

LUDMILA CAMPO DALL'ORTO CORRÊA

**“À MARGEM DO CORPO D'ÁGUA. A RELAÇÃO
ENTRE A BAÍA E A CIDADE DE VITÓRIA (ES)”**

PUC CAMPINAS

2014

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE
TECNOLOGIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO

LUDMILA CAMPO DALL'ORTO CORRÊA

**“À MARGEM DO CORPO D'ÁGUA. A RELAÇÃO
ENTRE A BAÍA E A CIDADE DE VITÓRIA (ES)”**

Dissertação apresentada como exigência para a obtenção do Título de Mestre em Urbanismo ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias – CEATEC, da Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Linha de pesquisa: Requalificação Urbana.

Orientador: Professor Doutor Denio Munia Benfatti.

Apoio: CAPES/ PROSUP

PUC-CAMPINAS

2014

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e
Informação - SBI - PUC-Campinas

t301.363
C824m Corrêa, Ludmila Campo Dall'Orto.
 À margem do corpo d'água: a relação entre a baía e a cidade de Vi-
tória (ES) / Ludmila Campos Dall'Orto Corrêa. – Campinas: PUC- Cam-
pinas, 2013.
 128p.

 Orientador: Denio Munia Benfatti.
 Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Cam-
pinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias,
Pós-Graduação em Urbanismo.
 Inclui bibliografia.

 1. Cidades e vilas. 2. Administração pública - Vitória (ES). 3. Vitória
(ES) - Urbanização. 4. Sociologia urbana. I. Benfatti, Denio Munia. II.
Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências
Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo.
III. Título.

18. ed. CDD – t301.363

Agradecimentos

Ao orientador, Professor Doutor Denio Munia Benfati, pelo auxílio e paciência ao longo deste trabalho;

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Urbanismo da PUC-Campinas pelos ensinamentos e disponibilidade;

À Capes pelo incentivo ao desenvolvimento da pesquisa;

Aos meus pais, Eliete e Nilton, pela confiança, por apoiar essa empreitada, pelos sorrisos na chegada e pelas bênçãos na despedida, por cada telefonema e por nunca me deixarem sozinha;

Ao irmão Igor que sempre esteve por perto, apoiando e incentivando, escutando e aconselhando;

Ao noivo Leandro pelo carinho, por compartilhar cada momento ótimo e difícil, por estar ao meu lado de mãos dadas a cada passo;

Aos amigos por compreender a ausência. Um agradecimento especial as amigas Si e Santi, pelos almoços e encontros recheados de conversa, sorrisos e “causos”.

Aos colegas mestrandos pelo convívio e troca de experiência.

A todos que de alguma forma contribuíram para essa vitória.

Muito obrigada.

Resumo

O presente trabalho tem como referencia física a cidade de vitória e pretende trazer uma contribuição das relações que a cidade estabelece com os corpos d'agua. No caso da cidade de Vitória, trazemos para analise e reflexão os corpos d'água que a cercam: a Baía de Vitória, o Canal da Passagem e o canal entre ilhas. Trata-se dos corpos d'agua mais significativos que fazem o contorno da cidade. O trabalho também propõe uma reflexão a cerca da atuação das administrações locais quanto às modificações promovidas em espaços localizados nas margens dos corpos d'água para a qualificação e para a integração da cidade com a baía e com os canais.

Palavras-chave: margem, corpo d'água, requalificação, urbanismo, projeto urbano, Vitória.

Abstract

This work has the physical reference the city of Vitória and want to make a contribution of relationships that the city has with the water bodies. In the case of the city of Vitória, analysis and reflection to bring water bodies that surround it: Baía de Vitória, the Canal da Passagem and the channel between the islands. These are the most significant bodies of water which make the outline of the city. The paper also proposes a reflection about the role of local governments on the changes promoted in spaces located on the banks of water bodies for the qualification and integration of the city with the bay and channels.

Keywords: margin , waters, redevelopment , urban planning , urban design , Vitória.

Índice de ilustrações

Figuras

FIGURA 1: CANAL TAMPONADO NA AVENIDA PAULINO MÜLLER.	29
FIGURA 2: IDENTIFICAÇÃO DO CANAL NO CURSO DA AVENIDA LEITÃO DA SILVA.	30
FIGURA 3: CORTE ESQUEMÁTICO DA AVENIDA LEITÃO DA SILVA.....	31
FIGURA 4: VISTA DA CIDADE DE VITÓRIA.	47
FIGURA 5: FRAGMENTO A. MARGEM DA BAÍA COM A CONFIGURAÇÃO DE PRAIA.....	61
FIGURA 6: FRAGMENTO A. PRESENÇA DE LOTES PARTICULARES À MARGEM DA BAÍA.	62
FIGURA 7: PRAÇA DO PAPA.	63
FIGURA 8: CAPITANIA DOS PORTOS.....	64
FIGURA 9: CAPITANIA DOS PORTOS.....	65
FIGURA 10: BAIRROS JESUS DE NAZARETH E ILHA DAS COBRAS.....	66
FIGURA 11: IMAGEM DO CLUBE ÁLVARES CABRAL A PARTIR DA AVENIDA MARECHAL MASCARENHAS DE MORAES.....	68
FIGURA 12: AVENIDA MASCARENHAS DE MORAES.....	71
FIGURA 13: AVENIDA MASCARENHAS DE MORAES.....	73
FIGURA 14: PORTO CAIS COMERCIAL.....	76
FIGURA 15: TERMINAL FLEXIBRÁS A PARTIR DA AVENIDA ELIAS MIGUEL.	78
FIGURA 16: TERMINAL RODOVIÁRIO.	81
FIGURA 17: TERMINAL RODOVIÁRIO. ÁREA DO PÍER.....	81
FIGURA 18: ILHA DO PRÍNCIPE E PONTA DE MANGUE ONDE FOI CONSTRUÍDO O PARQUE TANCREDO.	82
FIGURA 19: PARQUE TANCREDO. ENTRADA PRINCIPAL.	84
FIGURA 20: SAMBÃO DO POVO.	85
FIGURA 21: MARGEM DA BAÍA DE VITÓRIA.	86

FIGURA 22: MARGEM DA BAÍA DE VITÓRIA NA UNIDADE DE PAISAGEM 05.	89
FIGURA 23: LIBERAÇÃO DA MARGEM DA BAÍA PARA ABERTURA DE VIA DE AUTOMÓVEIS, CICLOVIA E PASSEIO DE PEDESTRES.....	90
FIGURA 24: ÁREA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL NA MARGEM DA BAÍA DE VITÓRIA.	91
FIGURA 25: CANAL DA PASSAGEM.	93
FIGURA 26: CANAL DA PASSAGEM.	93
FIGURA 27: CANAL DA PASSAGEM MARGEM CONTINENTAL.	94
FIGURA 28: CANAL DA PASSAGEM MARGEM INSULAR.	95
FIGURA 29: PROJETO CAIS DAS ARTES.	100
FIGURA 30: PROJETO CAIS DAS ARTES.	101
FIGURA 31: PROJETO CAIS DAS ARTES.	102
FIGURA 32: IMAGEM DA PRAÇA DO PAPA.	104
FIGURA 33: EXTERIOR DO GALPÃO ONDE É REALIZADO O PROJETO ESTAÇÃO PORTO. .	109
FIGURA 34: PRANCHA AO PROJETO DE 2006 PARA O PARQUE TANCREDO.	113
FIGURA 35: POLIGONAL 11.....	122
FIGURA 36: POLIGONAL 12.....	123

Mapas

MAPA 1: REGIÃO METROPOLITANA DE VITÓRIA.	26
MAPA 2: IDENTIFICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E ACESSOS À CIDADE. EM AMARELO: DELIMITAÇÃO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA.	27
MAPA 3: MAPA DE IDENTIFICAÇÃO DOS CANAIS.....	28
MAPA 4: RELEVO DO MUNICÍPIO.	36
MAPA 5: MAPA DA COBERTURA VEGETAL DA CIDADE.	38
MAPA 6: FLUXOS HÍDRICOS.....	40
MAPA 7: LOCALIZAÇÃO DO PROJETO DE UM NOVO ARRABALDE NA ILHA DE VITÓRIA.	43
MAPA 8: MEMÓRIA VISUAL DE VITÓRIA EM 1930.....	45
MAPA 9: MEMÓRIA VISUAL DE VITÓRIA EM 1960.....	45
MAPA 10: LOCALIZAÇÃO DOS ATERROS POR MATERIAL E INDICAÇÃO DE LOCALIDADES. ...	49
MAPA 11: MANCHA URBANA DA CIDADE DE VITÓRIA.	51
MAPA 12: MAPA DO SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL DA CIDADE DE VITÓRIA.	53
MAPA 13: LOCALIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES DE PAISAGEM.	58
MAPA 14: IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PAISAGEM 01: ENSEADA DO SUÁ, E DOS ESPAÇOS INTERNOS NA UNIDADE 01.	60
MAPA 15: IMAGEM DE SATÉLITE DA UNIDADE DE PAISAGEM 01.	61
MAPA 16: IDENTIFICAÇÃO E LOCALIZAÇÃO DA UNIDADE DE PAISAGEM 02: AVENIDA BEIRA MAR.....	69
MAPA 17: IMAGEM DE SATÉLITE DA UNIDADE DE PAISAGEM 02.	71
MAPA 18: IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PAISAGEM 03: ATIVIDADES PORTUÁRIAS, E DOS ESPAÇOS INTERNOS NA UNIDADE 03.	74
MAPA 19: IMAGEM DE SATÉLITE DA UNIDADE DE PAISAGEM 03.	75

MAPA 20: IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PAISAGEM 04: EQUIPAMENTOS PÚBLICOS, E DOS ESPAÇOS NA UNIDADE DE PAISAGEM 04.....	79
MAPA 21: IMAGEM DE SATÉLITE DA UNIDADE DE PAISAGEM 04.	80
MAPA 22: IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PAISAGEM 05: ÁREA URBANIZADA E DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.	87
MAPA 23: IMAGEM DE SATÉLITE DA UNIDADE DE PAISAGEM 05.	87
MAPA 24: IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PAISAGEM 06: CANAL DA PASSAGEM.....	92
MAPA 25: IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PAISAGEM 07: PRAIA INSULAR.....	96
MAPA 26: MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO INTERATIVO.	107
MAPA 27: PARQUE TANCREDO ANTAS DA REFORMA DE 2011; E APÓS A REFORMA DE 2011.	112
MAPA 28: MAPA DO PLANO ESTRUTURADOR.	114
MAPA 29: POLIGONAIS DO PROGRAMA TERRA MAIS IGUAL.	118
MAPA 30: POLIGONAIS À MARGEM DA BAÍA EM DESTAQUE.	120

Sumário

Introdução	11
1. Capítulo 01: Fundamentação e conceitos	14
1.1. Método de leitura do território	14
1.2. Considerações sobre território, paisagem e espaço.....	19
1.3. Margens de corpos d'água	21
2. Capítulo 02: Região Metropolitana e a cidade de Vitória	24
2.1. Região Metropolitana da Grande Vitória e a cidade de Vitória:	24
3. Capítulo 03: Leitura do território.....	35
Leitura do território - Forma recebida.....	35
3.1. Forma Recebida - Relevo.....	35
3.2. Forma Recebida - Cobertura Vegetal.....	37
3.3. Forma Recebida - Hidrografia:	39
Leitura do território - Forma elaborada.....	41
3.4. Forma elaborada - O Novo Arrabalde	42
3.5. Forma elaborada - Sobre os aterros.....	47
3.6. Forma elaborada - Urbanização e conexão.....	51
3.7. Coexistência das formas recebida e elaborada.....	54
4. Capítulo 04: À margem dos corpos d'água.....	57
4.1. Unidade de paisagem 01: Enseada do Suá	59
4.2. Unidade de paisagem 02: Avenida Beira Mar	68
4.3. Unidade de paisagem 03: Atividades portuárias	74

4.4. Unidade de paisagem 04: Equipamentos públicos.....	78
4.5. Unidade de paisagem 05: Área urbanizada e de preservação ambiental	86
4.6. Unidade de paisagem 06: Canal da Passagem.....	92
4.7. Unidade de paisagem 07: Praia Insular.....	96
5. Capítulo 05: Políticas públicas nos espaços à margem dos corpos d'água.	99
5.1. Cais das Artes	100
5.2. Praça do Papa.....	103
5.3. Planejamento Urbano Interativo:	106
5.3.1. Projeto Estação Porto	108
5.3.2. Centro Esportivo Tancredo Neves	111
5.3.3. Valorização da orla:	114
5.4. Projeto Terra Mais Igual	118
Conclusão	125
Referências	129

Introdução

Esta dissertação de mestrado busca compreender as diferentes relações entre a cidade de Vitória (ES) e os corpos d'água que circulam a ilha principal. O estudo foi feito por meio da identificação e análise dos diferentes espaços¹ à margem dos corpos d'água que foram apropriados de maneiras distintas entre si e por grupos sociais diversos ao longo do processo de crescimento da cidade. No conjunto de espaços envolvidos nesta análise estão inclusos aqueles localizados à margem da Baía de Vitória, do Canal da Passagem e do canal entre ilhas, sejam eles abertos ou fechados, livres de ocupação ou ocupados, públicos ou privados. Busca-se o reconhecimento da importância dos espaços livres, sua preservação, e integração com a cidade como elementos de estruturação urbana, de qualificação do espaço e como promotores do convívio social. O trabalho também procura refletir sobre o processo de crescimento da cidade e os resultados deste sobre o território, observando os espaços à margem dos corpos d'água e a relação que estabelecem com estes elementos.

O trabalho inicia-se com o estudo da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), entendendo as relações socioeconômicas existentes entre as cidades que a compõem. Posteriormente é feito o levantamento de dados da cidade de Vitória (ES), identificando a dimensão, dados populacionais, as principais características físicas do território e as ligações entre a cidade de Vitória e as cidades vizinhas e entre as partes insular e continental da cidade.

¹ O conceito de espaço adotado segue àquele indicado por Milton Santos (SANTOS, 1997, p.01, 22 e 33). Ele indica que espaço é formado por coisas, objetos geográficos, naturais e artificiais e a sociedade. Assim, quando mencionado determinada área como espaço, conclui-se que ela é composta por elementos físicos que existiam anteriormente a ocupação do homem, elementos físicos construídos pelo homem, e ainda contém significação devido às ações sociais manifestadas no lugar, além do próprio habitante. O espaço é, portanto, resultado da geografização de um conjunto de variáveis e de sua interação localizada; ele ainda supõe uma acumulação de ações localizadas ocorridas em diferentes momentos.

Concluído o estudo da cidade e da região em que está contida, são identificados os canais existentes no perímetro urbano de Vitória, seguido da descrição de cada um para, então, ser feita a escolha daqueles que terão a margem como recorte espacial de estudo deste trabalho.

Escolhidos os corpos d'água que serão analisados – a Baía de Vitória, o Canal da Passagem e o canal entre ilhas -, o trabalho prossegue com o estudo da forma urbana da cidade composta pela forma pré-existente, correspondente aos elementos naturais, e pela forma construída, referente às modificações no território feitas pelos atores sociais, e que inclui a construção de edifícios e vias e a alteração de morros e rede hidrográfica. Neste estudo do território serão identificadas as características físicas da cidade de Vitória, passando pela compreensão histórica do processo de ocupação do território e crescimento da cidade, para, então, entender a diversidade de características e formas de ocupação da ilha, localizadas nas regiões Leste e Oeste, a partir do núcleo histórico, também chamado centro principal. O foco do trabalho é, então, dirigido à margem dos corpos d'água, que, divididas em espaços menores, por meio de critérios que posteriormente serão mencionados e esclarecidos, são denominadas unidades de paisagem. As unidades de paisagem foram estudadas buscando descrever e refletir sobre as diferentes formas de relação estabelecidas entre a cidade e o corpo d'água.

Ainda com o olhar sobre a borda da cidade, foram estudadas as propostas das administrações locais buscando refletir sobre a atual relação entre os espaços analisados e os corpos d'água. As propostas também foram lidas buscando compreender as modificações estabelecidas nos espaços à margem da baía e do canal para criação de novos atrativos para o convívio social dos habitantes e para possibilitar a integração entre cidade e corpo d'água.

Concluída a apresentação do processo de formação da cidade a partir dos elementos físicos estruturantes da paisagem e das ações dos atores sociais, e dos projetos e propostas de reestruturação da margem da Ilha de Vitória, o trabalho apresenta uma reflexão final sobre as diferentes relações estabelecidas

entre a cidade e os corpos d'água, e uma avaliação final sobre a estruturação da cidade quanto aos aspectos apresentados.

Capítulo 01: Fundamentação e conceitos

1.1. Método de leitura do território

O método de leitura utilizado neste trabalho objetiva compreender o território por meio da análise histórica e cartográfica da cidade.

A análise histórica permite compreender o processo de ocupação do território indicando os agentes sociais mais representativos no crescimento do núcleo histórico e as motivações para a escolha de determinadas áreas para ocupação e expansão urbana. Permite entender também a diversidade de formas de ocupação, as características da ilha, e as modificações realizadas na forma física do território.

A cartografia permitirá reconhecer as características físicas presentes no território, a relação entre a natureza e a cidade construída, quais espaços são semelhantes ou divergentes entre si, e permite ainda refletir acerca dos fatos históricos, da alteração física do território e a respeito o processo de ocupação da cidade. A cartografia é constituída pelos mapas fornecidos pela Prefeitura de Vitória, pelas imagens de satélite fornecidas pelo Google e pelos mapas desenvolvidos em outros trabalhos cuja cidade de Vitória é foco de estudo.

Para melhor compreensão das características múltiplas dos lugares objetos de estudo desta pesquisa e a relação entre a cidade e os corpos d'água, os espaços foram visitados e observados, seguidos de registro fotográfico que comprove as diferenças entre eles, como será apresentado posteriormente.

O estudo feito com auxílio da história, da cartografia e de fotos feitas pela autora deste trabalho permitirá ler, descrever e analisar os espaços na

margem da baía e dos canais. Também será possível identificar e compreender as distintas formas de relação entre a cidade e os corpos d'água, já que os instrumentos utilizados revelam características sociais, físicas e econômicas, além de características de utilização, apropriação e de convívio presentes nos espaços localizados nas margens da baía e dos canais.

Os conceitos de “forma recebida” e “forma elaborada”, estabelecidos por McHarg (MCHARG, 2000), foram adotados na leitura cartográfica para identificar as camadas que compõem o território e compreendê-las individualmente, para posteriormente serem lidas em conjunto. Esse método permite ler a forma atual do território e as características presentes na cidade por meio da observação das partes naturais e construídas, principalmente aquelas à margem da Baía de Vitória. McHarg indica que “forma recebida” é a identidade natural da paisagem, que, na cidade de Vitória, é bastante variada. A “forma recebida” constitui-se a partir da morfologia, por meio das características físicas do território, no qual estão incluídos: relevo, hidrografia, vegetação. Já a “forma elaborada” corresponde à identidade criada, na qual estão inclusos percursos, ruas e avenidas, edifícios, monumentos e demais construções ou símbolos que podem ser criados pelo homem. Também fazem parte da forma elaborada as modificações no território executadas visando o crescimento e expansão urbana, como a retirada de vegetação, aterros, avanços sobre o mar, destruição de morros, e movimentação de terras, abertura de vias e adequação de áreas para a ocupação.

Verifica-se que as duas formas estão relacionadas e o elo entre elas cria um sistema de valores que resume a história natural e cultural, e, como indica McHarg, as formas elaboradas exploram as formas recebidas, por vezes a destroem para a criação da forma elaborada que cria novos valores (MCHARG, 2000, p.183). Trata-se de um mosaico geográfico, uma criação aprofundada pelo tempo, de múltiplas atividades humanas. Em muitas cidades a forma recebida foi escondida pela forma criada, por exemplo, como a canalização de rios, ou mesmo pelo processo de desmonte de morros ou pelo desmatamento e aterro de áreas alagadiças.

Portanto, relevo, cobertura vegetal e hidrografia constituem o leque de elementos constituintes da forma recebida para este trabalho. Planos de expansão urbana, aterros, a forma de urbanização e as formas de ocupação do território constituem a leitura da forma elaborada. A coexistência e a relação entre as formas recebida e elaborada não segue a mesma linha temporal por toda extensão do território. A forma elaborada é construída sobre a forma recebida de acordo com as necessidades de domínio do homem sobre o território e se difere de uma região a outra e de um período histórico a outro, resultando em padrões de ocupação distintos e, possivelmente, em técnicas distintas.

Os espaços na margem dos corpos d'água que possuem variáveis (ação socioeconômica e política, estrutura física pré-existente, e função) distintas entre si são denominados unidades de paisagem.

Unidades de paisagem são sub-espços no território que apresentam características determinadas por fatores físicos semelhantes entre si. São fragmentos do bairro, da cidade, ou da metrópole, que podem ser identificados ao observarmos o lugar a curta distância, no nível do pedestre, ou a longas distâncias, com auxílio de cartografia. A combinação de fatores como a natureza, a sociedade e a cultura também são fatores constituintes da paisagem e que devem ser agregados aos fatores físicos quando observado o lugar. Desse modo, a observação dos aspectos físicos isoladamente não qualifica as unidades de paisagem. A repetição de uma forma ou de uma característica, ou a mudança constante dessas, não se constitui como fator que aponta para a existência de uma unidade de paisagem, pois essa é determinada por um número maior de fatores que não se assemelham, mas que interagem entre si.

Morin explica que as unidades são compostas por homogeneidades, quando observadas as características do lugar maior, aquele que vai além da unidade e abrange certo número de unidades; e compostas por heterogeneidades, quando observadas as características do seu interior (MORIN, 1997, p.12). A unidade não anula a diversidade. A abrangência de determinada unidade de paisagem será feita considerando características como: uso

predominante, função, acesso físico e visual aos corpos d'água, forma de ocupação, traçado de ruas, características das vias, dimensão das quadras, e presença ou não de vegetação. Junto às características físicas inclui-se parte do processo histórico que indica áreas ocupadas por grupos sociais semelhantes ou diferentes entre si.

A delimitação das unidades de paisagem não é a mesma estabelecida politicamente e/ou administrativamente, como a divisão de bairros, e pode não precisar demarcações de percursos, já que os espaços constituem partes de um todo que permeiam um ao outro simultaneamente. Os limites das unidades de paisagem foram estabelecidos tendo como referência o conceito de limite adotado por Lynch (LYNCH, 2011), para possível separação dos fragmentos distintos entre si.

Lynch explica que limites são “quebras de continuidade lineares”, “podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que separam uma região da outra, mas também podem ser costuras, linhas ao longo das quais duas regiões se relacionam e se encontram” (LYNCH, 2011, p.52). Ao mesmo tempo, os limites conferem unidade entre duas partes de características distintas. Segundo Lynch (LYNCH, 2011, p.71), os limites podem ser ferrovias, rodovias, topografia ou um bairro, pois se constituem como características que tendem a fragmentar o ambiente. Eles podem ser penetráveis, sendo então uma costura, ao invés de barreiras que dividem e isolam, mas também podem exercer o efeito divisor de áreas.

Após a identificação e delimitação das unidades de acordo com as características físicas e socioeconômicas, elas foram analisadas segundo a possibilidade que apresentam de permitir a aproximação do habitante com a Baía de Vitória, com o Canal da Passagem e com o canal entre ilhas, e também foram estudadas as relações que cada uma estabelece com o corpo d'água. Essa análise permitiu agrupar as unidades em espaços abertos, brandos ou duros. Tal classificação foi elaborada pela autora desta dissertação para compreender de maneira simples as possibilidades de contato e aproximação com os corpos

d'água. Os espaços classificados como abertos correspondem àqueles que possibilitam o livre acesso do habitante ou usuário na área e, portanto, permitem que o contato com o corpo d'água seja estabelecido. São espaços abertos, sem barreiras e de acesso público. Espaços classificados como brandos correspondem àqueles de acesso restrito, ou pela função que desempenham, ou pelas características físicas que não proporcionam o acesso à margem do corpo d'água. Como a palavra sugere, brandos são os espaços que podem ceder à pressão, ou seja, são áreas que não permitem o acesso do habitante com o corpo d'água, mas que podem vir a permitir o contato desde que intervenções sejam feitas para adequação das características físicas de modo que seja possível o uso público e ao acesso à margem. Já os espaços classificados como duros são aqueles que impedem o contato do habitante com o corpo d'água, seja físico ou visual, configurando-se como uma barreira de acesso ao corpo d'água.

Também faz parte da leitura da cidade a forma de atuação da administração local sobre os espaços localizados na margem da Baía de Vitória, na margem do Canal da Passagem e na margem do canal entre ilhas, seja para a promoção ou requalificação desses. Identificar e analisar as áreas de intervenção do Governo municipal, que, por vezes, estabelece parceria com o governo estadual e municipal, permitiu reconhecer tipos de intervenções aplicadas na cidade, como estão relacionados com o contexto territorial, e localizar as áreas de interesse de intervenção das administrações. A leitura também permitiu compreender o posicionamento das administrações quando referentes aos espaços localizados na margem dos corpos d'água, o resultado das intervenções quanto à possibilidade de aproximação com o corpo d'água, e as relações entre a cidade e a baía e entre a cidade e os canais. A partir do estudo das intervenções das administrações foi possível classificar as áreas de intervenções em espaços abertos, brandos ou duros para compreender como as modificações influenciaram a integração entre a cidade e o corpo d'água.

1.2. Considerações sobre território, paisagem e espaço

O termo *território* pode ser compreendido como o “conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área” (SANTOS, 2001, p.103).

Quando estudamos separadamente as formas recebidas e formas elaboradas presentes na cidade de Vitória, estaremos estudando a configuração territorial, pois ela é constituída por elementos naturais preexistentes, como a vegetação, a hidrografia e o relevo, e por elementos artificiais como as ruas, avenidas e pontes, edifícios e monumentos, praças, parques e áreas de lazer

Por sua vez, é necessário compreender o sentido de *paisagem* empregado neste trabalho. O conceito de paisagem aqui adotado segue aquele explicado por Milton Santos, que diz que “paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações entre homem e natureza” (SANTOS, 2001, p.103).

Na paisagem, os objetos são materiais e não possuem vida própria, são ausentes de vida humana, mas estão à espera de um conteúdo social. Por isso, mesmo que a paisagem seja um elemento estático, participa da história atual dos lugares. A paisagem é a representação histórica da forma física que recebeu animação social. É a herança física de um lugar que foi considerado espaço no tempo passado.

Quando estudada a correlação das formas recebidas e elaboradas, estaremos estudando a paisagem da cidade de Vitória, pois a paisagem é a justaposição de elementos do passado e elementos do presente, permitindo a formação da história do lugar e a singularidade entre os lugares, originária das diferenças na distribuição das formas e dos objetos. Além disso, este estudo investiga, assim como a paisagem, a herança das relações entre homem e natureza representadas pelas transformações no território onde as ações humanas estão presentes, representadas pelos grupos sociais que ocuparam o território da cidade de Vitória.

Se incluirmos na paisagem a presença da sociedade estaremos, então, falando de *espaço*. O espaço representa um sistema de valores, originário da presença humana no território. Sem as formas da paisagem, não haveria, no espaço, funções sociais. No caso da cidade de Vitória, sem a presença dos conjuntos rochosos, da baía, e dos elementos construídos, não seria possível a animação da cidade atribuindo-lhes um conteúdo. Com isso, percebe-se que a linha que separa os dois termos é tênue.

Quando estudada a relação entre a cidade de Vitória e os corpos d'água, estaremos estudando primeiro a paisagem, a presença dos elementos físicos relacionados com os elementos naturais para, em seguida, compreendermos o espaço, a relação entre elementos naturais e artificiais juntamente com a animação social, que corresponde a presença da vida humana, formando então a relação da cidade com a baía ou com o canal, foco deste trabalho. Já o estudo dos projetos e das propostas para os espaços na margem da Baía de Vitória e/ou na margem dos canais da Passagem e entre ilhas, trata-se do estudo da paisagem, pois estão diretamente vinculados ao estudo das áreas de intervenção e a relação que estas áreas estabelecem com os corpos d'água a partir das modificações propostas e executadas.

Neste trabalho, os espaços na margem dos corpos d'água são classificados em espaços edificados ou livres, podendo receber outra classificação, complementar a primeira, que indica se esses são públicos ou privados.

Os espaços edificados públicos correspondem àqueles com diferentes níveis de acesso público, níveis estes estabelecidos de acordo com a função desempenhada pelo edifício. Dessa maneira, os espaços edificados públicos podem ser ou não preenchidos pela vida pública e política. Estes espaços, mesmo públicos, geralmente não são alterados em função das demandas da sociedade, mas em função de necessidades administrativas, políticas ou econômicas. Os espaços edificados privados podem ser de acesso restrito, como

condomínios, mas também podem ser de livre acesso, como shopping center. O acesso restrito ou livre depende da função desempenhada pela edificação.

Os espaços livres públicos correspondem a todos aqueles de propriedade pública onde se desenvolve a vida em público, com diferentes graus de acessibilidade e de apropriação, podendo ser livres de edificação ou edificados. Constituem os espaços livres as ruas, avenidas, parques, praças, florestas e corpos d'água. Os espaços livres públicos são o suporte físico-material da vida pública e política, pois possuem maior acessibilidade e capacidade para receber a diversidade da esfera pública, são os lugares que as relações e ações comunitárias acontecem, que se exteriorizam, pois são locais do encontro, do agir publicamente, espaço do debate e do simples convívio. Eles estão em constante transformação e adequação às demandas da sociedades. Já os espaços livres privados são aqueles que estão dentro dos limites de áreas particulares. Em geral, o acesso a esses espaços é restrito a um grupo específico de pessoas.

É importante que as cidades tenham espaços livres diversificados, tratados paisagisticamente e equipados, que sejam em grande quantidade, e distribuídos equitativamente. A diferenciação entre os espaços edificados ou livres, públicos ou privados, permite atender as diferentes demandas da sociedade, a apropriação por grupos sociais distintos entre si permite o maior convívio público.

