

200161

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PLANO DIRETOR URBANO DE VITÓRIA
REUNIÃO DE CAMPINHO

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

PLANO DIRETOR URBANO DE VITÓRIA
REUNIÃO DE CAMPINHO

1978

PLANO DIRETOR URBANO DE VITÓRIA

REUNIÃO DE CAMPINHO

OBJETIVO

A reunião de Campinho, que contou com a presença da Prefeitura Municipal de Vitória, Companhia Espiritossantense de Saneamento (CESAN), Espírito Santo Centrais Elétricas S.A. (ESCELSA), Telecomunicações do Espírito Santo (TELEST), Departamento de Trânsito (DETRAN) e Fundação Jones dos Santos Neves, teve como objetivo a implantação de um processo interativo de ajustamento entre a realidade urbana no seu todo, e as interpretações, ideias de ações dos seus analistas. Desta maneira a conciliação entre pontos de vista dos diversos órgãos técnicos envolvidos com o planejamento e com a ação deste planejamento, para o alcance de decisões harmônicas nos âmbitos municipal e microrregional, é óbvia condição essencial à efetivação de qualquer plano.

Para se dar início a este processo de planejamento, a FJSN convidou os técnicos dos organismos envolvidos com planejamento para a discussão da proposta do Plano Diretor Urbano do Município de Vitória.

AGENDA

DIA 11/10

09:00 horas - APRESENTAÇÃO

- . Objetivos do Seminário
- . A estratégia de desenvolvimento para a Grande Vitória

- DIVISÃO EM GRUPOS

- . Uso do solo
- . Funções Urbanas de Vitória
- . Circulação na Área Central

10:00 horas - TRABALHO EM GRUPOS

12:00 horas - ALMOÇO

14:00 horas - TRABALHO EM GRUPOS

18:00 horas - INTERVALO PARA JANTAR

20:30 horas - REDAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES DOS GRUPOS

DIA 12/10

09:00 horas - DIVISÃO EM GRUPOS

- . Relacionamento Inter-Institucional
- . Participação Popular no Processo de Planejamento

11:30 horas - ALMOÇO

13:30 horas - APRESENTAÇÃO E DICUSSÃO DAS RECOMENDAÇÕES DOS GRUPOS

- ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO SEMINÁRIO

PARTICIPANTES

CESAN:

Benedito Andrade
Empédocles Moreira
Helvécio Nascimento
Serafini

DETRAN:

Donário Pavan
Mário Natalli

ESCELSA:

Cristina Lozer
José Marcelo de Souza
Pablo Tumang

FJSN:

André T. Abe
Arlindo Villaschi Filho
Antonio Luiz Borjaille
Fernando B. Bettarello

PMV:

Humberto Vello Filho

João Beleza

Oswaldo Gava

Edmar Machado

TELEST:

Marcelo Breder

José Augusto Fundão Pimenta

RESUMO DAS DISCUSSÕES

GRUPO CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

COMPONENTES :

Humberto Vello Filho - PNV

Donário Pavan - DETRAN

Mário Natalli - DETRAN

Antonio Luiz Borjaille - FJSN

André T. Abe - FJSN

O Grupo de Circulação e Transportes reuniu-se com o intuito de debater as propostas em fase de discussão pelo DETRAN e FJSN, de circulação na Área Central, para implantação a curtíssimo prazo.

Inicialmente foi lembrado o PAITT - Programa de Ação Imediata de Transportes e Trânsito, proposta de curto prazo com origem no PDTU-Plano Diretor de Transportes Urbanos, o qual definiu as diretrizes gerais da política de transportes urbanos a partir de um modelo de estrutura urbana a ser consolidada, através da integração entre ordenamento do uso do solo, circulação e transportes. O PAITT, por outro lado, localiza as medidas mais prioritárias, voltadas para o transporte coletivo e circulação urbana, dentro de uma visão de longo prazo, e evitando a aplicação de investimentos vultosos.

Foram sucintamente revisadas as principais proposições do PAITT: classificação funcional das vias, ação sobre o sistema de transportes, integração entre os modos aquaviário, rodoviário e ferroviário. Retomou-se também o diagnóstico do sistema de transportes, principalmente na Área Central, afim de encaminhar as propostas.

Atualmente transitam pelo Centro, principalmente pela Av. Jerônimo Monteiro, 350 ônibus/hora, chegando a 400 nas horas-pico. Nesses ônibus, observa-se que 70% da lotação é preenchida entre a Vila Rubim e a Esplanada, nas linhas do Norte, e cerca de 60% entre Dom Bosco e Av. Jerônimo Monteiro, nas linhas do Sul. Isto nos permite concluir que nos trechos seguintes os passageiros quase sempre embarcam para viajar em pé.

