

IJ00125

Ex.2

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
MINISTÉRIO DO INTERIOR
PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA

ELABORAÇÃO DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO
URBANO PARA O MUNICÍPIO DE CARIACICA
COMPONENTE C.40

ORGANIZAÇÃO ESPACIAL
(VERSÃO FINAL)

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

IJ00125
6786/1985
Ex.2 (Winisis)

11.909815 2071
I 59.0
67.86/85
EX.02



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
MINISTÉRIO DO INTERIOR
PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

ELABORAÇÃO DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO
URBANO PARA O MUNICÍPIO DE CARIACICA
COMPONENTE C.40

ORGANIZAÇÃO ESPACIAL
(VERSÃO FINAL)



1982

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Gerson Camata

COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO

Orlando Caliman

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Mário Andreazza

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA

Vicente Santório Fantini

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

Manoel Rodrigues Martins Filho

EQUIPE DE ELABORAÇÃO DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO
DE CARIACICA

TÉCNICOS RESPONSÁVEIS

José Carlos da Silva Oliveira

José Carlos Soares de Azeredo Coutinho

Paulo Vieira Bossi

Rovena Maria Carvalho Negreiros

Sarah Maria Monteiro dos Santos

ESTAGIÁRIOS

Angela Gomes de Souza

Carlos Fernando Secomandi

Maria de Fátima Sabaine Gama

Paulo Sérgio de Paula Vargas

Rita de Cássia Rócio

LISTA DE MAPAS

- MAPA 1: *Evolução Urbana*
- MAPA 2: *Distribuição Espacial dos Assentamentos - Mancha de Ocupação*
- MAPA 3: *Áreas Homogêneas por Padrões e Tipologias Construtivas*
- MAPA 4: *Áreas Homogêneas quanto ao Uso Predominante*
- MAPA 5: *Sistema Viário Principal e Transporte Coletivo*
- MAPA 6: *Atendimento de Energia Elétrica*
- MAPA 7: *Iluminação Pública*
- MAPA 8: *Definição de Áreas Homogêneas segundo critérios de Uso/Padrão e Consolidação*

ÍNDICE

PÁGINA

1. INTRODUÇÃO	5
2. CARACTERIZAÇÃO GERAL DA CIDADE	9
3. METODOLOGIA E RESULTADOS DOS LEVANTAMENTOS DE CAMPO: TI POLOGIAS CONSTRUTIVAS E DE OCUPAÇÃO	13
4. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS	20
5. SISTEMA VIÁRIO DE CARIACICA	27
5.1. CARACTERIZAÇÃO GERAL	27
5.2. ESTUDOS, PROJETOS E OBRAS	31
6. SETORES HOMOGÊNEOS E PROPOSTA PARA DISCUSSÃO	34

O trabalho da equipe de estudo básico relativos ao uso do solo foi estruturado inicialmente em três fases consecutivas. Essa divisão, foi justificada pela necessidade de ordenação das tarefas da equipe segundo uma sequência lógica e ideal.

Assim, elaborou-se a seguinte sequência metodológica:

- Levantamento do material relevante à organização espacial e primeiros contatos com a cidade;
- Caracterização dos elementos estáticos compreendendo:
 - a) Sítio natural;
 - b) Assentamentos e
 - c) Sistema viário básico.

Cada um destes elementos seria obtido através de uma série de estudos, levantamentos e mapeamentos específicos, resultando em análises e mapas elucidativos;

- Caracterização dos elementos dinâmicos, sendo estes entendidos como os relativos às funções urbanas, à circulação, aos modelos de assentamentos, taxas de ocupação, e ao uso do solo. Nesta fase seriam então levantados dados específicos aos itens acima citados com o objetivo de:
 - a) Definir um zoneamento;
 - b) Elaborar a legislação urbanística;
 - c) Redefinir o perímetro urbano;
 - d) Definir diretrizes de ocupação e expansão da cidade.

É importante salientar que esta divisão inicial do trabalho é de caráter meramente formal e que, de acordo com o avanço dos conhecimentos sobre a cidade, como também em virtude de problemas e restrições, inerentes à

um trabalho como esse, seriam necessárias reavaliações e alterações da metodologia inicial, como veremos adiante.

O problema mais grave enfrentado até aqui é, sem dúvida, a cartografia. A restituição aerofotogramétrica disponível e eleita como base cartográfica foi obtida a partir de fotos na escala 1:5.000 datadas de 1978. Estas fotos não cobrem toda a área urbanizada do município. As áreas de ocupação mais recentes de Cariacica não constam, portanto da base cartográfica. Assim sendo, uma série de tarefas programadas para o início dos trabalhos tiveram que ser adiadas até se obter a base cartográfica completa de toda a área urbanizada.

Um outro problema enfrentado pela equipe de organização espacial é a formulação do cronograma de trabalho da equipe encarregada dos estudos de meio-ambiente. De acordo com este cronograma, produtos finais indispensáveis à análise do sítio natural, como declividades e geologia, só foram concluídos com bastante atraso, não permitindo assim, um estudo do município como um todo paralelamente ao estudo da área urbanizada.

Por outro lado, o levantamento e delimitação de todos os loteamentos a provados, clandestinos, implantados e não ocupados de Cariacica mostrou-se extremamente moroso devido a desorganização do setor por isto responsável, dentro da Prefeitura Municipal.

É importante ressaltar que este trabalho, indispensável ao conhecimento da cidade, na parte da área urbanizada que dispõe da restituição aerofotogramétrica, deve ser completado assim que a cartografia seja concluída.

Levando em conta todos estes entraves, procurou-se dar sequência ao trabalho com tarefas que independessem da complementação da cartografia. Como já foi mencionado, a primeira tarefa da subequipe de organização espacial, após um reconhecimento sumário da cidade, foi a utilização do trabalho de atualização dos loteamentos de Cariacica, tarefa esta indispensável à determinação da configuração espacial atual da cidade.

Após a complementação sumária desta atualização, teve início o levantamento de campo para caracterizar a área urbana.

Através destes levantamentos foi possível identificar:

a) Áreas homogêneas em relação:

- Tipologias construtivas e de ocupação;
- Grandes usos e
- Sistema viário principal.

Ao mesmo tempo foram levantadas junto às empresas e órgãos específicos, as áreas atendidas por infra-estrutura e serviços públicos, de forma a obter-se um quadro da situação de Cariacica com relação a este aspecto.

De posse destes dados - tipologias construtivas e de ocupação e fornecimento de infra-estrutura e serviços urbanos - pôde-se desenvolver propostas básicas e diretrizes para a configuração espacial de Cariacica. Aqui tem-se duas ressalvas:

- a) Em virtude das deficiências cartográficas, as diretrizes ficaram restritas à estruturação na área com restituição aerofotogramétrica, não podendo ser aventadas questões relativas à expansão, já que não são conhecidos dados básicos do sítio onde pudesse ocorrer tal expansão;
- b) Por outro lado, os estudos sobre a expansão urbana dependem também da complementação dos trabalhos da equipe de meio ambiente sobre as características do sítio natural do Município de Cariacica e de avanços das análises da subequipe de estrutura fundiária.

Só com estes dois trabalhos será possível elaborar um mapa de restrições à ocupação, tanto físicas quanto jurídico-institucionais, que viabilizará a identificação de áreas urbanizáveis.

A seguir serão apresentados com maiores detalhes os seguintes itens:

- Caracterização geral da cidade;
- Metodologia dos levantamentos de campo, tipologias construtivas e de ocupação;

- Infra-estrutura e serviços urbanos;
- Sistema viário;
- Estrutura funcional básica;
- Propostas de diretrizes alternativas para o desenvolvimento de Cariacica.

2.

CARACTERIZAÇÃO GERAL DA CIDADE

Para a caracterização de Cariacica é imprescindível discorrer sobre as transformações sócio-econômicas das últimas duas décadas no Espírito Santo e em especial na Grande Vitória. Só assim será possível entender o papel de Cariacica no contexto da Grande Vitória, que, em última instância, condicionou, juntamente com os aspectos naturais e institucionais, a sua organização espacial.

