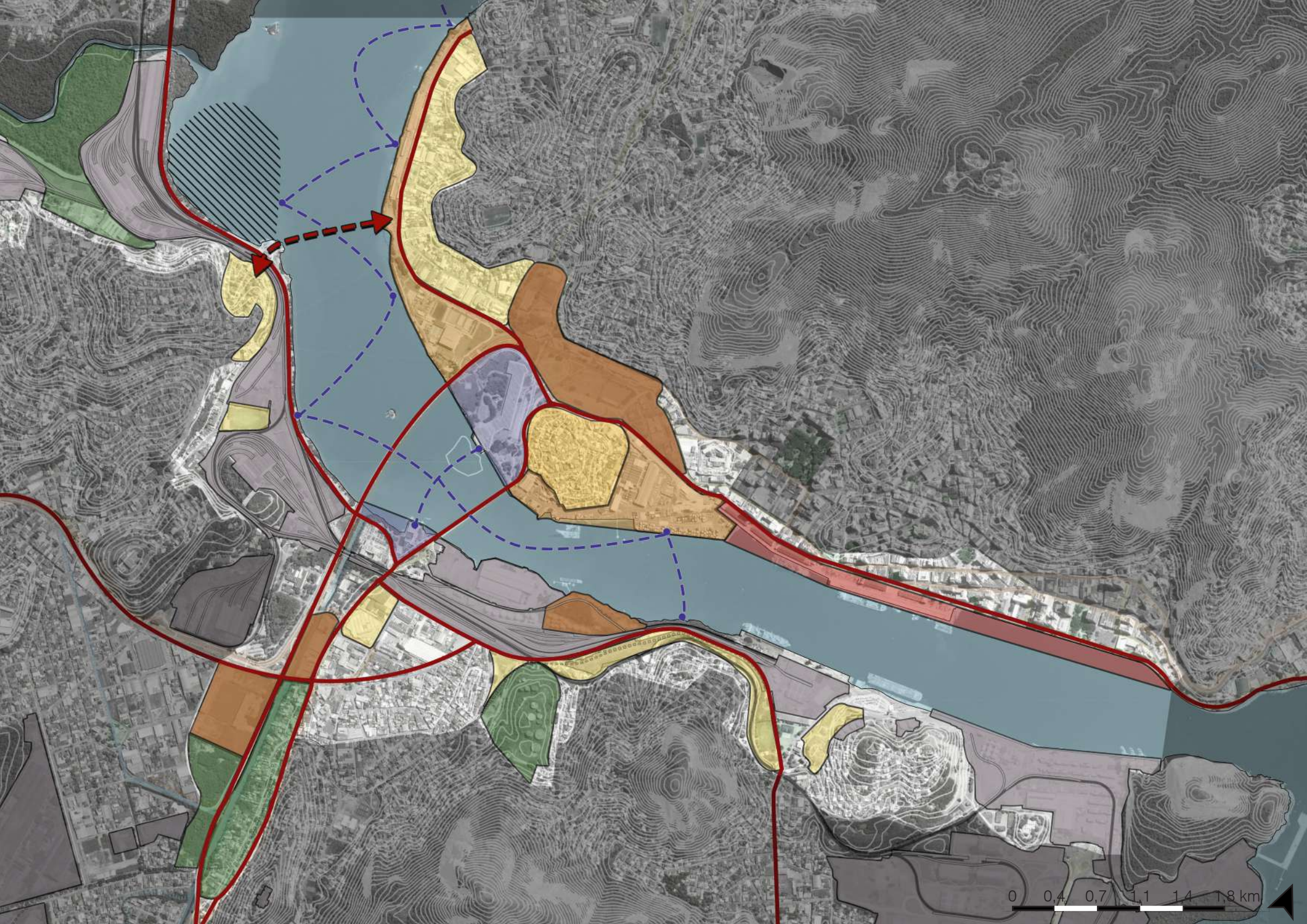
Após o estudo da Escala Diretrizes, para definir um plano de ação, são definidas algumas zonas de interesse com possibilidade de atuação. Estas zonas são estabelecidas de modo a abranger as grandes estruturas como o porto, o Sambódromo, as regiões da Vale, a travessia da Segunda Ponte, a rodoviária e outros. Além disso, todas essas se relacionam diretamente com a Baía de Vitória e as estruturas de escoamento, como a linha férrea e vias arteriais e rodovias.

A partir da definição dessas zonas, identifica-se a necessidade da proposição unificada das zonas propostas, cujas relações urbanas não podem ser descartadas.

Dessa maneira, é desenhada uma área de ação imediata, a qual define regiões para a realização do plano. Essa área é definida pelo desenho viário e as grandes estruturas e equipamentos urbanos no local.

Com a área de atuação definida, é traçada uma região de projeto a qual permita a contemplação do perímetro de estudo elaborado. Além disso, se estabelece uma região ampliada que é um estudo de estimativa da influência e abrangência imediata causada pelo impacto positivo do projeto.





### DIRETRIZES

LEGENDA:

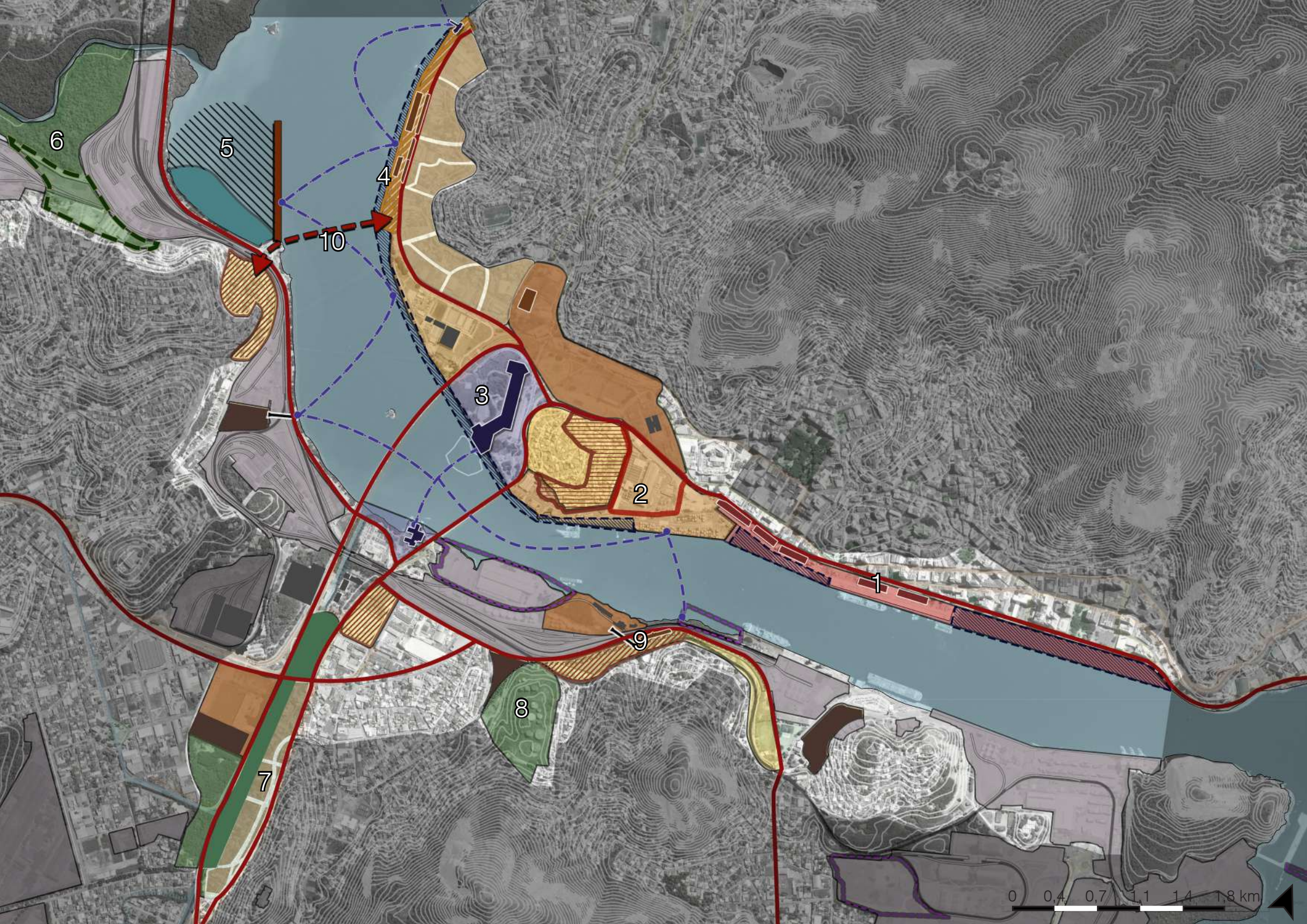
-  TRAVESSIA DE PEDESTRES
-  EIXOS VIÁRIOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA
-  SISTEMA HIDROVIÁRIO
-  ÁREA DE APOIO MARÍTIMO
-  ÁREA DE REQUALIFICAÇÃO INTERMODAL
-  ÁREA DE REESTRUTURAÇÃO E INTEGRAÇÃO COM A ORLA
-  ÁREA DE INTEGRAÇÃO CENTRO/CANAL
-  ÁREA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/AMBIENTAL
-  ÁREA DE REVITALIZAÇÃO URBANA
-  REESTRUTURAÇÃO DA ILHA DO PRÍNCIPE
-  ÁREA DE ARTICULAÇÃO E TRANSIÇÃO URBANA