Considerando as contagens levadas a efeito, foi possível concluir também que 30% das linhas do Norte e 50% das linhas do Sul poderiam retor

nar sem passar pelo Centro, descarregando assim de maneira considerável este trecho, além de reduzir os percursos e os tempos de viagem, por um lado, e por outro, de tornar possível a oferta de assentos vazios aos usuários fora daquele trecho.

Foi ainda observado que para as linhas continentais do Sul são oferecidas, na Área Central, poucos pontos de ônibus. Para as linhas de Vila Velha, há pontos na Jerônimo Monteiro, altura do Mercado da Capixaba, na General Osório e na Duarte Lemos; para as linhas de Cariacica, há pontos na Jerônimo Monteiro, em frente à antiga loja Cannes, no Parque Moscoso e na Duarte Lemos. Os passageiros procuram principalmente os pontos mais à montante, no caso os da Jerônimo Monteiro, onde os ônibus estão menos cheios.

RETORNO

Procurou-se alocar o trajeto das linhas de retorno tendo os pontos em comum com aquelas vindas de Dom Bosco, a fim de permitir ao usuário a opção entre elas. Outra preocupação refere-se à pouca disponibilidade de alternativas para a localização dos pontos, entre a Av. General Osório e o Parque Moscoso, de modo a não prejudicar o fluxo de tráfego, impedir os acessos às garagens ou apresentar desconforto aos usuários, já sacrificados com a pouca disponibilidade de pontos.

Como primeira proposição, sugeriu-se que os ônibus, vindos do Sul pela Elias Miguel, entrassem na Pres. Florentino Avidos, encontrando-se com

os diretos e tendo trajeto comum a partir da Av. República, José de Anchieta, 23 de Maio, Marcos de Azevedo e Duarte Lemos. Os pontos se localizariam na José de Anchieta e na Av. República, em um canteiro central de 2,5m que separaria o fluxo demandando a Misael Pena/Cidade Alta. Tal canteiro apresentaria alguns inconvenientes.

Outra proposta foi a de que, algumas linhas do Sul percorressem o trajeto acima descrito, e outras viessem pela via Elias Miguel - Getúlio Vargas - General Osório - Cleto Nunes, tendo em comum com as linhas diretas a partir da General Osório, onde se localizariam os pontos.

A terceira proposição sugere a utilização das calçadas do Parque Moscoso, bastante amplas e ampliáveis, para a localização dos pontos de ônibus. As alterações de trânsito necessárias são significativas: os ônibus vindo diretos de Dom Bosco entrariam na Av. Pres. Florentino Avidos com mão invertida até a Av. 23 de Maio; aqueles que fossem retornar viriam pela Av. Elias Miguel e pela Pres. Florentino Avidos; a partir daí, ambos entrariam na 23 de Maio, rua José de Anchieta, Av. República e Cleto Nunes, as três primeiras com a mão invertida. Os pontos se localizariam nas calçadas do Parque Moscoso junto à José de Anchieta e à Av. República.

Para o retorno de 30% da frota das linhas do Norte, a idéia inicial previa que os ônibus voltariam a partir da antiga loja Mesbla; considerou-se, contudo, que estes somente atingiriam seu objetivo se ultrapassassem a curva do Forte São João, penetrando na Área Central sem contudo atravessá-la.

Propôs-se então que os retornantes virassem na Praça do Trabalho, entrando na Rua Gov. José Sette com a mão invertida - na qual se situaria o ponto de parada - voltando pela Av. Princesa Isabel/Av. Vitória.

A proposta acima apresentava os inconvenientes da dificuldade de virar na Praça do Trabalho e os acessos à rua Barão de Monjardim, além das alterações provocadas pelas inversões de sentido na Esplanada. Sugriu-se então que os ônibus viessem pela Beira Mar, entrassem pela rua Aristeu Aguiar e retornassem pela rua Araujo Primo, onde teriam o ponto; é necessário efetuar o cálculo afim de verificar a causa resultante deste ponto, de modo a não prejudicar o tráfego.

Para o acesso destes ônibus à Beira Mar, poderiam ser utilizadas a rua Dom Bosco, a Alberto Torres ou a Praia do Suã, melhorando assim a oferta de coletivos na Beira Mar, atualmente mal servida.