Na década de 60, com a erradicação dos cafezais, acentua-se o êxodo rural no Estado, especialmente em direção à Aglomeração de Vitória. Este processo é acelerado na década seguinte, com o início da implantação dos grandes projetos na área, e com a estimulação do Porto de Vitória como terminal de corredor de exportação.

A área ocupada no Município de Cariacica restringe-se no início da década de 60, à sede do Município, localizada no extremo noroeste da área urbanizada atual, e aos bairros Jardim América e Itaquari, ambos junto ao acesso à Ilha de Vitória, quase como um prolongamento do núcleo central da aglomeração, sem vínculos com a sede do município.

O aumento populacional verificado nas últimas duas décadas (60-70) estimulou a ocupação em Cariacica através de loteamentos e de invasões¹. A implantação dos loteamentos foi direcionada pelos eixos viários que norteiam o município: a BR 262, a Rodovia José Sette e a Estrada do Contorno de Vitória, aberta mais recentemente.

¹Para maiores detalhes do processo de ocupação urbana em Cariacica ver: *Mercado de Terras e Mercado Imobiliário em Cariacica* - (Minuta).

Na década anterior (70) a mancha urbana espalhou-se ao sul da BR 262 até Caçaroca, no extremo sul do Município, ao longo do Rio Marinho, que divide Cariacica de Vila Velha. Os acessos a estes novos assentamentos se faz por antigas estradas de fazenda que correm no fundo dos vales que cortam a área². Também nesta década, o distrito sede de Cariacica começa a ser englobada efetivamente à Aglomeração de Vitória, na medida que são abertos loteamentos próximos à sede (ver Mapa 1).

Como consequência deste processo de urbanização acelerado condicionado pela especulação imobiliária, o tecido urbano de Cariacica espalhou-se por uma área de 5.944ha, com uma densidade em 80 de 90hab./ha aproximadamente, isto considerando apenas as áreas efetivamente ocupadas. Uma outra característica da ocupação em Cariacica é a grande quantidade de vazios dentro da área urbanizada, perfazendo 3.475,6ha. Isto resulta em uma estrutura urbana dispersa e desarticulada. (ver Mapa 2). Esta desarticulação gerou uma estrutura polinucleada, na qual cada centro atende as demandas específicas de cada grupo populacional. Desta forma pode-se observar uma grande variação entre os diversos centros de comércio e serviços, tanto qualitativa quanto quantitativamente.

Por outro lado, se considerarmos o município como um subsistema dentro da Grande Vitória, ficam evidentes as especificidades funcionais de Cariacica, no contexto da aglomeração, destacando-se em especial as relações/vínculos com Vitória, o núcleo central. As principais funções de Cariacica no contexto da Grande Vitória são:

- Habitação da população de mais baixa renda, seja a procedente do campo ou a expulsa de áreas mais próximas ao centro;
- Polarização de serviços de transporte, reparo de veículos e comercialização de auto-peças, especialmente ao longo da BR 262;

²Ver volume sobre Geologia.

- Concentração de serviços de armazenamento e comércio atacadista, especialmente na área de Jardim América;
- Concentração de indústrias com predominância de equipamentos de pequeno e médio porte (esta função perdeu sua importância relativa com a implantação do CIVIT e da CST na Serra);
- Concentração de atividades da CVRD e
- Concentração de equipamentos institucionais do âmbito estadual (EMESPE, Adauto Botelho, Leprosário, IESBEM, Escola de Polícia Militar, Reserva Biológica de Duas Bocas, etc).

Antes de finalizar este item é importante para o andamento posterior deste trabalho definir uma toponímia, que possa ser utilizada pelos outros estudos básicos. Esta tarefa é extremamente difícil para Cariacica devido a proliferação de loteamentos. Desta forma, procurou-se fixar um limite e uma nomenclatura para os bairros utilizando:

- Setores censitários e ATADs³;
- Topografia;
- Manchas urbanas contínuas e
- Nomes mais usados pela população.

Definiu-se assim os seguintes 36 bairros:

- Areinha
- Cariacica Sede
- Porto Belo
- Campo Grande
- Flexal
- Nova Canaan

³As ATADs são *Áreas de tratamento e Análise de Dados* definidas para Estudos de projeção populacional da Grande Vitória. Ver: Instituto Jones dos Santos Neves. *Informações básicas para o Planejamento*, Documento 6, Projeções da População - Grande Vitória 1980/2010, 1981.

- Vila Prudêncio
- Tabajara
- Santana
- Adauto Botelho
- Valverde
- Nova Brasília
- Santa Cecília
- Itacibã
- Rio Branco
- Vale do Rio Doce
- Itaquari
- Alto Lage
- Vila Capixaba
- Piranema
- São Francisco
- Vila Palestina
- São Geraldo
- Vera Cruz
- Vale Esperança
- Jardim América
- Vasco da Gama
- Bela Aurora
- Cruzeiro do Sul
- Rosa da Penha
- Bela Aurora
- Bandeirantes
- Vila Isabel
- Rio Marinho
- Castelo Branco
- Caçaroca

Os bairros acima citados acham-se localizados no Mapa 3.

3. METODOLOGIA E RESULTADOS DOS LEVANTAMENTOS DE CAMPO, TIPOLOGIAS CONSTRUTIVAS E DE OCUPAÇÃO

Após o reconhecimento inicial da cidade e da localização sumária dos loteamentos passou-se ao levantamento de campo. Com esse levantamento, que abrangeu toda a área urbanizada, procurou-se caracterizar a mancha urbana através:

- Da delimitação de áreas de dominância de tipologias construtivas;
- Da identificação de usos dominantes e
- Das características do sistema viário.

O método utilizado nesse levantamento foi através de percurso pela cidade, delimitando as áreas homogêneas em uma carta 1:2.000, anotando para cada uma delas suas características básicas.

É importante ressaltar que estes levantamentos só foram realizados nas áreas que contam com restituição aerofotogramétrica. Desta forma, os loteamentos recentes ao longo da estrada de Piranema/Roda D'Água só se não caracterizados após a complementação da cartografia.

Os resultados destes levantamentos foram lançados em mapas que passaremos a descrever.

a) Tipologias construtivas:

Identificaram-se as seguintes zonas homogêneas básicas em termos de tipologias construtivas:

- Barracos de madeira
- Barracos de madeira, casas de alvenaria e prédios de até quatro pavimentos;

- Casas de alvenaria e barracos de madeira, predominância de edificações de alvenaria com até quatro pavimentos;
- Predominância de edificações para fins mistos (residencial e comercial/serviços);
- Grandes equipamentos e
- Conjuntos habitacionais.

Estas zonas homogêneas de tipologias acham-se representadas no Mapa 4.

As áreas de barracos de madeira são encontradas por toda a mancha urbana. As maiores concentrações verificam-se ao norte da BR-262, englobando grande parte de Porto de Santana e Flexal além de bolsões em Vila Capixaba e Itacibã, Itaquari e na periferia do núcleo histórico. Ao Sul da BR-262 encontram-se bolsões de barracos, com dimensões mais restritas, mesmo em bairros como Jardim América e Bela Aurora. À medida que se afasta da BR-262 a incidência de áreas de barracos se eleva, ampliando também em área. Assim temos que os bairros Itapemirim, parte de Vila Isabel e a invasão Rio Marinho são constituídas basicamente por barracos.

O segundo tipo de área homogênea identificada em Cariacica, combinação de barracos e construções simples de alvenaria, é a de maior área. Sua ocorrência foi identificada especialmente ao sul da BR-262, englobando a maior parte da área atualmente ocupada, ou em processo de ocupação e formando extensas manchas em torno de Campo Grande que prolongam, de forma descontínua, até o extremo sul da mancha urbana. Assim, nos bairros Bela Aurora, Rosa de Penha, Cruzeiro do Sul, Bandeirantes, parte de Vila Isabel, Rio Marinho, Castelo Branco e Jardim de Alah são encontrados barracos ao lado de construções de alvenaria.