Com as zonas de ação e o recorte da área definidos, são elaboradas diretrizes gerais para a área, que contemplam propostas de integração dos diversos momentos do recorte estabelecido, setorizando assim, os recortes de propostas gerais a serem realizadas. Dentre algumas dessas ações estão: a diretriz de integração da área central com o canal de Vitória, e a diretriz de reestruturação da Ilha do Príncipe. Outra questão abordada é a setorização de áreas de reestruturação e integração com o canal, que seriam regiões atualmente indicadas pela presença de grandes estruturas urbanas como o Sambódromo e o Porto de Vitória, que hoje são configuradas e vistas como grandes barreiras urbanas, em meio a estruturas de passagem, que descaracterizam a potencialidade que há nestes locais diante da trama e da problemática urbana que é identificada.

Ademais, as áreas de revitalização urbana e áreas de renovação do traçado urbano e qualidade ambiental, são respectivamente, o trabalho de consolidação de estruturas urbanas existentes e/ou proposições das mesmas, assim como áreas próximas às estruturas ambientais com intenção de contenção e requalificação de seus usos atuais. Junto dessas propostas, de maneira a articular as diretrizes, são elaboradas áreas de articulação e transição urbana, marcada por seu caráter de conexão entre os espaços da cidade, com potencial de ação de usos menores.

Outro aspecto de integração, seriam as diretrizes modais, que atuam na relação dos fluxos dentro de Vitória e seus municípios de conexão direta. Essas diretrizes são definidas pela proposição de uma nova travessia de pedestres, articuladas junto de um novo projeto de apoio à navegação, salientados por um novo desenho de um sistema aquaviário integrado, o qual deve atuar diretamente na região de requalificação intermodal, em que estão presentes estruturas de apoio para sua proposição.





## PROPOSTAS

LEGENDA:

-  EXPANSÃO DA ORLA
-  INTEGRAÇÃO ILHA DO PRÍNCIPE
-  APOIO ILHA DO PRÍNCIPE
-  REESTRUTURAÇÃO DO SAMBÓDROMO
-  OCUPAÇÃO MISTA
-  INTEGRAÇÃO COM O MANGUE
-  PARQUES
-  PONTOS DE ARTICULAÇÃO
-  PARQUE ALAGÁVEL
-  NOVAS TRANSPOSIÇÕES
-  EXPANSÃO DO PORTO

- 1- NOVO PORTO
- 2-PARQUE DO PRÍCIPE
- 3-TERMINAL INTERMODAL
- 4- SAMBÃO DO POVO
- 5- MARINA PÚBLICA
- 6- INTEGRAÇÃO COM O MANGUE
- 7- HABITAÇÃO SOCIAL
- 8- NOVA ESSO
- 9- CENTRO DE ARGOLAS
- 10- TRAVESSIA DE PEDESTRES

A partir das diretrizes, tendo como objetivo geral a integração do recorte, incentivando a descentralização do centro histórico de Vitória, assim como a ampliação de seu meio urbano através da ocupação e novas relações da baía, o grupo estabelece algumas proposições que atuam diretamente sobre as diretrizes propostas. Tendo em vista que o canal é objeto definidor da paisagem para a região, a primeira questão seria tratá-lo não como uma barreira, e sim como uma estrutura articuladora do sistema de projetos, assim, é proposto uma expansão da orla que contorna essa área da ilha de Vitória, de maneira a ligar todas as grandes estruturas da região, articulando o centro e o porto com a rodoviária, o Centro Esportivo Tancredão Neves, e o Sambódromo, assim como os bairros de seu entorno.

Há a intenção da realocação da empresa Flexibras para a outra margem do rio Santa Maria, que irá trabalhar conjuntamente com as outras estruturas do porto na margem de Vila Velha. Logo a área proveniente dessa modificação, resulta em um espaço amplo de desenvolvimento para o plano de reintegração e reestruturação da ilha do príncipe (1), conjuntamente com toda a renovação e redesenho do porto histórico de Vitória (2), que com as docas com uso ocioso demonstram área potencial para a aproximação e conexão da metrópole com o rio. Por conta da amplitude do plano, há a necessidade de atuar em pontos estratégicos, definindo propostas gerais e estruturadas, salvo as diretrizes citadas anteriormente, algumas delas são: (3) a reestruturação da rodoviária e margem contrária

imediate em uma nova estrutura intermodal da região; (4) a reestruturação do sambódromo de Vitória, também conhecido como Sambão do Povo, assim como seu entorno viário e sua conexão com a travessia de pedestres presente nas diretrizes; (5) a proposição de uma nova marina pública, com estruturas de apoio marítimo e sua ligação através de uma passarela ao Sambão do Povo; (6) a ocupação de estruturas remanescentes da Vale para atuação na integração com o manguezal; (7) a reestruturação das bordas entre Cariacica e Vila Velha, marcadas pela reorganização do Cobi de Baixo, assim como suas relações urbanas com a estação ferroviária e rodoviária existente e a proposição de um parque alagável se relacionando com o mangue;(8) a reocupação e revitalização do morro da Esso, região abandonada por conta de tonéis, que comprometem o solo e impedem sua ocupação; (9) a proposta de expansão do porto de Vila Velha, complementado pela integração com os bairros do entorno e a promoção de novos usos mistos.

O plano urbano geral define as diretrizes e propostas que regulam e entendem como as problemáticas identificadas podem ser inicialmente resolvidas e desmistificadas dentro de um cenário tão complexo que a Escala Diretrizes propõe. Portanto, é parte do projeto geral proposto pela equipe, o desenvolvimento de seis destas áreas potenciais, por cada integrante, que entende como é possível resolver o terreno, em escalas cada vez menores, compreendendo ainda as propostas e diretrizes como um todo.





## PLANO DE MOBILIDADE URBANA






Visando melhorar as condições atuais e qualificar novas conexões entre os principais modais da região e, junto a isso, criar novas relações, o grupo realizou uma nova proposta de um plano de mobilidade urbana. Para a elaboração da proposta, o grupo fez um levantamento sobre os principais meios de transportes, buscando entender seu dinamismo e relações com a cidade, além de tentar compreender as propostas já elaboradas pela prefeitura, podendo assim implementá-las.

Por ser uma região portuária, e com uma cultura forte do transporte a barco, sendo ele de mercadorias ou pessoas elaboramos um sistema de transporte aquaviário, que contaria com pequenos portos distribuídos às margens das cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica, possibilitando assim a integração entre os projetos e entre os outros meios de transporte públicos já existentes ou projetados.