1.3. Margens de corpos d'água

Os espaços observados neste trabalho, sejam eles livres ou edificados, públicos ou privados, são aqueles localizados na margem da Baía de Vitória, na margem do Canal da Passagem e na margem do canal entre ilhas. Os espaços à margem dos corpos d'água são os espaços de conexão entre o meio construído e o meio natural, são articuladores da dinâmica urbana e qualificadores da malha urbana.

Margens de corpos d'água são elementos diferenciais na cidade, que proporcionam identidade aos lugares, e a valorização desses espaços significa explorar o potencial turístico da cidade. Mas a valorização também pode significar a qualidade ambiental de uma cidade. Dessa maneira o corpo d'água apresenta potencial para tornar-se elemento fundamental na reconversão de uma determinada área.

A relação de intimidade que se estabelece entre rios e cidades é antiga, e é a partir dos cursos d'água que muitos núcleos urbanos surgem, pois as margens estavam intimamente ligadas ao desenvolvimento econômico e social da cidade, caracterizando-se também como suporte de vida intensa. Sem o conhecimento necessário para canalização dos rios e abastecimento de residências distantes desses, a população inicia o processo de formação de núcleos urbanos pela apropriação das margens de rios e córregos, como forma de abastecimento das residências, para suprir as necessidades básicas diárias, e como meio de afastamento do esgoto produzido.

Os rios desenham percursos, conectam espaços, estabelecem limites e obstáculos, possuem tempo e ritmo. Costa indica que os rios “são estruturas vivas” (COSTA, 2006, p.10), “são espaços livres públicos de grande valor social, propiciando oportunidades de convívio coletivo e lazer que atendem aos mais diversos interesses” (COSTA, 2006, p.10). Os rios e suas margens se constituem como espaços de características não replicáveis a outros espaços urbanos devido à presença da água e o fluxo constante desse recurso.

As áreas à margem dos cursos d'água apresentam potenciais de espaços livres que devem ser incorporados ou reincorporados à dinâmica urbana, pois funcionam como espaço de decompressão, semelhantes a um grande vazio, quando estabelecido um contraponto físico ao cheio urbano. Podem também desempenhar funções importantes para a economia como quando constituídas como área portuária e de pesca. A reintegração da margem à dinâmica urbana permite a formação de novas relações com o tecido urbano já

consolidado, e também a formação de novas relações entre a cidade e o corpo d'água.

Entretanto, em muitos casos a relação com os corpos d'água se dá através de conflitos refletidos em ações que alteram as características desses elementos, podendo por fim a sua existência, como a poluição das águas, alteração dos cursos, destruição das margens e construção nas margens ou sobre o curso d'água. A perda das características originais ou as grandes alterações físicas nesses elementos podem ser irreparáveis em função, dentre outros motivos, da ocupação das margens dos cursos d'água.

O poder de atração das margens dos corpos d'água exercido sobre o homem “se reflete nos múltiplos projetos ‘beira rio’ e similares incrementados em cidades de todo o mundo” (MELLO, 2006, p.20).

A água, seus limites e bordas, sempre tiveram decisiva importância no desenvolvimento cultural da humanidade e a história está impregnada por esta direta relação a ponto de, até os dias atuais, serem estes espaços eminentes focos da ação humana, uma realidade em constante transição, gerando recursos econômicos provenientes das atividades que estes lugares proporcionam.

Intervenções para conservação, recuperação e requalificação podem contribuir para a qualidade ambiental, e mesmo para a qualidade de vida da população e das cidades. Por meio delas criam-se novos espaços de interface entre a vida urbana e os espaços naturais costeiros e estuarinos.

Por meio dos espaços localizados na margem é que a diversidade de relações com a baía acontece, e por isso este trabalho destaca a importância da qualificação das margens para a cidade como espaços únicos e irreplicáveis.

Capítulo 02: Região Metropolitana e a cidade de Vitória

2.1. Região Metropolitana da Grande Vitória e a cidade de Vitória:

A Região Metropolitana da Grande Vitória, Mapa 1, instituída em 2001, é composta pelos municípios de Vitória, Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana e Vila Velha. As relações estabelecidas entre as cidades de Cariacica, Vila Velha, Vitória e Serra são mais intensas e ocorrem com maior frequência seja por motivo de trabalho, estudo ou lazer. Trata-se de “uma única cidade sob os pontos de vista físico-territorial, econômico e social, por mais que ela esteja retalhada em vários municípios” (VILLAÇA, 2012, p.233), já que a área metropolitana é praticamente contínua e interligada pelos fluxos, serviços e economia.

Dos sete municípios que compõem a RMGV apenas Guarapari e Fundão não possuem a mancha urbana contínua aos demais municípios. As demais cidades compõem uma mancha urbana contínua, densa e integrada pelo sistema de transporte. Mesmo estando a cidade de Vitória separada das cidades de Cariacica e Vila Velha pela presença da Baía de Vitória, a dinâmica socioeconômica entre as cidades é mantida.

O Plano de Estruturação do Espaço da Grande Vitória, criado nos anos 1970, melhorou a mobilidade entre a cidade de Vitória e as cidades vizinhas, garantindo melhor fluidez e rapidez no transporte individual e coletivo. Na década de 1990 a principal ligação entre as cidades de Vitória e Vila Velha foi estabelecida com a construção da Terceira Ponte, consolidando as bases necessárias para integrar fisicamente as cidades que formariam a RMGV, visto que os deslocamentos foram facilitados permitindo a ligação contínua pelo litoral das cidades de Guarapari, Vila Velha e Vitória.

Segundo Freire (FREIRE, 2007), o estímulo ao crescimento da cidade de Vitória se deu com a construção do Porto de Tubarão em 1966 e com a

localização de usinas da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em 1969, na cidade de Serra, nos limites com Vitória, resultando na ocupação a norte da porção continental da capital. No eixo sul a urbanização acompanha a BR 262 e a BR 101 na cidade de Cariacica, e no eixo da Rodovia do Sol na cidade de Vila Velha. Também na porção sul as manchas urbanas das cidades de Vitória, Vila Velha estavam integradas pelas pontes mais antigas próximas ao centro de Vitória. Com a construção da terceira ponte em 1990, esta passou a ser a principal ligação entre as cidades de Vila Velha e Vitória, facilitando o acesso ao município de Guarapari pelo eixo da Rodovia do Sol.

Juntos, os municípios que formam a RMGV somam 1.730.000 habitantes, e representam 60,3% do PIB do estado de acordo com o Censo de 2010, sendo o município de Vitória aquele que acumula maior PIB, seguido dos municípios de Serra, Vila Velha e Cariacica (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE).

Com aproximadamente 327 mil habitantes – de acordo com o censo de 2010 – e uma superfície de 98,194 km² a cidade de Vitória é constituída de uma ilha principal e uma parte continental, além de ilhas menores, que somadas aumentam a área do município para 103,730 Km² (PMV, legado.vitoria.es.gov.br). As porções insular e continental da cidade de Vitória são separadas pelo Canal da Passagem e por um estreito canal que não possui nome. A ilha principal de Vitória é separada das cidades vizinhas – Cariacica e Vila Velha – pela Baía de Vitória, um grande canal que circunda parte da ilha principal. Já a parte continental da cidade estabelece limite com o município da Serra, a Norte.

Mapa 1: Região Metropolitana de Vitória.

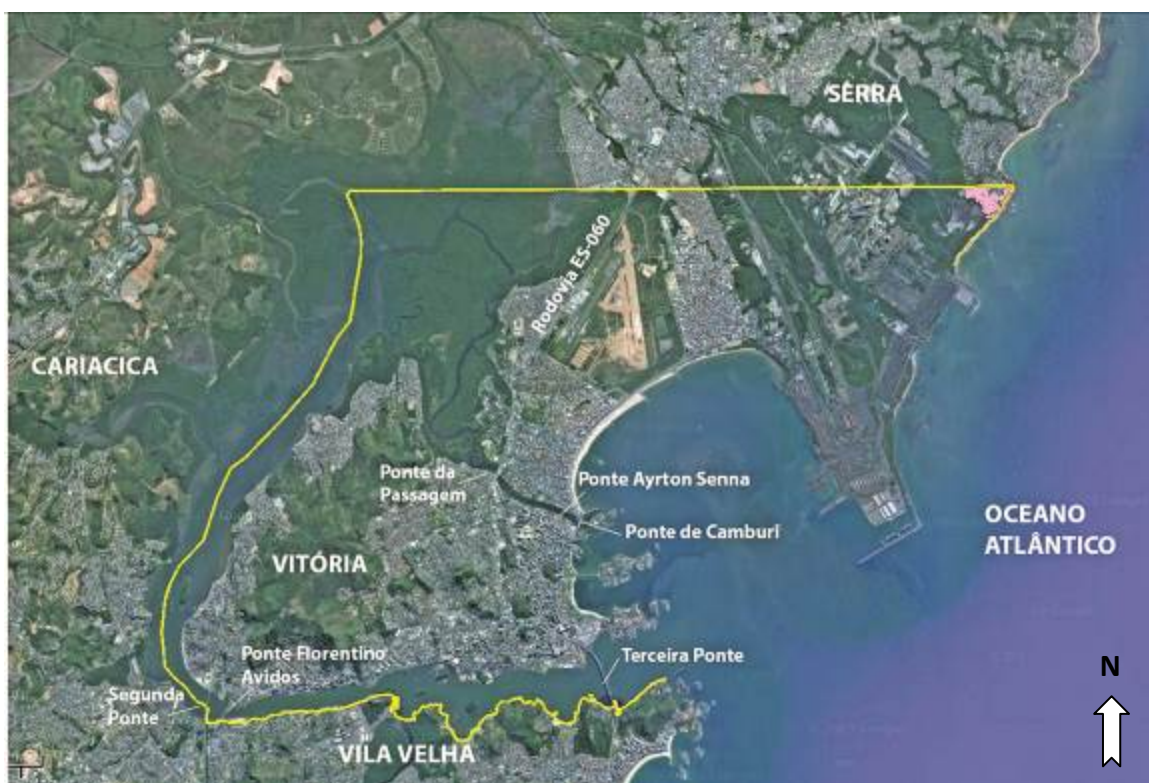


Fonte: Google. Acesso em 2013.

A conexão entre o continente e a ilha ocorre por meio das pontes. Aquelas que ligam a parte continental e insular do município de Vitória são: as chamadas Ponte da Passagem, Ponte Airton Senna, e Ponte de Camburi, marcadas no Mapa 2. A conexão com o município de Vila Velha acontece pela terceira ponte, que liga o litoral das duas cidades (Vitória e Vila Velha) e o litoral da cidade de Guarapari, como já mencionado. A conexão entre as cidades de Vitória e Vila Velha também acontece pela Ponte Florentino Avidos, conhecida como Cinco Pontes por ser formada por cinco partes iguais de estrutura metálica. A Ponte Florentino Avidos é a primeira ligação da ilha com o continente,

responsável por ligar o centro histórico de Vitória com a cidade de Vila Velha. A conexão com o município de Cariacica é feita pela Segunda Ponte, também localizada próxima à região do centro histórico de Vitória, e que permite o acesso às cidades de Cariacica e Vila Velha. A parte continental da cidade está ligada ao município da Serra por malha viária, sendo a principal via de ligação a Rodovia ES-060, conhecida como Reta do Aeroporto, nomenclatura proveniente da configuração da via que segue em linha reta e por fazer limite com o aeroporto de Eurico de Aguiar Salles.

Mapa 2: Identificação dos municípios e acessos à cidade. Em amarelo: delimitação do município de Vitória.

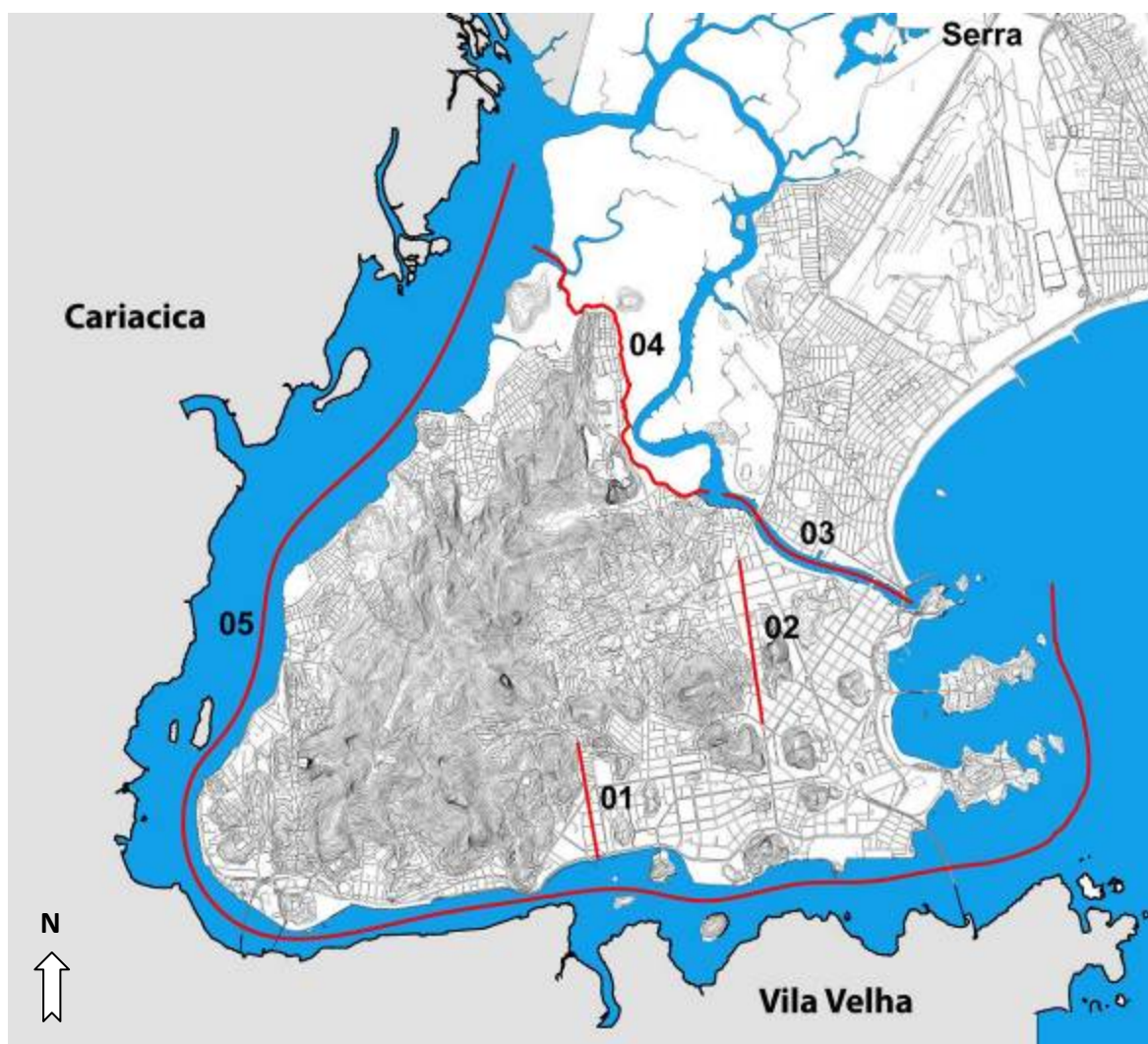


Fonte: Adaptado do Google. Delimitação em amarelo obtida da Prefeitura Municipal de Vitória.

Estudar as relações entre uma cidade e o corpo d'água limítrofe a esta mesma cidade motiva o desenvolvimento deste trabalho. Para o desenvolvimento desta questão, a cidade de Vitória apresentou-se como oportunidade de estudo, já que a cidade é constituída por uma porção insular.

Ao estudar as relações entre a cidade de Vitória e os corpos d'água presentes nela, voltando o olhar sobre as margens destes corpos d'água, identificam-se possíveis objetos de estudo, indicados no Mapa 3: (01) o canal tamponado que segue o sentido da Avenida Paulino Muller a desaguar na Baía de Vitória; (02) o canal aberto que segue o curso da Avenida Leitão da Silva a desaguar também na Baía de Vitória; (03) o canal que separa a parte continental e insular da cidade de Vitória, denominado Canal da Passagem; (04) o canal entre ilhas, que liga os canais 03 e 05; (05) a Baía que contorna parte da Ilha de Vitória de maneira a separá-la das cidades vizinhas (Cariacica e Vila Velha), denominado Baía de Vitória.

Mapa 3: Mapa de identificação dos canais.



Fonte: Adaptação de base da Prefeitura Municipal de Vitória.

Dentre estes cinco corpos d'água três foram escolhidos.

O canal que segue a Avenida Paulino Muller (01) encontra-se em área de urbanização consolidada, no interior do bairro Jucutuquara. Aterros na região do bairro foram necessários para adequar a área à ocupação. Para evitar o represamento das águas do rio cuja nascente está localizada no Bairro Fradinhos, e a inundação dos bairros próximos, foi construído um canal para drenagem e direcionamento das águas para a Baía de Vitória.

O canal segue o curso da Avenida Paulino Muller e está tamponado. O tamponamento forma o canteiro central da avenida que segue sobre o curso d'água, como pode ser verificado na Figura 1. A avenida constitui-se como o espaço livre de acesso público mais próximo ao canal, mas não garante a integração do canal com a cidade consolidada, pois o canal permanece sob a avenida, desconhecido pela população.

O motivo para a não escolha deste canal para desenvolvimento do estudo das relações que estabelece com a cidade de Vitória deve-se às características que apresenta: ser tamponado e não apresentar a possibilidade de integração com a cidade.

Figura 1: Canal Tamponado na Avenida Paulino Müller.



Fonte: Autora. 2013.

O canal que segue a Av. Leitão da Silva (02) está localizado em área urbana adensada, no bairro Santa Lúcia. Ele pode ser visto pelos passantes e

mesmo percebido, pois exala odor desagradável devido à presença de esgoto que circula com baixa velocidade.

Este canal divide a avenida em dois sentidos de fluxo. Por toda a extensão é protegido por mureta de concreto, e nos pontos de travessia da avenida, passarelas auxiliam na transposição do corpo d'água, como indica a Figura 2.

Figura 2: Identificação do canal no curso da Avenida Leitão da Silva.



Fonte: Autora. 2013.

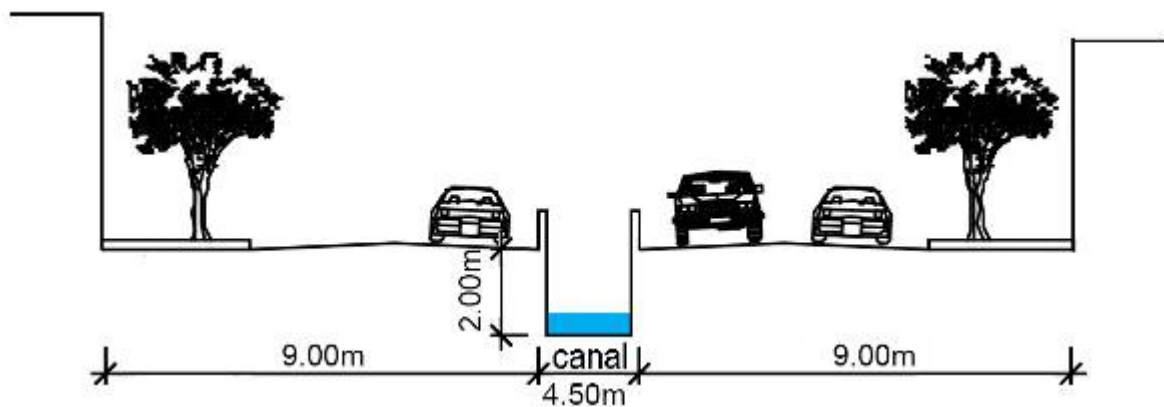
Projetado por Saturnino de Brito, engenheiro idealizador e responsável pelo projeto Novo Arrabalde desenvolvido em 1896, o canal ao longo da Avenida Leitão da Silva tinha por objetivo drenar água de chuva e efluentes de esgoto. Após a construção, o engenheiro constatou a necessidade de separar esse dois efluentes, mas a divisão não foi feita. Atualmente pelo canal corre águas pluviais e esgoto das edificações próximas. Tendo como base os preceitos do higienismo,

o canal foi feito em linha reta, para que as águas coletadas fossem rapidamente escoadas.

A pequena largura que apresenta não permite a visualização do curso d'água pelos transeuntes na maior parte do ano. A visualização do curso d'água se dá apenas nos períodos chuvosos nos quais a intensidade pluviométrica é maior e a maré está alta no ponto em que desagua o canal, dificultando o escoamento das águas coletadas e conseqüentemente aumentando o nível das águas no canal. Mesmo em dias de maré alta, o curso da água não é visto por quem passa pela avenida em automóveis, apenas por quem se aproxima do canal por meio das passarelas de travessia da avenida e do canal, não sendo a maré responsável pela possível visibilidade do leito.

As avenidas limítrofes ao canal correspondem aos espaços livres de acesso e uso público nas proximidades com este canal, como exemplificado pela Figura 2 e pela Figura 3. Essas características limitam o canal a uma área de drenagem e escoamento de águas de chuva e esgoto, cercado por vias de automóveis, sem atrativos para aproximação ou apropriação das margens deste corpo d'água. Assim como o canal 01, este canal não fará parte do estudo das relações que estabelece com a cidade devido às características físicas que apresenta e devido à relação que o entorno estabelece com o corpo d'água.

Figura 3: Corte esquemático da Avenida Leitão da Silva.



Fonte: Autora.

O Canal da Passagem (03) divide a cidade de Vitória nas partes insular e continental, e é transposto por 03 pontes, a saber: Ponte da Passagem, nas proximidades com a Universidade Federal; a Ponte Ayrton Senna; e Ponte de Camburi, mais próxima ao mar. Todas essas são de pequena extensão permitem a passagem de embarcações de pequeno porte como jet-ski, lanchas e barcos pequenos destinados à pesca. O canal localiza-se entre bairros adensados que são: o bairro Pontal de Camburi na porção continental, e os bairros Santa Luzia, Mata da Praia e Praia do Canto na porção insular.

Este canal possui largura maior quando comparado aos canais descritos anteriormente. As margens deste canal são adensadas e ocupadas por edificações particulares, correspondendo a espaços edificados de acesso restrito, e por espaços de vegetação que correspondem a áreas livres públicas. Porém, a descrição das áreas na margem do canal, sua classificação e a leitura da relação que estabelecem com o corpo d'água serão assunto dos capítulos que seguem.

Como sugerido no parágrafo anterior, este canal é objeto de estudo deste trabalho, e, diferente dos demais, o Canal da Passagem terá suas duas margens estudadas quanto à relação que estabelece com a cidade, visto que as duas margens pertencem à cidade de Vitória e possuem características distintas.

O canal 04, canal entre ilhas, é estreito, inadequado para navegação, e só pode ser visto pela aproximação do observador. Seu curso possui áreas ocupadas por vegetação de manguezal, mas também possui áreas de convívio, lazer e recreação, bem como uma via de trânsito local.

Os espaços limítrofes a este canal correspondem a espaços livres destinados ao uso público, com características distintas entre si. Ele liga os corpos d'água 03 e 05 e separa a ilha principal da Ilha do Lameirão e da Ilha do Campinho, ambas classificadas como Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) pelo Plano Diretor Urbano da cidade (PDU).

A diversidade de espaços ao longo deste curso d'água fomentou a escolha deste para que sejam observadas as relações estabelecidas ente a margem deste curso e a cidade de Vitória.

O corpo d'água 05 guarda águas da baía e por isso é nomeado Baía de Vitória. Ele contorna parte da porção insular da capital separando-a das cidades vizinhas (Cariacica e Vila Velha). Devido à extensão que apresenta (trata-se do corpo d'água de maior extensão abordado neste trabalho) e por contornar áreas que foram ocupadas de maneiras diferentes, este corpo d'água apresenta diversidade em dimensão, características físicas e forma de ocupação ao longo de seu curso.

A parte Oeste do corpo d'água possui a maior largura ao longo de todo o curso. Ela divide a cidade de Vitória da cidade de Cariacica, apresenta-se como favorável a navegação e assim é para embarcações guiadas por pescadores. Entretanto, esta parte do corpo d'água não é navegada por embarcações maiores como navios, pois não há porto nesta porção do território de Vitória e a pequena altura das Cinco Pontes impede que passem embarcações maiores sob ela.

A porção do corpo d'água a Sul da ilha principal é frequentemente navegada. A navegação decorre da presença do Porto de Vitória e do Porto de Capuaba (localizado em Vila Velha) que requerem a chegada e partida de embarcações com frequência, e também da movimentação de catraieiros, que fazem o transporte de pessoas do município de Vitória ao município de Vila Velha por meio de pequenas embarcações. Nesta porção da Baía de Vitória encontram-se as pontes de ligação entre as cidades vizinhas e a ilha. A Segunda Ponte faz a ligação de Vitória com Cariacica, e as pontes Florentino Avidos, também conhecida como Cinco Pontes, e a Terceira Ponte, ligam a cidade de Vitória com Vila Velha, como mencionado anteriormente neste capítulo.

A parte Leste deste corpo d'água corresponde parte oceânica da baía e sua margem caracteriza-se como região de praias da cidade. Nesta porção da ilha foi executado projeto de expansão do núcleo histórico da cidade de Vitória, e apresenta características particulares quando observada toda a extensão da ilha

de Vitória. A navegação deste corpo d'água é constante pela presença de uma marina de embarcações, e por ser mar aberto. A margem deste corpo d'água constitui-se como área livre de acesso e uso públicos.

Devido à importância do corpo d'água 05 para a cidade de Vitória e para as cidades vizinhas, sua grande extensão e diversidade de características dos espaços localizados na margem, este, Baía de Vitória, será estudado quanto as diferentes relações que estabelece com a cidade de Vitória.

Dessa forma, dentre os cinco corpos d'água indicados e brevemente descritos, três serão estudados quanto as relações que estabelecem com a cidade de Vitória. São eles: (03) o Canal da Passagem; (04) o canal entre ilhas e; (05) a Baía de Vitória.

Capítulo 03: Leitura do território

Busca-se nesse capítulo ler o território compreendendo as características naturais presentes nele e a forma como estas orientaram (e orientam) o crescimento da cidade. Também é feita uma abordagem histórica para compreender como a sociedade, Estado, mercado imobiliário e da construção civil, contribuíram para a construção da cidade, já que “o passado não é somente uma descrição histórica, mas uma realidade sempre presente (e uma projeção do futuro)” (JANARRA, 1997, p.187). Santos explicita que “a análise é uma forma de fragmentação do todo que permite, ao seu término, a reconstituição desse todo” (SANTOS, 1997, p.05). Desse modo, será feita a leitura das camadas – forma recebida e forma elaborada – que constituem o território, pois esse método colabora para o entendimento das relações que se estabelecem entre elas e para a diminuição da complexidade da análise. Ao final, o território será reconstituído de modo que haja compreensão do todo, tendo como base o processo de formação e as referências históricas de constituição de cada parte.

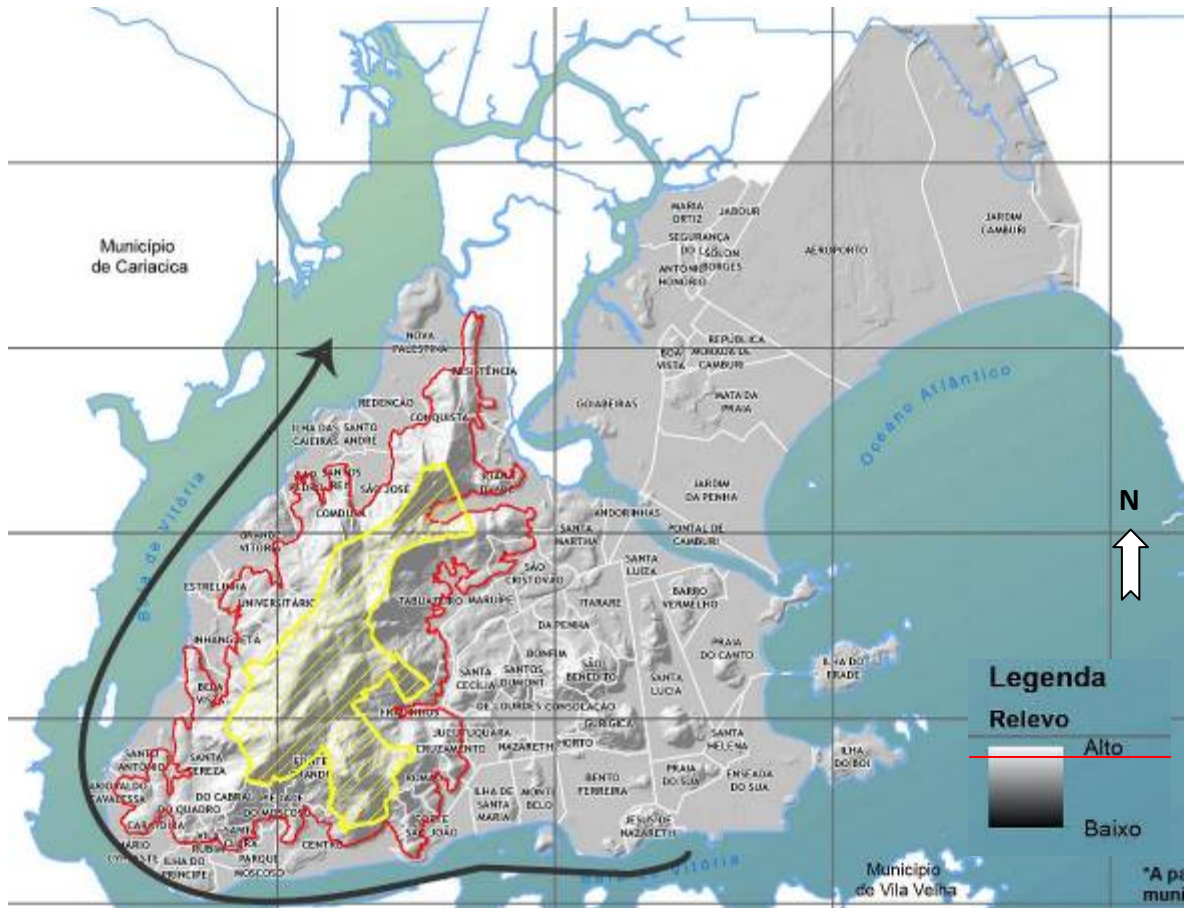
Leitura do território - Forma recebida

3.1. Forma Recebida - Relevo

O Maciço Central, delimitado pela cor amarela no Mapa 4 é, na escala macro, um dos principais elementos físicos estruturadores da paisagem e do território da Ilha de Vitória. Com aproximadamente 308 metros de altura, ele constitui o corpo principal do território de Vitória, e, junto a ele, outros morros formam este grande corpo sólido, identificado também no Mapa 4 pela delimitação em vermelho.