Julgou-se necessária a presença de um representante da FUNDEP nas discussões, uma vez que a alocação de trajetos e pontos de algumas linhas de ônibus está diretamente a ela vinculada. Considerou-se também necessário um aprofundamento maior para a decisão e detalhamento da proposta final.

AMPLIAÇÃO DOS PASSEIOS

Com a redução da frota de ônibus operando no Centro - redução que deverá se manter com a consolidação do aquaviário e a implantação das vias exclusivas - propôs-se que o espaço liberado fosse cedido aos pedestres, na forma de alargamento das calçadas. Definiu-se com o representante da PMV, Humberto Vello Filho, o nível de apresentação das propostas, assim como as medidas institucionais necessárias. Foi cogitada a alteração do Plano de Urbanização.

Entre as propostas apresentadas, foram aprovadas as seguintes medidas:
- alargamento dos passeios das avenidas Elias Miguel, Jerônimo Monteiro, General Osório, República e José de Anchieta;

- fechamento da rua Prof. Baltazar, entre a Graciano Neves e a 13 de Maio;
- estudar o fechamento das ruas da Alfândega e Cerqueira Lima, acessos à rua Duque de Caxias.

Foi desaconselhado o fechamento da rua Nestor Gomes entre o Palácio Anchieta e a Pres. Florentino Avidos, assim como da rua do Rosário entre as ruas Carlos Gomes e Graciano Neves.

OUTROS ASSUNTOS

Além dos assuntos pertinentes à Área Central, afloraram alguns temas de interesse comum, demonstrando a necessidade de trocas de idéias mais sistemáticas entre os diversos órgãos envolvidos com a problemática urbana:

- será necessário um estudo mais minucioso da reurbanização da Vila Rubim, considerando a introdução da 2ª ponte e da Rodoviária, a retirada do terminal de abastecimento, a idade e conservação precária das edificações da área e outras variáveis que tendem a demandar sua renovação;
- a travessia através do Centro com a utilização de túnel é obra relativamente barata, comparada as vias elevadas, e existe inclusive estudos a respeito;
- a área do mar entre a Ilha da Fumaça e a Curva do Saldanha encontra-se assoreada e é de fácil conquista, havendo diversas especulações quanto à sua viabilidade;
- o espigão da Curva do Saldanha preencheu os requisitos legais do âmbito da Prefeitura Municipal, dependendo, por ora, da decisão da construtora a sua edificação; os presentes mostraram-se interessados em argumentar tecnicamente a sua inconveniência: se o código de posturas prescreve tratamento de fachadas em relação à estética dos logradou

ros, porque não o faz em relação ao Canal?;

- entre os problemas institucionais a serem resolvidos, há que se atacar o problema dos taxis, citando-se que a Prefeitura da Serra determinou o índice de 1 veículo para cada 70 habitantes do município.

RECOMENDAÇÕES

Foram apresentadas diversas recomendações, algumas mesmo fora do âmbito da circulação urbana:

- é necessária a integração entre os órgãos envolvidos, mediante reuniões sistemáticas devidamente preparadas;
- serão necessários estudos conjuntos e trocas de informações com relação ao problema dos acessos da Segunda e Terceira Pontes, afim de não comprometer ainda mais o sistema de tráfego;
- deverá ser aperfeiçoado o controle de carga e descarga na Área Central, assim como estudar a viabilidade da obtenção da limitação da tonelagem dos veículos de carga circulando no Centro;
- será necessária a definição do sistema de circulação na área da Vila Rubim a curto prazo, considerando a Segunda Ponte e a Rodoviária;
- alguns pontos de estrangulamento detectados demandam encaminhamento de medidas de ação: possibilidade de deslocamento do obelisco da Praça do Trabalho, de remoção do estacionamento exclusivo da Capitania dos Portos, liberação da ligação Pedro Nolasco/Pres. Florentino Avidos;
- deverá ser recomendado aos lojistas da Área Central a adoção mais enfáticas do sistema de entregas domiciliares, a partir de depósito periféricos eliminando do Centro as cargas individuais de mercadorias por parte dos clientes;
- deverá ser reiterada a recomendação no sentido da adoção do escalonamento dos horários, reduzindo a intensidade dos horários de pico;