Um estudo sobre o sistema cicloviário da região foi elaborado, com a intenção de complementar a estrutura já existente e os projetos já aprovados pela prefeitura.

Além disso, seguindo o programa já iniciado pela Secretaria de Planejamento, que tem a intenção de elaborar a implantação de um sistema BRT em toda a região metropolitana da Grande Vitória, o grupo acatou a proposta e elaborou eixos e pontos de BRT que permitem o tráfego livre em todo o território.

### LEGENDA:

-  CICLOVIAS EXISTENTES OU EM EXECUÇÃO
-  CICLOVIAS PROPOSTAS
-  LINHAS DE BRT PROPOSTAS
-  ESTAÇÕES DE BRT PROPOSTAS
-  SISTEMA AQUAVIÁRIO PROPOSTO



## VIAGEM DE **ESTUDO**

A necessidade de entender a vivência e a relação que a cidade estabelece no dia a dia com quem experimenta o espaço diretamente, formou a necessidade e vontade do grupo de fazer a viagem de campo a Vitória, e aos municípios do entorno que tivemos possibilidade de chegar.

Em 19 de maio de 2023 embarcamos de Campinas em direção ao Aeroporto Eurico Aguiar Salles, em Vitória. Chegando na cidade fomos diretamente visitar a Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), onde além de termos a oportunidade de conhecer a universidade, também tivemos um momento de troca com a Professora e Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Eneida Maria Souza Mendonça, que com ternura e maestria foi essencial para despertar o amor ainda maior pela cidade e pelo nosso próprio estudo, pois, após apresentarmos o nosso trabalho, nos guiou para que pudéssemos também desenvolvê-lo a partir do olhar e ensinamentos de uma moradora, pesquisadora e historiadora de toda a região, além de nos fornecer um extenso material para consulta.

Após a visita na UFES, pelo caminho da Rodovia Serafim Derenzi, contornando o Parque Estadual da Fonte Grande, passando por bairros como o bairro da Resistência e o bairro da Redenção, fizemos a primeira parada no bairro Ilha das Caieiras.

Seguimos até chegar na Av. Elias Miguel, próximo a Ilha do Príncipe e seguimos pela margem do Rio Santa Maria a fim de observar e absorver sua paisagem e o impacto que o Porto tem na região. Fizemos a última parada do dia na Praça do Papa na ilha do Suá, onde fica o projeto Tamar. Lá pudemos observar a paisagem do Rio, do Porto e da Terceira Ponte, entendendo enfim a complexidade daquele lugar.

No segundo dia de viagem fizemos uma rota passando por

pontos como o Palácio Anchieta, a Catedral Metropolitana de Nossa Senhora de Vitória, passamos pela ponte Florentino Avidos e fomos pela Avenida Vale do Rio Doce em Cariacica, passando pela margem do Rio Santa Maria até contornar o Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá. Fomos investigar o centro de Vitória, passando pela Praça Moscoso, experimentando a região a pé, e utilizando de comércios locais para se entender melhor naquele meio, e terminando o dia no Sambão do Povo.

No terceiro e último dia iniciamos nosso roteiro passando pela terceira ponte rumo ao Convento da Penha e de lá nos dirigimos ao Terminal São Torquato, passando pelo Morro da Esso até chegar no Museu da Vale e na Estação Ferroviária Leopoldina.

Ao final da visita pudemos entender diversas questões definidoras para o desenvolvimento dos nossos planos e diretrizes, sendo crucial para a equipe.

Imaginamos como uma equipe de Arquitetos e Urbanistas que não seria possível expressar em textos ou imagens como um estudo urbano teria sido tão rico e essencial, principalmente após viver a região. Ser telespectador e vivenciador do seu próprio objeto de estudo, ainda mais quando se trata de um local que se entende tão distante do que é nossa realidade, é transformador. Colocar os passos nas calçadas e ruas, e poder ter percebido os riscos e preenchimentos de mapas e sínteses acontecendo ao nosso redor, agregou de maneira que hoje o que podemos entender é que sem os devidos ensinamentos dos nossos mestres, e desenvolvimento tão aprofundado e certo do esforço da nossa equipe, nada teria sido tão intenso e significativo. A viagem, mesmo que realizada em um momento mais próximo do fim das nossas etapas de estudo do plano urbano, proporcionou para todos nós o que

estudo nenhum poderia sequer chegar próximo: a realização e percepção da capacidade, o entendimento mínimo do que podemos ser e do potencial que temos como jovens urbanistas em formação. A tudo temos que agradecer, mas principalmente a Vitória por ter nos preenchido tanto com tanta experiência. Visitar a Ilha e seu entorno foi essencial para os próximos passos, e foi a partir disso que tiramos amor e paixão para desenvolver nossos projetos e planos individuais.





# PROJETOS INDIVIDUAIS





# EDUCAÇÃO, ESPORTE E LAZER

UMA PROPOSTA DIALÓGICA PARA O BAIRRO DE ARGOLAS, VILA VELHA - ES

O objetivo deste trabalho é o desenvolvimento de uma parcela da área do Bairro de Argolas localizado em Vila Velha. Foi realizada uma análise do território e levantados pontos de carência da região.

Neste aspecto, se apresentam dois morros. O primeiro, contaminado com tanques que antes eram de gasolina e outros materiais nocivos não só ao meio ambiente, mas também à saúde da população e o outro que é ocupado, predominantemente por residências em suas bordas.

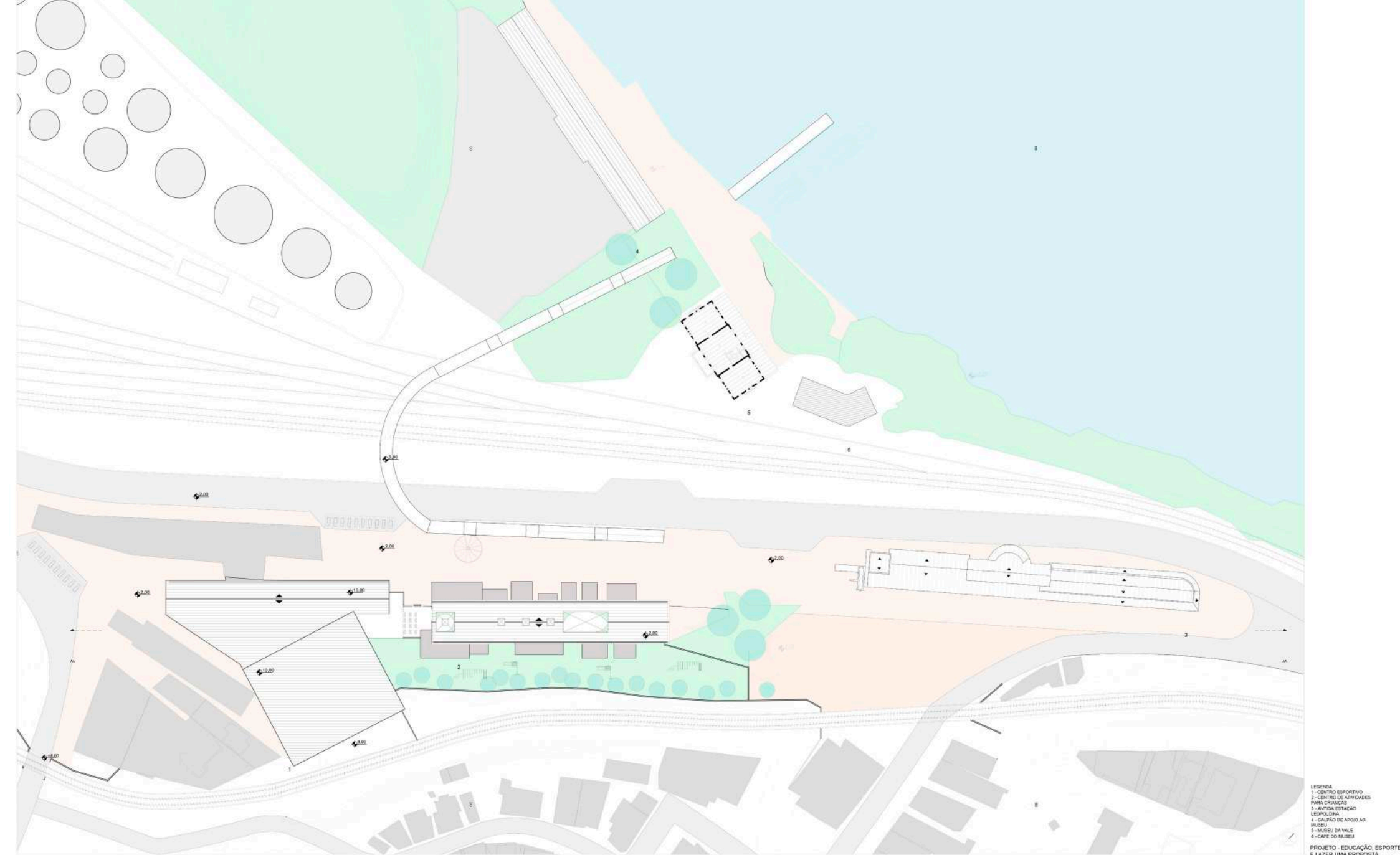
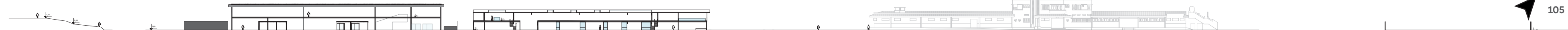
Foi idealizada uma proposta de reestruturação das áreas habitacionais mais vulneráveis, principalmente as que se encontram na região mais a oeste do bairro.