Mapa 4: Relevo do município.

Localização do Maciço Central e delimitação do grande corpo sólido presente na ilha de Vitória.



Fonte: Adaptação do mapa da Prefeitura Municipal de Vitória. Marcações em vermelho, amarelo e preto, feitas pela autora.

Alguns afloramentos presentes na cidade, ao chegar ao mar, transformam-se em ilhas, como a Ilha do Boi, Ilha do Frade, Ilha da Fumaça. Há também afloramentos que já foram ilha e que, atualmente, estão unidos à ilha principal devido ao avanço dos aterros, como a Ilha do Príncipe e a Ilha das Cobras (assunto que será abordado na leitura da forma elaborada). Algumas dessas ilhas estão localizadas na margem dos corpos d'água e formam barreiras de contato visual com o corpo d'água.

Áreas planas e com menor altitude também formam o território da cidade de Vitória e predominam na porção continental do município, como pode ser lido no Mapa 4, mapa que expõe o relevo do município. Mas também compõem a porção insular da cidade. Quando observada a porção insular da cidade de Vitória, verifica-se que as áreas planas são maioria na região Leste, e se estendem até a região Norte formando um colar que contorna o Maciço Central. Esse colar inicia a Leste, seguindo a Sul e Oeste até chegar a Norte, como indicado pela seta no Mapa 4. A presença de área plana a margem dos corpos d'água favorece a integração entre a cidade e a Baía de Vitória e entre a cidade e os canais, pelo contato visual e físico e pela possibilidade de percurso ao longo dos corpos d'água.

A localização do relevo de maior declividade, que impede a ocupação, ou de menor declividade, que permite a ocupação, é determinante para a formação da cidade e para a divisão do território em áreas com características diferenciadas.

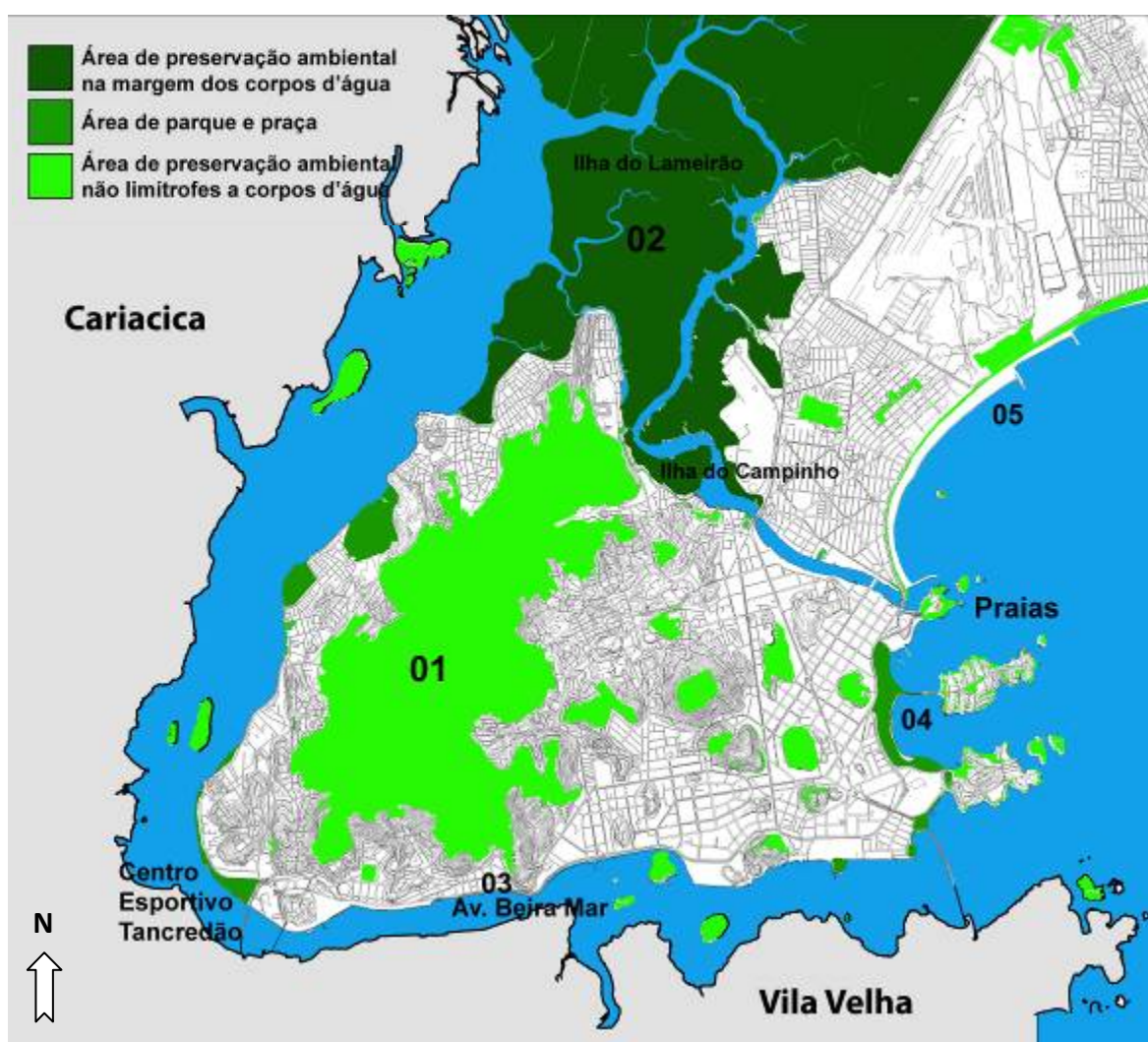
3.2. Forma Recebida - Cobertura Vegetal

Conhecer as condições naturais do solo nos permite entender melhor a lógica de implantação das atividades e usos que se instalaram no território. O mapa da cobertura vegetal apresenta as áreas de parques, de reserva ecológica, manguezal e pequenas ilhas que podem ter cobertura vegetal ou não, sendo que algumas não possuem ocupação urbana e outras são parcialmente ocupadas. Somadas, essas áreas de cobertura vegetal se aproximam de 35 mil km² (PMV, legado.vitoria.es.gov.br), que equivale a pouco mais de 34% do total da área do município.

Indicadas pelos números 01 e 02 no Mapa 5, duas grandes manchas verdes sobressaem quando observada a cidade de Vitória, mas também manchas pequenas se apresentam espalhadas em meio ao tecido urbano. As manchas de

maior dimensão correspondem: (01) ao Maciço Central, localizado na Ilha de Vitória; e (02) a região de mangue a Norte da ilha principal, que corresponde a duas ilhas denominadas Ilha do Lameirão e Ilha do Campinho. O Maciço Central é formado por regiões menores de parques, área de preservação ambiental, área verde especial e reserva ecológica. Já a região de mangue contempla áreas classificadas como mangue, reserva ecológica e parques.

Mapa 5: Mapa da cobertura vegetal da cidade.



Fonte: Adaptação de Mapa de cobertura vegetal fornecido pela Prefeitura Municipal de Vitória, e base cartográfica fornecido pela Prefeitura Municipal de Vitória.

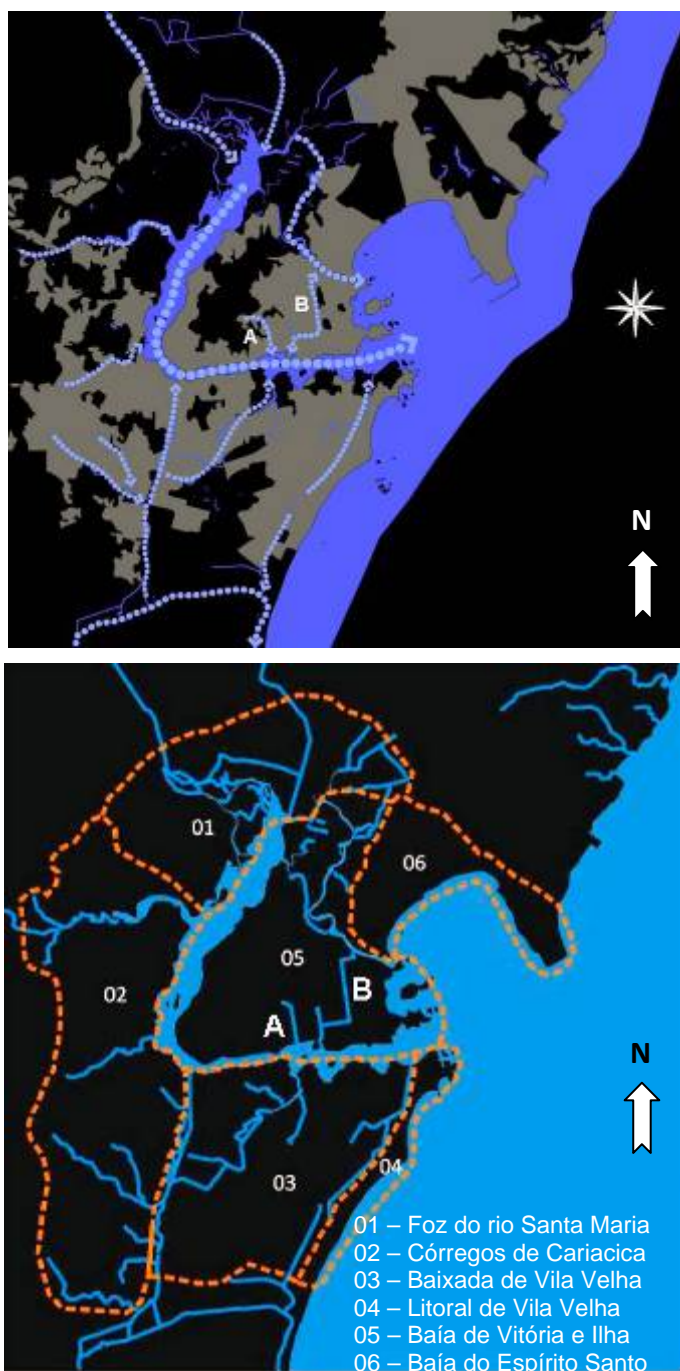
Apesar de ocuparem grande parte do município, poucas são as áreas de cobertura vegetal que estabelecem limite ao mesmo tempo com os corpos d'água e com a cidade construída. Dentre as áreas vegetadas que estabelecem limite com os corpos d'água e que favorecem a integração com este elemento natural podem ser citados: o Centro Esportivo Tancredão, e as áreas que separam as avenidas a beira mar dos corpos d'água, a exemplo da Avenida Beira Mar (03) e da orla das praias a Leste da cidade (04 e 05). Estas áreas correspondem a parques e praças, espaços livres de uso público.

Outras áreas com vegetação, porém, configuram-se como barreiras na relação cidade-corpo d'água, como as áreas indicadas no Mapa 5 pelos números 06 e 07. Essas correspondem às áreas de preservação ambiental, ou Zonas de Proteção Ambiental, pela classificação do Plano Diretor Urbano. Essas áreas são públicas de livre acesso, mas não são utilizadas pela inadequação ao uso e/ou pelas características físicas como mata fechada ou solo de manguezal. Dessa maneira as áreas de preservação ambiental localizadas na margem dos corpos d'água impedem a aproximação e o contato visual do habitante com o corpo d'água.

3.3. Forma Recebida - Hidrografia:

É inegável a presença do corpo d'água na paisagem quando se trata de uma cidade com grande parte do território constituído por uma ilha. Apesar disso, apenas uma nascente está presente na cidade de Vitória. As demais nascentes, que também desaguam na Baía de Vitória, estão localizadas nos municípios vizinhos, a saber: Cariacica e Vila Velha, como indicado no Mapa 6.

Mapa 6: Fluxos Hídricos.



Fonte: Passos, 2009.

Ao observar a Ilha de Vitória no Mapa 6 nota-se a presença de dois cursos d'água: (A) o canal sob a Avenida Paulino Müller localizado no bairro Jucutuquara; e (B) o canal ao longo da Avenida Leitão da Silva. Como indicado no capítulo 02, esses canais não são objeto de estudo deste trabalho, portanto não

serão analisados. Diferente desses, a Baía de Vitória, o Canal da Passagem e o canal entre ilhas constituem o leque de espaços a margem a serem observados.

Se sobrepostas as camadas da forma recebida é possível afirmar que o Maciço Central se constitui como elemento que delimita os espaços no interior da ilha para ocupação, restando as áreas planas. Nas áreas planas, os elementos que delimitam a ocupação correspondem às áreas de preservação ambiental. Quanto aos corpos d'água, esses indicam funções e características predominantes a serem estabelecidas em suas margens de acordo com a dimensão de cada um.

Leitura do território - Forma elaborada

O percurso histórico que será apresentado procura esclarecer os fatos acerca da formação do território no tempo, tendo os elementos naturais como guias deste processo, indicando áreas para ocupação e não ocupação no território. O primeiro quesito a ser estudado é Plano Novo Arrabalde.

Para a expansão do núcleo inicial de ocupação da cidade de Vitória foi desenvolvido o Plano Novo Arrabalde (BRITO, 1896). A compreensão do processo de ocupação desta área planejada mostra-se importante para identificação das modificações pelas quais o território passou, quais atores sociais colaboraram para que o projeto fosse elaborado e executado e quais os usos e tipos de ocupação foram implantados nas áreas próximas e dentro dos limites do Novo Arrabalde.

Também foram executados aterros para adequação de áreas para ocupação. Estes aterros, executados no período compreendido entre 1815 e 1992, são estudados para compreender as mudanças sofridas pela paisagem e o processo de ganho de espaço à expansão do núcleo histórico.

Com a compreensão das formas de ocupação da ilha, suas diferenças e as transformações no território, ocorridas pela execução de um plano de expansão e diversos aterros, será possível identificar os diferentes usos e funções estabelecidos à margem do corpo d'água, fazendo referência ao processo de crescimento da cidade e das formas de ocupação.

3.4. Forma elaborada - O Novo Arrabalde

O núcleo de ocupação inicial de Vitória, localizado entre a Baía de Vitória e o Maciço Central, possuía pouco mais de 10.000 habitantes no início do século XX. A cidade ocupava a parte alta, próximo ao Palácio do Governo, devido à influência da maré. Posteriormente passou a ocupar a parte mais baixa junto à baía com auxílio dos aterros ali realizados (e que serão posteriormente analisados). A ocupação da parte baixa significou o adensamento do centro inicial de ocupação da cidade de Vitória.

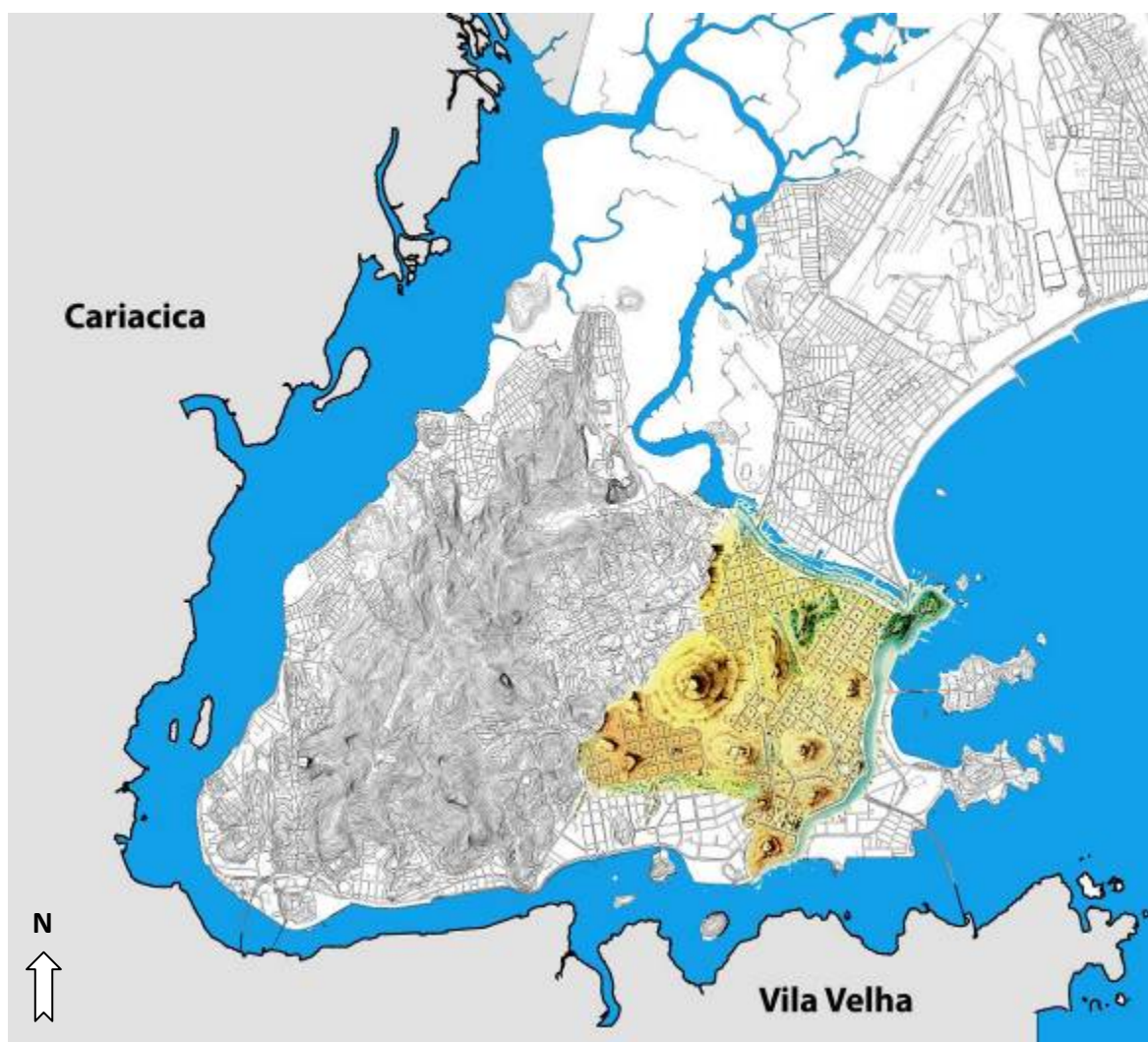
A região mais baixa e próxima à baía ficou caracterizada como área de comércio devido à prosperidade proporcionada pelo café (CAMPOS JUNIOR & SOUZA, 1985, p.10). Esta região tinha a margem ocupada por cais comerciais de atracagem de embarcações pelos quais era escoada a produção de café, e que posteriormente cederam lugar ao Porto de Vitória. Também estavam localizadas à margem da baía casas comerciais, como o Mercado Capixaba, encarregadas de comercializar, além do café, mercadorias diversas para a cidade, como vestuários e utensílios para as residências.

No governo de Muniz Freire (1892-1896), a configuração espacial da capital começou a ser alterada com a proposta de desenvolvimento e expansão do centro principal em outra região, que se tornaria um novo centro para a região de Vitória.

As operações para expansão do centro principal significaram a remodelação da porção leste do núcleo inicial de ocupação da ilha, que viria a ser ocupada por grupos sociais de média e alta renda.

Para a elaboração do plano de expansão da cidade, denominado Plano Novo Arrabalde (indicado pela porção colorida no Mapa 7), o governador contratou o engenheiro Saturnino de Brito, que desenvolveu o plano, que foi concluído no ano de 1986, e presidiu a comissão para elaboração e desenvolvimento do projeto.

Mapa 7: Localização do projeto de um Novo Arrabalde na ilha de Vitória.



Fonte: Adaptação de base cartográfica fornecida pela Prefeitura Municipal de Vitória e mapa (em cor) fornecido pelo Instituto Jones dos Santos Neves.

O Plano Novo Arrabalde, idealizado no governo de Muniz Freire tenta promover

“uma nova organização estadual, e... motivar o desenvolvimento através da atração e centralização espacial de capitais privados em Vitória dirigidos ao comércio e superar a vila colonial, transformando a cidade ao promover o modernismo” (CAMPOS Jr apud MENDONÇA et al, 2009, p.33).

O Plano Novo Arrabalde coloca-se como instrumento do Governo para efetivar a ação de centralização de capitais por meio do comércio de café e expansão do centro principal, pois se tratava do primeiro plano de intervenção para Vitória e do primeiro plano de expansão para uma cidade desenvolvido pelo engenheiro Saturnino de Brito. Este afirma que o plano deve ser o “resultado de um estudo sobre o ponto de vista utilitário” (MENDONÇA et al, 2009, p.19), confirmando características como o traçado retilíneo, a criação de canal para drenagem de água, e preservação de vegetação nos morros.

Para criação da nova área de ocupação, o Novo Arrabalde, foi escolhida a área junto às praias, caracterizada por ser área de mangue e brejo localizada na região nordeste da ilha e que receberia aterros sobre as áreas alagadiças para tornar possível a ocupação. A área abrangida pelo projeto equivalia a cinco vezes o tamanho do núcleo original da cidade, receberia traçado quadriculado e estaria ligada ao centro antigo por vias, inicialmente de passagem do bonde, e mais tarde de passagem de automóveis. O plano foi então a primeira oportunidade de transformação da cidade, e a primeira ação para aproximação da cidade com a região das praias.

A área do Novo Arrabalde estaria ligada ao centro principal por áreas de ocupação menores: a Vila Monjardim, criada para ser núcleo operário, que compreende o atual bairro Jucutuquara onde se situa o canal 01, e a Vila

Hortícola, correspondente à área agrícola, e que é o atual bairro Horto (MENDONÇA et al., 2009, p.49). Porém, a ocupação do Novo Arrabalde não aconteceu na época em que o projeto foi desenvolvido. Até a década de 1930 a ocupação do Arrabalde era rarefeita, efetivando-se nos posteriores anos 1960 e 1970, como pode ser confirmado pela expansão da malha urbana indicada no Mapa 8 e no Mapa 9.

Mapa 8: Memória visual de Vitória em 1930.



Fonte: CS3 Sistemas.

Mapa 9: Memória visual de Vitória em 1960.



Fonte: CS3 Sistemas.

Em 1905 o transporte público (de bondes) alcançou a região do Novo Arrabalde tornando-se um importante indutor da ocupação da região. Em 1910 o Governo passou a conceder terrenos na região do Novo Arrabalde, e em 1920 a ocupação da região começou a ser estimulada por meio de melhorias feitas pelo Governo do Estado, como o alargamento e complementação do serviço de macadamização² da estrada de ligação do bairro com a cidade, da construção do serviço de canalização de água potável e de drenagem de ruas.

Monteiro (MONTEIRO, 2008, p.105) indica que “no início dos anos 1930 Vitória se consolida como cidade moderna” pelas obras de melhoria realizadas na cidade. Então, com a facilidade de acesso e melhorias promovidas, os lotes da região do Novo Arrabalde começam a ser vendidos principalmente para famílias de classe média e alta.

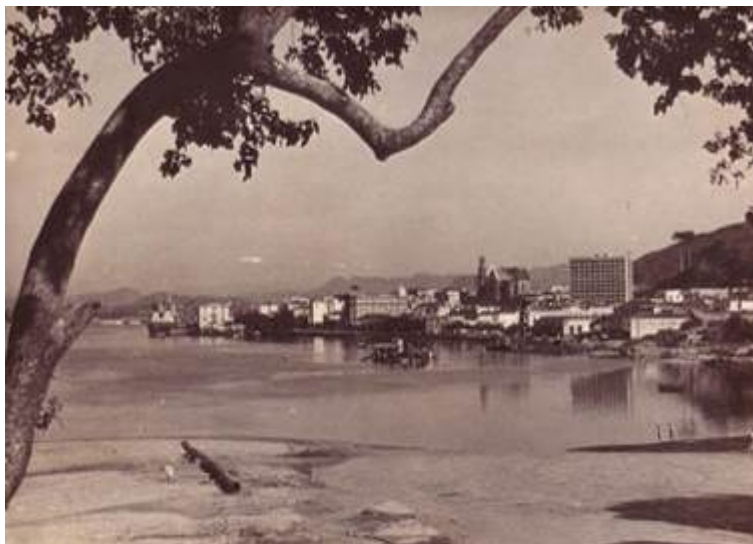
Os trabalhadores de baixa renda ocuparam outra porção do território que não correspondia àquela na qual foi projetado o Novo Arrabalde. Para este grupo o Governo vendia terrenos na região do bairro Santo Antônio, a noroeste do centro, e na região da Vila Rubim, a oeste do centro, regularizados em tamanho menor quando comparados àqueles no Novo Arrabalde, portanto com valores menores e mais acessíveis. Outro caminho a ser percorrido pela população de baixa renda foi a ocupação de áreas de baixo valor imobiliário, pouco interessante para os proprietários e nas quais havia omissão dos poderes constituídos.

Essa forma de ocupação da Ilha de Vitória fez com que três características fossem encontradas à margem da Baía de Vitória. Uma diz respeito ao centro principal, com a margem ocupada por funções comerciais (área portuária e edificações ligadas ao comércio); outra, a leste desta região, na qual o plano Novo Arrabalde foi implementado, caracterizava-se pela ocupação ordenada e uma região de praias (Figura 4) e também sobre a baía; e a terceira, a oeste do centro principal, caracterizava-se por uma ocupação desordenada,

² Pavimentar pelo sistema de macadame que consiste em pavimentar utilizando brita e saibro que se recalca com um cilindro

mesmo com a existência de vendas de lotes, que avançava sobre a área de mangue e sobre a Baía de Vitória.

Figura 4: Vista da cidade de Vitória.



Fonte: OLIVEIRA.

Modificações no sítio foram feitas de modo a possibilitar a expansão da cidade, melhorando as condições de salubridade e diminuindo os efeitos das marés sobre a ilha. Essas modificações se constituíam em aterros que contribuíram para a remodelação dos limites entre a ilha e a baía.

3.5. Forma elaborada - Sobre os aterros

O atual contorno da Ilha de Vitória não equivale à forma que ela possuía no início da colonização e as características em seu interior também não equivalem ao arranjo inicial. Novos limites foram formados por meio de aterros em áreas alagadiças, de mangue e sobre a baía. Esses tinham como objetivo adequar áreas para expansão do centro principal para a construção de habitações, de equipamentos públicos, como o caso do Tancredão a Oeste da

região central, e adequação e aparelhamento de equipamentos existentes como o Porto de Vitória. Sobre eles construíram-se avenidas, áreas residenciais, comerciais e institucionais.

Aterros hidráulicos, com material inerte e aterros sanitários³ foram executados sobre a baía e sobre áreas de mangue no período entre 1815 e 1996. Com o término do processo de aterros em 1999, o processo de adequação do solo para ocupação da cidade deixou de ser executado. Atualmente, as áreas aterradas somam mais de 9.79 km² de um total de 98,194 km².

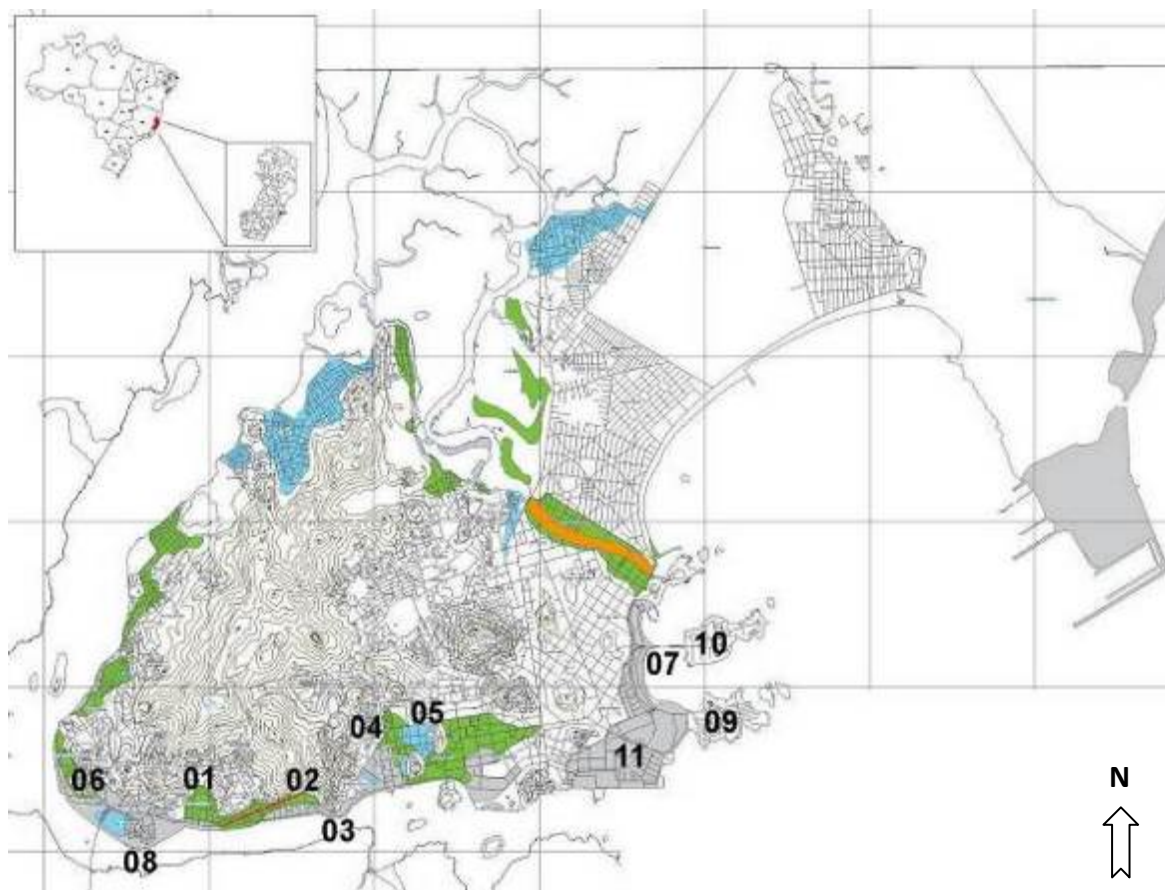
As primeiras áreas aterradas datam de 1815, com o aterro das pontas de mar da “Prainha”, atual Parque Moscoso (01) indicado no Mapa 10, localizado no centro principal da cidade. O local era “foco permanente de contágio de doenças e passou a abrigar, em 1912, um loteamento destinado a funcionários públicos e um jardim público, o Parque Moscoso” (MONTEIRO, 2008, p.100).