Ao norte da BR-262 estas áreas homogêneas são pulverizadas, além de mais restritas em comparação às anteriormente descritas, ocorrendo nos seguintes bairros: Vila Capixaba, Itacibã, Itaquari, Oriente, Porto de Santana, Tabajara, Porto Belo e em Cariacica sede.

No terceiro tipo de zona homogênea identificada em Cariacica, verifica-se a mescla de padrões construtivos extremamente distintos, encontrando-se tanto barracos de madeira como edificações de alvenaria e prédios de até quatro pavimentos. Esta ocorrência é restrita. Pôde-se observar um cinturão em torno dos eixos comerciais principais de Campo Grande além de manchas isoladas nos bairros Vila Capixaba, Itacibã e Nova Brasília, todos próximos de Campo Grande.

A zona com predominância de edificações de alvenaria é caracterizada pela presença tanto de residências unifamiliares, como de prédios de até quatro pavimentos.

Uma outra característica desta zona é a sua concentração quase que exclusivamente nas proximidades dos principais eixos viários, havendo um nítido adensamento nas proximidades do acesso à Vitória correspondendo aos bairros Jardim América e Itaquari. Ao sul da BR-262 há ainda manchas com esta tipologia nos bairros: São Francisco, Campo Grande, Vera Cruz, Bela Aurora e em Barbados. Ao norte da BR esta tipologia verifica-se em Tucum, Tabajara, Porto Belo e em Cariacica sede.

As edificações para fins mistos (residencial, comércio, serviços e/ou pequenas indústrias) são observadas especialmente ao longo das principais vias comerciais do município que são: ruas Expedito Garcia e Jerusalém, em Campo Grande, ruas Paraguai e Colômbia em Jardim América e rua Espírito Santo em Bela Aurora.

Os grandes equipamentos existentes dentro e junto à mancha urbana foram indistintamente grupados em uma única área homogênea. Assim tem-se que nesta zona são encontrados tanto equipamentos institucionais, como áreas industriais e de comércio atacadista e de serviços, caracterizando uma zona de grandes equipamentos.

A maior concentração destes grandes equipamentos estende-se ao longo da BR-262. Aí estão localizados uma vasta gama de equipamentos: CEASA, depósitos de comércio atacadista atendendo toda a Grande Vitória, empresas de transporte, oficinas mecânicas, indústrias, postos de gasolina, etc. Devido a esta diversidade de equipamentos e funções, esta área apresenta aspectos diversos, variando de acordo com a maior ou menor concentração de um tipo específico. Desta forma, a região de Jardim América junto à BR-262 forma um pólo de comércio atacadista com grandes depósitos e armazéns. No trecho entre Jardim América e Campo Grande, estão localizadas empresas transportadoras - Itapemirim, São Geraldo, Colatinense - e indústrias de portemédio. Junto a Campo Grande há uma nítida concentração de oficinas de reparo de veículos e autopeças, bem como pequenas indústrias. A partir de Campo Grande tem-se a CEASA e a Braspêrola.

Outras áreas de grandes equipamentos são as áreas da Companhia Vale do Rio Doce junto à baía de Vitória e a da Companhia Ferro e Aço de Vitória - COFAVI, em Jardim América. Há ainda outras áreas de menor porte localizadas ao norte da BR-262. A primeira, acha-se junto à rodovia José Sette e engloba uma série de equipamentos institucionais como o Hospital Adauto Botelho, a Escola da Polícia Militar, a Fazenda Experimental do Estado, a COFAI, a EMESPE, etc. Próximo ao cruzamento da Rodovia José Sette com a Estrada do Contorno encontra-se outra concentração de grandes equipamentos: a Viação Planeta e os Frigoríficos FRIMACAL e PALOMA. Mais ao norte há ainda dois outros equipamentos isolados de destaque, o Leprosário e a Fazenda do IESBEM.

Uma outra zona homogênea é formada pelos conjuntos habitacionais, sem considerar a faixa de renda dos moradores. No contexto urbano do município de Cariacica, os conjuntos habitacionais não se destacam, já que Cariacica é basicamente, constituída por loteamentos de baixa renda.

Há apenas dois conjuntos da COHAB ocupados, dois em fase final de construção, ambos particulares e mais dois em construção. Estes dois últimos são um da COHAB, próximo a Cariacica sede, e o outro em Vila Isabel.

Finalizando, distinguiu-se uma oitava área homogênea caracterizada por loteamentos implantados e não ocupados. Mesmo considerando que a maior parte da área urbanizada de Cariacica é formada por loteamentos esparsamente ocupados, optou-se por agrupar aqueles não ocupados, de forma a identificar e caracterizar as áreas vazias do tecido urbano.

O maior loteamento nessas condições é o Valverde, localizado junto à Estrada do Contorno ao norte do bairro Nova Brasília. Há também dois outros ao sul de Campo Grande: loteamentos Recanto Saudoso e Vila Rica.

b) Usos dominantes:

Na caracterização de zonas funcionais homogêneas identificou-se na área ocupada de Cariacica seis tipos de setores com os seguintes usos dominantes (Ver Mapa 4):

- Residencial;
- Comercial e de serviços;
- Industrial;
- Institucional;
- Grandes equipamentos (depósitos, oficinas, galpões) e
- Áreas da CVRD.

Embora essas duas últimas classificações possam ser consideradas como uso industrial optou-se por destacá-las, devido às suas especificidades no contexto de Cariacica.

A área de uso predominantemente residencial constitui a de maior extensão. O que caracteriza estas áreas é a sua enorme dispersão, o que é explicado pela origem destes assentamentos: loteamentos esparsos gerados pela especulação imobiliária (ver volume *Mercado de Terras e Mercado Imobiliário em Cariacica*). Uma outra característica é a disposição dos loteamentos ao longo dos eixos viários principais, como já foi mencionado no item 2.

As áreas de uso predominantemente comercial e de serviços estão disseminadas por toda a cidade, formando 18 pólos. Estes pólos diferem não apenas em relação à dimensão da área de polarização mas observa-se uma especialização nítida no sentido de atender a população dos assentamentos próximos.

Assim, encontram-se em Cariacica desde áreas comerciais e de serviços voltadas para o atendimento da população de baixa renda nas invasões de Flexal e Rio Marinho até centros de abrangência metropolitana como Campo Grande e Jardim América. A característica espacial mais marcante e comum a todos estes centros é a linearidade, na medida que utilizam-se as vias principais de circulação e acesso para a fixação de comércio e serviços, tendo em vista a precariedade de infra-estrutura urbana em Cariacica.

Ao sul da BR-262 têm-se as seguintes áreas comerciais:

- Campo Grande (Av. Expedito Garcia e rua Jerusalém);
- Jardim América (ruas Paraguai e Colômbia);
- Bela Aurora (rua Espírito Santo);
- Rosa da Penha (Av. Principal);
- Cruzeiro do Sul;
- Rio Marinho;
- Invasão de Rio Marinho

Os pontos de comércio ao norte da BR-262 são:

- Alto Lage;
- Vila Capixaba;
- Itaquari;
- Itacibã;
- Nova Brasília;
- Porto de Santana;

- Santana;
- Invasão de Flexal;
- Porto de Cariacica;
- Cariacica sede.

Alguns destes centros serão, mais adiante, objetos de estudos detalhados.

A única área eminentemente industrial existente em Cariacica é a da COFAVI, que abrange também os terrenos desta companhia e a área de expansão, ora em construção.

As zonas de uso institucional, as áreas da Companhia Vale do Rio Doce e os grandes equipamentos identificados em Cariacica já se encontram descritas no item anterior.

4,

INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS

Paralelamente aos levantamentos de campo procurou-se, junto aos órgãos competentes, obter informações gerais sobre a situação em Cariacica dos sistemas de fornecimento de infra-estrutura e serviços públicos.

- Abastecimento d'água;
- Esgoto sanitário e pluvial;
- Energia elétrica e iluminação pública;
- Transporte coletivo.

A infra-estrutura social não foi levantada porque depende do trabalho conjunto, ainda não articulado com a equipe de estudos sócio-econômicos.