Outra ideia do desenvolvimento local é a ampliação do Porto de Vila Velha para o transporte de carga e passageiros, além da realocação das bobinas localizadas no Porto de Vitória para o porto de Vila Velha, assim o projeto forma uma conexão com a água. Além disso, será implantado a malha ferroviária, com a intenção de implementar tanto para o transporte de cargas, as quais se originam no porto, quanto para passageiros, dessa forma se cria um diálogo entre o transporte aquaviário e o transporte terrestre.

A construção de duas passarelas promoverá o acesso ao transporte público e facilitará o fluxo da população.

A ampliação do sistema cicloviário irá beneficiar o fluxo das pessoas e colaborar para o bem-estar da população, pois a ciclovia existente abarca apenas uma pequena parte da região de Vila Velha, dessa forma, será possível percorrer e alcançar outras localidades com mais conforto. Ademais, nas áreas próximas às edificações culturais, Museu da Vale (Antiga Estação Pedro Nolasco) e a Antiga Estação Leopoldina, a ideia é implementar um projeto que tenha como objetivo o uso de edificações de equipamentos públicos que favoreçam e melhorem a infraestrutura desta localidade.

ALINE MORGADO FRANCO



LEGENDA  
1 - CENTRO ESPORTIVO  
2 - CENTRO DE ATIVIDADES  
PARA CRIANÇAS  
3 - ANTIGA ESTAÇÃO  
LEOPOLDINA  
4 - GALPÃO DE APOIO AS  
BARRAS  
5 - MUSEU DA VALE  
6 - CAFÉ DO MUSEU  
PROJETO - EDUCAÇÃO, ESPORTE  
E LAZER UMA PROPOSTA  
DIALÓGICA PARA O BAIRRO DE  
ARGOLAS  
PISO COBERTURA - COTA 19.05