No governo de Florentino Avidos (1924-1928) foi criada a comissão de Melhoramentos de Vitória, retomando o ritmo de obras iniciado no governo de Jerônimo Monteiro. Uma das obras, a abertura da Avenida Jerônimo Monteiro (marcada com a cor vermelho no Mapa 10), primeira artéria viária da capital, exigiu a destruição de alguns edifícios e aterro de parte da baía, chamado aterro da Capixaba (área indicada pelo número 02, em verde no Mapa 10). Florentino Avidos ainda mandou executar o aterro junto ao Forte São João (área indicada pelo número 03, em cinza no Mapa 10), que permitiria a segunda ligação do centro principal à região leste da cidade, área de expansão (MONTEIRO, 2008, p.105). A margem da Baía de Vitória era então caracterizada pela presença de cais comerciais e edificações ligadas ao comércio de mercadorias e de café, que, a partir de 1920, cederam espaço para a construção da estrutura portuária, e avenidas de ligação da área central com as regiões em expansão a leste. Dentre

³ Aterro com material inerte: feito com resto de obra da construção civil. Aterro hidráulico: aquele que retira material do fundo do mar e o leva ao local a ser aterrado com auxílio de equipamentos específicos. Aterro sanitário: aterro feito com resíduos sólidos gerados pela atividade humana, também conhecido como aterro sobre lixões.

as avenidas de ligação do centro principal com as áreas de expansão destaca-se a Avenida Beira Mar, localizada na margem da Baía de Vitória.

Mapa 10: Localização dos aterros por material e indicação de localidades.



Em cinza: aterro hidráulico, área: 5.37 km²;

Em verde: aterro com material inerte, área: 2.66 km²;

Em azul: aterro sanitário, área: 1.75 km².

Total de área aterrada: 9.79 km².

Em vermelho: Avenida Jerônimo Monteiro;

Em laranja: parte do canal de Vitória.

Fonte: Adaptação de mapa de Localização e Classificação das Áreas Acrescidas de Marinha no Município de Vitória, disponibilizado pela Prefeitura de Vitória e datado de 2009.

O processo de execução de aterros permitiu a formação de área livre pública no limite Leste da ilha (indicado pelo número 07, área em cinza no Mapa 10) que separa as avenidas das praias. Permitiu também a junção e aproximação

de ilhas menores com a ilha principal. A Ilha do Príncipe (08; Mapa 10), a sul da ilha principal, e a Ilha do Boi (09), localizada a Leste, foram unidas a ilha maior. A Ilha do Frade (10), a Leste, foi aproximada da ilha principal por meio dos aterros e pela construção de uma ponte que faz a ligação desta com a ilha principal.

Ainda houve a diminuição da largura do Canal da Passagem a Norte da ilha (em destaque com a cor laranja; Mapa 10), que teve as margens ocupadas por construções particulares que dificultam, e em alguns pontos impossibilitam, o contato com o corpo d'água. Com a execução dos aterros foram também criadas áreas de ocupação como a região da Enseada do Suá (11, área em cinza na Mapa 10), na qual foram construídas residências, edifícios institucionais, e edifícios destinados ao comércio e serviços. Neste bairro, Enseada do Suá, analisado no capítulo a seguir, a margem da baía possui áreas ocupadas de maneiras distintas e que repercutem em características diferentes entre as regiões. Alguns desses espaços possuem características de praia; outros são marcados pela presença de habitações e instituições que impedem o acesso ao corpo d'água; e há uma terceira característica que é a presença de espaços vazios à margem da baía.

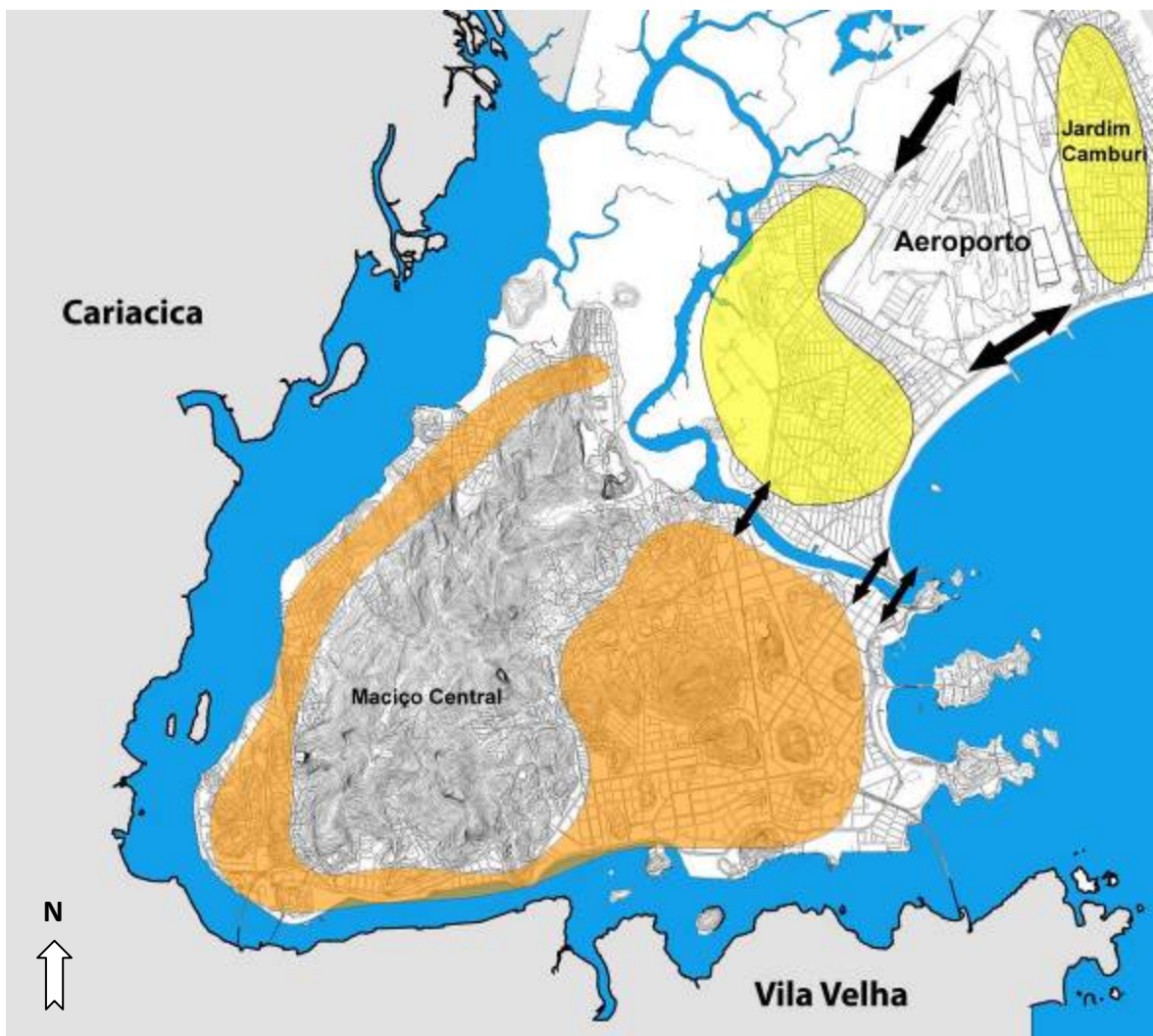
Na parte Oeste da ilha, os aterros também foram executados. Porém, foram feitos para a melhoria das condições de habitabilidade, já que a região já estava ocupada por edificações sobre as áreas de mangue e sobre a margem da Baía de Vitória.

Com isso, observam-se duas configurações diferenciadas quanto aos aterros realizados na ilha. Enquanto que os aterros na área Leste proporcionaram a criação de novas áreas de ocupação nas quais foram implantados usos diversificados como habitação, instituições, áreas de parque e praças e áreas com a configuração de praia, a região Oeste do território recebeu aterros visando à melhoria da qualidade de habitabilidade da região, sem que fossem feitos aterros para a criação de áreas destinadas ao uso público ou para a implantação de alguma instituição ou aberturas de vias para ligação com o centro principal.

3.6. Forma elaborada - Urbanização e conexão

Observando a mancha urbana da cidade de Vitória verifica-se um território formado por uma mancha contínua (em laranja no esquema do Mapa 11) que parece querer tomar a ilha principal, mas impedida pelo Maciço Central. Outros dois fragmentos de área loteada (em amarelo no esquema do Mapa 11) são separados pelo aeroporto, estes estão localizados na parte continental da cidade.

Mapa 11: Mancha urbana da cidade de Vitória.



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica fornecida pela Prefeitura Municipal de Vitória.

Por toda a extensão da cidade a urbanização se aproxima dos corpos d'água. A mancha urbana de maior dimensão localiza-se na parte Leste da cidade, correspondendo por parte da mancha laranja no esquema do Mapa 11. Sua maior parte é composta pelo plano Novo Arrabalde, como indicado no Mapa 7 no início da leitura da forma elaborada neste capítulo. Já as porções Sul e Oeste são marcadas por urbanização longitudinal, que contorna a ilha passando próxima à Baía de Vitória, até chegar a Norte, como já mencionado e indicado pela seta na leitura do relevo no início deste capítulo.

Na parte continental duas áreas de ocupação urbana destacam-se, ambas nas proximidades com o mar seguindo ao interior do continente. Estas são separadas pelo aeroporto como mostra o esquema no Mapa 11. Mais a norte está o bairro Jardim Camburi, e no limite a sul do continente estão os demais bairros que formam a segunda mancha urbana continental. A urbanização nesta parte da cidade é delimitada pela presença de áreas de mangue e preservação ambiental a noroeste.

As conexões entre as manchas de urbanização localizadas na porção continental e na parte insular da cidade são as avenidas e as pontes de transposição dos corpos d'água, ambas marcadas no esquema no Mapa 11 pelas setas em preto.

Na porção continental da cidade uma única avenida percorre toda a orla junto às praias, e está demarcada em verde no Mapa 12. Essa avenida estende-se a Sul passando pela Ponte de Camburi e continua o trajeto junto às praias na porção insular, até as proximidades com o bairro Enseada do Suá, área em que a avenida cede o espaço da margem para outras formas de ocupação.

Mapa 12: Mapa do sistema viário principal da cidade de Vitória.

Em amarelo: malha viária principal da Ilha de Vitória. Em roxo: vias não principais na margem da Baía de Vitória. Em vermelho: vias principais na margem dos corpos d'água. Em verde via principal na margem dos corpos d'água na região das praias.



Fonte: Adaptação sobre a base cartográfica fornecida pela Prefeitura Municipal de Vitória.

Em alguns trechos da ilha principal as avenidas seguem à margem dos corpos d'água, estas podem ser identificadas pela cor vermelha no Mapa 12. Em outros, porém, elas se afastam da margem cedendo espaço para outras formas de ocupação do território, como será visto no próximo capítulo no qual serão lidas as unidades de paisagem. Aquelas que cedem espaço para diversas formas de ocupação e que, por consequência, não estão na margem dos corpos d'água correspondem às vias em amarelo, também no Mapa 12. Além das avenidas algumas ruas também seguem à margem dos corpos d'água, permitindo o percurso junto a Baía de Vitória e junto aos canais da Passagem e aquele entre ilhas, como indicado no Mapa 12 com as linhas em roxo. As avenidas e ruas localizadas na margem dos corpos d'água permitem o contato visual e físico, pois são áreas livres e públicas.

3.7. Coexistência das formas recebida e elaborada

A decomposição da cidade de Vitória em camadas permitiu a leitura individual de cada uma, e a sobreposição delas permitirá compreender o território de maneira completa, lançando olhar sobre a margem da Baía de Vitória, do Canal da Passagem e do canal entre ilhas. As diferenças geográficas apresentadas são mais que legados históricos e geográficos, pois estão em constante mutação e em reprodução, sendo sustentadas e reconfiguradas por meio de processos políticos, econômicos e sociais que ocorrem a todo instante, com intensidades variadas e nem sempre ao mesmo tempo.

Com o estudo das camadas sobrepostas, nota-se que a cidade de Vitória possui um sítio físico particular, no qual o Maciço Central indica áreas de expansão da malha urbana, ao mesmo tempo em que a execução dos aterros permite ao homem o domínio das regiões as quais ocupar. A união dos morros menores favorecida pelos aterros colabora para a formação de um território que permeia o mar de morros e que se soma a eles quando permitido pela baixa altitude.

Circundado pelos canais, o mar de morros se faz ilha. As águas da baía separam Vitória das cidades vizinhas, mas não são capazes de cessar a dinâmica entre elas, que é reforçada pelas ligações em forma de pontes. Algumas funções localizadas na margem dos corpos d'água estabelecem relação direta com este elemento natural, outras funções o negam, voltando-se unicamente para a cidade, para o interior da ilha.

Se somadas as camadas estudadas individualmente o entrelaçamento das informações será um território formado por um núcleo histórico, correspondente ao centro principal, que se estende sob a forma de dois braços que abraçam o Maciço Central. As distintas formas de ocupação da cidade de Vitória resultaram em usos diversificados no interior do município e na margem dos corpos d'água, além da segregação ambiental e espacial, que resultou na formação de áreas de concentração de pobreza e riqueza.

Na porção central da cidade as funções estabelecidas para os espaços à margem da baía são variadas, fazendo com que estes espaços, de grandes dimensões, variem entre áreas públicas de uso público, áreas públicas de uso privado e áreas particulares.

A região Leste e Nordeste, em que o projeto para um Novo Arrabalde foi executado, recebeu investimentos ao longo dos anos e após a efetiva ocupação por volta de 1960. Órgãos governamentais mudaram sua sede para a região, restando poucas sedes de serviços públicos no centro. Esta região recebeu investimentos como a melhoria na qualidade das vias, implantação de áreas de recreação e de lazer, funções encontradas na margem dos corpos d'água. Neste braço de urbanização, a cidade apresenta características heterogêneas, com áreas destinadas ao uso residencial e institucional, de comércio local e municipal, áreas de praia, de serviço e de lazer da população, e que com a efetiva ocupação tornou-se o novo centro. Mas esse braço de crescimento também teve parte do seu território formado sem planejamento, sendo as áreas de morro ocupadas pela parcela da população sem condições de participar do mercado formal de terras, áreas nas quais as características se assemelham com aquelas predominantes na região Oeste da ilha. Localizadas na porção Leste da ilha, a diversidade de formas de ocupação não se repete, tornando-se novidade ao longo do passeio nas proximidades ou na margem da Baía de Vitória. Apesar disso, a dimensão dessa parte do território pressupõe uma malha urbana mais bem servida. Por meio dessa região o acesso aos municípios vizinhos de Vila Velha e Serra é facilitado, e na qual a ligação entre as partes da cidade insular e continental de Vitória acontecem.

Na parte Oeste e Noroeste da ilha a ocupação aconteceu de maneira diferente. Sem planejamento e apoio do governo para fornecimento de infraestrutura necessária a construção de uma cidade. As áreas próximas ao mangue e aos corpos d'água, bem como as áreas alagadiças, foram ocupadas por grupos sociais excluídos do mercado formal de terras, mercado esse que ocorria na região Leste e Nordeste. Esses grupos ocuparam a margem da baía e dos canais sobre a forma de palafita e os morros em condições precárias de

habitação. Este tipo de ocupação somente deixou de existir após ações da administração local (tema do capítulo 05). Este braço de urbanização apresenta uma cidade com formas espontâneas, com infraestrutura deficiente, e ocupada, principalmente, por edificações residenciais. Restrita entre o Maciço Central, a Baía de Vitória e ao canal entre ilhas, tomando forma longitudinal, esta parte da cidade é interligada ao centro por uma única avenida que a corta longitudinalmente. Nesta porção do território, na margem da baía e do canal entre ilhas, encontram-se áreas de vegetação (de preservação ambiental), vias a beira mar, espaços públicos de lazer e convívio, e edificações particulares que impedem a aproximação com o corpo d'água.

As técnicas de saneamento aplicadas na ilha por meio dos aterros eram utilizadas para a criação de novos espaços destinados ao embelezamento da cidade, recreação e lazer da população. Porém, atualmente as construções sobre áreas a margem de canais e sobre mangue são questionadas devido à ênfase sobre as questões de preservação ambiental. Tratava-se de um processo de modificação do território voltado para o embelezamento da cidade que permitiu a criação de grandes parques e áreas públicas à margem de corpo d'água.

Com a observação da relação entre as formas recebida e criada identifica-se a diferenciação de uso e ocupação do solo. Usos singulares à margem da baía e dos canais são identificados juntamente com a possibilidade que apresentam de serem permeados pelos habitantes para que estes estabeleçam contato com os corpos d'água, seja contato físico e/ou visual. Por meio dessa observação, interessa saber quais usos, localizados à margem da Baía de Vitória, do Canal da Passagem e do canal entre ilhas, possuem maior relevância para a dinâmica da cidade e para a sua paisagem. E ainda, quais espaços são passíveis de serem permeados e quais se constituem como barreiras ou como áreas que possibilitam a integração entre o tecido urbano e a baía. Esse estudo será feito a seguir com a identificação das unidades de paisagem.

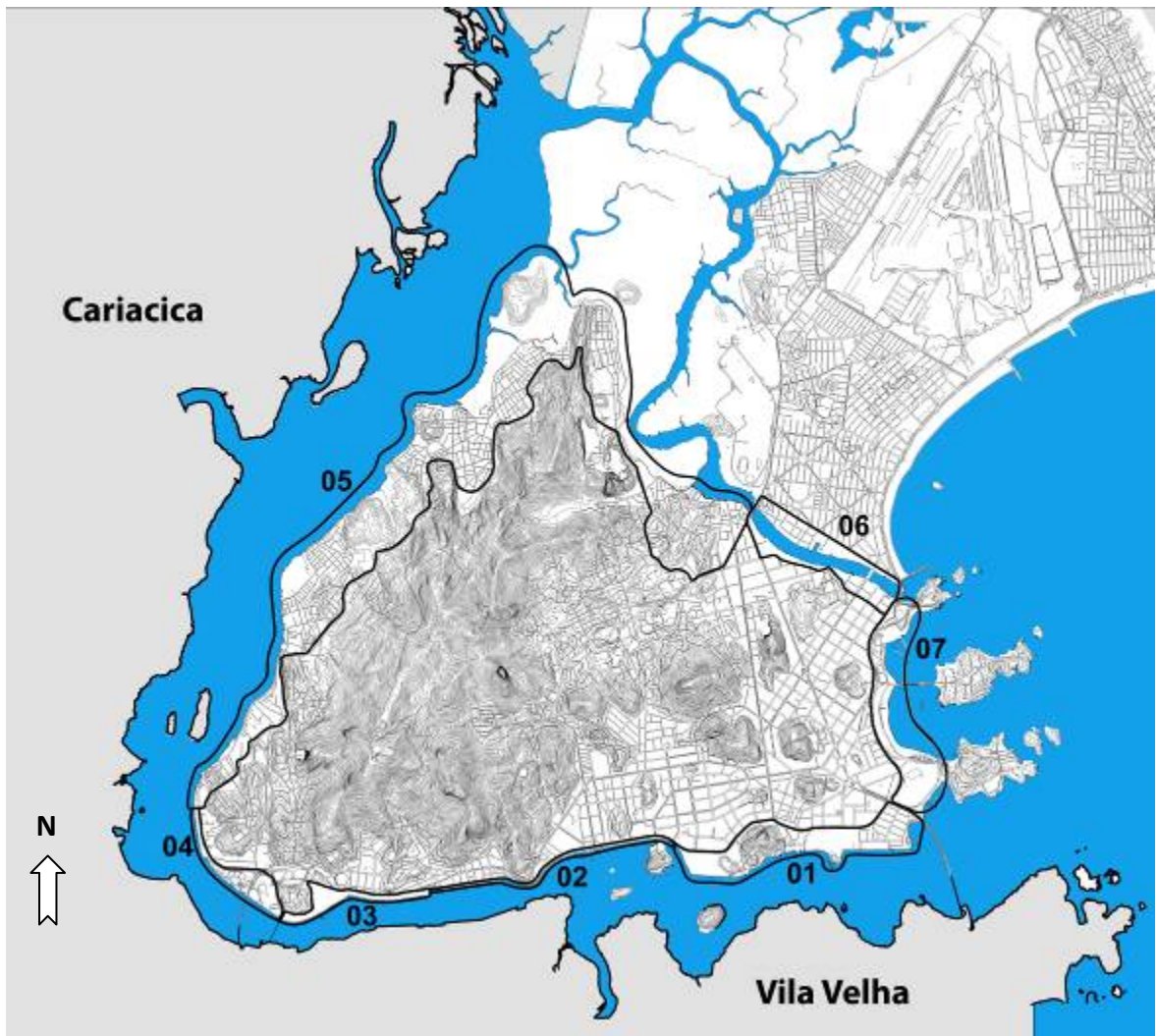
Capítulo 04: À margem dos corpos d'água

O resultado do processo de crescimento e expansão da cidade foi a formação de espaços diferenciados por toda a extensão do território, como indicado no capítulo anterior, chegando à margem da baía, foco de estudo desta pesquisa.

A divisão da margem em unidades de paisagem foi feita com base nas diferenças morfológicas, sociais e econômicas de cada lugar, como: uso do solo predominante, função estabelecida pelo espaço na margem, acesso físico e visual à baía, forma de ocupação da unidade à margem, tipologia do traçado das ruas, características das vias, dimensão das quadras, e presença ou não de vegetação; itens mencionados no método de leitura do território. Dentro de cada unidade poderão ser encontrados fragmentos de cidade que se diferem em forma, função, relação com o corpo d'água, possibilidade que exercem de aproximação com o corpo d'água seja físico ou visual, e, ainda, fragmentos diferentes de acordo com as relações que estabelecem com o corpo d'água. Essas diferenças são encontradas quando observados os espaços com escala mais próxima da real, que não corresponde àquela utilizada para a definição das unidades. A possibilidade que a unidade contém de permitir a variedade em seu interior constitui uma possibilidade de formação de unidade por diferentes espaços, mas que são ao mesmo tempo complementares.

O mapa 13 indica as unidades de paisagem encontradas à margem da Baía de Vitória a partir dos critérios estabelecidos anteriormente neste capítulo. As sete (07) unidades identificadas serão estudadas quanto às características que apresentam e a relação que estabelecem com a Baía de Vitória, ou com o Canal da Passagem, ou com o canal entre ilhas, podendo, então, serem classificadas como estruturas abertas, brandas e duras.

Mapa 13: Localização e identificação das unidades de paisagem.



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

As unidades são: (01) Enseada do Suá; (02) Avenida Beira Mar; (03) Portuária; (04) Equipamentos Públicos; (05) Habitacional e de Preservação; (06) Canal da Passagem e; (07) Praia Insular. A porção continental à margem da Baía de Vitória não fará parte deste estudo, pois se assemelha a unidade de paisagem 07, quanto à característica de praia, configurando-se como um espaço livre de uso público.

4.1. Unidade de paisagem 01: Enseada do Suá

Esta unidade localiza-se na entrada da Baía de Vitória, na porção Sul do território, como indicado no Mapa 14 em destaque com a cor vermelha. Ela caracteriza-se pela presença de áreas de grande porte, distintas entre si em função, forma e ocupação predominante. Sua delimitação é feita tendo como base a presença da baía⁴, a presença da Terceira Ponte (em amarelo no Mapa 15), e a presença de uma avenida estruturadora da região, Avenida Nossa Senhora dos Navegantes (em vermelho no Mapa 15), caracterizada como limite de costura⁵, indicadas no Mapa 15.

Esta área constituiu-se como região de expansão do centro histórico, localizada nos limites do Novo Arrabalde. Atualmente esta região abriga edifícios públicos e privados e equipamentos de grande porte como: Tribunal de Justiça, Assembleia Legislativa, shopping center e condomínios residenciais.

Dentre os espaços que formam a unidade de paisagem 01, o primeiro a ser observado é a parte do bairro Enseada do Suá, identificada pela letra “a” com a ajuda do Mapa 14. Este trecho é ocupado predominantemente por residências, mas também possui áreas destinadas ao comércio e prestação de serviços. Ele caracteriza-se pela presença de edificações baixas (de 02 a 04 pavimentos), pelo traçado retilíneo e pelas ruas calçadas com paralelepípedo.

O traçado ortogonal das vias e lotes permite a visualização do corpo d'água mesmo que o observador não esteja à margem do corpo d'água, e facilita a aproximação com a baía. As vias de automóveis que permitem a aproximação com o corpo d'água não percorrem a margem deste elemento natural. Porém, calçada para pedestres e ciclovia implantadas ao longo da margem permitem o passeio ao longo da baía em determinado trecho, como mostra a Figura 5. Neste ponto da Baía de Vitória, a margem toma a forma de praia pela presença de

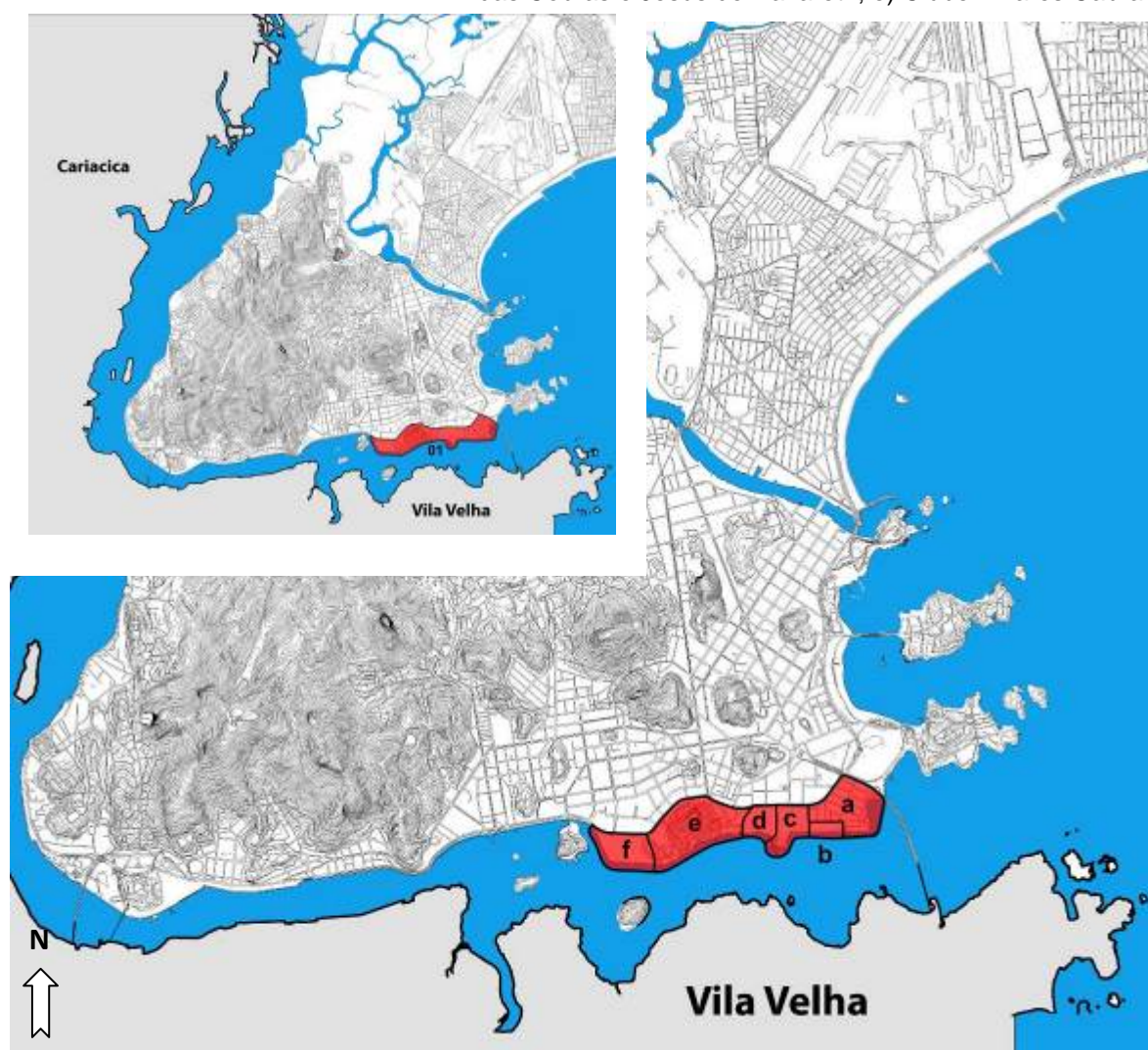
⁴ A Baía de Vitória é um dos limites para todas as unidades e, portanto, não será mencionada na identificação das demais unidades de paisagem.

⁵ Uma linha de intercâmbio entre dois lugares distintos que pode ser atravessada visualmente ou pelo movimento (LYNCH, 2011, p.111).

vegetação de restinga e faixa de areia que frequentemente é utilizada por banhistas. A praia valoriza a região e aproxima o visitante da Baía de Vitória. Trata-se de um espaço de uso e contato com a baía efetivado pelas características que possui e pela possibilidade de acesso que fomentam uma relação de uso para lazer e recreação. Este trecho da unidade 01 é considerado um espaço aberto devido à presença de espaço livre de acesso e uso público.