Pode-se constatar que o fornecimento de infra-estrutura básica em Cariacica é extremamente deficiente, como se verá a seguir.

a) Abastecimento d'água:

Através de contatos com a CESAN não foi possível identificar a rede de abastecimento d'água em Cariacica já que ela não está cadastrada. Obtivemos apenas os bairros nos quais há redes de abastecimento d'água, embora sem qualquer indicador da porcentagem da população atendida nestas áreas. As áreas atendidas são:

- Campo Grande e bairros adjacentes;
- Jardim América e Bela Aurora;
- Alto Lage e Itaquari;
- Vila Capixaba;
- Itanguá, Oriente e Santana;
- Santana, Porto de Santana e parte de Flexal;

- Porto de Cariacica, Cariacica sede, e Bairro Planeta (este ainda não considerado nos levantamentos de campo).

Está sendo atualmente elaborado pela CESAN o Plano Diretor de Abastecimento d'água para a Grande Vitória, já estando inclusive definidas as áreas a serem consideradas por esse Plano Diretor.

b) Esgotos sanitários e pluviais:

Segundo informações da CESAN não há redes significativas de esgotos, tanto sanitários como pluviais, em Cariacica. Os pequenos trechos de rede são desprezíveis e não serão considerados pelo Plano Diretor de Esgotos Sanitários para a Grande Vitória, ora em estudos, mesmo porque não estão cadastrados os trechos existentes. O mesmo acontece com as galerias de água pluvial. Apenas em Jardim América e na Av. Exedito Garcia pôde-se constatar a existência de redes de drenagem pluvial, que sendo da alçada da Prefeitura Municipal, não foi possível obter dados sobre suas características.

c) Energia Elétrica e Iluminação Pública:

A infra-estrutura básica melhor aparelhada e que atende o maior número de habitantes de Cariacica, embora ainda deficiente, é o fornecimento de energia elétrica e a iluminação pública. Isto se deve ao caráter deste serviço, que exige um custo de implantação bastante inferior que os anteriores e retorno rápido.

Embora a ESCELSA possua com detalhes a rede implantada de energia elétrica e a iluminação pública, restringimos o levantamento às áreas atualmente servidas, classificando-as em faixas de acordo com a porcentagem aproximada da área atendida (ver Mapas 6 e 7).

Com relação ao fornecimento de energia elétrica, as seguintes regiões são 100%⁴ cobertas por este serviço:

- Campo Grande e bairros adjacentes;
- Jardim América;
- Bela Aurora;
- Rio Marinho, Jardim de Alah e Castelo Branco;
- Itacibã e Alto Lage;
- Oriente, Itaquari e Santana;
- Porto de Santana;
- Cariacica sede e
- Parte de Flexal.

Os bairros que contam com atendimento parcial, variando entre 80 e 100% da área são:

- Bandeirantes;
- São Francisco e parte de Cruzeiro do Sul;
- Vila Isabel e
- Itapemirim.

Os bairros com rede de energia elétrica até 50% são:

- Porto Belo;
- Parte de Tabajara e
- Parte de Santa Cecília.

⁴Esta porcentagem refere-se à área coberta pela rede e não à população atendida.

E finalmente, as áreas totalmente desprovidas de energia são:

- A maior parte de Flexal;
- Parte de Tabajara;
- Barbados;
- Grande parte do bairro Bandeirantes;
- Além de manchas isoladas entre Caçaroca e Campo Grande.

Há ainda outras áreas, para as quais existem projetos de instalação de rede de energia elétrica com previsão para atender os seguintes bairros:

- Parte de Flexal;
- Tabajara;
- Cristo Rei e
- A Invasão de Rio Marinho.

d) Transporte coletivo:

As linhas de transporte coletivo que servem o Município de Cariacica são em número de 52, isto contando com as linhas que cruzam Cariacica, ligando a Viana à Vitória. Estas linhas são concessões em sua grande maioria pela Viação Planeta. Apenas 4 são da Viação Formate. A seguir estão apresentadas as linhas que atendem e/ou cruzam Cariacica:⁵

Viação Planeta:

- Alto Lage;
- Areinha;
- Bela Aurora;
- Boa Sorte/Vale da Esperança;
- Caçaroca;
- Campo Grande*

⁵Fonte: Levantamento para o TRANSCOL.

*Alguns ônibus não chegam ao Terminal Bom Bosco, retornando no Parque Moscoso.

- Campo Novo
- Canãa
- Cariacica (via Alto Lage)
- Cariacica*
- Cariacica (via CEASA)
- Cariacica (via Itanhengã)*
- Cariacica (Limão)
- Cariacica (Merlo)
- Castelo Branco
- Cruzeiro do Sul
- Flexal (Canãa via Alto Lage)
- Flexal (Porto Velho)
- Flexal (Tabajara)
- Flexal (retorno - via Alto Lage)
- Bairro Industrial
- Itanguã
- Itanguã - Oriente*
- Itanguã*
- Itaquari
- Jardim América
- Jucu (Araçatiba)
- Morro do Expedito
- Nova Betânia
- Oriente (São Torquato)
- Porto de Santana (via Porto Velho)
- Porto de Santana (via Alto Lage)
- Porto de Santana (via Porto Novo)
- Rosa da Penha (Bela Aurora)
- Santana
- São Geraldo (via Campo Grande-São Torquato)
- Sotema (Boa Vista - São Torquato)
- Sotema (São Torquato)
- Universal

*Alguns ônibus não chegam ao Terminal Bom Bosco, retornando no Parque Moscoso.

- Universal (Canaã);
- Viana
- Vila Betânia (Bairro São Torquato);
- Vila Capixaba;
- Vila Isabel;
- Vila Isabel (via Campo Grande);
- São Torquato - Fradinhos.

Viação Formate:

- Beira Rio;
- Nova Brasília (via Formate);
- Novo Brasil (Cangaíba);
- Roda D'Água.

O que mais caracteriza o sistema de transporte coletivo é a sua centralização em relação ao núcleo principal da aglomeração, Vitória. Isto confirma por um lado, a grande dependência de Cariacica, em relação à Vitôria, por outro demonstra as desarticulações intramunicipais, que o prôprio sistema viário já denota.

Como a pavimentação em Cariacica é extremamente deficiente, a circulação dos coletivos é precária. Assim há um acúmulo de linhas utilizando a BR-262 e a Rodovia José Sette.

Segundo comunicado da Câmara Municipal de Cariacica, publicado em A GAZETA, de 12/08/82, estão prestes a entrar em funcionamento as seguintes linhas intra-urbanas:

- 1) Cariacica - Campo Grande, via Itacibã;
- 2) Novo Brasil - Campo Grande, via Piranema e CEASA;
- 3) Bela Aurora - Campo Grande, via Jardim América e Vera Cruz;

- 4) Circular, via Jardim América, Itaquari, Boa Vista e Alto Lage;
- 5) Flexal - Campo Grande;
- 6) Oriente - Campo Grande.

5.

SISTEMA VIÁRIO DE CARIACICA

5.1. CARACTERIZAÇÃO GERAL

O sistema viário principal de Cariacica é composto por três rodovias, por uma série de acessos aos bairros e por ligações entre eles. A sua característica mais marcante é a convergência para a BR 262 que constitui o único acesso de Cariacica ao Centro da Aglomeração Urbana da Grande Vitória. Esta convergência torna-se mais evidente se considerada a articulação. O transporte coletivo, como foi visto, se faz quase que exclusivamente no sentido bairro/Vitória.

Ao mesmo tempo tem-se que ressaltar a precaridade deste sistema. Mesmo eixos viários importantes, acesso a bairros populosos carecem de pavimentação. Por outro lado, as vias atualmente pavimentadas acham-se em péssimo estado de conservação, o que demonstra a ineficiência do Poder Público para atender a mais esta necessidade da população.

A principal via do município é a BR 262, que corta a área ocupada no sentido leste-oeste, dividindo-a aproximadamente ao meio, e assumindo características urbanas nesse trecho. Esta rodovia, além de constituir o único acesso do município à Ilha de Vitória, núcleo central da Aglomeração da Grande Vitória, é também a ligação da capital com o sul e oeste do Estado. Está tendo sua pista duplicada a fim de desafogar o tráfego.