0 5 10 20 40 80  
1:500

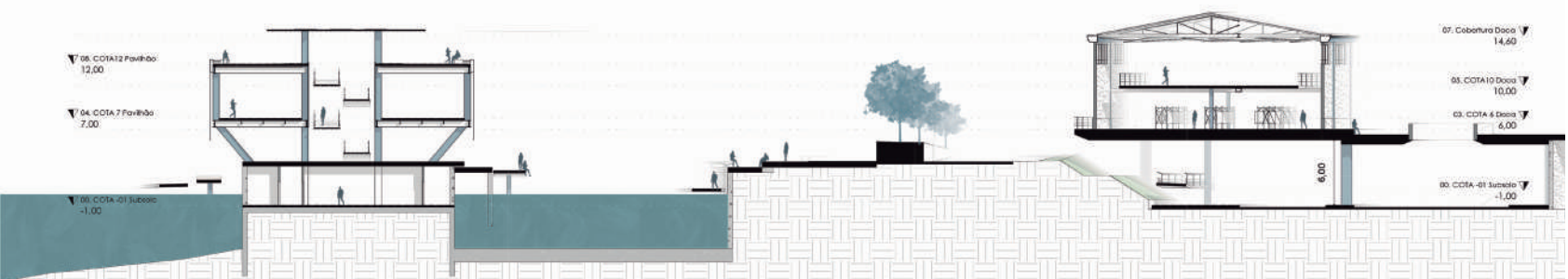


# LARGO DAS DOCAS

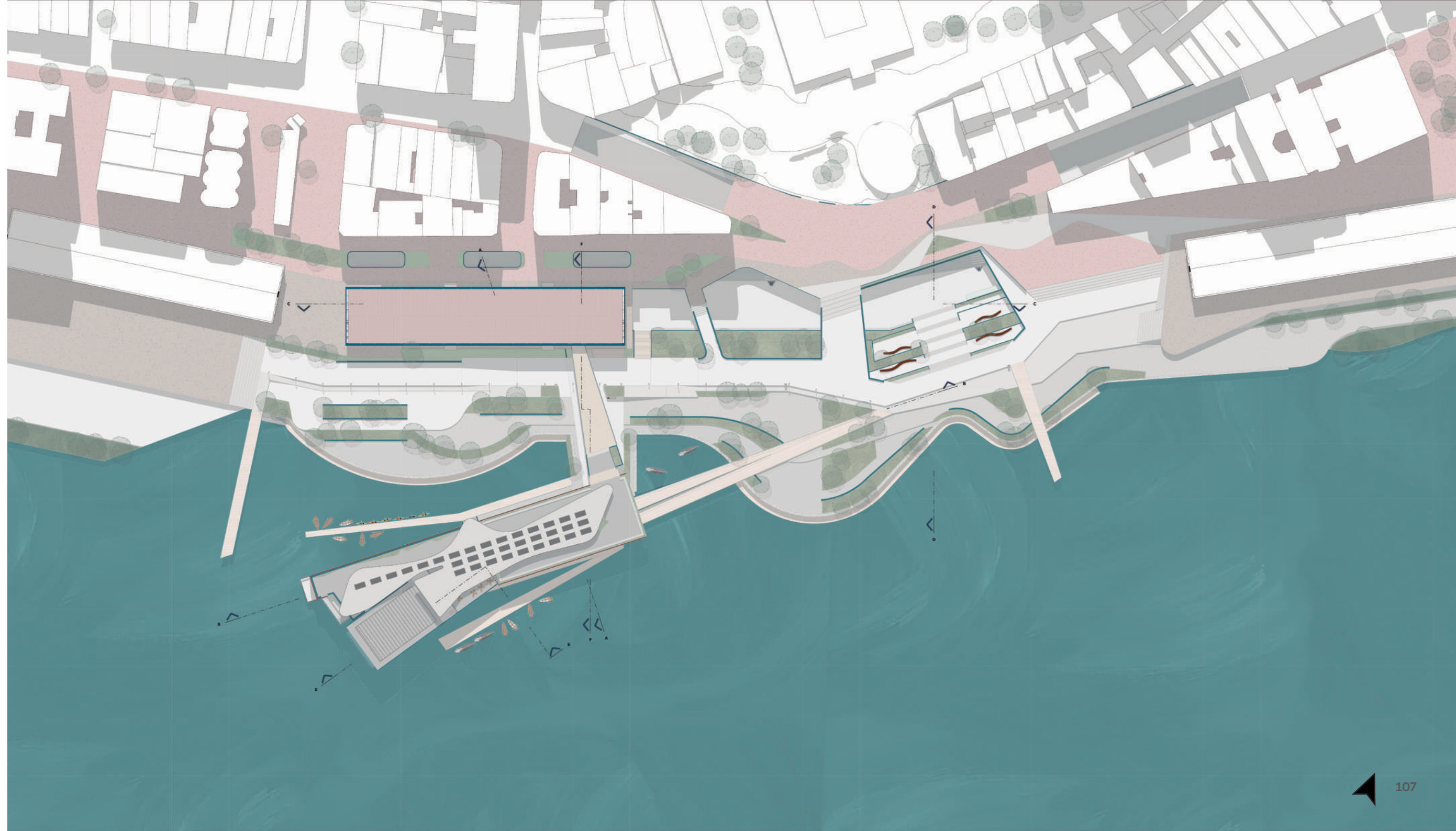
PLANO URBANO CAIS CAPIXABA. A REINTEGRAÇÃO DO PORTO COM A CIDADE DE VITÓRIA

Partindo do princípio que os setores do novo porto do Plano Cais Capixaba por si fazem a nova função de redesenhar e reconfigurar o centro histórico da cidade de uma nova maneira para quem experimenta vive, necessita ou experimenta do espaço, o Largo das docas é um projeto que conecta esferas importantes para o contexto do centro de Vitória, desenvolve a questão da melhor paisagem urbana assim como a nova utilização dos espaços físicos que são fruto da submersão momentânea das vias Getúlio Vargas e Jerônimo Monteiro.

O projeto mescla questões multi disciplinares da arquitetura, não só por ser um redesenho para a requalificação urbana mas também que valoriza e reutiliza do patrimônio histórico, como a Escadaria Bárbara Lindenberg e o Palácio Anchieta, Junto com as docas do porto que até então estavam sem uso. A proposta, além de criar uma nova praça ampla que possui uma relação direta com o mergulhão e os pontos de ônibus que se situam na área, é entender como o pedestre e o observador experimenta o espaço urbano, e pode ser convidado a entender esta como um todo. O projeto do pavilhão do estado junto com o anexo estão diretamente relacionados e ligados com o novo desenho das vias e da relação dos equipamentos urbanos.



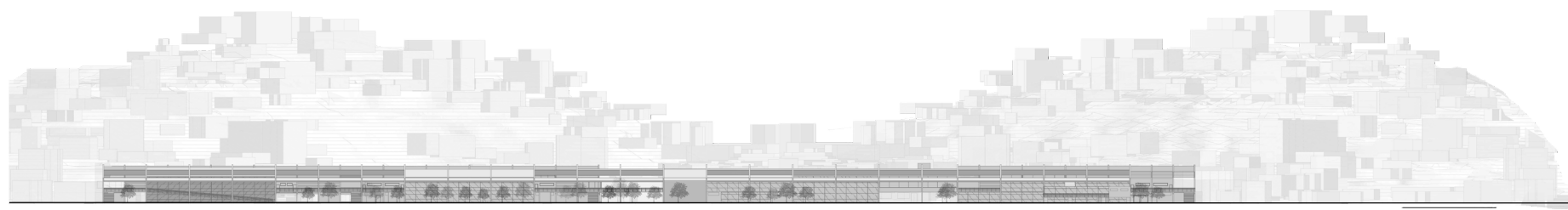
GRIGOR PUGLIESI BITTENCOURT



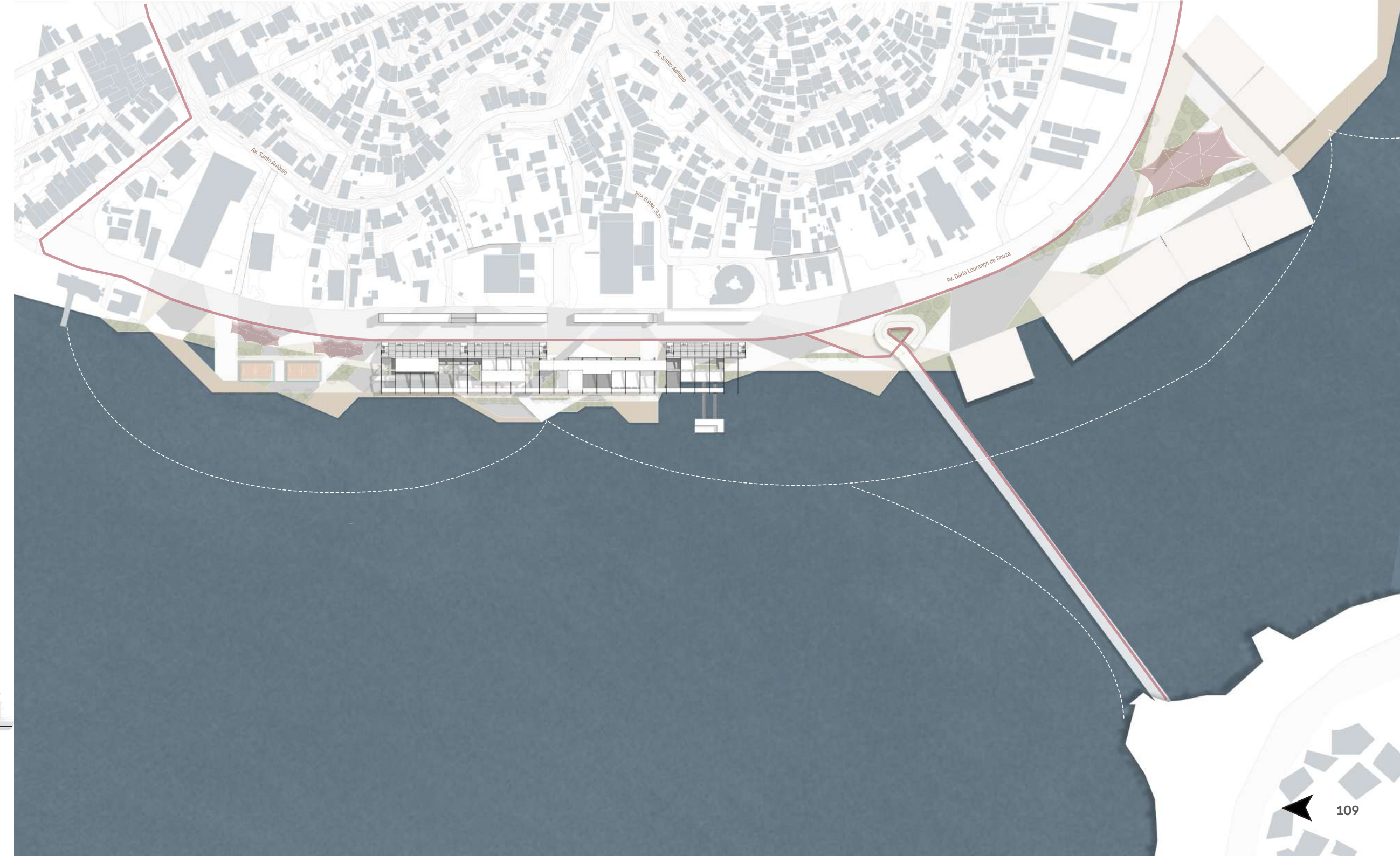


## ABRE ORLAS: O SAMBA PARA O POVO

O projeto tem como objetivo a reintegração da população com a baía de Vitória, assim como para com o novo plano proposto pela equipe, através da articulação das estruturas existentes no local, nesse caso, o Sambão do Povo. O mesmo se encontra na região sudoeste de Vitória, na orla da baía, no bairro Mário Cypreste, do Grande Santo Antônio. Na região, o Sambão do Povo, além do “período de Carnaval”, tem suas estruturas em desuso em grande parte do ano, culminando na falta de acesso da população à orla da capital em mais de meio quilômetro de extensão. O projeto busca se utilizar das estruturas existentes no sambódromo, assim como os “vazios urbanos” de seu entorno para reimaginar as relações carnavalescas da metrópole, assim como preservar as memórias provindas do Carnaval capixaba, de modo a trazer novos usos aos quais não se limitam ao “período de Carnaval”, apoiando as comunidades locais e as escolas de samba da região.