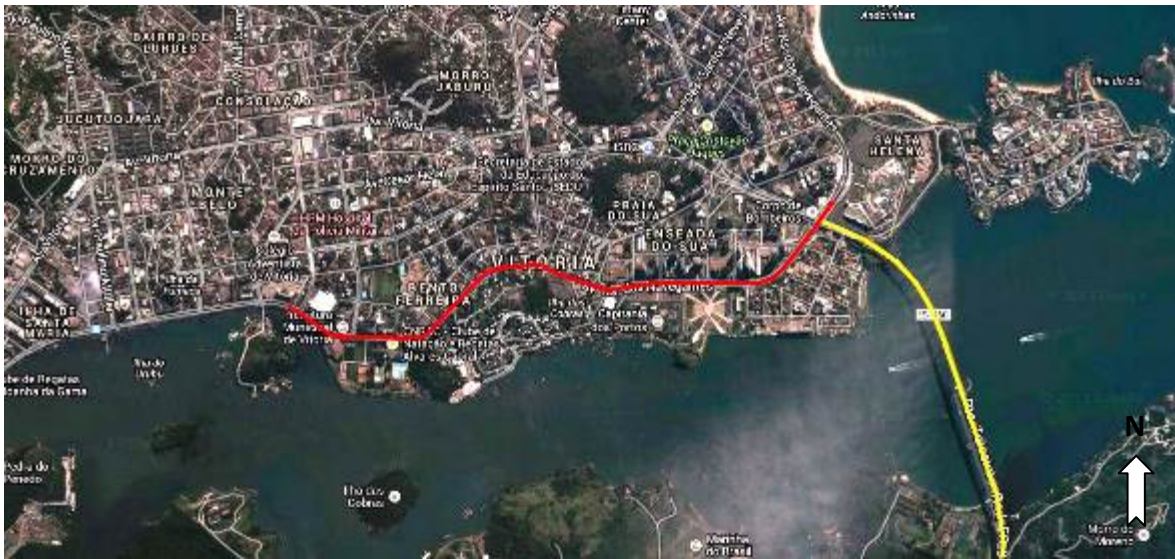
Mapa 14: Identificação da Unidade de Paisagem 01: Enseada do Suá, e dos espaços internos na unidade 01.

a) bairro residencial; b) Cais das Artes; c) Praça do Papa; d) Capitania dos Portos; e) bairros Ilha das Cobras e Jesus de Nazareth; e) Clube Álvares Cabral.



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

Mapa 15: Imagem de satélite da Unidade de paisagem 01.



Fonte: Diagramação sobre base do Google.

Figura 5: Fragmento A. Margem da baía com a configuração de praia.

Presença de ciclovia, vegetação de restinga e faixa de areia. Livre acesso à baía.



Fonte: Autora. 2013.

Em outro trecho deste fragmento, a margem é ocupada por lotes particulares. A Figura 6 indica o início dessa ocupação. Alguns dos lotes na margem da Baía de Vitória são cercados e outros ocupados por edificações, que impedem o livre acesso à baía, mas que possuem acesso particular ao corpo d'água. Este tipo de ocupação favorece apenas os proprietários dos lotes, que podem usufruir do contato direto com o corpo d'água. Neste trecho da margem, as edificações são consideradas estruturas duras por impedir o contato com a Baía de Vitória.

Figura 6: Fragmento A. Presença de lotes particulares à margem da baía.



Fonte: Autora. 2013.

Ao lado da área “a” encontra-se o espaço ocupado pela construção do Edifício Cais das Artes, identificado pela letra “b” no Mapa 14. O Cais das Artes está sendo projetado para ser centro cultural com áreas para exposição e apresentação de artistas, e ponto de convergência de fluxos na cidade. Sua forma arquitetônica proporciona o contato físico e visual com a Baía de Vitória, permitindo ao usuário desfrutar da paisagem quando no nível térreo, ao mesmo tempo em que envolve o visitante para que volte atenção apenas para o interior da edificação quando em seu interior. A finalização da construção da edificação pretende permitir o contato visual também com a margem oposta, neste caso, com a margem da cidade de Vila Velha, e com os elementos que compõem essa paisagem.

Mesmo com a existência de uma edificação na margem da baía, o espaço é classificado como estrutura aberta, pois a edificação libera o térreo para a utilização pelo público, e possibilita o contato com o corpo d’água, superando a possibilidade de tornar-se uma barreira.

O Cais é uma dentre as intervenções desenvolvidas pela administração municipal na região à margem da Baía de Vitória que será estudada no capítulo seguinte.

A Praça do Papa, cuja localização dentro da unidade 01 pode ser identificada pela letra “c” no Mapa 14, recebeu intervenção do município para melhoria da qualidade paisagística e para adequação do espaço a receber eventos de grande porte (assunto que será explicado no próximo capítulo). A praça corresponde a um vazio urbano, de acordo com o Plano Diretor que data de 2006. Porém, classifica-se mais adequadamente como área de praça, já que a intervenção realizada nesse espaço (finalizada em 2008) reconfigurou o local e fez com que ele deixasse de ser uma área vazia, sem calçamento, equipamentos ou tratamento paisagístico, para tornar-se um local adequado a receber eventos de grande porte que requerem áreas livres para montagem de estruturas de apoio.

O local ainda conta com a possibilidade de acesso à Baía de Vitória com auxílio do deck implantado à margem do corpo d’água, indicado na Figura 7. Também conta com tratamento paisagístico que, mesmo sem a presença de vegetação que proporcione sombra para áreas de estar e permanência do usuário, permite a integração com o entorno, evitando que o pedestre sinta desconforto ao caminhar pelo passeio ao longo da praça.

Figura 7: Praça do Papa.
Ao fundo: deck a beira da baía.



Fonte: Autora. 2013.

Nos limites da praça há restaurante, mirante, deck e playground para crianças, e uma edificação de caráter público: Tribunal de Contas da União. No interior da praça há edificação de apoio policial, construída em subsolo para

permitir a visada da baía. Esses elementos, porém, não se configuram como barreiras de acesso à baía devido à localização em que se encontram e pela configuração.

Dessa forma, a área da Praça do Papa pode ser considerada uma estrutura aberta, por ser um espaço público de livre acesso e sem a presença de edificações ou equipamentos públicos que possam tornar-se obstáculos ao acesso à Baía de Vitória.

A Capitania dos Portos (letra “d”, na Mapa 14) é mais um dos espaços diversos que compõem a unidade de paisagem 01. A instituição (Figura 8 e Figura 9) localiza-se na margem da Baía de Vitória, possui acesso restrito ao corpo d’água.

Figura 8: Capitania dos Portos.

Obstáculo de acesso visual e físico à Baía de Vitória.



Fonte: Autora. 2013.

Figura 9: Capitania dos Portos.



Fonte: Google. Acesso: 2014.

O objetivo da Capitania é garantir a segurança do tráfego aquaviário, zelar pela segurança da navegação, salvaguardar a vida humana no mar, e prevenir a poluição hídrica na área de sua jurisdição (Capitania dos Portos do Espírito Santo, 2013). Pela função que desempenha e pela localização, a Capitania estabelece relação direta com a baía, mas retira da cidade, no ponto na qual se localiza, os privilégios da proximidade com a baía e do contato com o corpo d'água, justificando a classificação como estrutura dura.

Os bairros Ilha das Cobras e Jesus de Nazareth são áreas ocupadas irregularmente por uma parcela da população de baixa renda. São espaços diferenciados dentro da unidade de paisagem 01, confirmando o caráter de multiplicidade da unidade.

A localização desses bairros está indicada no Mapa 14 pela letra "e". Trata-se de lugares com traçado de ruas irregulares, com pequena largura, ocupados por edificações pequenas, e muito próximas, com afastamento mínimo ou sem afastamentos.

Quando observado o bairro Jesus de Nazareth, nota-se que a ocupação ocorreu em área de morro, que as vias do bairro são de baixo fluxo de veículos, sendo, em maioria, escadarias de acesso às edificações nas partes mais altas. O bairro Ilha das Cobras situa-se em área plana, mas também possui traçado irregular e ruas estreitas, com calçadas estreitas (aproximadamente 1 metro de largura) ou sem calçadas.

As ocupações predominantemente habitacionais dos bairros Jesus de Nazareth e Ilha das Cobras, são parcialmente separadas (digo que são parcialmente, pois são unidas na margem da baía) pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) e por uma estação de distribuição de energia elétrica. Essas duas instituições se destacam quanto à dimensão da área ocupada, mas o acesso a elas não ocorre pelo interior dos bairros, mas pela avenida limítrofe, a Avenida Nossa Senhora dos Navegantes.

Os dois bairros são áreas de livre acesso público e possuem acesso à Baía de Vitória. Neles as edificações se aproximam do corpo d'água, como mostra a Figura 10. Porém, o acesso à baía é fácil para os moradores da região que conhecem o bairro e os caminhos possíveis para chegar até a margem do corpo d'água. Para aqueles que não são moradores, o acesso torna-se dificultado.

Além da dificuldade de acesso àqueles que não são moradores, a presença das edificações próximas à baía prejudica o contato visual com este elemento, características de uma estrutura dura.

Figura 10: Bairros Jesus de Nazareth e Ilha das Cobras.
Proximidade com a Baía de Vitória.



Fonte: Google. Acesso: 2013.

Ambos os bairros fazem limite com a área da cidade na qual foi implantado o Plano Novo Arrabalde. Entende-se que essas áreas foram ocupadas pela parcela da população sem condições de adquirir lotes na área planejada, que viu nessas áreas oportunidade de morar nas proximidades da cidade dotada de infraestrutura como água, esgoto e energia elétrica. Conclui-se também que a ocupação dessas regiões ocorreu de maneira irregular, porém sob o consentimento da administração local, que não destinava recursos para destinar a toda população áreas adequadas para construção de habitações. O bairro Jesus de Nazareth constitui uma das áreas de execução do Projeto Terra Mais Igual, que será estudado no capítulo seguinte.

O Clube Álvarez Cabral, identificado pela letra “f” no Mapa 14, está localizado no bairro Bento Ferreira, área de valor imobiliário em elevação. Construído em 1958, constitui-se como uma área destinada à recreação e à prática de atividades esportivas. Os usuários são sócios do clube ou convidados dos sócios, estabelecendo restrição de acesso e uso.

Pela localização à margem da baía e a restrição do acesso à área interna, o empreendimento dificulta a aproximação dos habitantes da cidade com a Baía de Vitória, a visualização do corpo d’água e o contato físico com este elemento.

O contato visual é dificultado pela dimensão da área, pela presença de edificações internas e, principalmente, pelo muro que delimita a área do clube do passeio público ao longo da avenida limítrofe ao clube, como pode ser visto na Figura 11.

Figura 11: Imagem do Clube Álvares Cabral a partir da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes.

Detalhe para o fim da mureta e início do muro pertencente ao clube.



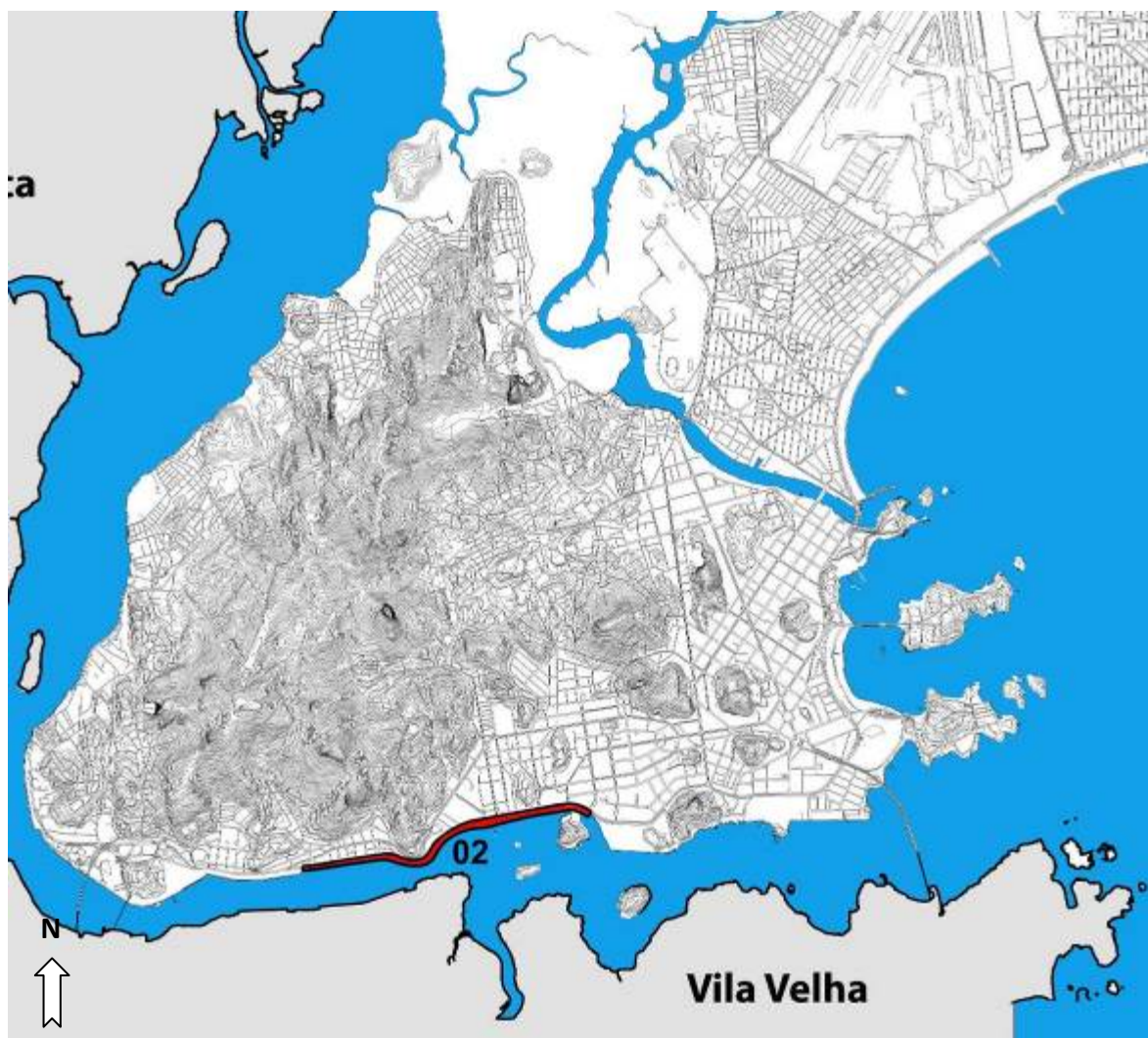
Fonte: Autora. 2013.

A presença de edificações e do muro resulta no afastamento do corpo d'água, impedindo a integração paisagística da cidade com a baía e a integração visual com a cidade de Vila Velha, localizada, neste trecho, na margem oposta da Baía de Vitória. O contato visual e físico são permitidos apenas àqueles no interior do clube. Apesar da possibilidade de contato físico com a baía, o clube não estabelece acesso ao corpo d'água. Com a identificação das características do clube, é possível classificá-lo como estrutura dura, já que não é de livre acesso à população.

4.2. Unidade de paisagem 02: Avenida Beira Mar

Seguindo em direção a Oeste da ilha principal encontra-se a unidade de paisagem 02, que corresponde à Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, localizada na Ilha de Vitória com auxílio do Mapa 16, e caracterizada pela linearidade. A avenida também é denominada Avenida Beira Mar por ter a maior parte de seu curso ao longo da Baía de Vitória.

Mapa 16: Identificação e localização da Unidade de Paisagem 02: Avenida Beira Mar.



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

O trecho da avenida que será estudado neste trabalho corresponde àquele que segue do Clube Álvares Cabral (unidade 01) ao Porto de Vitória (unidade 03), no sentido Leste-Oeste. Essas referências estão marcadas na Mapa 17, sendo a avenida em vermelho.

Mapa 17: Imagem de satélite da Unidade de paisagem 02.



Fonte: Diagramação sobre base do Google.

O trecho que segue do Clube Álvares Cabral ao Forte São João está indicado na Figura 12.

Figura 12: Avenida Mascarenhas de Moraes.

Trecho compreendido entre o Clube Álvares Cabral e o Forte São João. Ao fundo o Terminal Aquaviário.



Fonte: Autora. 2013.

A distância do leito carroçável à margem da avenida possui largura de aproximadamente 10 metros, na qual estão inserido passeio de pedestres, ciclovia, espaço preenchido por vegetação e alguns bancos. O acesso ao corpo d'água nesta unidade é restringido pela mureta de concreto. Nesta unidade, a paisagem se encarrega de exercer atratividade no local.

Os usuários deste espaço normalmente permanecem apenas o período necessário de espera do transporte público e os horários de concentração de maior público correspondem aos horários de chegada e saída das instituições de ensino e de saúde localizadas nas proximidades. Neste trecho ainda encontra-se o antigo Terminal Aquaviário, que foi utilizado com frequência por usuários quando este ainda estava ativo, nas décadas anteriores à construção da Terceira Ponte. Com o fim do sistema de transporte por embarcações, que fazia ligação entre as margens da cidade de Vitória e Vila Velha, o terminal foi fechado. Até meados dos anos 2013 o antigo Terminal Aquaviário serviu como abrigo para moradores de rua. Atualmente a prefeitura desmontou e retirou a cobertura do

terminal e os moradores de rua não mais estabelecem abrigo nesta localidade. O terminal, quando ativo, permitia a integração dos sistemas de transporte pela proximidade com o terminal de ônibus conhecido como Terminal Dom Bosco (fechado em 2009).

No trecho que segue do Forte São João ao Porto de Vitória, a unidade é constituída por leito carroçável e passeio de pedestres. O limite entre o passeio e a baía é estabelecido por mureta de concreto, assim como no trecho anteriormente descrito. O trecho de calçada, porém, possui menor dimensão quando comparado ao trecho anterior dessa mesma unidade, aproximadamente três metros de largura, preenchido por paradas de ônibus, que são os únicos pontos de aglomeração de pessoas. Apesar da pouca dimensão, este trecho do passeio é também utilizado por pescadores que, normalmente sozinhos ou em dupla, praticam atividades de pesca.

Não há obstáculos que impeçam o contato visual e físico com a Baía de Vitória ao longo de todo o curso da Avenida Beira Mar. A Pedra do Penedo, localizada na cidade de Vila Velha, é elemento de destaque visual juntamente com a Baía de Vitória. Ambas podem ser vistas na Figura 13, seguido pela Terceira Ponte e pelo Morro do Moreno ao fundo.

Figura 13: Avenida Mascarenhas de Moraes.

Trecho compreendido entre o Porto de Vitória e o Forte São João. Destaque visual para a Pedra do Penedo e, ao fundo, a Terceira Ponte e o Morro do Moreno.



Com as observações das características da unidade, esta pode ser classificada como estrutura aberta, já que é livre e de acesso público.

4.3. Unidade de paisagem 03: Atividades portuárias

A unidade de paisagem 03 é composta por duas áreas diretamente ligadas com a atividade portuária e conseqüentemente com a Baía de Vitória, que utilizam a baía de forma contínua, e dependem do corpo d'água para o desenvolvimento de sua função. São elas: o Porto de Vitória e o Terminal da Flexibrás. São áreas portuárias, de entrada, saída e estocagem de mercadorias, cuja localização está indicada no Mapa 18 pelo destaque da área em vermelho. Estão situadas ainda à margem de avenidas estruturadoras da região (Avenida Presidente Getúlio Vargas e Avenida Elias Miguel) e que permitem acesso a outras partes da cidade e às cidades vizinhas de Cariacica e Vila Velha.

Mapa 18: Identificação da Unidade de Paisagem 03: Atividades portuárias, e dos espaços internos na unidade 03.

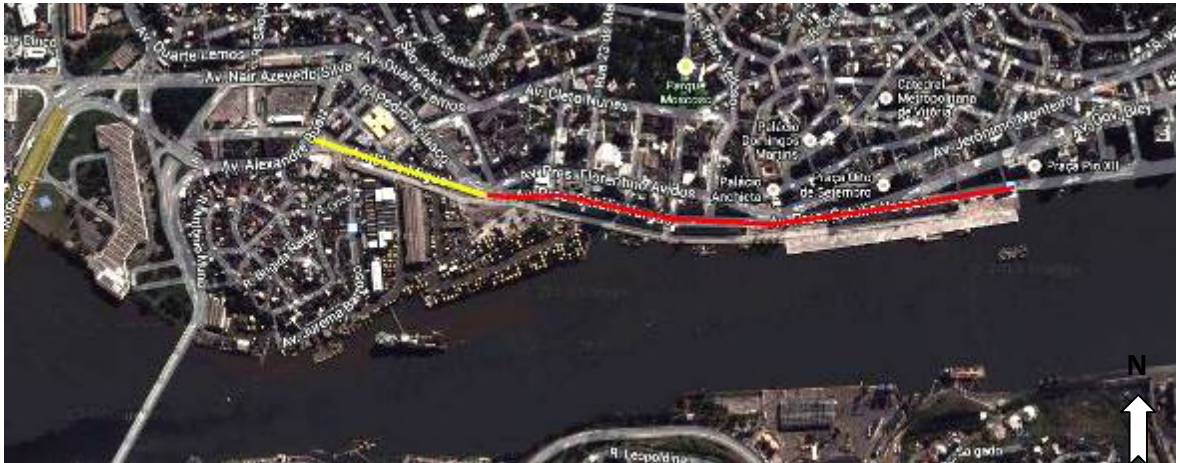
a) Porto de Vitória; b) Terminal da Flexibrás



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

Seguindo a direção Leste-Oeste, a primeira área encontrada é o Porto de Vitória, indicado pela letra “a” no Mapa 18. Localizado entre a Avenida Presidente Getúlio Vargas, marcada em vermelho no Mapa 19, e a Baía de Vitória, o acesso ao porto é restrito a funcionários, pela movimentação de carga e equipamentos de grande porte, como os guindastes. A área referente ao Cais Comercial (porto) é preenchida, além dos guindastes, por galpões de estocagem de material. São cinco armazéns e ao longo desses ancoram navios que importam e exportam mercadorias, navios militares, submarinos e cruzeiros turísticos, que, em ocasiões especiais, são abertos à visitação.

Mapa 19: Imagem de satélite da Unidade de paisagem 03.



Fonte: Diagramação sobre base do Google.

Estes cinco galpões impedem a visualização da baía por quem passa pela Avenida Presidente Getúlio Vargas. Ver a Baía de Vitória somente é possível por meio das janelas existentes entre um galpão e outro, como é possível identificar na Figura 14 **Erro! Fonte de referência não encontrada.**

Figura 14: Porto Cais Comercial.

Detalhe para a presença dos galpões do porto à esquerda formando uma barreira de contato físico e visual com a baía e para as aberturas à direita que permitem acesso visual para a baía.



Fonte: Autora. 2013.

Assim, o contato físico do habitante com o corpo d'água é impedido e o contato visual é restrito, neste trecho da margem, devido à presença do equipamento portuário na cidade. Mesmo sendo um espaço público, o porto possui acesso restrito (como já mencionado) que, juntamente com as características da área configura-se como uma estrutura dura.

O início dos estudos para a construção do Cais Comercial, que viria a ser o porto, data de 1881, mas a construção do porto somente foi finalizada em 1940. Antes de tomar a forma e dimensão atual, as exportações e importações eram feitas por meio de pequenos cais. A demolição desses cais antigos e os aterros feitos na região originaram o atual Cais Comercial (ROSA, 2006). A transformação do antigo cais em porto para centralizar todo o comércio do Espírito Santo resultou em alterações significativas na estrutura física e funcional da cidade de Vitória, modificando o contorno da baía com a construção de muro de contenção, de armazéns e restrição de acesso ao cais e, conseqüentemente, ao corpo d'água. Apesar das vantagens econômicas, a estrutura portuária se impõe como parte da história de formação e crescimento da cidade, consolidada e parcialmente resguardada pelo tombamento dos galpões 01 e 02 como patrimônio histórico edificado da cidade.

Ao lado do porto está o Terminal da Flexibrás, indicado no Mapa 18 pela letra "b". A Flexibrás está limitada pela Avenida Elias Miguel, marcada em amarelo no Mapa 19, e pela Baía de Vitória. Trata-se de uma empresa particular que se constitui como terminal industrial para a fabricação e exportação do material produzido. É uma área particular que restringe o acesso à área interna aos funcionários e impede o contato físico e visual dos habitantes com o corpo d'água. O contato visual é dificultado pela presença de um muro que demarca os limites da área de implantação da Flexibrás, como mostra a Figura 15, a partir da Avenida Elias Miguel, pela dimensão que ocupa na margem da baía e pela presença de materiais destinados a exportação, que se constituem como barreiras físicas. A Flexibrás estabelece relação direta e intensa com a Baía de Vitória pela atracagem de navios cargueiros para exportação dos produtos da empresa, mas constitui-se como estrutura dura por impedir a aproximação do habitante com o corpo d'água.

Figura 15: Terminal Flexibrás a partir da Avenida Elias Miguel.



Fonte: Autora. 2013.

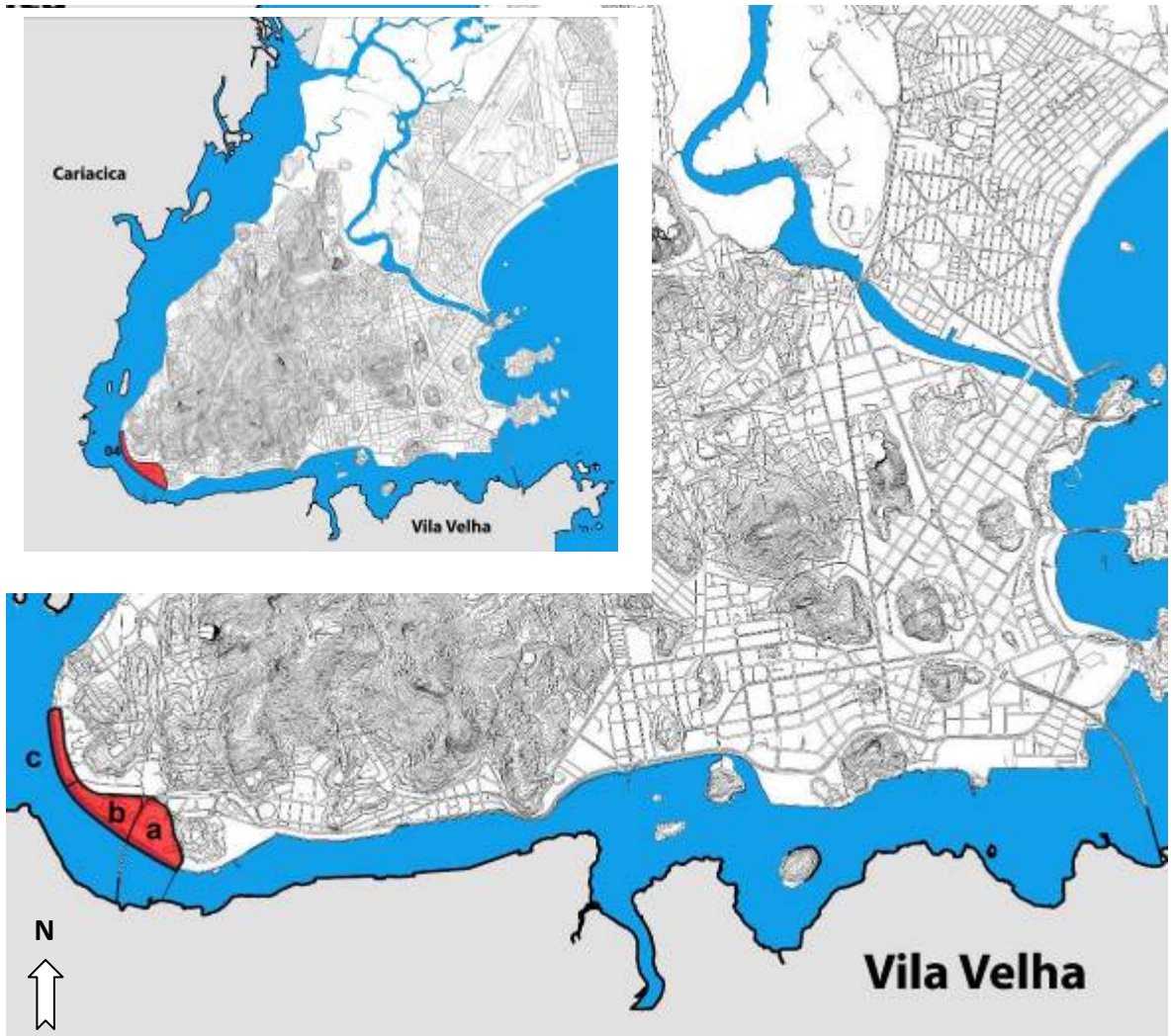
Apesar da classificação como estruturas duras, é necessário evidenciar que estes espaços estabelecem relação direta com a baía pela função que desempenham e por tratar-se de áreas portuárias. A configuração interna das duas áreas é de completa abertura para a Baía de Vitória, mas de barreira com a cidade.

4.4. Unidade de paisagem 04: Equipamentos públicos

Esta unidade, identificada no Mapa 20, é formada por grandes espaços edificados, abertos e de acesso público. Os elementos contidos nesta unidade correspondem a: (a) Rodoviária de Vitória, (b) Parque Tancredo Neves e (c) Sambão do Povo (sentido Leste-Oeste), indicados no Mapa 20. A Ilha do Príncipe delimita a unidade a Leste, e o término das arquibancadas do Sambão do Povo delimita a unidade a Noroeste. Além da baía, a Avenida Dário Lourenço de Souza, marcada em vermelho no Mapa 21, e a Avenida Alexandre Buaiz, marcada em amarelo também no Mapa 21, estabelecem outro limite para a unidade, limite de costura por permitir a transposição do seu percurso.