As outras duas rodovias existentes no município partem da BR 262 na direção norte, formando aproximadamente um triângulo, cujo vértice superior localiza-se ao norte do bairro Tabajara. A Rodovia Estadual José Sette é o antigo acesso a Cariacica sede, à Santa Leopoldina e à Santa Tereza. Seu início é na altura do bairro Alto Lage e atravessa bairros densamen

te ocupados, bem como áreas vazias, até atingir o limite do município. Em alguns trechos desta rodovia observa-se concentração de comércio e de serviços, como por exemplo no bairro Itacibã. As características técnicas desta rodovia - pista estreita e ausência de faixas de domínio que onerem um eventual alargamento - fazem com que se tome medidas que garantam, nas áreas ainda não comprometidas, o futuro alargamento de pista. Já a Estrada do Contorno (BR 101), construída recentemente, parte da CEASA, cruza com a Rodovia José Sette e finalmente atinge o Município da Serra. Sua utilização, especialmente pelo tráfego pesado, intensifica-se a medida que a saturação do centro de Vitória cresce.

Os acessos aos bairros, bem como as ligações entre eles, formam uma extensa rede viária, mais concentrada ao longo da BR 262, onde se localizam os bairros mais densos. Esta rede, em sua maior parte, encontra-se em estado precário. Mesmo nos poucos casos onde há pavimentação as condições de circulação são deficientes devido ao péssimo estado de conservação. Através de observações locais plotadas no mapa do município, pôde-se identificar os eixos viários secundários mais importantes. Para esta identificação foram levados em conta principalmente o volume de tráfego, os percursos das linhas de transporte coletivo, a caixa das vias e o seu papel de ligação e acesso entre os assentamentos, que como vimos, são em Cariacica extremamente dispersos.

É importante salientar, que, devido ao estado incipiente da urbanização na maior parte da área ocupada do município, não foi possível identificar os eixos pelo seu nome. Tentando superar esta dificuldade as vias consideradas estão representadas no Mapa 10 que será comentado a seguir.

Ao norte da BR 262, destaca-se além das estradas já mencionadas, o eixo que liga a BR 262 a Porto de Santana e Flexal. Este eixo prossegue até a Rodovia José Sette, embora entre Flexal e a rodovia não tenham sido observados tráfegos significativos. O acesso ao Bairro Porto de Santana

é feito pela antiga estrada da CVRD entre a Ferrovia Vitória-Minas e a Baía de Vitória, e pela Rodovia dos Imigrantes, recentemente pavimentada, que conecta a Rodovia José Sette a Porto de Santana, além de ruas de Itaquari e Alto Lage.

Embora este eixo seja o acesso a bairros populosos, as condições de acesso pela José Sette e pela Rodovia dos Imigrantes são bastante deficientes devido às condições técnicas e de conservação.

Uma segunda via de acesso a bairros é a Estrada para Piranema e Roda D'Água, que parte da Estrada do Contorno, logo após o trevo da CEASA. Esta área vem sendo parcelada progressivamente nos últimos anos, o que confere maior importância a este acesso, que ainda tem características de estrada rural.

Ainda ao norte da BR 262 tem-se duas ligações entre bairros de importância. A primeira liga a Estrada do Contorno à Rodovia José Sette, desenvolvendo-se paralela à 262; no fundo do vale onde encontram-se os bairros Oriente, Itacibã, Nova Brasília e Santa Cecília. Esta ligação já está pavimentada e embora sua largura gire em torno de 12 metros, sua função é reforçada pela concentração de comércio e serviços nas áreas mais densas.

A outra via de ligação de bairros conecta Flexal ao trevo da entrada do Contorno com a Rodovia José Sette, atravessando o bairro pouco ocupado de Vila Prudêncio. Também esta via possui ainda características rurais.

Ao sul da BR 262, o sistema viário principal é ainda menos consolidado que ao norte. Apenas as ruas principais em Campo Grande, Jardim América e Bela Aurora, possuem pavimentação. Os demais acessos aos bairros, bem como as ligações entre Vila Velha e Cariacica não possuem pavimentação, sendo na verdade os acessos a antigas fazendas. Os principais eixos viários nesta parte da área urbanizada são: as ruas Expedito Garcia e Jerusalém em Campo Grande (ambas pavimentadas e comerciais); as ruas Paraguai,

Colômbia e Av. Espírito Santo em Jardim América (também pavimentadas), e seu prolongamento, a Estrada para Caçaroca, parcialmente pavimentada na altura de Bela Aurora.

As passagens de níveis da Estrada de Ferro Leopoldina com as vias que ligam os bairros do sul do município à BR 262, e conseqüentemente a Vitória constituem pontos de conflito.

Os principais acessos ao sul da área urbanizada partem de Jardim América e de Campo Grande. Devido ao relevo desta área, tabuleiros cortados por uma densa rede hidrográfica, estes acessos aproveitam predominantemente o fundo dos vales, sendo que os loteamentos nesta área localizam-se sobre os platôs. Assim, tem-se a já mencionada estrada para Caçaroca que se desenvolve paralelamente ao Rio Marinho. Há também ligações da área de Caçaroca com Campo Grande através do talvegue do córrego Maria Preta, e de uma variante que dá acesso aos bairros Vila Isabel e Itapemirim, que passa pelo platô onde estão implantados estes bairros. Ainda de Campo Grande parte a via de acesso ao Bairro de Cruzeiro do Sul.

De uma maneira geral, nas áreas mais acidentadas observa-se a incompatibilidade do sistema viário com a topografia, especialmente nos loteamentos mais recentes. Nessas áreas as ruas cortam as curvas de nível favorecendo a erosão e dificultando a circulação.

Foram identificadas ainda várias vias pouco utilizadas, que entretanto poderão ter um papel importante assim que suas condições de tráfego forem melhoradas e/ou a ocupação em suas proximidades se adensar. É o caso do acesso ao Bairro Vila Capixaba das duas ligações entre a BR 262 e a via entre a Estrada do Contorno e a Rodovia José Sette, que passa pelos Bairros Itacibã e Nova Brasília; da Rua Espírito Santo em Bela Aurora e seu prolongamento que liga a Estrada Rio Marinho/Jardim América com a ligação Campo Grande/Rio Marinho; da ligação entre a Rodovia do Contorno e a Rodovia José Sette no Bairro Porto Belo; e finalmente a Estrada que corta o Bairro Planeta e liga a Rodovia José Sette à Rodovia do Contorno.

Em relação à pavimentação a situação no município é precária. Apenas os bairros Itaquari e Jardim América possuem a maioria das ruas pavimentadas. Mesmo em Campo Grande as ruas pavimentadas estão restritas às próximas a Av. Expedito Gardia e Rua Jerusalém. Nos demais bairros apenas trechos de ruas são pavimentadas.

Ainda devem ser mencionadas as ligações entre Cariacica e Vila Velha. A mais importante, devido a sua utilização e por ser pavimentada, passa pelo Bairro Vasco da Gama e liga Jardim América à Rodovia Carlos Lindenberg em Vila Velha. As outras duas, ao sul da primeira, são pouco utilizadas.

Todas essas vias estão apresentadas no Mapa 1.

5.2. ESTUDOS, PROJETOS E OBRAS

Tanto o sistema viário como o de transporte coletivo vem sendo objeto de estudos e propostas que necessitam ser compatibilizadas e englobadas na Política. Ao mesmo tempo estão sendo realizadas obras de pavimentação em acessos a bairros que necessitam também ser consideradas pela Política de Desenvolvimento Urbano para Cariacica.

Os principais estudos, projetos e obras para Cariacica neste setor são:

- Plano Diretor de Transporte Urbano/Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito (PAITT)⁶.

Neste plano estão esboçadas diretrizes para a criação de um sistema de transporte coletivo integrado para a Grande Vitória, bem como propostas para remanejamento do trânsito. O sistema de Transporte Coletivo proposto para a Aglomeração de Vitória compreende a criação de linhas troncais que conectariam os subcentros da aglomeração (Vila Velha, Carapina

⁶Ver FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES. Plano Diretor de Transportes Urbanos/Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito.

e Campo Grande) entre si e com o Centro de Vitória. Prevê-se também a criação de terminais ao longo do itinerário das linhas troncais, de onde partirão as linhas de ônibus para os bairros. Especificamente para Cariacica, está previsto um terminal em Campo Grande e um segundo na altura de Alto Lage.