- recomenda-se à FUNDEP, medidas destinadas à aumentar a rotatividade de seus estacionamentos, eliminando as vagas de longa permanência, as sim como suspendendo a cobrança às 19:00 Hs, afim de que os moradores do Centro tenham onde estacionar;
- os estudos urbanísticos devem incorporar a possibilidade da criação de bolsões periféricos de estacionamento, para diminuir o número de veículos individuais demandando à Área Central;
- deverá ser dada maior ênfase ao controle da poluição visual, visto alguns anúncios terem atingido o nível de perturbar a leitura das si nalizações;
- recomenda-se à Administração dos Portos a reiteração da liberação do tráfego de trens na Ponte Florentino Avidos somente de madrugada, pois sua utilização em outros horários tem causado transtornos ao tráfego;
- deverão ser feitos aconselhamentos junto à Prefeitura Municipal de Cariacica para o encaminhamento imediato de abertura de linhas alimen tadoras do Terminal de Porto de Santana, cujo acesso só é possível com a utilização de coletivos;
- recomenda-se também a urbanização do entorno e do acesso ao Termi nal, afim de possibilitar o tráfego de ônibus de acesso.

GRUPO FUNÇÕES ECONÔMICAS/EXPECTATIVAS
PARA FUTURO

COMPONENTES:

Pablo Tumang - ESCELSA

Empédocles Moreira - CESAN

Maria Cristina Lozzer - ESCELSA

Arlindo Villaschi Filho - FJSN

José Augusto F. Pimenta - TELEST

Márcio Breder - TELEST

RECOMENDAÇÕES DO GRUPO

Pergunta 1

Em consequência de sua característica de cidade portuária, Vitória deve ter como funções econômicas: o comércio e serviços originários do Porto, cedendo lugar também a um comércio um pouco mais sofisticado. Devem ainda permanecer suas funções institucionais e residências, incentivando-se também o turismo.

Pergunta 2

O centro deve se constituir de área habitacional e de comércio de pequeno porte, que atenda às necessidades diárias dos habitantes, promovendo também, empregos locais.

Deve se procurar incentivar esta área central em sentido a uma maior sofisticação em estabelecimentos culturais.

Deve se prever também um tipo de comércio um pouco mais sofisticado que o necessário ao cotidiano, cuja finalidade seria atender não só aos habitantes do Centro, mas também aos de bairros vizinhos onde não seria conveniente a existência deste tipo de comércio.

Pergunta 3

Não se deve caracterizar este assunto como uma *mudança do Centro Administrativo Estadual* para um outro local. Deve-se sim, pensar em deslocar as instalações ainda existentes no centro para proximidades das

jã localizadas em outro local.

Pensa-se portanto, que estas instalações poderiam vir a ocupar parte da ampla área livre em torno da Prefeitura e no Aterro da Enseada do Suã.

Com a liberação das instalações no centro, estas poderiam ser utilizadas em equipamentos carentes, tais como, museus, teatro, biblioteca, etc, intensificando as atividades culturais no centro.

Pergunta 4

A cidade de Vitória parece ser um caso atípico de Porto deteriorar cidade, isto é, a existência daquele não atrapalhou o desenvolvimento desta. Entretanto, o inverso parece estar ocorrendo. A existência da cidade desenvolvida parece estar inviabilizando as atividades do Porto.

Com a entrada em operação do Cais de Capuaba, sugere-se que a utilização do Porto de Vitória seja alterada, transferindo para o primeiro o comércio pesado. Assim, o Porto da Ilha pode vir a se tornar num Porto Turístico, e de pequenos reparos.

Pergunta 5

Sua característica de cidade Presépio, hoje em extinção, que vale a pena ser reativada.

Outra diferença constitui-se em área de lazer pouco incentivadas no centro, havendo uma baixa utilização da área central (cerca de 10 hs.

por dia).

Pergunta 6

Vitória deve se constituir em área habitacional, com pequeno comércio, necessário ao uso diário da população, e incentivo de algum comércio mais sofisticado no Centro para atendimento a este e bairros vizinhos.

Deve se incentivar o retorno de área de lazer no Centro, propondo melhor aproveitamento das áreas em renovação, proibindo-se a utilização de áreas em atividades que venham a deteriorar o centro.

A região do Parque Moscoso, deve voltar a sua antiga característica de área residencial o que pode ser possível a partir da retirada, da Rodoviária, aproveitando-se para lazer a área liberada.

Deve-se promover o incentivo a outros centros de animação no centro, por exemplo, a criação de um parque na área do morro da Torre da TV.

PROPOSTAS

PROPOSTA 1

O Planejamento Urbano deve ser feito de forma integrada pelas diversas empresas de serviço público, Prefeitura e FJSN, devendo ser obedecido, para que não haja necessidade de acréscimo de investimento em infra-estrutura para atender às alterações no mesmo.