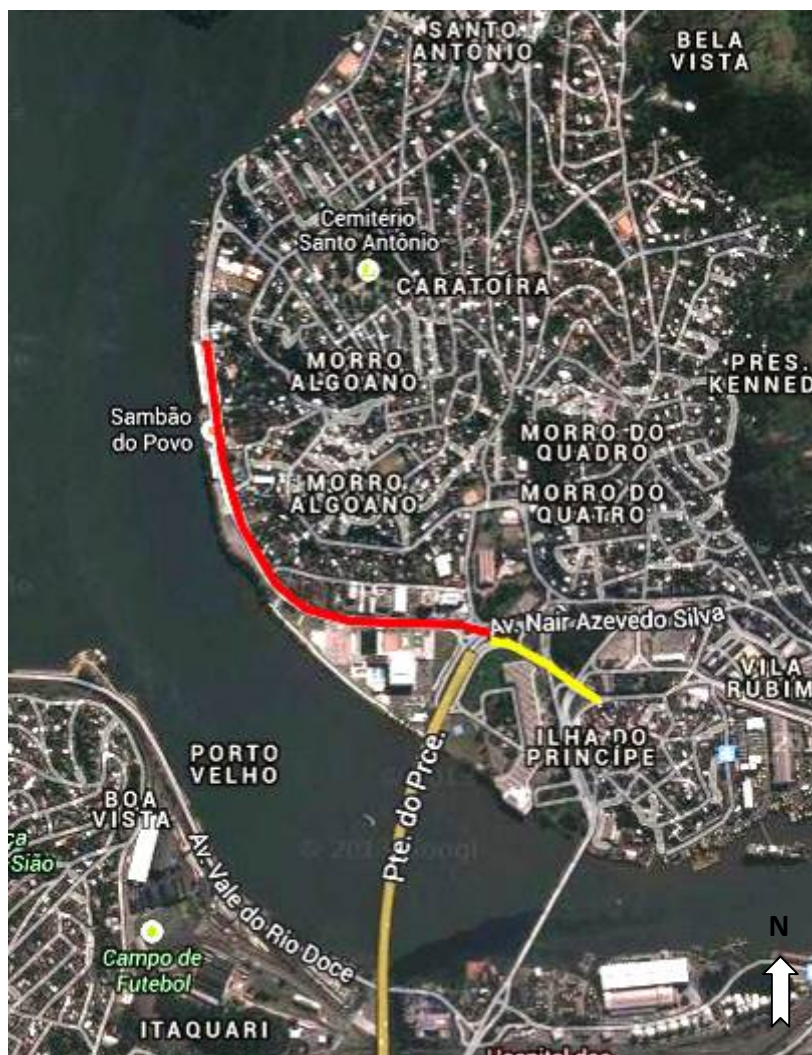
Mapa 20: Identificação da Unidade de Paisagem 04: Equipamentos Públicos, e dos espaços na unidade de paisagem 04.

a) Terminal rodoviário de Vitória; b) Parque Tancredão; c) Sambão do Povo.



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

Mapa 21: Imagem de satélite da Unidade de paisagem 04.



Fonte: Diagramação sobre base do Google.

O Terminal Rodoviário Carlos Alberto Vivacqua Campos, identificado pela letra “a” no Mapa 20, foi inaugurado em 1979. Trata-se de uma edificação aberta, de acesso público, projetada para permitir, além da integração da cidade de Vitória com as cidades vizinhas e com outros estados, a aproximação de embarcações particulares ou embarcações de transporte público para embarque e desembarque de passageiros, proporcionando integração entre modais.

O contato visual com a Baía da Vitória somente é possibilitado quando o observador está no interior do Terminal Rodoviário. Isto ocorre devido à dimensão do espaço ocupado pela rodoviária, pela presença de equipamentos como quiosques de venda de passagem e comércio em geral, vegetação, cerca de proteção, veículos estacionados, e também pelas pequenas diferenças de cota de terreno, fazendo com que o terminal fique em terreno pouco mais alto do que as ruas e avenidas próximas. Alguns desses obstáculos podem ser observados na Figura 16, como a presença da cerca de proteção e altura de implantação do Terminal Rodoviário.

Figura 16: Terminal Rodoviário.



Fonte: Autora. 2013.

A relação funcional da rodoviária com a baía perdeu-se pela falta de uso do píer presente à margem da baía (Figura 17). Mas a integração visual é ampliada e se estende, permitindo a interação da cidade de Vitória com a cidade vizinha (Vila Velha) e com os elementos construídos que as unem (a Segunda Ponte e as Cinco Pontes), também registrados na Figura 17.

Figura 17: Terminal Rodoviário. Área do píer.



Fonte: Autora. 2013.

A imagem acima também expõe uma barreira física de contato com a baía. Trata-se de uma estrutura de vidro instalada no limite do píer na rodoviária. Mesmo classificada como estrutura aberta, a rodoviária não mais exerce o papel integrador para o qual foi projetada, pois o acesso físico com o corpo d'água não é possível devido à presença de uma barreira física. Embora a barreira física esteja presente no terminal, ela ainda permite o contato visual com a baía e a percepção da paisagem no entorno da rodoviária.

O Centro Esportivo Tancredo Neves, ou Tancredão, identificado pela letra “b” na Mapa 20, foi construído sobre uma ponta de lança anexa à Ilha do Príncipe assim que esta ilha foi unida à ilha principal. Trata-se de um projeto de parque público destinado ao lazer e a prática de atividades físicas inaugurado em 1986, e que recentemente, em 2011, passou por reforma para melhoria das condições das instalações e ampliação dos equipamentos e modalidades esportivas, assunto do próximo capítulo. A reforma do parque fez com que ele se tornasse um Centro Esportivo.

A construção do parque foi concluída em 1986, sobre área da Marinha, (Figura 18), próxima à ilha principal de Vitória, e que correspondia a 57.000m², e nela havia apenas mangue. Com o processo de aterros sofridos pela ilha, os quais redefiniram os limites da ilha principal, a Ilha do Príncipe foi unida à principal, quando foi projetado o parque urbano.

Figura 18: Ilha do Príncipe e ponta de mangue onde foi construído o Parque Tancredão.



Fonte: Desconhecido.

Essa intervenção, ação de unir uma ilha à outra e reformular uma área de mangue em área de uso e ocupação, revela a cultura de uma época e iniciativas das administrações locais para a construção de equipamentos públicos. Por isso deve ser ressaltado que a criação do parque e a união da ilha menor com a ilha principal ocorreu em um contexto histórico e legislativo diferenciado das normas vigentes, em um contexto em que aterros eram permitidos e que as transformações a partir deles garantiam qualidade paisagística às cidades, além de dotá-las de espaços símbolos da cidade e únicos. A criação do parque na Ilha do Príncipe redefiniu também a relação da cidade com esta pequena ilha.

A presença deste equipamento urbano à margem da baía colabora para a integração entre cidade e corpo d'água, já que permite o contato visual e físico com a Baía de Vitória. O contato, porém, é possível quando no interior do centro esportivo. Na Avenida Dário Lourenço de Souza, como já indicado em vermelho no Mapa 21, que limita a área do centro esportivo, não é possível conectar-se à baía visualmente devido à dimensão da área que o equipamento ocupa e pela presença de equipamentos esportivos, como quadras cobertas, e equipamentos de apoio, sanitários, e, principalmente, pela estrutura que compõe a entrada principal do Centro Esportivo, que pode ser visto na Figura 19.

Figura 19: Parque Tancredão. Entrada principal.



Fonte: Autora. 2013.

O Centro Esportivo Tancredão ainda permite a integração visual com as cidades de Cariacica e Vila Velha localizadas na margem oposta. A relação com a baía foi ampliada após a reforma que passou a contar com píer que permite a aproximação de embarcações particulares como iate e jet-ski para embarque e desembarque de passageiros. Dessa maneira, a integração além de paisagística, adquire uma função, fornecendo uma nova forma de aproximação do usuário com o espaço público.

Após a reforma, quando o parque tornou-se centro esportivo, a abertura dos portões passou a ser feita em horários específicos visando a segurança dos equipamentos internos contra vandalismo e a manutenção. O centro esportivo é classificado como estrutura aberta e estabelece relação direta com o corpo d'água por meio dos passeios à margem e espaço para aproximação de embarcações particulares.

O Sambão do Povo, identificado pela letra "c" no Mapa 20 apresentada no início da leitura da unidade de paisagem 04, inaugurado em 1987, é o espaço na cidade de Vitória onde ocorrem os desfiles das escolas de samba no período do carnaval. Trata-se de uma avenida cercada por arquibancadas que, sob a estrutura, possui área destinada a realização de oficinas ligadas à produção do carnaval.

As arquibancadas do Sambão abrem janelas para visualização da baía, como aquela registrada na figura 20. A área, totalmente aberta, permite o pedestre transitar por entre as arquibancadas e por toda a extensão da avenida, chegando até a margem da Baía de Vitória. Mesmo não estabelecendo relação direta com a baía e voltando as costas para este elemento, como mostra a Figura 21, a área permite a integração da cidade com o corpo d'água. A integração ocorre devido à possibilidade de aproximação visual e física e pela presença de percurso no espaço compreendido entre as arquibancadas e a baía, indicados na Figura 20

Figura 20: Sambão do Povo.

Abertura de janelas entre as arquibancadas que permite contato com a Baía de Vitória. À direita e à esquerda, as arquibancadas.



Fonte: Autora. 2013.

Figura 21: Margem da Baía de Vitória.
Arquibancadas sem integração com o corpo d'água.



Fonte: Autora. 2013.

Mesmo que as arquibancadas sejam estruturas que formam uma barreira de contato com o corpo d'água, a área do sambão é classificada como estrutura aberta, pois se trata de um espaço público com possibilidades de uso e que estabelece contato com o corpo d'água.

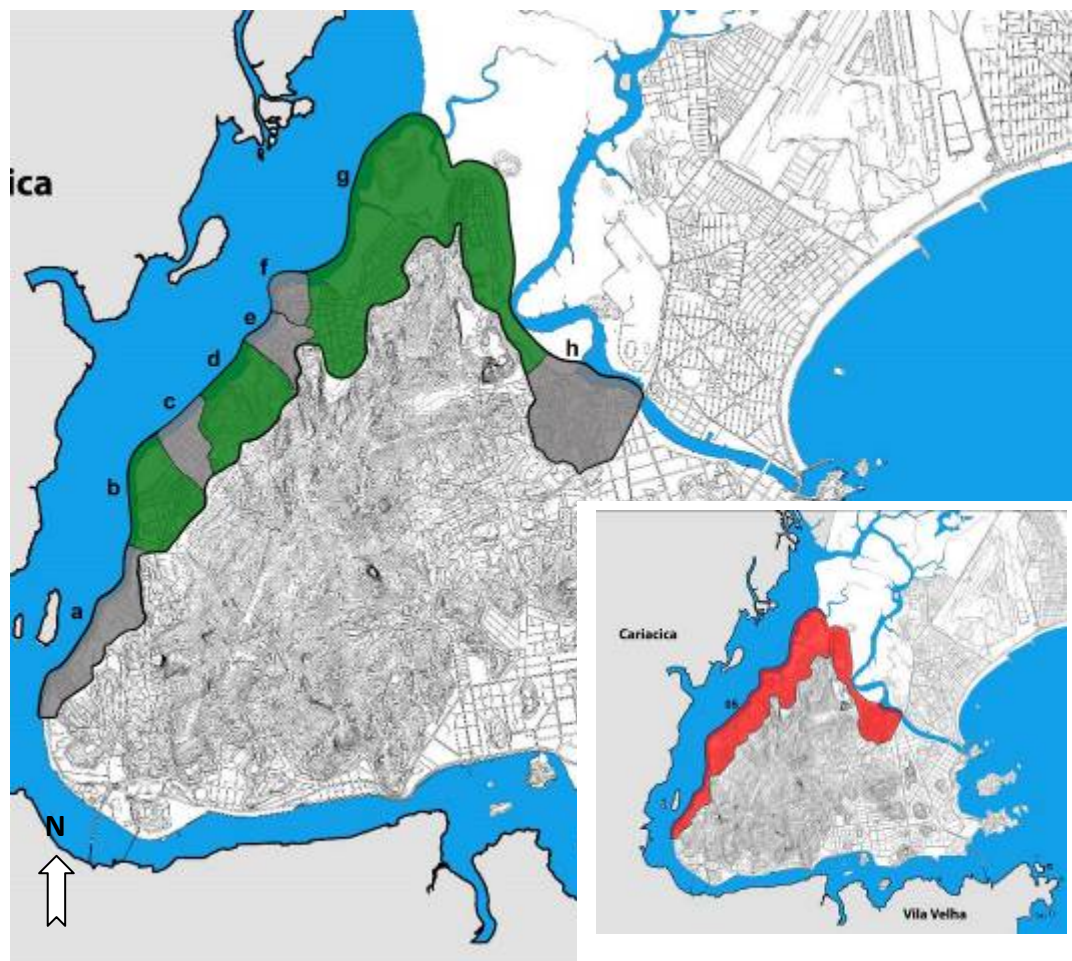
Os espaços que constituem a unidade de paisagem 04 são todos classificados como estruturas abertas, pois desempenham algum nível de contato e integração com a Baía de Vitória, mesmo que apresentem características distintas entre si.

4.5.Unidade de paisagem 05: Área urbanizada e de preservação ambiental

Esta unidade abrange todo o percurso da margem da Baía de Vitória que segue no sentido norte a partir do Sambão do Povo até a Ponte da

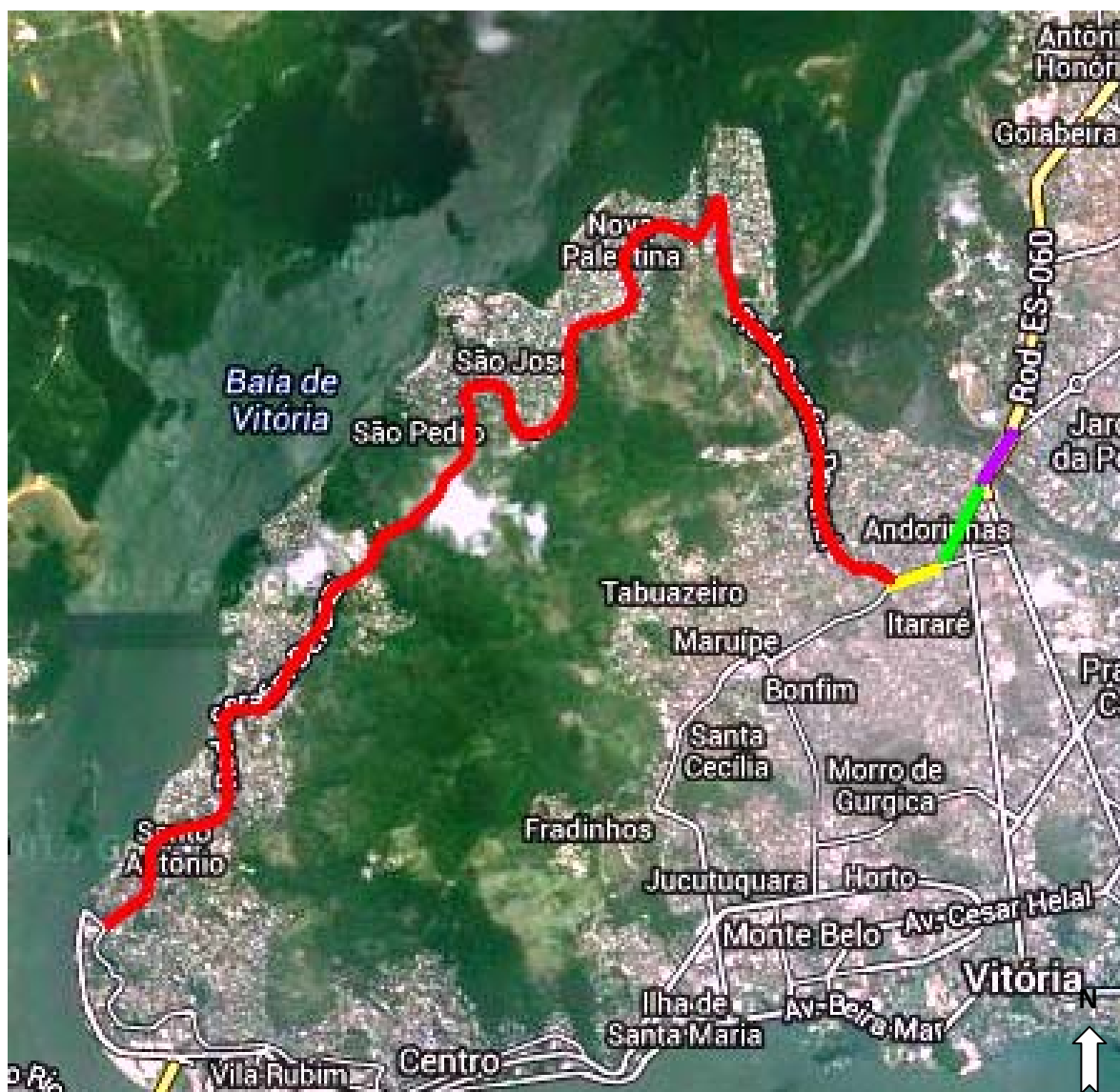
Passagem localizada na região nordeste da ilha, como indicado pela mancha vermelha no Mapa 22. Até chegar ao Norte da ilha, a unidade é delimitada pela Rodovia Serafim Derenze, marcada em vermelho na Mapa 23. Na parte da unidade a Norte da ilha, a delimitação passa a ser representada pela Ponte da Passagem, em azul na Mapa 23, e pelas ruas locais marcadas em amarelo e em verde, também na Mapa 23.

Mapa 22: Identificação da Unidade de Paisagem 05: Área urbanizada e de preservação ambiental. Em cinza: áreas de urbanização nas proximidades com os corpos d'água (a, c, e, f, h). Em verde: áreas de preservação ambiental na margem dos corpos d'água (b, d, g).



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

Mapa 23: Imagem de satélite da Unidade de paisagem 05. Identificação das vias. Em vermelho: Rodovia Serafim Derenze; em amarelo: Avenida Maruípe; em verde: Rua Dona Maria Rosa e; em azul: Ponte da Passagem.



Fonte: Diagramação sobre base do Google.

A unidade de paisagem 05 é uma faixa de margem que abriga, principalmente, habitações e zonas de preservação ambiental (assim classificadas pelo Plano Diretor Urbano da cidade). As áreas na margem da Baía de Vitória ou na margem do canal entre ilhas cujo limite com o corpo d'água é uma área de preservação ambiental correspondem às letras "b", "d" e "g", indicadas no Mapa 22 com a cor verde. Já as áreas em que a urbanização se estende até o limite com o corpo d'água correspondem aos espaços indicados pelas letras "a", "c", "e", "f" e "h", também indicados no Mapa 22 com a cor cinza.

As áreas cuja urbanização se estende até a margem possuem ruas sinuosas, estreitas e, em maioria, sem calçada para pedestres, e a dimensão dos lotes não segue hierarquia ou padrão. As edificações são construídas com máximo de três ou quatro andares e ocupadas por uso misto (comércio no pavimento térreo e residência nos pavimentos superiores). As áreas urbanizadas sofreram processo de aterro iniciados em 1971 e que seguiram até 1992, todos destinados a adequar a região, que era depósito de lixo, para a construção de moradias para a população que habitava ou viria a habitar a região. São áreas de ocupação irregular, mas que foram melhoradas por meio dos aterros realizados pelos governos municipal e estadual.

Áreas livres de uso público são destinadas à recreação ou à prática de esporte. Estas estão situadas apenas à margem dos corpos d'água, em espaço organizado pela prefeitura com o intuito de melhorar as condições de habitabilidade dos bairros e impedir que construções irregulares sejam construídas novamente à margem ou sobre o corpo d'água. Uma dessas áreas pode ser vista na Figura 22.

Figura 22: Margem da Baía de Vitória na unidade de paisagem 05. Área de recreação e lazer, passeio de pedestres e via para automóveis.



Fonte: Google. Acesso: 2014.

Nessas áreas de ocupação consolidada o acesso físico e visual a baía e/ou ao canal é facilitado. Nos espaços de urbanização identificados pelas letras “a”, “c”, “e” e “h”, a proximidade ocorre pela presença de percursos de pedestres, ciclistas e automóveis a beira mar, como mostra a Figura 23. Na área urbanizada identificada pela letra “f” (bairro Ilha das Caieiras), a aproximação com a baía é facilitada pela presença de deck de passeio sobre a baía que contorna as habitações na margem do corpo d’água. São obras de intervenção da administração municipal, assunto do capítulo seguinte, que permitem a integração da ilha com o corpo d’água e a integração visual com a cidade localizada na margem oposta, que neste trecho equivale à Cariacica (a Oeste), e com a porção continental de Vitória (a norte).

Figura 23: Liberação da margem da baía para abertura de via de automóveis, ciclovia e passeio de pedestres.



Fonte: Google. Acesso: 2014.

Dessa maneira, as áreas em que a urbanização se aproxima do corpo d’água nesta unidade são classificadas como estruturas abertas, pois são áreas livres de acesso público, que permitem o contato com a Baía de Vitória e com o canal entre ilhas.

Nas áreas em que a margem da baía ou do canal está ocupada por áreas de vegetação, não há contato físico ou visual com o corpo d'água, como pode ser visto na Figura 24. Estas áreas estão indicadas em verde no Mapa 22. São áreas de mata fechada e de mangue e, portanto, consideradas estruturas brandas, pois apresentam potencial de integração com a dinâmica urbana por serem passíveis de apropriação caso sejam adequadas ao uso.

Figura 24: Área de Preservação ambiental na margem da Baía de Vitória.



Fonte: Google. Acesso: 2014.

Regiões específicas desta unidade fazem parte da lista de regiões incluídas no Projeto Terra, da administração municipal. Trata-se de um projeto para melhoria das condições de habitabilidade e implantação de equipamentos públicos à margem da Baía de Vitória e do canal entre ilhas. Intervenção que será descrita e estudada no capítulo que segue.

4.6. Unidade de paisagem 06: Canal da Passagem

A unidade está situada na margem do Canal da Passagem, como mostra o Mapa 24. Este canal separa as porções insular e continental da cidade de Vitória e localiza-se na parte Nordeste da ilha principal próximo à região do Novo Arrabalde.

As margens deste corpo d'água são ocupadas irregularmente por residências, em maioria, mas também por comércio, serviços e instituições. O traçado das ruas no interior da unidade de paisagem 06 varia entre ruas sinuosas e traçado retilíneo. Alguns dos lotes à margem do canal possuem acesso privado ao corpo d'água, mas também há ruas que permitem a aproximação com o canal.

Os espaços livres de edificação presentes na margem do Canal da Passagem correspondem a fragmentos de áreas livres com vegetação, que formam uma barreira de contato visual e físico com o canal dificultando o acesso ao corpo d'água, como registrado na Figura 25; e também correspondem à área de píer, como mostra a Figura 26.

Mapa 24: Identificação da Unidade de Paisagem 06: Canal da Passagem.



Fonte: Diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

Figura 25: Canal da Passagem.

Detalhe para as massas de vegetação que formam barreiras de acesso ao corpo d'água.



Fonte: Autora. 2013.

Figura 26: Canal da Passagem.

Detalhe para o píer de parada de embarcações.



Fonte: Autora. 2013.

A porção continental desta unidade corresponde ao bairro Pontal de Camburi que, no plano de expansão da cidade projetado por Saturnino de Brito, viria a tornar-se um parque público. A ocupação da margem deste espaço avança sobre o canal estabelecendo acesso particular ao corpo d'água, como registrado na Figura 27 **Erro! Fonte de referência não encontrada.** Esta imagem registra a margem na porção continental da cidade; já a Figura 28 corresponde à margem insular do canal, também ocupada por edificações particulares que estabelecem acesso direto e exclusivo para o corpo d'água, confirmado pela presença de embarcações ancoradas próximo a margem.

Figura 27: Canal da Passagem margem continental.

Detalhe para os acessos individuais.



Fonte: Autora. 2013.

Figura 28: Canal da Passagem margem insular.
Detalhe para os acessos individuais e elevado padrão construtivo.



Fonte: Autora. 2013.

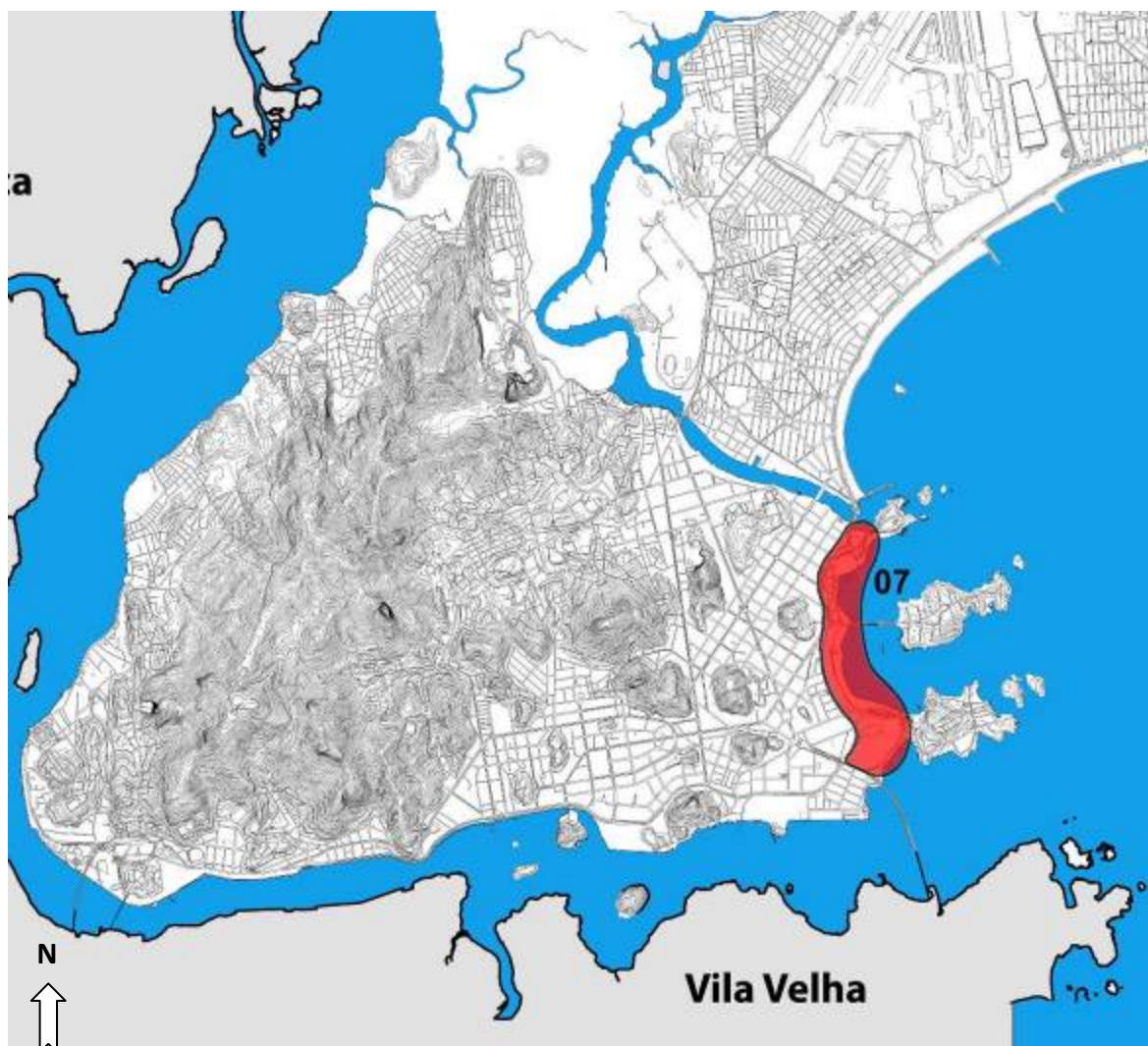
O que se observa ao ler esta unidade de paisagem é que as relações estabelecidas com o corpo d'água ora são de funcionalidade, já que o canal permite o acesso das margens por embarcações de pequeno porte, ora são relações particulares, pela presença de lotes particulares cujo acesso ao corpo d'água é restrito.

Grande parte da unidade configura-se como barreira física e visual com o corpo d'água, classificando a unidade como estrutura dura, pela restrição de acesso, devido à presença majoritária de edificações particulares à margem do Canal da Passagem, e pela restrição, presente na legislação, à modificação das áreas ocupadas por vegetação densa. Ao mesmo tempo, a unidade é pontuada por espaços abertos, que permitem o contato com o canal, espaços necessários ao comércio de pescado na região.

4.7. Unidade de paisagem 07: Praia Insular

A unidade de paisagem 07 (em vermelho no Mapa 25) corresponde à uma região de aterros realizada no espaço compreendido entre a área do Novo Arrabalde e o mar.

Mapa 25: Identificação da unidade de paisagem 07: Praia Insular.



Fonte: diagramação sobre base cartográfica da Prefeitura de Vitória.

O espaço delimitado como unidade 07 é ocupado por shopping, áreas de praça e áreas livres, e por algumas ocupações de uso comercial e residencial.

Os aterros realizados nesta parte da ilha permitiram a formação da área ocupada pelo shopping, das áreas livres e públicas que correspondem à Praça da Ciência, Praça dos Desejos e Praça dos Namorados. Já as ocupações de uso residencial e comercial instalaram-se em um pequeno afloramento rochoso.

A região ocupada pelo shopping da cidade – Shopping Vitória, não se aproxima da margem. O espaço compreendido entre o shopping e a Baía de

Vitória é formado por uma via de automóveis, passeio de pedestres e ciclistas a margem do corpo d'água, permitindo o contato visual e físico com a baía. Este trecho, mesmo não sendo caracterizado como praia, configura-se como uma área de ligação entre a região de praia presente na unidade de paisagem 01 e a região de praia que forma a unidade 07, pela continuidade das vias.