- Plano de Transportes Coletivos da Grande Vitória (TRANSCOL-GV)⁷.

Resumindo, os objetivos desse plano em elaboração são:

- . Definição de uma política de transporte coletivo para a Aglomeração da Grande Vitória;
- . Proposição de medidas a curto prazo no sentido de implantar um sistema de transportes coletivos na Grande Vitória;
- . Desenvolver projetos setoriais para melhorar as condições de transporte coletivo da Aglomeração.

Este plano visa desenvolver a nível de projeto executivo, algumas das diretrizes contidas no PAITT.

- Estudo da Ligação CEASA/Itaparica

O DER-ES estuda a viabilidade da abertura de uma via da CEASA à Itaparica, em Vila Velha. Esta via, com características semelhantes à Rodovia Carlos Lindenberg, constitui uma alternativa de acesso à Vila Velha. Assim, após a conclusão da 3ª ponte, estaria completo o anel rodoviário da aglomeração. Entretanto há apenas um traçado preliminar para esta via.

- Estudo do Acesso ao Porto de Capuaba

Com vistas a facilitar o acesso ao Porto de Capuaba, terminal do Corre

⁷Ver INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. Termos de Referência do Plano de Transportes Coletivos da Grande Vitória - TRANSCOL-GV, abril/1981.

dor de Exportação. Assim prevê-se a implantação de uma via também com características semelhantes à Carlos Lindenberg. Esta via partiria da estrada CEASA/Itaparica e cruzaria a Carlos Lindenberg na altura do atual acesso a Capuaba. Não há qualquer estudo sobre esta estrada.

- Pavimentação de Vias Alimentares.

Este projeto, já em execução, faz parte do Componente B-40.2 - Implantação e Melhoria dos Transportes Urbanos de Cariacica - do Programa CPM/BIRD. Compreende a realização de melhorias em 14,2Km, incluindo pavimentação e drenagem, sinalização e abrigos em vias de transporte coletivo de Cariacica.

- Implantação de Melhorias na BR-262 no trecho compreendido entre a CEASA e a Ponte do Príncipe.

O projeto, ora em implementação, prevê a criação de 6 faixas de circulação com um canteiro central. De acordo com as diretrizes do PAITT, o Instituto Jones dos Santos Neves elaborou um projeto criando pistas centrais exclusivas para ônibus, que entretanto não está sendo implantado devido a falta de verbas. Mesmo assim, o projeto em execução considerou a proposta de criação das pistas exclusivas para ônibus, na medida que o sistema de drenagem pode suportar cargas compatíveis no canteiro central.

6. SETORES HOMOGÊNEOS E PROPOSTA PARA DISCUSSÃO

Mesmo com as deficiências encontradas até agora, especialmente em relação à cartografia, foi possível identificar grandes áreas homogêneas em Cariacica. Essas áreas foram definidas a partir do conhecimento da cidade e da identificação de setores homogêneos de tipologias construtivas. Este método não coincide com a metodologia inicialmente proposta, que previa a superposição de uma série de mapas - restrições à ocupação, uso, infraestrutura, etc., - de forma que, o zoneamento apresentado aqui é provisório, já que necessitam ser considerados parâmetros físicos.

Pode-se classificar a mancha urbana de Cariacica sob dois aspectos:

- Consolidação e
- Padrão /uso

Estes dois aspectos combinados permitem uma grande variedade de áreas que, por sua vez, caracterizam e classificam os diferentes setores da cidade.

O primeiro aspecto considerado tenta englobar o estágio atual da estruturação, através do conceito consolidação. Este conceito é de difícil caracterização e por isto optou-se em listar, para cada uma das classes identificadas, os elementos ponderados para a sua definição, como forma de delimitar cada classe deste conceito. As classes identificadas são:

- Área consolidada/estabilizada
- Área consolidada em renovação
- Área em expansão/adensamento

As áreas consolidadas/estabilizadas caracterizam-se por:

- Ocorrência de poucas ou nenhuma construção nova e, conseqüentemente, sem renovação urbana;

- Área onde se observa uma certa estagnação das atividades econômicas em relação à outras áreas mais dinâmicas, ou mesmo indícios de decadência;
- Existência, pelo menos parcial, de infra-estrutura básica e social.

Já nos setores consolidados em renovação observa-se:

- Ocorrência de transformações na paisagem urbana, seja quanto a novas construções e/ou renovação urbana, alteração das tipologias construtivas e conseqüentemente alteração da densidade;
- Dinamismo de atividades econômicas;
- Existência de dois ou mais padrões/tipologias construtivas;
- Existência, pelo menos parcial, de infra-estrutura básica e social.

Por fim, os setores em expansão e/ou adensamento caracterizam-se por:

- Ocorrência de edificações novas, e em muitos casos, precárias;
- Ausência de infra-estrutura básica e social;
- Indícios de implantação de atividades econômicas de apoio à habitação e à construção;
- Baixa densidade;
- Ocupação no fundo dos lotes.

O segundo conceito considerado é padrão/uso. Ele é o resultado da conjugação de observações empíricas obtidas no levantamento de campo que, na verdade, vão constituir uma síntese das tipologias construtivas e dos usos dominantes observados, indicando, inclusive, variações de renda. Identificaram-se aqui seis classes:

- Área comercial e de serviços;
- Área residencial *superior*;
- Área residencial *média*;
- Área residencial *inferior*;

- Área de comércio atacadista, serviços e pequenas indústrias;
- Invasões principais¹.

Da mesma forma que o conceito anterior, o uso/padrão é de difícil conceituação. Utilizou-se, assim, o mesmo método anteriormente usado para caracterizar cada uma das classes identificadas em Cariacica.

As áreas comerciais e de serviço são caracterizadas por:

- Concentração de atividades de comércio e serviços.

Nas áreas tidas como residenciais *superiores* identificaram-se as seguintes características básicas:

- Existência de infra-estrutura básica e social;
- Existência de comércio e serviços básicos disseminados na área residencial;
- Pavimentação pelo menos nas ruas principais.
- Predominância de construções de alvenaria.

Nas áreas residenciais *médias* observou-se:

- Construções de alvenaria mescladas com de madeira;
- Deficiências de infra-estrutura e de serviços;
- Ausência de pavimentação.

Como áreas residenciais *inferiores* foram classificadas aquelas com:

- Predominância de barracos de madeira;
- Ocupação dispersa;
- Deficiências de infra-estrutura.

¹Dentro da área com cartografia, são foram identificados 3 grandes invasões, embora haja outras menores, dentro da área restituída.

As áreas de comércio atacadista, serviços e pequenas indústrias são caracterizadas por:

- Predominância de edificações como galpões, armazéns e lojas, embora hajam também residências;
- Características ambientais degradadas;
- Atividades de carga e descarga intensas;
- Tráfego pesado;
- Ausência de infra-estrutura básica, com exceção de energia elétrica, que foi observada em alguns casos.

Resta ainda observar que, na delimitação das classes dos dois conceitos caracterizados acima - consolidação e padrão/uso - considerou-se muitas vezes o mesmo parâmetro. Entretanto, um dado parâmetro contribui para o significado, em cada um desses conceitos, através de um aspecto ou peso diverso. Por outro lado, é importante salientar que a nomenclatura utilizada para a classificação de áreas residenciais - superiores, média e inferiores - não atende completamente às necessidades do conceito uso/padrão. Entretanto não foi encontrada outra denominação semanticamente neutra que pudesse classificar as áreas residenciais de Cariacica como universo isolado no contexto da Grande Vitória.

Cabe ainda ressaltar que, para a definição das áreas homogêneas e para o cálculo de suas respectivas áreas, não foram consideradas os grandes equipamentos institucionais localizados no município. Também não foram consideradas as áreas da CVRD e da COFAVI.