PROPOSTA 2

O adensamento pode ser incentivado em determinados locais, desde que não prejudiquem o porte histórico, cultural e paisagístico da cidade.

PROPOSTA 3

Deve-se criar mecanismos de *proteção* política às autoridades locais para sua defesa contra interesses pessoais que vão contra o interesse social.

PROPOSTA 4

É mais importante o acompanhamento e atualização do processo de planejamento interinstitucional, do que a proposta em si. Entretanto, é de consenso do grupo que esta proposta deva ser melhor analisada pelas empresas de utilidade pública, em termos operacionais.

PROPOSTA 5

A política de humanização tem que ser explícita e deve retratar-se em ações de poder público que redundem em melhoria de qualidade de vida para a maior parte da população.

O centro deve ser revalorizado com área de convívio e proibidas aquelas que o deteriore. Como exemplificação podem ser citados os bancos, com grande condensamento no centro de uso apenas diário, tornando a noite deserta.

PROPOSTA 6

Acredita-se que as empresas de utilidade pública tenham contribuições no sentido de melhoria quanto a lazer, cultura, esporte, etc.

PROPOSTA 7

Poderia-se vir a exigir dos loteamentos, que parte de sua área fossem cedidas para benfeitorias públicas.

GRUPO USO DO SOLO

COMPONENTES :

Benedito Andrade - CESAN

Helvécio Nascimento - CESAN

José Marcelo de Souza - ESCELSA

Fernando Bettarello - FJSN

João Belezza - PMV

Oswaldir Gava - PMV

Edmar Machado - PMV

RECOMENDAÇÕES

Questão 1

Quais devem ser os limites do crescimento/adensamento (questão ligada à economicidade de investimentos em infra-estrutura)?

A CESAN necessita de um tempo para efetuar uma comparação entre o PDU proposto e seu planejamento de distribuição de água já efetuado com algumas obras já concluídas e outras em fase de implantação, de tal modo que considere:

- a) possíveis modificações no seu planejamento de modo a compatibilizar a demanda de água nele prevista, com aquela gerada pelo PDU de Vitória;
- b) nas áreas em que as obras previstas pelo planejamento já se encontram implantadas, estudar a necessidade ou não de esforço de abastecimento;
- c) a CESAN estima que com a sua produção planejada para os municípios de Vila Velha, Cariacica e Vitória, limitada pelo recurso hídrico mínimo natural do manancial abastecedor (rio Jucu), possa abastecer a cerca de 1.500 mil habitantes. Desta forma qualquer tipo de planejamento urbano para as três localidades deve-se limitar a esta população de saturação. Tal previsão de atendimento foi elaborada para o ano 2.000 - ano meta;
- d) se mantido o planejamento de distribuição previsto para Vitória, a população abastecida estimada seria de aproximadamente 360.000 habitantes. Qualquer modificação neste valor alteraria os valores de população abastecíveis dentro do planejamento para Vila Velha e Cariacica, devendo portanto, nas três localidades ser respeitado o valor máximo de população abastecível em torno de 1.500 mil habitantes.

ESCELSA: foi executado um pequeno quadro resumo, de previsão de carga para o município de Vitória, de acordo com as densidades propostas no PDU. Pela ESCELSA, de acordo com a demanda prevista e seu planejamento e possível atender satisfatoriamente de energia os habitantes futuros. Manifesta, no entanto, sua preocupação quanto ao controle de densidade em determinadas áreas, pois a partir de certa carga, é necessário a passagem da fiação área para subterrânea, com um custo elevado.

Questão 2

A postura a ser adotada quanto à ocupação de morros e mangue deverá ser influenciada pelos seguintes fatores:

1. Fator ecológico/fauna e flora natural
2. Implantação de infra-estrutura
3. Fator adensamento
4. Fator urbanização
5. Conservação de paisagem

Quanto aos mangues, sua preservação é essencial. Não deverá ser permitida em hipótese alguma sua utilização para qualquer fim, pois desse modo será preservada a fauna e flora ali existentes, inclusive considerá-los como fonte de suprimentos.

O uso indiscriminado dos manguezais, como vem sendo observado ultimamente com aterros hidráulicos sem técnica, utilizadas como latas de lixo gigantes e formação de favelas como, verdadeiros palafitas vem ocasionando transtornos ecológicos e sociais.