A Praça da Ciência corresponde a um espaço educativo no qual estão instalados “16 equipamentos que podem ser manipulados para o estudo dos conceitos científicos ligados principalmente à Física” (PMV, Praça da Ciência: estudo da ciência de forma lúdica, 2012). Este espaço é cercado e funciona em horário restrito. Mesmo cercada, a Praça da Ciência não impede o contato e a aproximação com a Baía de Vitória. A Praça dos Desejos e a Praça dos Namorados são abertas, preenchidas por vegetação, quadras de esporte, equipamentos de lazer e convívio. Na Praça dos Namorados ainda há espaço livre calçado para a instalação de barracas móveis que são instaladas formando uma feira ao ar livre, que funciona no horário noturno aos sábados e domingos, e também há restaurantes e lanchonetes nos limites da praça com a Avenida Saturnino de Brito. Ambas as praças estão localizadas no limite com o mar – Baía de Vitória -, e este limite configura-se como região de praia.

Por meio da unidade de paisagem 07 é possível acessar a Ilha do Boi e a Ilha do Frade. A primeira foi unida a ilha principal pelo processo de aterros, já a segunda permanece separada da ilha principal, mas uma ponte permite a união entre elas.

Esta região, na margem da Baía de Vitória, estabelece relação direta com o corpo d'água por ser um espaço livre público caracterizado como área de praia e pela presença de espaço livre (as praças), resultando na classificação da unidade como estrutura aberta.

Capítulo 05: Políticas públicas nos espaços à margem dos corpos d'água.

No capítulo anterior foram identificados os espaços na margem dos corpos d'água na cidade de Vitória, as características de cada um e as possibilidades que apresentam quanto à capacidade de integração com o corpo d'água. Com essa leitura foi possível classificar cada espaço na margem como estrutura aberta, branda ou dura pela possibilidade de aproximação com o corpo d'água. Neste capítulo, o estudo dos espaços à margem da Baía de Vitória, do canal entre ilhas e do Canal da Passagem prossegue, entretanto, o olhar sobre eles é modificado em relação ao capítulo anterior.

Aqui, serão abordados os espaços que sofreram algum tipo de intervenção, seja para a modificação de estruturas existentes ou construção de edificações. Esta parte da dissertação contribuirá para compreensão das modificações feitas e propostas para as áreas localizadas na margem dos corpos d'água e para compreender como as intervenções favorece a aproximação com o corpo d'água. Os espaços estudados serão ainda classificados em estruturas abertas, brandas ou duras, assim como foi feito na leitura das unidades de paisagem.

Serão considerados os projetos e propostas aplicados nas áreas à margem da Baía de Vitória, a saber: implantação do edifício Cais das Artes (atualmente em construção); reforma da Praça do Papa; implantação do Planejamento Urbano Interativo, que abrange a reforma do Parque Tancredão, o projeto de abertura de um dos galpões do porto e a reforma de parte da Avenida Beira Mar; e a implantação do Projeto Terra Mais Igual.

Seguimos, então, ao estudo das intervenções.

5.1. Cais das Artes

O edifício Cais das Artes foi estudado no capítulo anterior quando observadas as características da unidade de paisagem 01. Como já indicado, o cais está sendo construído no bairro Enseada do Suá, bairro que se constitui como área estratégica para o desenvolvimento econômico e cultural da cidade.

O edifício Cais das Artes (Figura 29, vista a partir da Terceira Ponte) foi planejado para suprir a carência por espaços culturais de maior porte na cidade de Vitória, para valorizar o entorno paisagístico e histórico da cidade de Vitória, segundo dados da Arcoweb (arcoweb, 2011). O edifício conta com espaços culturais e serviços, a saber: museu, área expositiva, teatro, cafés e livraria.

Figura 29: Projeto Cais das Artes.

Vista a partir da Terceira Ponte que simula a implantação do edifício no local.



Fonte: <http://www.metroo.com.br/projects/view/3/>. Acesso em 2013.

Também observado no capítulo anterior, a edificação estabelece relação direta com a Baía de Vitória por esta ter sido uma das premissas para o desenvolvimento da forma do edifício, resultando na liberação do térreo como mostra a

Figura 30. O edifício é classificado como estrutura aberta por permitir a aproximação do usuário com a baía, sem que haja barreiras físicas e/ou visuais.

Figura 30: Projeto Cais das Artes.
Vista a partir da cidade.



Fonte: <http://www.metroo.com.br/projects/view/3/>. Acesso em 2013.

Observando as imagens do projeto é possível notar que nos limites da área de intervenção não há previsão de implantação de vegetação ou equipamentos de estar e convívio, como pode ser verificado com a Figura 31. O espaço do Cais das Artes limita-se a um grande espaço aberto e calçado, fazendo do edifício o principal elemento do projeto sem que haja motivação para uso frequente dos espaços abertos em seu perímetro.

Figura 31: Projeto Cais das Artes.
Área externa a edificação aberta e isenta de vegetação.



Fonte: <http://www.metroo.com.br/projects/view/3/>. Acesso em 2013

Interessante notar que a cidade de Vitória possui edifícios aptos ao uso cultural, nos quais podem ser realizadas exposições, apresentações de teatro, dança e música, e também outros que foram construídos para que exercessem tais funções, como o Teatro Carlos Gomes, Teatro Glória, Museu de Arte do Espírito Santo, e a FAFI (Escola de teatro, dança e música) para citar alguns exemplos. Todos esses, porém, estão situados no centro principal da cidade, longe dos estratos sociais de maior renda, em local de fácil acesso à população da cidade de Vitória, inclusive a população que reside nas cidades vizinhas, por ser servida de transporte público. A construção do edifício reflete um investimento do Estado que pretende contribuir para a valorização imobiliária de uma área da cidade ocupada por grupos sociais de renda mais alta. A valorização da área ocorreria por meio da construção de uma edificação singular na cidade ocupada por funções culturais que visa atrair usos e apropriações para os espaços limítrofes.

A construção do Cais das Artes dota a cidade de uma arquitetura singular e que tende a tornar-se atrativo turístico. Antes da construção do Cais o espaço tomado pela construção da edificação não oferecia atrativos para uso e

afastava visitantes pela precariedade e falta de equipamentos e pela insegurança do local. Dessa maneira, a aproximação com a baía não acontecia. Mesmo existindo em outra região da cidade edifícios que desempenham função igual ou similar àquela do Cais das Artes, a construção da edificação agrega benefícios para a cidade pelas possibilidades que apresenta quanto à aproximação com a Baía de Vitória, afirmando o Cais das Artes como estrutura aberta.

Apesar da iniciativa do projeto em integrar o edifício com a baía e permitir a ligação da cidade com o corpo d'água, o edifício permanece isolado dos espaços livres públicos limítrofes a ele, sem integração e continuidade. Tal fato revela a individualidade do projeto que isola o uso e ocupação aos limites do edifício, sem ampliar as possibilidades de apropriação do urbano e das edificações próximas, bem como mostra que as administrações locais não estão interessadas em desenvolver projetos que possam ser complementares uns aos outros. A não integração do projeto com os espaços limítrofes fragmenta o percurso na orla da baía, dessa forma, a vizinha Praça do Papa, que também é um espaço de uso público, permanece isolada.

5.2. Praça do Papa

A Praça do Papa está localizada ao lado do edifício Cais das Artes, como indicado na leitura das unidades de paisagem no capítulo anterior. Juntamente com o Cais das Artes, a Praça do Papa constitui o conjunto de elementos urbanos que fazem limite com a Baía de Vitória e que compõem a unidade de paisagem 01.

Antes de receber projeto de reforma, a praça era apenas um espaço aberto, sem tratamento paisagístico, utilizada para a realização de shows e eventos que cercavam o espaço a fim de delimitar a área útil e regular o acesso dos usuários. Como vazio urbano, este espaço não era utilizado pela falta de equipamentos atrativos para uso e permanência no local. Com a reforma concluída em 2008, a praça recebeu tratamento paisagístico, como mostra a

Figura 32, e passou a contar com áreas de recreação infantil e deck de passeio ao longo do limite com a baía. Entretanto, o espaço da praça permaneceu sem arborização que fornecesse sombra e equipamentos para uso público cotidiano.

Figura 32: Imagem da Praça do Papa.



Fonte: <https://www.google.com.br/>. Acesso em 2013.

Com a reforma, a praça adquiriu uma função específica: tornar-se uma área destinada a receber instalações itinerantes que fazem uso de grandes estruturas como tendas de apoio. Os eventos temporários realizados na praça não requerem o fechamento total da área. Dessa forma, mesmo estando ocupada por tendas e ocas de exposições e feiras, é possível que a população estabeleça contato com a baía pelo espaço da praça e utilize os demais serviços no espaço limítrofe à praça.

A reforma ainda permitiu e fomentou a aproximação com Baía de Vitória, repercutindo no uso do espaço e na integração entre a praça e a cidade, já que a reforma da praça repercutiu na melhoria de um espaço livre de uso público que permite a aproximação com o corpo d'água. Embora não haja atrativos durante a maior parte do ano para que a Praça do Papa tenha seu espaço interno ocupado, a reforma adicionou a presença da Baía de Vitória como uma premissa de projeto, garantindo área de aproximação na qual esse elemento natural pode ser observado. A partir da margem da Praça do Papa, também pode

ser observada a margem oposta, na cidade de Vila Velha, bem como o Convento da Penha⁶.

As intervenções para a construção do Cais das Artes e a reforma da Praça do Papa foram feitas em terrenos sem uso, obsoletos, livres de edificação ou qualquer equipamento público, desconectados da dinâmica urbana da cidade consolidada. Esses terrenos podem ser denominados *terrain vague*⁷, como indicado por SOLÀ-MORALES. Os *terrain vague* são vazios, vazio portanto, como encontro, como espaço possível de expectativa⁸ (SOLÀ-MORALES, 2002, p.187). Lugares inseridos dentro da cidade, mas que permanecem fora de sua dinâmica, que parecem ser uma contra imagem da cidade. Para esses lugares, esperamos que algo seja feito, pois o vazio que eles representam nos causa estranheza diante da movimentação da cidade, da dinâmica e das trocas quase ininterruptas.

Para situações como essa, a existência de *terrain vague* em meio à cidade consolidada, costuma-se fazer uso da arquitetura, responsável por estabelecer limites, formas, uso, para que seja introduzido algum tipo de transformação neste lugar, de modo que a estranheza ceda o espaço para a eficácia. Este é o caso do Cais das Artes. Os *terrain vague* também podem ficar a espera de intervenções promovidas pelas futuras gerações, como o caso da Praça do Papa. Para os *terrain vague* abordados neste capítulo, Cais das Artes e Praça do Papa, foram estabelecidas ordens e formas que surgem com a intervenção arquitetônica e paisagística, a fim de que se possa atenuar a estranheza de um espaço livre de edificação e obsoleto na cidade, para que se

⁶ O Convento da Penha está localizado no alto de um morro na cidade de Vila Velha de onde se avista parte da cidade de Vila Velha e da cidade de Vitória. O Frei Pedro Palácios iniciou a construção do convento, que terminou em 1660, em devoção a Nossa Senhora.

⁷ Expressão francesa. *Terrain*, em francês, está ligada a ideia física de uma porção de terra em sua condição de espera, potencialmente aproveitável, mas com algum tipo de definição em sua propriedade a qual somos alheios. (“Pero la palabra *terrain* francesa se refiere también a extensiones mayores, tal vez menos precisas; está ligada a la idea física de una porción de tierra en su condición expectante, potencialmente aprovechable pero ya con algún tipo de definición en su propiedad a la cual nosotros somos ajenos”). SOLÀ-MORALES, 2002, p.186).

⁸ “vacío, por tanto, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación” (SOLÀ-MORALES, 2002, p.187).

possa garantir um uso, e mais, para que possam colaborar na valorização da localização na qual estão inseridos.

As duas intervenções citadas, construção do Cais das Artes e reforma da Praça do Papa, possuem, juntas, a possibilidade de integração da cidade com a Baía de Vitória pela melhoria dos espaços à margem e fomento ao uso, também por serem espaços livres e de uso público na cidade. São projetos que visam qualificar uma área obsoleta em meio à cidade consolidada e que se apresenta como uma janela de contato com o corpo d'água em meio a construções diversas.

São também projetos que atuam na escala metropolitana, devido à função que desempenham, e pela arquitetura singular que funciona como atrativo turístico, e ainda por estabelecerem ligação com elementos naturais em meio a cidade consolidada. Na escala local, essas intervenções funcionam como áreas de valorização da cidade pela singularidade da composição do espaço.

5.3. Planejamento Urbano Interativo:

O Planejamento Urbano Interativo constitui-se em um processo de reabilitação urbana para a região do centro principal da cidade de Vitória, ao mesmo tempo em que busca estratégias de desenvolvimento por meio da realização de projetos e fomento das atividades locais.

A área de abrangência do Plano Urbano Interativo é maior que o núcleo histórico da cidade, englobando os bairros próximos e os limites da ilha com a Baía de Vitória. A região marcada em vermelho no Mapa 26 corresponde a área de intervenção direta do plano.

Mapa 26: Mapa de localização da área de intervenção do Planejamento Urbano Interativo.



Fonte: Adaptação da base cartográfica da Prefeitura de Vitória e mapa fornecido pelo Planejamento Urbano Interativo.

A área de intervenção do Plano Interativo abrange equipamentos de grande porte e importantes para a cidade no aspecto econômico, cultural e social. Dentre esses, pode ser citado o Porto de Vitória, o Parque Tancredão, o Terminal da Flexibrás, Clube Saldanha da Gama (que foi o forte da cidade na época da colonização), o Terminal Rodoviário de Vitória, o Sambão do Povo e o Cais do

Hidroavião. Todos localizados na margem da Baía de Vitória, e que já foram estudados na leitura das unidades de paisagem.

Segundo dados do programa, a formulação das propostas para o plano partiu da análise do sítio, da infraestrutura de uso e ocupação do solo, da dinâmica socioeconômica e cultural, e da análise dos condicionantes legais. Contou, ainda, com a participação da população para identificação das potencialidades e dos pontos fracos da região de intervenção. Desta forma, compreende-se que a participação da população não é direta para a formulação de propostas, mas direciona o olhar dos responsáveis para as necessidades e potencialidades locais.

Ainda segundo dados obtidos no relatório o Planejamento Urbano Interativo o plano constitui-se como um conjunto de projetos de redesenho de espaços públicos, de reforço da identidade local, e que busca estimular as dinâmicas sociais, econômicas e culturais. Não se trata de reformar ou qualificar uma obra arquitetônica apenas, mas de reformular o meio urbano, a área pública de uso comum dos cidadãos, para que as transformações sejam ampliadas e se estendam além do núcleo inicial de ocupação da cidade.

Ao observar a área de intervenção do plano, nota-se que a margem está inclusa, juntamente com os equipamentos presentes nela, e que há propostas de integração e valorização deste espaço. Tal fato se torna significativo para este trabalho, que lança olhar principalmente à margem da baía. Neste contexto, algumas propostas merecem destaque, como: a integração do porto com a cidade e a inserção da cidade de Vitória na rota de cruzeiros marítimos nacionais e internacionais; a reforma do Parque Tancredo Neves (Tancredão) e; a valorização do percurso da orla.

5.3.1. Projeto Estação Porto

Faz parte do Plano Urbano Interativo desenvolver estudos para “adaptação de parte das instalações portuárias para novos usos” (atividades

turísticas, socioculturais e embarque e desembarque de passageiros) (PMV, 2006, v.05, p.04). Para a realização dessa diretriz de desenvolvimento da cidade, foi criado o Projeto Estação Porto, implantado em um dos galpões do Porto de Vitória. O galpão que recebeu o projeto está inserido na unidade de paisagem 03, estudado na leitura das unidades de paisagem, e pode ser identificado pela diferenciação em uma de suas fachadas, como mostra a Figura 33.

Figura 33: Exterior do galpão onde é realizado o projeto Estação Porto.



Fonte: autora. 2013.

O espaço correspondente ao galpão foi cedido pela empresa que administra o porto, a CODESA. Nele foi posta em prática as diretrizes referentes à integração do porto com a cidade e a inserção da cidade de Vitória na rota de cruzeiros marítimos nacionais e internacionais. O espaço foi organizado pela Prefeitura de Vitória para receber turistas que aportavam à cidade e, em épocas de pouca movimentação turística, abrigava atividades diversas para manutenção do espaço e para fomento de atividades na região do centro principal. As duas intervenções faziam do galpão do porto uma das portas de entrada de turistas na cidade (já que também há acessos por estradas e aeroporto).

O projeto, porém, enfrenta dificuldades por esbarrar na política de uso e aluguel do espaço do galpão estabelecida pela CODESA. Para a realização das atividades e a adequação do espaço do galpão em área para embarque e

desembarque de passageiros de navios turísticos, o galpão precisa receber investimentos que o adequem para melhor desempenho das atividades propostas. De acordo com informações da Prefeitura de Vitória, foi relatado que o contrato de uso do espaço é feito para um período de tempo curto, apenas 01 ano, e não a médio e longo prazo. A necessidade de renovação a cada ano não valoriza os investimentos da Prefeitura para a realização de alterações na infraestrutura do galpão de modo a suprir as necessidades do espaço interno para adequá-lo às funções propostas.

Com isso, as intervenções de melhoria do local não são realizadas, a população perde um espaço passível de ser apropriado culturalmente, o embarque e desembarque de passageiros fica desestruturado, dificultando a entrada da cidade no roteiro de navios turísticos. A falta de melhorias no local também estimula a mudança da área de embarque e desembarque de passageiros para outro ponto da cidade, como o Cais das Artes, distanciando a área de desembarque da região histórica da cidade.

Outro resultado é o enfraquecimento das possibilidades de integração da cidade com a Baía de Vitória. Diz-se que são possibilidades de integração, pois a estrutura portuária estabelece uma barreira física de contato com o corpo d'água, como já mencionado na leitura da unidade de paisagem 03. O projeto procura atenuar a estrutura dura do porto, tornando-o permeável.

Mesmo enfrentando dificuldades, o Projeto Estação Porto ainda acontece. Entretanto as atividades estão restritas a dias da semana específicos e a horários do dia também específicos. Além disso, as atividades estão restritas a apresentações de bandas e artistas, sem que haja variedade na programação. Intervenções como essa, cujas atividades estão restritas a dias e horários específicos, são incapazes de irradiar alterações no entorno dos espaços em que são desenvolvidas. O resultado é a não modificação da dinâmica no entorno, e a restrição do turismo ao espaço de realização das atividades culturais.

5.3.2. Centro Esportivo Tancredo Neves

Um das diretrizes estabelecidas no Plano de Intervenções Urbanas dita sobre a intervenção no Parque Tancredo Neves, que indica que é preciso: “Requalificar a área do Parque Tancredo de Almeida Neves, a partir da inserção de novos usos que propiciem vivência urbana (relacionados à atividade esportiva/lazer – Centro Municipal de Esportes)” (PMV, Plano de Intervenções Urbanas, 2006, p.21).

Essa diretriz proporcionou a reforma na área do Parque Tancredo Neves ou Tancredão, que o transformou em Centro Esportivo Tancredo Neves. Este é um dos espaços que formam a unidade de paisagem 04, e possui significativa importância para o centro principal e para a cidade de Vitória, por se tratar de uma grande área de lazer da cidade.

Antes da última reforma, o parque possuía áreas de caminhada, quadras de esporte e áreas de recreação infantil. Com o passar dos anos, com a criação de novas áreas e lazer na cidade e com a falta de manutenção do Parque Tancredão, a existência de equipamentos não foi suficiente para promover o uso do parque e dos equipamentos para recreação e lazer. A área do parque, então, passou a ser apropriada por moradores de rua e usuários de drogas. Questões como a insegurança dos usuários, o abandono e o mau uso fizeram com que o parque passasse por reforma que resultou no cercamento do perímetro do parque que faz limite com as ruas em seu entorno (mas não da parte do perímetro que faz limite com a Baía de Vitória), além de reformas dos equipamentos existentes e remodelação do paisagismo. O cercamento é justificado pela necessidade de manutenção dos equipamentos e controle da entrada e saída dos usuários.

Em dezembro de 2011 foi concluída a última reforma (até a presente data – 2014) da área do Tancredão, na qual o parque passou a ser um centro esportivo (reforma essa estabelecida como diretriz no Planejamento Urbano Interativo). O novo projeto, previsto para uma área de 52.764,54 m², contempla uma praça central destinada a receber eventos, que também agrega pista de skate e playground. A região do centro esportivo também conta com ginásio de

esportes, área com piscina, área administrativa, sanitários, vestiários, garagem para barcos de treino, bares e refeitório. Área para estacionamento, um píer para pesca e outro para a atracagem de embarcações, calçadão e ciclovia próximas à baía (que podem ser vistas no Mapa 27, que mostra o parque após a reforma), e conjunto aquático (CARVALHO, 2011). Após a reforma, o conjunto do centro esportivo permanece cercado nos limites com as ruas próximas, mas não do limite com a baía, e a entrada permanece controlada sob a justificativa da necessidade de manutenção da área interna. Tal justificativa se torna verídica e aceitável pela necessidade de manutenção dos equipamentos e da área esportiva para que as atividades possam ser desenvolvidas com segurança.

Mapa 27: Parque Tancredão antes da reforma de 2011; e após a reforma de 2011.



Fonte: Prefeitura de Vitória; Google. Acesso em 2013.

Mesmo com o cercamento de parte do perímetro do centro esportivo, sempre foi possível a aproximação com a Baía de Vitória, bem como o contato visual com o corpo d'água e com as cidades vizinhas (Cariacica e Vila Velha), já que esta porção do perímetro não é cercada.

Esta área da cidade passou por um ciclo de usos, apropriações e abandonos. Com a reforma de 2011, as relações da cidade com o parque foram novamente alteradas. Se antes o parque deixou de ser utilizado e ficou abandonado, com a remodelação e criação de novas áreas ele retorna a vida da cidade, e passa a ser apropriado. A remodelação da área manteve as possibilidades de aproximação física do usuário com a Baía de Vitória e também manteve as possibilidades de contato visual. Entretanto as modificações executadas não ampliaram o contato físico e visual com o corpo d'água e não priorizaram esta aproximação como premissa de projeto. A prioridade de uso ficou a cargo dos equipamentos esportivos presentes no interior da área do Tancredão, já que o espaço foi reformado para contemplar a prática do lazer ativo.

Figura 34: Prancha ao projeto de 2006 para o parque Tancredão. Apresentação de maquete e localização de equipamentos.



Fonte: Prefeitura de Vitória. Acesso em 2013.

A reforma do parque seguiu a proposta de valorização da orla, como indicado na diretriz de valorização do percurso da orla. Entretanto, o percurso na margem da Baía de Vitória criado com a reforma do Tancredão não está ligado a nenhum outro percurso na orla, permanecendo isolado dentro dos limites do Centro Esportivo. Assim, o trajeto na orla não pode ser percorrido sem interrupções e não há integração do espaço público do Tancredão com outros espaços livres presentes na cidade.

A reforma da área do Tancredão permitiu a revalorização do espaço de uso público, gerando uso para uma região da cidade que foi concebida para ser o parque da cidade, e conseqüentemente ser utilizada pela população da cidade de Vitória e das cidades vizinhas. A reforma ainda requalifica uma área livre pela possibilidade de uso e apropriação e contribui para a valorização do centro da cidade pela presença de espaço livre.

5.3.3. Valorização da orla:

Quanto à valorização da orla, pouco está proposto no Planejamento Interativo. A orla se constitui como a porção da Ilha de Vitória que faz limite com a baía. A orla da Baía de Vitória que está presente no plano urbano está marcada em rosa no Mapa 28. Ela segue do Colégio Estadual ao Sambão do Povo, indicados também no Mapa 28, por aproximadamente 6 km, compreendendo parte da unidade de paisagem 02, referente a parte do percurso já existente na margem da baía, toda a unidade de paisagem 03, que corresponde a área da margem ocupada pelo Porto de Vitória e pelo Terminal da Flexibrás, e pela unidade de paisagem 04, na qual está inserida o Terminal Rodoviário, o Centro Esportivo Tancredão e o Sambão do Povo.

Mapa 28: Mapa do Plano Estruturador.
Em rosa, área de integração cidade – mar.



Fonte: SEDEC/ GPU/ CRU. 2006.

Segundo dados do relatório do Planejamento Interativo, a intervenção na orla pretende “valorizar o percurso orla, com inserção de ciclovias e passeios acessíveis e confortáveis ao pedestre, além da criação de pontos de apoio para a atividade de pesca e lazer” (PMV, Plano de Intervenções Urbanas, 2006, p.15). Compete também ao Planejamento Urbano Interativo a diretriz “integração cidade-mar” (PMV, Plano Estruturador, 2006, p.), proposta para a mesma área marcada em rosa no Mapa 28. Entende-se (já que não há especificações sobre o termo e sobre a proposta) que a diretriz pretende integrar visualmente e consequentemente, fisicamente a cidade com a Baía de Vitória. Estas intervenções são complementares, já que, a partir da criação e/ou reforma de melhoria dos espaços na margem da Baía de Vitória, será possível integrar a cidade consolidada com o corpo d’água.

As intervenções destinadas à margem da Baía de Vitória guardam o potencial de integração entre os espaços livres de uso público localizados na margem do corpo d’água. A execução da intervenção proposta resultaria na integração dos espaços e ampliação das áreas livres de uso público pela criação de novas áreas necessárias a integração daquelas já existentes. A execução das diretrizes também significa ampliar o percurso à beira mar, com a possibilidade de percorrer toda a ilha à margem da Baía de Vitória. Além disso, a ampliação das áreas livres resultaria na valorização da paisagem e na conexão com as cidades vizinhas localizadas na margem oposta.

Porém, nem toda a extensão da orla é de domínio público, e nem todas as áreas correspondentes ao domínio público são de livre acesso para a população, como já indicado no capítulo anterior com a classificação dos espaços em estruturas abertas, brandas e duras. Os intervalos da orla que permitem a aproximação com a baía (no trecho correspondente a intervenção do Planejamento Urbano Interativo) correspondem à extensão da Avenida Beira Mar, à região do Terminal Rodoviário, a área ocupada pelo Centro Esportivo Tancredão e ao espaço compreendido entre as arquibancadas do Sambão do Povo e a baía. As áreas ocupadas pelo Porto de Vitória e pelo terminal da Flexibrás não permitem a aproximação com o corpo d'água, por estabelecer uma relação ímpar e individual com a baía, tornando a diretriz de valorização da orla e conexão cidade-mar inexequível em sua totalidade.

No conjunto de intervenções propostas e de espaços passíveis a receber intervenções, foi executada a reforma da Avenida Beira Mar, melhorando as condições da calçada e da mureta de proteção entre a baía e o passeio de pedestres, e foram substituídos os abrigos de ônibus existentes por novos abrigos. A reforma executada manteve as possibilidades de contato com a Baía de Vitória, sem que o contato com a baía e a integração da cidade com o corpo d'água fossem ampliados, já que se trata de uma área pública e de livre acesso e que não possui obstáculos a visualização da baía e da cidade vizinha.

Outra alteração executada refere-se à construção de ciclovia e deck na margem da baía na porção compreendida nos limites do Centro Esportivo Tancredão, e a criação de uma rua para passagem de automóveis no espaço compreendido entre as arquibancadas do Sambão do Povo e a baía, ambas já estudadas. Nos limites do Centro Esportivo Tancredão as possibilidades de aproximação com a baía não foram ampliadas, uma vez que a área já era pública e de livre acesso. A intervenção de reforma do parque que o transformou em Centro Esportivo não permitiu a ligação da ciclovia localizada no interior centro esportivo com ciclovias externas ao centro esportivo. Tal fato repercute na fragmentação do percurso na orla da Baía de Vitória revelando a fragilidade do processo de intervenção na cidade.

No espaço compreendido entre as arquibancadas do Sambão do Povo e a Baía de Vitória, a abertura de uma via ampliou as possibilidades de contato com o corpo d'água, mas não qualificou o espaço público de modo que resultasse no uso e permanência no local. A via permanece como local de passagem apenas. Para o trecho da orla localizado nos limites do Terminal Rodoviário nada foi feito.

As áreas nas quais foram feitas intervenções já se tratavam de áreas abertas destinadas ao uso público e, como classificadas em estruturas abertas ou brandas, já permitiam o acesso físico e o contato visual com a Baía de Vitória. Com isso as intervenções executadas tiveram baixo impacto real sobre as áreas nas quais foram feitas e executadas as propostas de intervenção. Nas áreas da margem ocupadas por espaços de acesso restrito (que corresponde ao Porto de Vitória e ao Terminal da Flexibrás) não foram executadas alterações de ampliação ou criação do percurso na orla ou que permitissem o acesso livre da população.

Tais fatores representam o desinteresse da administração local em efetivar as ações desenvolvidas em um plano de ação de longo prazo, bem como a fragilidade da proposta que não especifica as possibilidades de concretizar o plano estabelecido. As ações quando executadas em áreas livres e públicas, não seguem a premissa de integração dos espaços livres que resultara desconexão dos percursos na orla e conseqüentemente na separação cidade-mar.