Combinando-se estes dois conceitos - padrão/uso e consolidação - obteve-se uma matriz. A criação desta matriz classificatória de dupla entrada, deve-se à necessidade de sobrepor os dois critérios até agora considerados, com o objetivo de identificar áreas homogêneas (ver Matriz 1).

Através da análise destas matrizes, confirmaram-se observações empíricas a respeito do processo de ocupação em Cariacica e do seu papel como unidade integrada na Grande Vitória.

A primeira consideração a ser feita a partir da análise da matriz, é a grande concentração de áreas em expansão/adensamento. Isto reflete o processo de crescimento da Grande Vitória nos últimos anos. A concentração em Cariacica da população de baixa renda do aglomerado, é demonstrada pela grande ocorrência de áreas residenciais *inferiores* e pelas invasões. Por outro lado, não foram identificadas em Cariacica áreas residenciais inferiores consolidadas/estabilizadas ou consolidadas em renovação.

Isto pode ser explicado pela intensificação do processo de crescimento da Grande Vitória nos últimos anos, mais precisamente pela chegada de migrantes de baixa renda. Também as invasões confirmam este quadro, na medida que as mais recentes (em expansão ou adensamento) são as mais significativas.

A seguir serão apresentados comentários sobre as características de cada campo da matriz classificatória (matriz 1), bem como observações sobre cada caso específico.

1. *Área Comercial e de Serviços*

Os centros comerciais e de serviços de Cariacica caracterizam-se por uma configuração comum. Todos são lineares. Estes centros desenvolveram-se ao longo de um eixo viário principal. Mesmo que nos mais consolidados e desenvolvidos, as ruas próximas ao eixo inicial já formem um prolongamento da área comercial e de serviços, basicamente a configuração original não foi alterada.

1.a) *Consolidada estabilizada*

Apenas dois dos dezessete centros comerciais e de serviços identificados em Cariacica, entraram nesta classe: o centro comercial de Jardim América e o de Itaquari. Ambos estão localizados em áreas de ocupação antiga e já consolidadas. O de Itaquari tem um caráter essencialmente local, ao passo que o de Jardim América, que já foi o mais importante centro de Cariacica, tem equipamentos e lojas de caráter mais abrangente. Entretanto, observam-se traços de decadência/estagnação. Isto está ligado tanto ao crescimento recente de Campo Grande, como também à saturação e congestionamento de Jardim América. Basta observar que as suas ruas principais de comércio - Ruas Paraguai e Colômbia - são estreitas e não suportam o tráfego de passagem e de cargas.

1.b) *Consolidada em renovação*

Identificaram-se seis centros comerciais com estas características: em Cariacica sede, Campo Grande, Alto Lage, Itacibã, Porto de Santana, Bela Aurora. Campo Grande destaca-se como o maior e mais importante centro de Cariacica, e um dos subcentros do Aglomerado Urbano da Grande Vitória. Este fato foi reconhecido pelo PEE¹, o qual destaca Campo Grande como um pólo a ser incentivado/consolidado. Especialmente nos últimos anos, observa-se um acelerado processo de renovação em Campo Grande. Tanto na Rua Jerusalém como na Av. Expedito Garcia, os eixos estruturadores deste centro comercial, observa-se um elevado ritmo de construção, sendo que nesta já pode ser vista a construção de prédios de dez pavimentos e a instalação de agências de bancos e lojas de departamentos. Ao lado destes equipamentos/prédios coexistem construções precárias, algumas inclusive em madeira, o que denota o processo de renovação acelerado.

Todos os demais centros classificados como consolidados e em renovação, são subcentros de bairros especializados no atendimento da população local. Assim, o centro de Porto de Santana, bairro este cons

¹FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES: Plano de Estruturação do Estado da Grande Vitória, Vitória, 197).

tituído em sua maior parte por invasões consolidadas e em renovação, possui características semelhantes ao de Bela Aurora, bairro de classe média baixa, embora guardando cada um, características específicas, de acordo com a população da área residencial lindeira.

1.c) *Em expansão/adensamento*

Refletindo o caráter geral da ocupação em Cariacica - ocupação recente e ainda em processo de expansão -, identificaram-se nove centros comerciais em expansão/adensamento, quais sejam: Flexal (invasão), Rosa da Penha, Santana, Nova Brasília, Vila Capixaba, Cruzeiro do Sul, Rio Marinho (invasão), Porto de Cariacica. Sob esta nomenclatura encontram-se redes de ruas comerciais em invasões até polos de comércio e serviços em loteamentos novos.

Na primeira categoria tem-se as ruas comerciais nas invasões de Flexal e Rio Marinho, que correspondem às antigas estradas de fazenda. Os centros comerciais nos novos loteamentos também estão em formação ao longo de ruas centrais ou de acessos. Os equipamentos mais comuns são os voltados ao fornecimento de gêneros de primeira necessidade e de material de construção.

As áreas residenciais foram objeto de tratamento mais detalhado devido não apenas à sua extensão, mas principalmente às grandes variações observadas, que refletem as disparidades sócio-econômicas. Como já foi mencionado, à falta de uma terminologia melhor, classificaram-se as três tipologias identificadas em Cariacica como:

- Área residencial *superior*;
- Área residencial *inferior*;
- Área residencial *média*.

A seguir serão comentados cada um dos campos da matriz classificatória.

2. Área residencial superior

2.a) Consolidada estabilizada

Apenas quatro áreas residenciais enquadram-se nesta categoria: Jardim América, Itaquari, Alto Laje e Cariacica Sede. Estes bairros correspondem à ocupação inicial do município, e mostram outro aspecto do processo explosivo de urbanização em Cariacica.

2.b) Consolidada em renovação

Não foi encontrado nenhum setor em renovação que pudesse ser classificado como superior.

2.c) Em expansão/adensamento

Em três loteamentos foram constatadas indicações que os classificam como superiores em expansão/adensamento: São Francisco, Parque Tabajara no bairro Tabajara e Vila Nova no bairro Cruzeiro do Sul. A pequena extensão destas áreas mostra que, no contexto da Grande Vitória, em Cariacica instalam-se preferencialmente a população de média e baixa renda.

3. Área residencial média

3.a) Consolidada/estabilizada

Basicamente foram incluídos nesta categoria os conjuntos habitacionais e o Bairro Vasco da Gama, localizado entre Jardim América e Vila Velha. A inclusão aqui de todos os conjuntos habitacionais deve-se ao caráter estático destas unidades, tanto em termos de infra-estrutura básica, como de adensamento verificado em Cariacica, embora nos mais antigos observem-se também transformações das unidades habitacionais. Por outro lado, o bairro Vasco da Gama é quase que uma extensão de Jardim América, sendo que o padrão das edificações é inferior.

3.b) *Consolidada em renovação*

As áreas médias em consolidação localizam-se próximas aos eixos viários principais de Cariacica, coincidindo assim com áreas de ocupação do fim da década de 60, início da de 70. Observa-se ainda uma concentração destas áreas nas proximidades de Campo Grande, que, como já foi frisado, é o centro mais dinâmico e desenvolvido de Cariacica. Desta forma, pode-se supor que a renovação (dinamismo, transformação) é também devido a uma influência de Campo Grande, no sentido de induzir, através da elevação do preço da terra, o adensamento.

Este adensamento é devido, em parte, à ocupação de lotes vagos, mas também à construção de prédios de até quatro pavimentos.

3.c) *Em expansão ou adensamento*

Apenas dois bairros, Vila Capixaba e São Geraldo, foram considerados como representantes desta classe. Ambos localizam-se próximos a Campo Grande e tendem a se transformar a curto prazo, em áreas médias consolidadas em renovação.

4. *Área residencial inferior*

Não foram identificadas áreas residenciais inferiores consolidadas / estabilizadas e consolidadas em renovação, como já foi aventado. Isto é um indicador do crescimento populacional da Grande Vitória e do papel específico de Cariacica neste contexto, absorção da população de baixa renda.

4.a) *Expansão/adensamento*

Esta categoria cobre grande parte da área urbanizada de Cariacica. Corresponde a praticamente todos os loteamentos lançados a partir do início da década de 70. Estes loteamentos são espaçados, sendo que esse espaçamento aumenta à medida que se afasta do eixo viário principal, a BR-262.