LUIS EDUARDO LUSTOSA ANDRADE





## PORTO BOA VISTA: A PARADA DAS BORDAS

O projeto propõe especialmente a interligação da área com outras regiões próximas e a facilitação das conexões pelos pedestres através do transporte público e de barcos. É proposto um porto público, onde os moradores locais e da região podem estacionar suas embarcações para acessar o bairro ou para atravessar a passarela, chegando até Vitória. Além das vagas para barcos, o espaço conta com um ponto de transporte aquaviário proposto nas diretrizes do projeto em grupo, e um ponto de parada do BRT, fazendo assim com que o projeto se torne um eixo intermodal e de conexões. O equipamento ainda recebe um edifício de apoio com comércios e serviços voltados para os moradores da região, podendo conter armazéns e lojas com produtos de necessidades básicas, além de pontos para a alimentação. Outras infraestruturas presentes são: o setor administrativo do porto, a oficina, uma ferramentaria de apoio, um abrigo para o armazenamento de pequenas embarcações e salas de aula para cursos de especialização relacionados à pesca e às atividades náuticas.



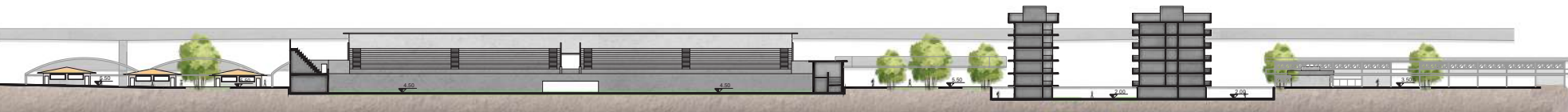
MARIANA CHEDIAC BORTOLAI





# PLANO URBANO VILA MARINHO

O projeto inicia-se com a análise de uma região interurbana entre Cariacica e Vila Velha, marcada por fortes barreiras e demarcações, mas com alto potencial para se tornar uma zona de importância metropolitana. Isso se deve aos equipamentos urbanos circundantes e à proposta de anexação de estações de BRT, conforme proposto no plano de mobilidade urbana do grupo. O plano visa estabelecer novas conexões interurbanas, readequar e criar equipamentos públicos, incluindo unidades habitacionais, um centro poliesportivo e duas praças para facilitar a integração entre as cidades. Adicionalmente, prevê a realocação de uma escola existente na área e a implementação de uma estação BRT. Essas ações buscam promover uma dinâmica interurbana, proporcionando uma visão inovadora dos limites territoriais de média e grande escala.



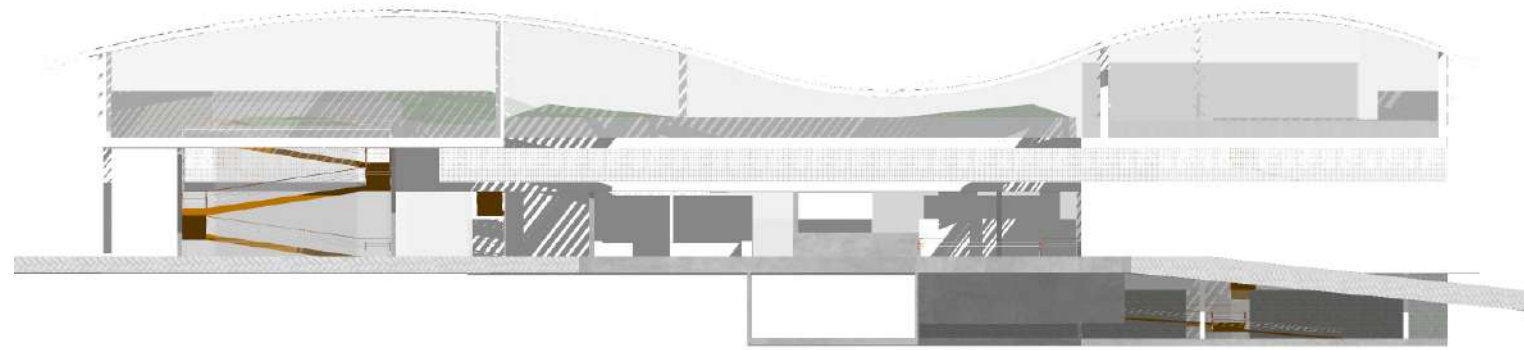
MATHEUS RANDI BUENO



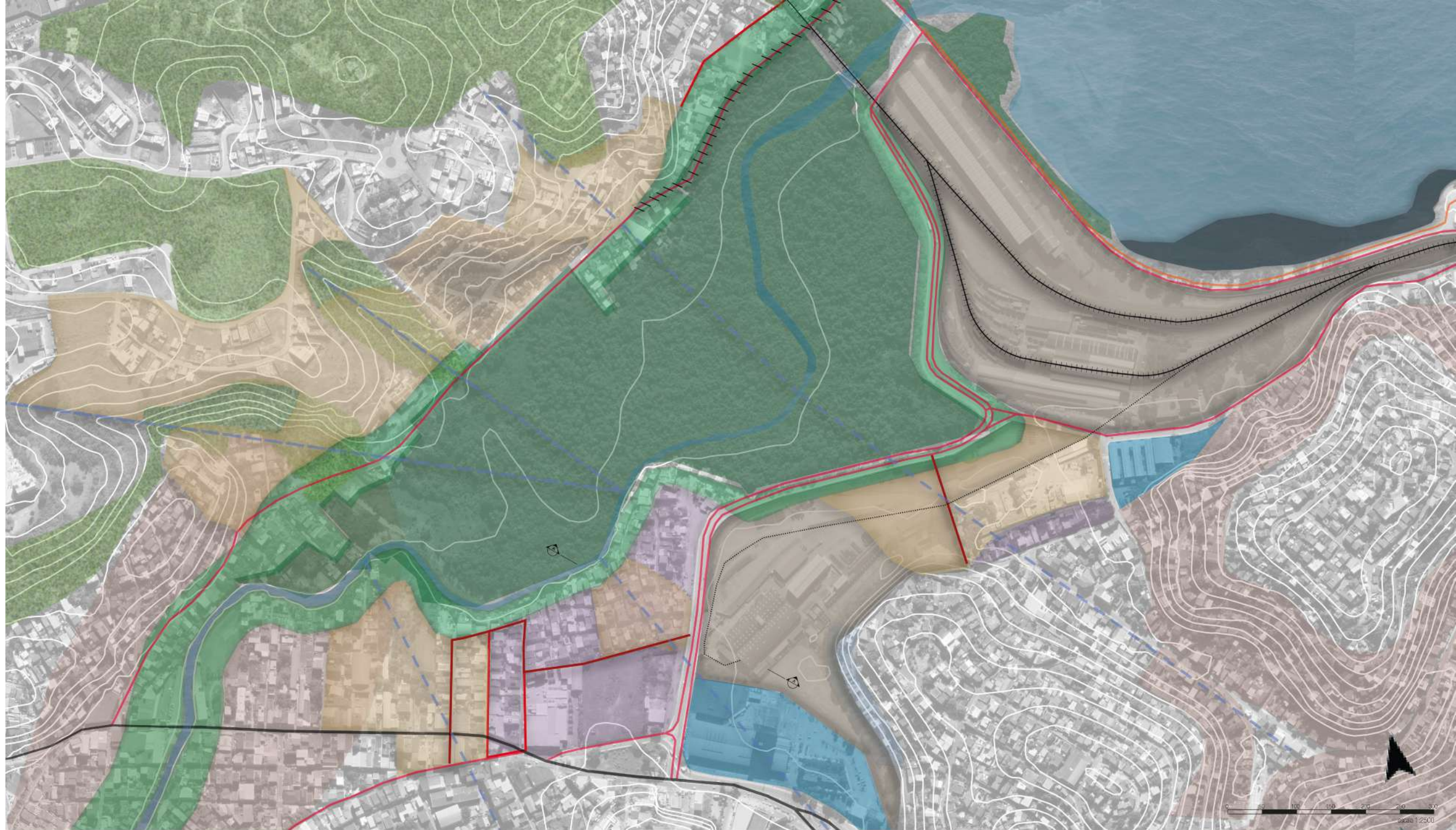


# MANGUE: RETORNO À ORIGEM

Este estudo tem como objetivo principal promover o retorno do manguezal às suas raízes e fortalecer os laços entre os seres humanos e a natureza. O Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá desempenha um papel significativo em termos de história e cultura na região, e é por isso que foi concebido o projeto de restauração e expansão do manguezal. Essa expansão terá início em áreas de transição, onde o manguezal será reintegrado, bem como em zonas de integração urbana. Além disso, a criação de áreas de conectividade se faz necessária para restabelecer a ligação entre o manguezal e outros tipos de vegetação nativa, que estão quase extintos, utilizando antigos canais para estabelecer essa conexão. A reutilização da antiga fábrica da Vale como um espaço educacional na região desempenha um papel crucial na integração de dois importantes centros educacionais e na promoção do estudo e preservação do manguezal, proporcionando um novo significado para a área e superando as barreiras que antes existiam.