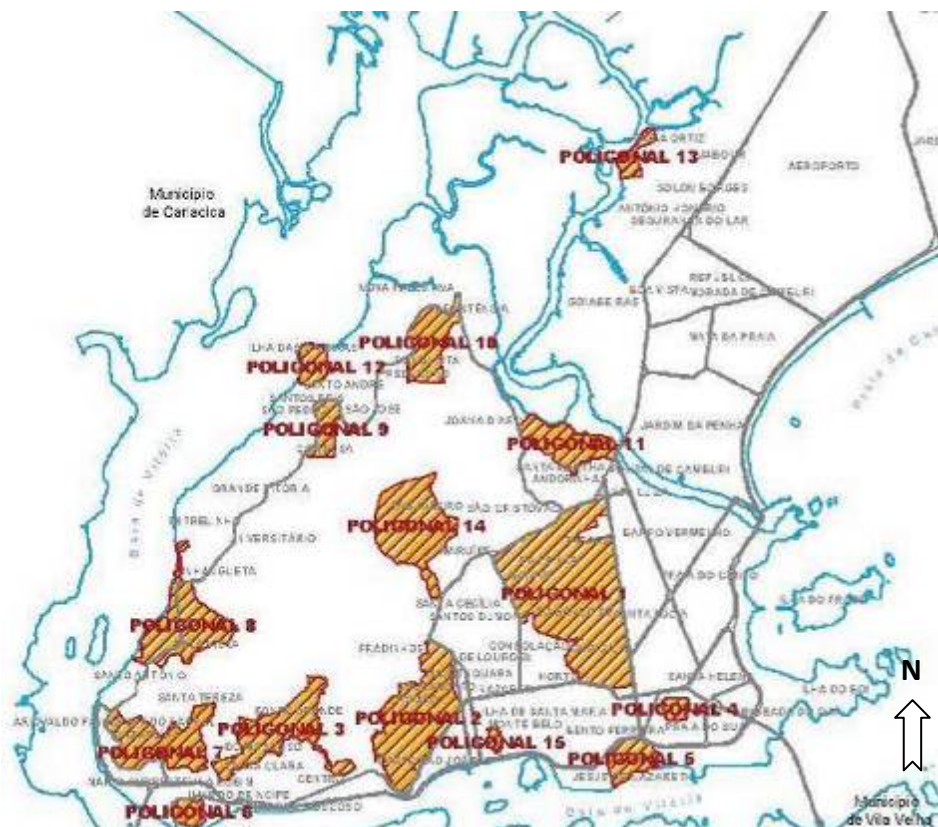
Sendo o Planejamento Urbano Interativo um planejamento de redesenho do espaço público de maneira a reformular o meio urbano de modo que as transformações sejam ampliadas, o plano apresenta falhas, já que poucas foram as áreas redesenhadas, e aquelas que foram redesenhadas, como o Centro Esportivo Tancredão, não ampliaram as transformações sofridas. Outras, entretanto, foram pouco modificadas, não sendo capazes de gerar alteração no entorno, como a abertura de uma via de passagem nos fundos das arquibancadas do Sambão do Povo.

5.4. Projeto Terra Mais Igual

O Projeto Terra Mais Igual, conhecido apenas como Projeto Terra, constitui-se como um conjunto de ações desenvolvidas na cidade de Vitória, em áreas diferentes da cidade, mas com as mesmas carências. O Projeto Terra visa assegurar melhores condições de habitabilidade para a população, incorporando usos e funções que se apoiam na provisão de equipamentos sociais e que pretendem modificar e qualificar o urbano. O projeto ainda busca equilibrar as desigualdades sociais e de infraestrutura (PMV, 2013). Trata-se de um projeto que identifica as carências presentes na cidade de Vitória e que busca amenizá-las e/ou por fim as carências de infraestrutura garantindo melhores condições de habitabilidade para a população.

As áreas de planejamento e ação do programa são identificadas e denominadas Poligonais, indicadas com o Mapa 29. Elas são definidas tendo como critérios o grau de carência em equipamentos e serviços urbanos, o nível de fragilidade ambiental, o grau de risco e os baixos índices sociais da comunidade em relação às demais áreas da cidade (PMV, 2012). A partir do diagnóstico de cada região, é construído o Plano de Desenvolvimento Local Integrado que abrange as áreas: social, ambiental, urbanística, habitacional e fundiária. São 15 poligonais que, somadas, abrangem 33 bairros, e atendem a mais de 85 mil habitantes, de acordo com dados de 2010. As poligonais possuem características semelhantes, pois são áreas ambientalmente frágeis, possuem carência de equipamentos e serviços públicos, nas quais a ocupação é desordenada, sendo que são ocupadas por população de baixa renda.

Mapa 29: Poligonais do Programa Terra Mais Igual.



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória. Acesso em 2013.

Uma das poligonais marcadas no Mapa 29 está sobreposta à área de ação direta do Planejamento Urbano Interativo (estudado anteriormente nesta dissertação), e corresponde a Poligonal 06. As poligonais 02, 03 e 07, estão sobrepostas à área considerada de expansão do Planejamento Interativo. Tal sobreposição levanta a questão sobre qual plano de intervenção, Planejamento Urbano Interativo ou Projeto Terra Mais Igual, será executado, ou se ambos serão executados de maneira que as propostas serão somadas. Entretanto, não há referência de um projeto nas diretrizes do outro, e vice-versa.

O objetivo do Projeto Terra é incorporar as regiões de baixa renda ao tecido urbano da cidade, melhorar a qualidade de vida da população que habita áreas deficientes de infraestrutura e equipamentos públicos (áreas nas quais faltam escolas e postos de saúde) e daqueles que ainda não possuem registro de posse do terreno no qual a residência está construída. As melhorias são promovidas por meio de investimentos em saneamento básico, implantação de equipamentos e serviços urbanos, construção de moradias, melhoramento das

moradias existentes e desocupação das áreas de risco (PMV, Relatório de Tansição Programa Terra Mais Igual, outubro de 2012).

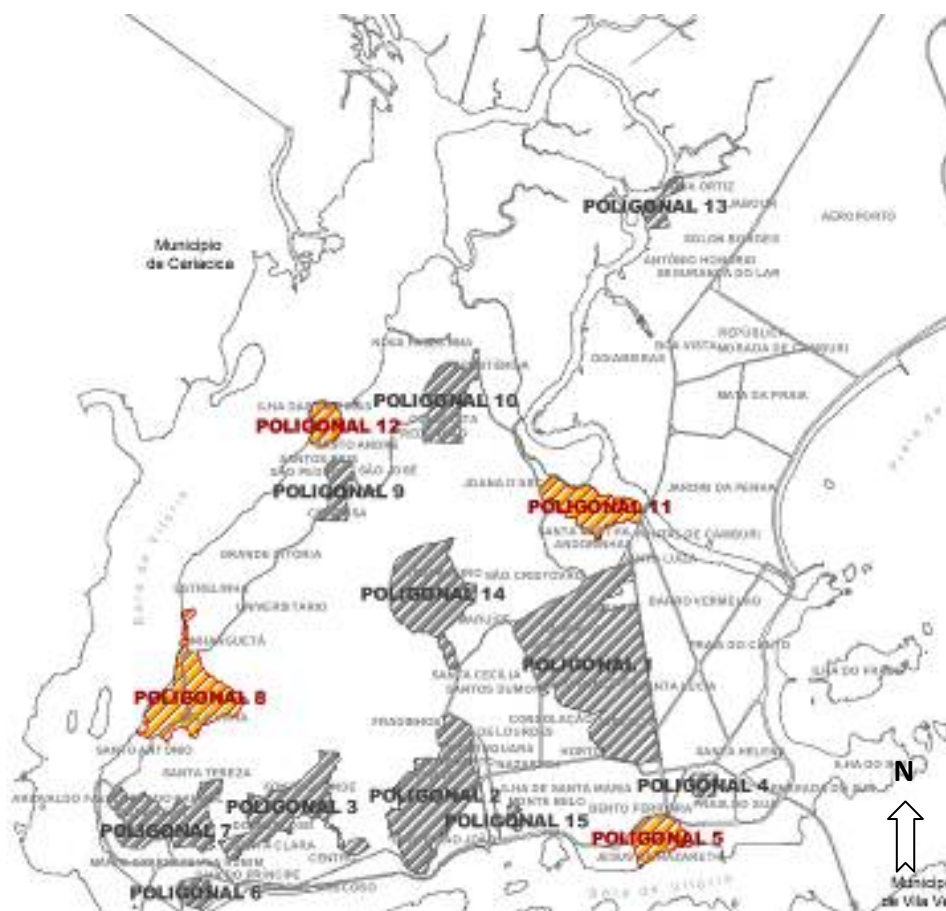
As poligonais possuem características semelhantes entre si quanto à forma de ocupação, à predominância do uso do solo e às características morfológicas do espaço. Entretanto, as intervenções do Projeto Terra seguiram de maneira diferenciada em cada uma das poligonais. A execução do Projeto Terra teve como resultado alterações físicas no conjunto das poligonais. Em algumas poligonais as alterações físicas fomentaram a aproximação com a Baía de Vitória e com o canal entre ilhas. Em outra, as ações do Projeto Terra resultaram apenas na melhoria das condições de habitabilidade, sem alteração na relação entre cidade e corpo d'água.

As intervenções e o resultado delas serão observados nas poligonais localizadas na margem da Baía de Vitória, foco de estudo deste trabalho. São elas: as poligonais 05, 08, 11 e 12, destacadas no Mapa 30. A poligonal 13, apesar de localizada a margem do curso d'água, não será observada, pois este curso não é foco de estudo, já que uma área de preservação se coloca entre a poligonal e o canal de maior dimensão. As poligonais 01, 02, 03, 04, 06, 07, 09, 10, 13, 14 e 15 não serão observadas, pois as intervenções realizadas nessas áreas não refletem diretamente na relação com os corpos d'água devido à localização de cada uma.

A poligonal 05 corresponde ao bairro Jesus de Nazareth, bairro presente na unidade de paisagem 01. Localizada em região de morro, o bairro tornou-se uma barreira de contato físico e visual com a baía pela presença de edificações próximas e acessos estreitos e sem sinalização em configuração de labirinto. As intervenções do projeto nesta poligonal repercutiram em melhorias nas condições das habitações existentes, mas as possibilidades de contato com a baía não foram ampliadas.

Mapa 30: Poligonais à margem da baía em destaque.

Poligonais 5 (Jesus de Nazareth), 8 (Santo Antônio), 11 (Andorinhas) e 12 (Ilha das Caieiras).



Fonte: Adaptação do mapa da Prefeitura Municipal de Vitória.

Nas Poligonais 08 (bairro Santo Antônio) e 11 (bairro Andorinhas), que fazem parte da unidade de paisagem 05, a margem, antes ocupada por habitações, foi liberada e nela foram instaladas via de veículos, ciclistas e pedestres a beira mar. Em determinados trechos da margem, há equipamentos de uso público, como playground, quadras de esporte e/ou áreas de convívio. Ambas as intervenções proporcionaram a liberação da margem e incluíram equipamentos de lazer e convívio para a população, e tornaram a margem espaço livre destinado ao uso público no qual é possível percorrer a margem sem que haja obstáculos ou lotes de ocupação particular. A nova configuração da margem permite o contato físico e visual com o corpo d'água. As transformações pelas quais estes espaços passaram ampliaram as possibilidades de contato com os corpos d'água e valorizaram a margem. Trata-se de uma transformação de estrutura dura, pela impossibilidade de acesso ao corpo d'água, para estrutura

aberta, caracterizada pela presença de espaços livres de acesso público. A Figura 35 ajuda a exemplificar as melhorias na região da Poligonal 11.

Figura 35: Poligonal 11.

Destaque para o passeio a margem da baía, ciclovia, rua asphaltada, e arborização.



Fonte: Prefeitura de Vitória. Projeto Terra Mais Igual. Acesso em 2012.

A Poligonal 12 corresponde ao bairro Ilha das Caieiras, identificado na leitura das unidades de paisagem pela letra “f” presente na unidade 05. Como já mencionado as habitações ocupam a margem da Baía de Vitória sob a forma de palafitas. Essa característica impede o contato visual e físico com o corpo d’água. Porém, com a intervenção da Prefeitura de Vitória, foi construído um deck de passeio localizado sobre o corpo d’água, de maneira que o deck contorna as habitações na margem da baía, como mostra a Figura 36. Este elemento implantado no bairro Ilha das Caieiras serve como instrumento de contenção da expansão sobre o canal, ao mesmo tempo em que cria um novo espaço livre de uso público capaz de incitar a aproximação com a baía. Assim, o bairro que se caracterizava como estrutura dura pela presença de edificações que dificultam a aproximação com a baía foi acrescido de espaço livre de uso público, o deck de

madeira que, após a intervenção do Projeto Terra, ampliou as possibilidades de contato visual e físico com a Baía de Vitória.

Figura 36: Poligonal 12.

Destaque para o deck construído sobre a Baía de Vitória.



Fonte: Prefeitura de Vitória. Projeto Terra Mais Igual. Acesso em 2012.

As intervenções executadas nas poligonais 08, 11 e 12 ampliaram as possibilidades de contato com o corpo d'água e resultaram na criação de uma área livre de uso público na margem da Baía de Vitória na qual é possível percorrer os limites com o corpo d'água sem que haja interrupções devido a presença de espaços privados. As áreas em que o percurso se afasta da margem correspondem às áreas de preservação ambiental, nas quais não é possível interferir. Observando este projeto, a intervenção e o resultado da intervenção, é possível afirmar que houve resultados efetivos quanto à valorização da orla e integração entre cidade e baía, diferente do que ocorreu na região do centro da cidade, no qual a proposta estava explícita em um plano de diretrizes e as intervenções pontuais não foram interligadas, resultando na fragmentação do percurso na orla.

O Projeto Terra obteve sucesso quando observada a integração da cidade com os corpos d'água. Com as intervenções do projeto, a margem pode ser apropriada e utilizada pelos moradores da cidade e pelos visitantes como espaço público de convivência, de lazer e contemplação, fazendo da baía e dos canais elementos estruturadores da vida dos moradores.

O Projeto Terra não pretende realocar a população, mas busca qualificar áreas que foram ocupadas de forma irregular ao longo do processo de formação da cidade de Vitória, ocupação essa que, normalmente, acontece sobre áreas ambientalmente frágeis que sofrem pressão de ocupação pelo crescimento populacional. O projeto realoca apenas a população em área de risco e aquelas na margem da Baía de Vitória. Ele ainda legaliza as ocupações e melhora as condições de habitabilidade da população que ali já residia por meio da instalação de infraestrutura. Um projeto cujos objetivos são semelhantes ao Projeto Terra é o Projeto Favela-Bairro, realizado nas favelas do Rio de Janeiro.

No Caso do Favela-Bairro, iniciado em 1994, o projeto busca a finalização ou atenuação das condições marginais que afetam os habitantes por meio da provisão de infraestrutura nas favelas, considerando as habitações existentes, muitas delas construídas pela população local. Este programa, assim como o Projeto Terra, busca introduzir nas áreas de atuação valores urbanísticos próprios da cidade formal por meio da implantação de equipamentos públicos como quadras esportivas, praças, e serviços públicos e sociais, além de realocar edificações em áreas de risco. Trata-se de melhorar a condição de moradia da população de determinada região da cidade sem que seja necessário retirar os moradores e realocá-los em outro lugar. Nessa perspectiva a afirmativa de Borja e Herce é válida, pois ela indica que o reconhecimento do direito de ocupação do solo e a legalização da moradia modifica a relação da população com seu entorno físico, adquire rapidamente comportamento mais cuidadoso com o espaço público e com a própria moradia⁹ (BORJA & HERCE, 2009, p;10).

⁹ El reconocimiento del derecho de ocupación del suelo y la legalización de la vivienda modifica la relación de la población con su entorno físico, adquire rápidamente comportamientos más cuidadosos con el espacio público y la propia vivienda (BORJA & HERCE, 2009, p.10).

Conclusão

Com base no conjunto de dados e reflexões levantados nesta dissertação, é possível afirmar que a cidade de Vitória é constituída por camadas diferentes entre si, formadas em tempos diferentes, que se sobrepõem e interagem, e resultam em um território que reflete suas características nos espaços na margem dos corpos d'água – Baía de Vitória, canal entre ilhas e Canal da Passagem.

Se observada a forma de ocupação da cidade com foco sobre a margem da Baía de Vitória, quatro espaços com configurações diferenciadas entre si decorrentes da forma de ocupação e de intervenções da administração local podem ser notados: 1- o centro principal; 2- a porção localizada a leste do centro principal e que se estende a nordeste da ilha; 3- aquela a oeste do centro principal que se estende a noroeste da ilha principal e; 4- a porção localizada a norte do centro principal.

O centro principal corresponde à região de formação inicial da cidade de Vitória. O centro principal é formado pela unidade de paisagem 03 – Atividades portuárias, e se estende a leste e oeste abraçando as unidades 02- Avenida Beira Mar, e 04 – Equipamentos públicos, respectivamente. Nesta região estão instalados equipamentos que estabelecem relação direta e particular com a Baía de Vitória pela função que desempenham, como o porto e a Flexibrás (unidade de paisagem 03). Mas também estão presentes espaços que permitem e fomentam a aproximação com corpo d'água como a Avenida Beira Mar, o Tancredão, e o Sambão do Povo, áreas criadas no processo de expansão da cidade. Já o Terminal Rodoviário estabelecia integração com a baía pela presença de píer. Com o término da possibilidade de aportar a rodoviária por via marítima, a integração entre cidade e corpo d'água por meio do espaço do Terminal Rodoviário ficou restrita ao contato visual.

A Leste do centro principal está a área formada por influência do plano de expansão do núcleo principal, Plano Novo Arrabalde. Nesta área encontram-se

a unidade de paisagem 01 – Enseada do Suá e a unidade de paisagem 07 – Praia. Esta região a Leste e Nordeste do centro principal é formada predominantemente por áreas de alto valor imobiliário, mas também área de ocupação irregular em área de morro, com baixo valor imobiliário. Os espaços compreendidos nesta porção do território estabelecem relações diversas com os corpos d'água integrando-os à cidade ou estabelecendo relação particular com o corpo d'água. Aqueles que estabelecem relação particular correspondem à Capitania dos Portos, ao Clube Álvares Cabral e aos bairros Jesus de Nazareth e Ilha das Cobras. Já as demais áreas presentes na unidade de paisagem 01 (área predominantemente habitacional, Cais das Artes e Praça do Papa) e a unidade de paisagem 07 estabelecem relação de integração da cidade consolidada com a Baía de Vitória devido à possibilidade de uso dos espaços.

Já a região a Oeste do centro principal é caracterizada pela ocupação irregular dos grupos sociais com menores rendimentos. Constitui esta parte do território a unidade de paisagem 05 – Habitação e preservação. Nesta porção da ilha quando a malha urbana se aproxima da margem formam-se espaços livres de uso público, nos quais o contato com o corpo d'água é físico e visual. Porém, quando a margem é ocupada por áreas de preservação ambiental, o contato com a baía ou com o canal é dificultado, provocando o afastamento do habitante com o corpo d'água.

Na parte a Norte da Ilha de Vitória, que corresponde a unidade de paisagem 06 – Canal da Passagem, a ocupação irregular fica a cargo de grupos com maiores rendimentos que impedem o contato com o corpo d'água. Nesta porção do território as edificações ocupam a margem e não permitem o contato visual ou físico com o canal, impedindo as possibilidades de aproximação com o Canal da Passagem.

Dentre esses espaços que formam as unidades de paisagem, alguns receberam projetos de intervenção. Projetos estes que estão direta, ou indiretamente, relacionados com as possibilidades de integração da cidade com o corpo d'água.

Com o estudo das propostas e intervenções para os espaços na margem da baía e dos canais, é possível afirmar que as intervenções em espaços livres de uso público não resultaram na ampliação das possibilidades de integração com o corpo d'água, como observado no projeto de valorização da orla e no projeto de reforma da Praça do Papa. Isso porque já estava estabelecido o contato desses espaços o corpo d'água e as intervenções não modificaram as áreas para ampliação dessa possibilidade.

Para os espaços livres públicos, nos quais as propostas de intervenção resultaram na implantação ou reforma de equipamentos, como o projeto de reforma do Tancredão e o projeto de construção do Cais das Artes, o edifício tornou-se ponto principal do espaço onde foi implantado atraindo o usuário dos espaços para o interior das edificações. Apesar do foco do projeto executado ser um equipamento ou edificação, o espaço em que foram construídos mantém as possibilidades de contato com o corpo d'água.

O projeto aplicado em um dos galpões do Porto de Vitória, que não alterou as características do lugar, também não repercutiu em alterações quanto as possibilidades de aproximação com o corpo d'água. Desse modo, a estrutura portuária permaneceu como barreira de contato com a Baía de Vitória. O projeto ainda enfrenta dificuldades para manter-se como intervenção cultural da cidade. Assim, as possibilidades de contato com o corpo d'água permanecem restritas às pessoas autorizadas e à área internado porto.

Dentre as propostas estudadas, aquela com maiores resultados positivos quanto a ampliação da integração entre cidade e corpo d'água é o Projeto Terra. Este projeto ampliou o contato visual e físico com a Baía de Vitória e com o canal entre ilhas por meio da liberação da margem das habitações irregulares e dotou a margem de espaços livres de uso público. No único trecho em que a margem não foi liberada, porção do bairro Ilha das Caieiras, também foi ampliado o contato visual e físico com a baía por meio da instalação de deck de passeio para pedestres. Dessa maneira, o Projeto Terra constitui-se como a única intervenção proposta pela administração local na qual o contato com o corpo

d'água foi estabelecido e ampliado, permitindo a integração da cidade consolidada com a Baía de Vitória e com o canal entre ilhas.

A leitura das unidades de paisagem e dos projetos e propostas para os espaços na margem dos corpos d'água confirmam que a presença de espaços públicos e de livre acesso a população, sejam eles livres ou edificados, favorecem a integração entre a cidade e a Baía de Vitória, com o canal entre ilhas ou com o Canal da Passagem.

Os espaços livres são aqueles que estão sobre a pressão da ocupação, mas também são os que efetivamente proporcionam a integração entre cidade e canal, pois são lugares de estruturação e qualificação urbana, são promotores do convívio social, lugares de ecossistemas e de percepção da paisagem. Verifica-se que os espaços públicos precisam existir em variedade de formas e funções em meio à cidade consolidada para que atendam aos diversos grupos sociais que habitam o território e aos diversos interesses dos usuários e moradores da cidade. Estes lugares precisam ser conservados, pois a presença deles na cidade resulta na preservação da urbanidade.

Referências

- Álvares: 110 Anos de história.** 2011. Disponível em Clube Alvares Cabral: <<http://www.clubealvarescabral.com.br/pg/3070/historia/>>. Acesso em setembro de 2013.
- ANDRADE, C. R. **A peste e o plano. O urbanismo sanitarista do engenheiro Saturnino de Brito.** FAUUSP: Dissertação. Faculdade de Arquitetura. Universidade de São Paulo. São Paulo. 1992.
- Arcoweb. **Museu e teatro Cais das Artes, Vitória.** 2011. Disponível em: < [www.arcoweb.com.br: http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/paulo-mendes-rocha-museu-teatro-30-03-2011.html](http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/paulo-mendes-rocha-museu-teatro-30-03-2011.html) > . Acesso em abril de 2013.
- BORJA, J.; HERCE, M. **Estratégias Metropolitanas.** Revista digital del programa en gestión de la ciudad. Ano 01, p. 1-18, 14 de abril de 2009.
- BRITO, F. S. **Projecto de um Novo Arrabalde. 1896.** Coleção Canaá. Volume 02. Rio de Janeiro. Xerox do Brasil; Vitória. Arquivo Público Estadual do Espírito Santo. 1996.
- CAMPOS JUNIOR, C. T.; SOUZA, M. A. **O Novo Arrabalde. Aspéctos da formação urbana de Vitória.** Dissertação. Universidade de São Paulo. São Paulo. 1985.
- Capitania dos Portos do Espírito Santo. Disponível em: Capitania dos Portos do Espírito Santo: <<https://www.mar.mil.br/cpes/index.htm>>. Acesso em abril de 2013.
- CARVALHO, J. **Tancredão foi a primeira grande praça pública de esportes de Vitória.** 2011. Disponível em: Prefeitura de Vitória <www.vitoria.es.gov.br/secom.php?pagina=noticias&idNoticia=7547>. Acesso em abril de 2013.
- COELHO, C. F.; & COSTA, J. P. (Setembro de 2006). A renovação urbana de frentes de água. Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial. **Arquitextos.** Lisboa. p. 37-60. 2006.
- COMPANS, R. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo.** E. M. EMURB. São Paulo. p. 23-60. 2004.
- COSTA, L. M. **Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras.** Rio de Janeiro: Viana e Mosley. PROURB. 2006.
- FREIRE, A. L. Dinâmica sócio-espaciais da Região Metropolitana da Grande Vitória - ES. **Revista Tamoios.** V. III. 1 ed. Janeiro-julho 2007.

FREITAS, J. F. Aterros e decisões políticas no município de Vitória: Efeito cascata. **Seminário da História da Cidade e do Urbanismo (SHCU)**. V.08. Sessão temática 04: "Políticas Públicas e Instrumentos do Urbanismo". 2004.

G1ES. **Antigo terminal rodoviário é revitalizado e vira rua em Vitória**. 2012. Disponível em <G1 ES: <http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2012/09/rua-dom-bosco-antigo-terminal-de-onibus-e-liberada-em-vitoria.html>>. Acesso em 2013.

G1ES. **Cesan conclui obras do Programa Águas Limpas, no Espírito Santo**. 2013. Disponível em G1 ES <<http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2012/08/cesan-conclui-obras-do-programa-aguas-limpas-no-espírito-santo.html>>. Acesso em setembro de 2013.

Geoweb Vitória. 2012. Disponível em <geoweb.vitoria.es.gov.br/default.aspx>. Acesso em maio de 2012.

Harvey, D. **Espaços da esperança**. 5° ed. São Paulo: Loyola. 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Censo demográfico de 2010. 2013.

JANARRA, P. O Projeto de Rive Siene Gauche: uma oportunidade perdida de uma zona ribeirinha em profunda recpnversão urbana. **Mediterrâneo. Cidades, Portos e Frentes de Água**. Lisboa. n°10/11 – semestral, pp. 169-220. 1997.

Lei n° 6.750, de 13 de outubro de 2006. **Plano Diretor Urbano**. Prefeitura Municipal de Vitória. Vitória, Espírito Santo.

LIMA, J. J.; TEIXEIRA, L. G. Janelas para o rio: Projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Pará. In: H. C. VARGAS, & A. L. CASTILHO, **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, São Paulo: Manole, 2. ed., pp. 199-132. 2006.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. 3° ed. São Paulo: WMF Martins Fontes. 2011.

MACEDO, S. S. **QUAPÁ. Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil**. São Paulo: Edusp. 2010.

MCHARG, I. L. **Proyectar con la naturaleza**. 1. ed. Barcelona. 2000.

MELLO, S. S. **Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água**. 2008. Tese. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Nacional de Brasília. Brasília.

MENDONÇA, E. M.; FREITAS, J. F.; CAMPOS, M. M.; PRADO, M. M.; ALMEIDA, R. H. **Cidade Prospectiva. O projeto de Saturnino de Brito para Vitória**. São Paulo: Edufes, Annablume. 2009.

MONTEIRO, P. R. **Vitória: cidade e presépio. Os vazios vizíveis da capital capixaba**. São Paulo: Annablume: Fapesp: Vitória: Facitec. 2008.

MORIM, E. **O método 1. A natureza da natureza**. Sulina. 1997.

NOLL, J. F. A água na produção da paisagem recriada: paisagens arquitetônicas nos limites e bordas do Rio Oos e do Rio Guadalupe. In: **Resumos expandidos e programa do Seminário Nacional sobre o tratamento de áreas de preservação permanente em meio urbano e restrições ambientais ao parcelamento do solo**. São Paulo: FAUUSP. 2007.

OLIVEIRA, Rui de. Vitória, ES. Disponível em <[http://www.ijsn.es.gov.br/Busca/?module=Search&action=Results&lookfor=porto+de+Vit%C3%B3ria&type=AllFields&filter\[\]=topic_facet%3A%22ATERROS%22&view=list](http://www.ijsn.es.gov.br/Busca/?module=Search&action=Results&lookfor=porto+de+Vit%C3%B3ria&type=AllFields&filter[]=topic_facet%3A%22ATERROS%22&view=list)>. Acesso em 2013.

PASSAMANI, M. (09 de setembro de 2012). Projeto Estação Porto. (L. C. Corrêa, Entrevistador)

PASSOS, R. d. **Imersão urbana: revelando a rede das águas no território da cidade**. 2009. Monografia (Graduação). Curso de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória. 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA - PMV. Disponível em <legado.vitoria.es.gov.br: <http://legado.vitoria.es.gov.br>>. Acesso em novembro de 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA - PMV. **Objetivos e Metodologia**. Programa de Revitalização do Centro de Vitória. v. 02. Vitória, Espírito Santo. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA - PMV. **Plano Estruturador**. Programa de Revitalização do Centro de Vitória. v.05. Vitória, Espírito Santo. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA - PMV. **Plano de Intervenções Urbanas**. Programa de Revitalização do Centro de Vitória. v.06. Vitória, Espírito Santo. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA - PMV. 2012. **Praça da Ciência: estudo da ciência de forma lúdica**. Disponível em Prefeitura Municipal de Vitória: <<http://www.vitoria.es.gov.br/semi.php?pagina=pracadaciencia>>. Acesso em dezembro de 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA - PMV. 2013. **Sobre Terra Mais Igual**. Disponível em Prefeitura de Vitória: <<http://www.vitoria.es.gov.br/terra.php?pagina>>. Acesso em 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA - PMV. **Relatório de Tansição Programa Terra Mais Igual**. Vitória. 2012.

PORTAS, N. Notas sobre a intervenção na cidade existente. In: N. PORTAS, **Os tempos das formas. A cidade feita e refeita. Escritos 1963 – 2004**. 1982. v. 01. p. 171-184. 2005.

Porto de Vitória. 2013. Disponível em Porto de Vitória. Autoridade portuária: <<http://www.portodevitoria.com.br>>. Acesso em abril de 2011.

ROSA, R. d. **Portos: conceitos essenciais. uma visão histórica e técnica**. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo. 2006.

SANTOS, M. **Espaço e método**. 4º ed. São Paulo, SP: Nobel. 1997.

SANTOS, M. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção.** 4ªed. São Paulo, SP: EDUSP. 2001.

SOARES, S. M. As funções ambientais e as funções de urbanidade das margens de cursos d'água. **Revista Oculum Ensaios.** p. 48-81. 2005.

SOLÀ-MORALES, I. d. Terrain Vague. In: I. d. SOLÀ-MORALES, **Terrain.** p. 181-194. Barcelona: GG. 2002.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. 2000. In: O. ARANTES; C. VAINER; E. MARICATO. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** p. 75-103. Petrópolis - RJ: Vozes.

VESECINA, L. M. **Projeto urbano, paisagem e representação. Alternativas para o espaço metropolitano.** 2010.Tese. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: UFRJ, FAU. 2012.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP. 2001.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel. 2012.