5. Área de comércio atacadista, serviços e pequenas indústrias

5.a) Consolidado/estabilizada

A única área com estas características acha-se localizada em Jardim América, ao longo da BR-262. Aí estão concentrados armazéns e depósitos, além do estádio da Desportiva Ferroviária, configurando, em sua essência, uma área de comércio atacadista de caráter metropolitano. Apesar de sua posição estratégica junto ao acesso à Ilha de Vitória, esta área apresenta traços de deterioração. Com isto, há possibilidades de utilizá-la para um complexo de caráter metropolitano de carga e descarga, ou mesmo para um porto seco.

5.b) Consolidada em renovação

Não foi observada nenhuma área que pudesse ser enquadrada nesta classe.

5.c) Em expansão/adensamento

Todo o restante da área linceira à BR-262 e partes da Estrada do Contorno constituem áreas de comércio, serviços e pequenas e até mesmo médias indústrias em franca expansão/adensamento. Com a conclusão das obras de duplicação da BR-262 do trecho no município de Cariacica espera-se uma consolidação desta área. Por outro lado, espera-se também a consolidação da área ao longo de todo o percurso da Estrada do Contorno, na medida que a área urbanizada de Cariacica prolongue-se até aos limites com o Município da Serra.

6. Invasões principais

6.a) Consolidada/estabilizada

Pelo próprio caráter de invasão não foi considerado nenhuma delas como consolidada/estabilizada, mesmo aquelas que contêm com alguns eixos viários pavimentados, e habitações de alvenaria.

6.b) Consolidado em renovação

Parte da invasão de Porto de Santana - Morro do Meio e do Matadouro - foi considerada como consolidada em renovação.

Estes dois morros, já com um sistema viário básico definido, vêm, paulatinamente, tendo seus barracos substituídos por casas de alvenaria. Os eixos viários básicos já estão parcialmente pavimentados.

6.c) *Expansão/adensamento*

Todas as demais invasões (inclusive o Morro da Aparecida em Porto de Santana) foram englobados nesta classe.

A partir desta classificação pôde-se dividir a mancha urbana em zonas homogêneas, base inicial para a legislação urbanística¹. Devido a grandes diversidades entre as zonas homogêneas, a legislação deverá ser bastante diferenciada. Assim as áreas consolidadas deverão ter normas e posturas bem mais rígidas e específicas que as em processo de expansão ou adensamento.

É importante ressaltar, que para evitar um desenvolvimento totalmente desordenado do tecido urbano, a equipe deverá discutir os possíveis efeitos e implicações das seguintes macro-diretrizes:

- Definição de um sistema viário básico a ser implantado, de forma que seja considerado pelos projetos de parcelamento. Isto implica também na definição de áreas *non aedificandi* onde deverão passar estas vias, como forma de facilitar a sua implantação.
- Organizar na Prefeitura Municipal uma equipe técnica capaz de implantar as diretrizes físicas propostas pela Política de Desenvolvimento Urbano e as definidas na Lei 6766.

¹Para a definição definitiva das zonas homogêneas é necessário a complementação dos seguintes trabalhos: a) atualização/complementação da cartografia; b) complementação dos trabalhos da equipe de meio ambiente, e c) montagem de uma equipe cartográfica de apoio.

- Discutir com toda a equipe propostas alternativas de estruturação do uso do solo, especialmente no que se refere a incentivação de centros e/ou eixos de comércio e serviços.
- Preservação de áreas de interesse ecológico como mangues e área próxima ao Munchuara.
- Alteração do perímetro urbano atual com inclusão do Munchuara, com vistas à sua efetiva preservação. Estudar ainda, os efeitos de estender o perímetro urbano até os limites com o Município da Serra, área de expansão futura provável, como forma de evitar uma ocupação desordenada.
- Estudar com toda a equipe as implicações da criação de áreas de expansão urbana, dentro do perímetro urbano, como forma de incentivar o adensamento da mancha urbana atual e da ocupação dos vazios intra-urbanos.
- Estudar as possibilidades/viabilidades de restringir a expansão/atividades de usos indesejáveis como COFAVI, Matadouros, etc.⁸
- Estudar o tratamento a ser dado às áreas de invasão: rebaixamento dos padrões urbanísticos legais ou delimitação de áreas especiais.

⁸A identificação dos usos indesejáveis deverá ser feita em conjunto com a equipe de meio ambiente.

MATRIZ 01: CLASSIFICAÇÃO DOS SETORES HOMOGÊNEOS DE CARIACICA

PADRAO/USO CONSOLIDAÇÃO	ÁREA COMERCIAL E DE SERVIÇOS	ÁREA RESIDENCIAL "SUPERIOR"	ÁREA RESIDENCIAL "MÉDIA"	ÁREA RESIDENCIAL "INFERIOR"	ÁREA DE COMÉRCIO ATACADISTA, SER VIÇOS E PEQUENAS INDÚSTRIAS	INVASÕES PRINCIPAIS
ÁREA CONSOLIDADA/ESTABILIZADA	<ul style="list-style-type: none"> - Centro de Jardim América - Centro de Itaquari 	<ul style="list-style-type: none"> - Jardim América - Itaquari - Alto Lage - Cariacica Sede 	<ul style="list-style-type: none"> - Vasco da Gama - Vale da Esperança* - Conj. Habitacional Nova Brasília* - Conj. Habitacional Cristo Rei - Conj. Habitacional de Piranema - Con. Habitacional de Santana - Conj. Habitacional de Areinha 	-	<ul style="list-style-type: none"> - Área junto à BR-262, próximo à Jardim América. 	
ÁREA CONSOLIDADA/EM RENOVAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> - Centro de Cariacica Sede - Centro de Campo Grande - Centro de Alto Lage - Itacibã - Porto de Santana - Bela Aurora 	-	<ul style="list-style-type: none"> - Cruzeiro do Sul - Campo Grande - Vera Cruz - Nova Brasília - Itacibã - Bela Aurora - Vila Palestina 	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - Morro do Meio e do Matadouro em Porto de Santana

*Os conjuntos habitacionais, devido as suas especialidades, foram considerados como áreas residenciais médias, consolidadas/estabelecidas, embora possa ser observada renovação, no sentido de transformações das unidades habitacionais.

OBS: A nomenclatura das áreas classificadas não segue a topomínia definida pelos bairros.

MATRIZ 01: CLASSIFICAÇÃO DOS SETORES HOMOGÊNEOS DE CARIACICA

PADRÃO/USO CONSOLIDAÇÃO	ÁREA COMERCIAL E DE SERVIÇOS	ÁREA RESIDENCIAL "SUPERIOR"	ÁREA RESIDENCIAL "MÉDIA"	ÁREA RESIDENCIAL "INFERIOR"	ÁREA DE COMÉRCIO ATACADISTA, SER VIÇOS E PEQUENAS INDÚSTRIAS	INVASÕES PRINCIPAIS
ÁREA EM EXPANSÃO/ADEN SAMENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Flexal (inva são) - Rosa da Penha - Nova Brasília - Santana - Vila Capixaba - Cruzeiro do Sul - Rio Marinho - Rio Marinho (invasão) - Porto de Caria cica 	<ul style="list-style-type: none"> - São Francisco - Loteamento Par que Tabajara no Bairro Tabajara - Loteamento Vi la Nova no Bairro Cruzei ro do Sul 	<ul style="list-style-type: none"> - Vila Capixaba - São Geraldo 	<ul style="list-style-type: none"> - Vila Prudên cio - Rosa da Penha - Vila Isabel - Itapemirim - Santa Cecília - Bandeirantes - Castelo Bran co - Tabajara - Porto Belo - Campo Verde - Periferia de Cariacica Sede - Nova Canaan - Areinha 	<ul style="list-style-type: none"> - Área lindeira à BR-262 e à Es trada do Contor no. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rio Marinho - Flexal - Itanhenga (Nova Rosa da Penha) - Morro da Aparecida em Porto de Santana