THAIS MODA





## BIBLIOGRAFIA

-MORRO DO MORENO. Capuaba, um dos portos mais eficientes do Brasil. Disponível em: <https://www.morrodomoreno.com.br/materias/capuaba-um-dos-portos-mais-eficientes-do-brasil.html>. Acesso em: 08 mar. 2023.

-INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. Estudo técnico: Proposta de adequação da praça Duque de Caxias - Centro, Vitória/ES. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/component/attachments/download/6702>. Acesso em: 08 mar. 2023.

-DREAMCASA. Vila Velha: a estrela urbana do Espírito Santo. Disponível em: <https://www.dreamcasa.com.br/blog/locais/vila-velha-a-estrela-urbana-do-espírito-santo.html#:~:text=As%20principais%20avenidas%20que%20cor-tam,além%20da%20Estrada%20Jerônimo%20Monteiro>. Acesso em: 08 abr. 2023.

-PORTAL DA INDÚSTRIA-ES. Fórum Estratégico Capixaba: Crescer para avançar. Disponível em: [https://www.portaldaindustria-es.com.br/system/repositories/files/000/000/394/original/FEC\\_junho\\_2019.pdf?1560459328#:~:text=A%20malha%20de%20rodovias%20federais,de%20carga%20e%20de%2](https://www.portaldaindustria-es.com.br/system/repositories/files/000/000/394/original/FEC_junho_2019.pdf?1560459328#:~:text=A%20malha%20de%20rodovias%20federais,de%20carga%20e%20de%2)

Opassageiros1.. Acesso em: 08 mar. 2023.  
 -GEOWEB VITÓRIA. Vitória - ES. Disponível em: <https://geoweb-geowebvitoria.hub.arcgis.com/search>. Acesso em: 08 mar. 2023.  
 -ESPÍRITO SANTO. Lei Estadual no 8.872/2017. Dispõe sobre a Política Estadual de Recursos Hídricos. Disponível em: <https://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/lec8722017.html>. Acesso em: 08 mar. 2023.  
 -INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. Mapas interativos. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/mapas/>. Acesso em: 08 mar. 2023.  
 -MOURA, E. J. Geoprocessamento e sua aplicação na gestão pública municipal. Recanto das Letras, 2009. Disponível em: <https://www.recantodasletras.com.br/artigos/200519>. Acesso em: 08 mar. 2023.

-CODEGEO. Shapefiles do Brasil para download. 2013. Disponível em: <http://www.codegeo.com.br/2013/04/shapefiles-do-brasil-para-downlo-ad.html>. Acesso em: 08 mar. 2023.  
 -INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Produtos de geociências. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/todos-os-produtos-geociencias.html>. Acesso em: 08 mar. 2023.  
 -INSTITUTO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. Visualizador de Mapas do INDE. Disponível em: <https://www.inde.gov.br/VisualizadorMapas>. Acesso em: 08 mar. 2023.  
 -GEOweb Vitória. Disponível em: <https://geowebvitoria.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=c15700ebec4f4c7d85ee46474dc06fcb>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 -GEOweb Vitória. Disponível em: <https://geoweb-geowebvitoria.hub.arcgis.com/search?categories=planejamento%20e%20cadastro>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 -Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Espírito Santo. Mapas. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/mapas/>. Acesso em: 09 mar. 2023  
 -nstituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Espírito Santo. Contribuição do IEMA para o Licenciamento Ambiental Municipal. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/component/attachments/download/4106>. Acesso em: 09 mar. 2023.

-Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Espírito Santo. Gestão das Águas e da Paisagem. Disponível em: <https://seama.es.gov.br/gestao-das-aguas-e-da-paisagem>. Acesso em: 09 mar. 2023.

-Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Novas imagens de satélite apontam tendência de movimentação dos rejeitos da Samarco no

litoral do ES. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/noticias/66-2015/198-novas-imagens-de-satelite-apontam-tendencia-de-movimentacao-dos-rejeitos-da-samarco-no-litoral-do-es>. Acesso em: 09 mar. 2023.

-A Gazeta. Quatro pontos em Vitória não estão próprios para banho, pelo menos desde 2015. Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/es/cotidiano/quatro-pontos-em-vitoria-nao-estao-proprios-para-banho-pelo-menos-desde-2015-0223>. Acesso em: 09 mar. 2023.

-Ache Tudo e Região. Geografia de Vitória. Disponível em: <https://www.achetudoeregiao.com.br/es/vitoria/geografia.htm>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 -ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS. Mapa ferroviário. Disponível em: <https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 -VLI LOGÍSTICA S.A. Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM. Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/ativos-mapa/estrada-de-ferro-vitoria-a-minas-efvm/>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 -WIKIPEDIA. Estrada de Ferro Vitória a Minas. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada\\_de\\_Ferro\\_Vit%C3%B3ria\\_a\\_Minis#/media/Ficheiro:EFVM.JPG](https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Vit%C3%B3ria_a_Minis#/media/Ficheiro:EFVM.JPG). Acesso em: 09 mar. 2023.  
 -IJSN.ES.GOV.BR. Análise Geoambiental da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória - Vitória-ES. Disponível em: <https://ijsn.es.gov.br/bibliotecaonline/Record/340862>. Acesso em: 10 abr. 2023.  
 -VILACAPIXABA.COM. Vila Batista. Disponível em: <http://www.vilacapixaba.com/vilavelha/bairros/Vila%20Batista.htm>. Acesso em: 10 abr. 2023.  
 -CAMARACARIACICA.ES.GOV.BR. O Município. Disponível em: <https://www.camaracariacica.es.gov.br/pagina/ler/1019/o-municipio>. Acesso em: 10 abr. 2023.  
 -CARIACICA.ES.GOV.BR. Mapa de Localização. Disponível em: <https://www.cariacica.es.gov.br/wp-content/uploads//2016/03/1.14A-Mapa-de-Localização.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2023.

-DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESPÍRITO SANTO. Mapa rodoviário do Espírito Santo. Disponível em: <https://der.es.gov.br/mapa-rodoviario-DER-ES>. Acesso em: 09 mar. 2023.

PORTAL DA INDÚSTRIA ES. Infraestrutura rodoviária e desenvolvimento econômico capixaba. Disponível em: <https://portaldaindustria-es.com.br/publicacao/infraestrutura-rodoviaria-e-desenvolvimento-economico-capixaba>. Acesso em: 09 mar. 2023.

WIKIPEDIA. Porto de Tubarão. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto\\_de\\_Tubarão-C3%A3o](https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_de_Tubarão-C3%A3o). Acesso em: 09 mar. 2023.  
 FOLHA VITÓRIA. Confira as curiosidades do Porto de Tubarão, palco do percurso da Corrida Vale. Disponível em:

<https://www.folhavoria.com.br/esportes/blogs/corridaderua/2016/10/15/confira-as-curiocidades-do-porto-de-tubarao-palco-do-percurso-da-corrida-vale/>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 WIKIPEDIA. Porto de Vitória. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto\\_de\\_Vit%C3%B3ria](https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_de_Vit%C3%B3ria). Acesso em: 09 mar. 2023.  
 EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. Porto de Vitória. Disponível em: [https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto\\_vitoria](https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_vitoria). Acesso em: 09 mar. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VILA VELHA. Desenvolvimento Econômico - Complexo Portuário. Disponível em: <https://www.vilavelha.es.gov.br/paginas/desenvolvimento-economico-complexo-portuario>. Acesso em: 09 mar. 2023.

-Renda por setores em Vila Velha. DataPedia. Disponível em: <https://datapedia.info/cidade/6238/es/vila-velha/?b=1#renda-setores>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 SCHEIDEGGER, Samia. As transformações socioeconômicas de Vitória e as novas centralidades. Confins, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/9738?lang=pt>. Acesso em: 09 mar. 2023.  
 -AGÊNCIA A GAZETA. Indústria do ES recua 5,9% e puxa queda da economia no 3o trimestre. A Gazeta, 2016. Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/es/economia/industria-do-es-recua-59-e-puxa-queda-da-economia-no-3-trimestre-1222>. Acesso em: 09 mar. 2023.

-GOOGLE. Mapa socioeconômico de Vitória em Espírito Santo [Imagem]. In: Google Imagens. Disponível em: [https://www.google.com/search?client=ms-android-motorola-rev2&sxsrf=AJOqlzV8jaSipqIxtkRDec4MCX8FCbeg\\_Q:1677719942253&q=Mapa+socioecon%C3%B4mico+de+Vit%C3%B3ria+em+Esp%C3%ADrito+Santo&tbm=isch&chips=q:mapa+socioecon%C3%B4mico+de+vit%C3%B3ria+em+esp%C3%ADrito+santo,online\\_chips:de+risco:H1UdtuGwhfg%3D&usq=AI4\\_-kQVXnvy4fjeHj2x8O-19UlxJ-mC4w&sa=X&ved=2ahUKewim3MLpibz9AhVVq5UCHclBDVQQgloDKAB6BAGHEAg&biw=360&bih=672&dpr=3](https://www.google.com/search?client=ms-android-motorola-rev2&sxsrf=AJOqlzV8jaSipqIxtkRDec4MCX8FCbeg_Q:1677719942253&q=Mapa+socioecon%C3%B4mico+de+Vit%C3%B3ria+em+Esp%C3%ADrito+Santo&tbm=isch&chips=q:mapa+socioecon%C3%B4mico+de+vit%C3%B3ria+em+esp%C3%ADrito+santo,online_chips:de+risco:H1UdtuGwhfg%3D&usq=AI4_-kQVXnvy4fjeHj2x8O-19UlxJ-mC4w&sa=X&ved=2ahUKewim3MLpibz9AhVVq5UCHclBDVQQgloDKAB6BAGHEAg&biw=360&bih=672&dpr=3). Acesso em: 09 mar. 2023.

mapa+socioecon%C3%B4mico+de+vit%C3%B3ria+em+esp%C3%ADrito+santo,online\_chips:de+risco:H1UdtuGwhfg%3D&usq=AI4\_-kQVXnvy4fjeHj2x8O-19UlxJ-mC4w&sa=X&ved=2ahUKewim3MLpibz9AhVVq5UCHclBDVQQgloDKAB6BAGHEAg&biw=360&bih=672&dpr=3. Acesso em: 09 mar. 2023.

-BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. Programa Cidades Emergentes e Sustentáveis. Disponível em: <https://www.iadb.org/pt/desenvolvimento-urbano-e-moradia/programa-cidades-emergentes-e-sustentaveis>. Acesso em: 09 mar. 2023.

-G1 ECONOMIA. Renda domiciliar per capita foi de R\$ 1.380 em 2020, diz IBGE. G1, 2021. Disponível em: [https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/02/26/renda-domiciliar-per-capita-foi-de-r-1380-em-2020-diz-ibge.ghtml?utm\\_source=share-universal&utm\\_medium=share-bar-app&utm\\_campaign=materias](https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/02/26/renda-domiciliar-per-capita-foi-de-r-1380-em-2020-diz-ibge.ghtml?utm_source=share-universal&utm_medium=share-bar-app&utm_campaign=materias). Acesso em: 09 abr. 2023.VLI Logística.



## BIBLIOGRAFIA

Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/ativos-mapa/estrada-de-ferro-vitoria-a-minas-efvm/>. Acesso em: 04 abr. 2023.

·Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. Visualizador do SNCR. Disponível em: <https://visualizador.inde.gov.br/>. Acesso em: 04 abr. 2023.

·Prefeitura Municipal de Vitória. Geoweb Vitória. Disponível em: <https://geoweb.vitoria.es.gov.br/#/shp>. Acesso em: 04 mar. 2023.

·Prefeitura Municipal de Vitória. Geoweb Vitória - ArcGIS Hub. Disponível em: <https://geoweb-geowebvitoria.hub.arcgis.com/>. Acesso em: 04 abr. 2023.

·Governo do Estado do Espírito Santo. Geobases ES. Disponível em: <https://geobases.es.gov.br/>. Acesso em: 04 mar. 2023.

·Centro Nacional de Estudos em Vias Navegáveis. Bairros de Vitória. Disponível em: <http://cenavitoria.blogspot.com/p/bairros-de-vitoria.html>. Acesso em: 04 abr. 2023.

·Fernandes, A. S. Zoneamento Ecológico-Econômico da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória, ES, Brasil. 2012. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Espírito

Santo, Vitória, 2012. Disponível em: [https://repositorio.ufes.br/bitstream/10/3573/1/tese\\_4468\\_anamaria.pdf](https://repositorio.ufes.br/bitstream/10/3573/1/tese_4468_anamaria.pdf). Acesso em: 04abr. 2023.

·Instituto Jones dos Santos Neves. Atlas Estatístico do Espírito Santo. 2013. Disponível em: [http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20120821\\_1054\\_ijsn\\_td37..pdf](http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20120821_1054_ijsn_td37..pdf). Acesso em: 04 abr. 2023.

·Instituto Jones dos Santos Neves. Mapas do Espírito Santo. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/mapas/>. Acesso em: 04 mar. 2023.

·Instituto Jones dos Santos Neves. Mapa do Município de Vitória - ES. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/mapas/mapas/cat19/full/3361.jpg>. Acesso em: 04 abr. 2023

·ACHETUDOEREGIA.COM.BR. História de Cariacica. Disponível em: <https://www.achetudoeregiao.com.br/es/cariacica/historia.htm>. Acesso em: 10 abr. 2023.

·CENAVITORIA.BLOGSPOT.COM. Bairros de Vitória. Disponível em: <http://cenavitoria.blogspot.com/p/bairros-de-vitoria.html>. Acesso em: 10 abr. 2023.

·VILAVELHA.ES.GOV.BR. Complexo Portuário. Disponível em: <https://www.vilavelha.es.gov.br/paginas/desenvolvimento-economico-complexo-portuario>. Acesso em: 10 abr. 2023.

·SHCU2014.COM.BR. Cachoeiro de Itapemirim. Disponível em: <https://shcu2014.com.br/territorio/186.html>. Acesso em: 10 abr. 2023.

·MACKENZIE.BR. Aspectos da ocupação urbana de Vitória-ES. Disponível em:

[https://www.mackenzie.br/fileadmin/OLD/62/ARQUIVOS/PUBLIC/SITES/PORTAL/IV\\_COLOQUIO\\_BRASIL-PORTUGAL/23.pdf](https://www.mackenzie.br/fileadmin/OLD/62/ARQUIVOS/PUBLIC/SITES/PORTAL/IV_COLOQUIO_BRASIL-PORTUGAL/23.pdf). Acesso em: 10 abr. 2023.

·VITORIA.ES.GOV.BR. Evolução Urbana de Vitória. Disponível em: <https://www.vitoria.es.gov.br/cidade/evolucao-urbana>. Acesso em: 10 abr. 2023.





**TFG 2023**