Ecológicas no sentido de erosão, do aterramento de braços de mar e alteração da paisagem e sociais pelo uso indiscriminado do tipo de construções (palafitas) a promiscuidade, reinante, devido a falta de uma urbanização acarretando problemas principalmente sanitários, devido a impossibilidade de implantação de serviços públicos de saneamento (água e esgoto).

Já a utilização dos morros até a cota 50m, apresenta vários fatores se limitado até esta cota:

1. Conservação da paisagem
2. Não proliferação de favelas
3. Conservação da fauna e flora sendo este último de grande influência como ente não poluidor e de contenção de erosões
4. Limitação da densidade demográfica numa área já bastante adensada
5. A inviabilidade técnica - econômica de implantação de serviços públicos tais como arruamento, drenagem e saneamento básica.

Esses fatores por si só caracterizam a não utilização dos morros em cotas superiores a de 50 metros acima do nível do mar.

Questão 3

Para o plano urbanístico proposto, após análise dos fatores vias de acesso, localização, transporte, etc, os locais onde estão previstos as instalações dos centros de bairros atendem às localidades afins, com exceção do centro localizado na confluência das Avenidas Fernando Ferrari e Adalberto Simão Nader que devido a grande movimentação do trânsito para acesso à BR 101 Norte e dificuldade de estacionamento, deverá ser deslocado para o interior de Camburi, nas proximidades da Av.

Adalberto Simão Nader, em área condizente para o comércio. Propõe ainda a criação de um centro de bairro nas imediações de Santo Antonio com a finalidade de atendimento aos bairros de Santo Antonio, Caratoíra, Alto Caratoíra, Ilha das Caieiras, Contorno, Morro do Martelo, Morro do Alagoano, Morro do Quadro, Santa Tereza, etc.

Questão 4

Áreas de uso exclusivo devem ser estimuladas?

Devem ser estimuladas com certa tolerância de outros usos. Uma zona residencial deve ter atividades no que tange ao comércio do cotidiano, direcionando os demais usos para vias de ligações coletora, vias de ligação entre bairros ou em centros de bairros. Desta maneira, ao invés de se ter áreas de uso exclusivo é preferível que hajam áreas com predominância de uso.

Questão 5

Como viabilizar áreas livres (solo criado/desapropriação).

O grupo manifestou desconhecimento quanto ao instrumento do solo criado. Concordou-se, no entanto que para um processo de desapropriação as Prefeituras não tem condições econômicas, mas por não se conhecer as implicações do solo criado, foi recomendado que seja feita uma reunião de esclarecimento sobre o assunto, já que este pode ser um instrumento de utilidade para as Prefeituras Municipais.

Questão 6

Esta questão teve como objetivo definir o uso futuro de determinadas áreas que pelo seu tamanho, localização e utilização atual, são determinantes na estruturação do espaço urbano.

- a) Contorno da Ilha - Preservação dos mangues e das áreas acima da cota de 50m do maciço central. Ocupação da faixa entre a rodovia Serafim Derenzi e maciço central com residências em forma de condomínio com lotes mínimos de 5.000 metros quadrados. Na faixa entre a rodovia e o canal de Vitória, além das áreas de preservação, haver uma destinação para outras áreas, de possível ocupação, para equipamentos de recreação e lazer de uso metropolitano.
- b) Ilha do Príncipe (entre a 2.^a ponte e terminal de hidroaviões) - A área deve ser destinada a lazer/cultura/educação/saúde, para a população dos bairros de Santo Antonio, Caratoíra, Morro do Quadro e Vila Rubim. Deve conter parque, quadras de esportes, locais para circo, escolas, posto de saúde, etc. O DETRAN, com o objetivo de conter o uso de automóveis na área central recomenda que nesta área deva haver também um bolsão de estacionamento para os veículos provenientes do sul.
- c) Aterro do Suã - com a finalidade de descongestionar o centro de Vitória, a ocupação desta área com as funções político administrativas do Estado e centro de negócios deve induzir com que a faixa intermediária (Ilha de Santa Maria, Bento Ferreira) concentre as atividades de serviço e comércio metropolitano, trazendo-as para próximo do canal e conseqüentemente transformando as áreas interiores de Ilha em predominantemente residenciais (Marauípe, Jucutuquara, P. do Canto).

d) Aeroporto - com a presença do aeroporto as áreas próximas deverão ter baixa densidade com residências unifamiliares e pequeno serviço. Com a saída do aeroporto a área deverá ter um projeto específico, devendo ser utilizada com residências multifamiliares e área de lazer.

GRUPO RELACIONAMENTO INTER-INSTITU
CIONAL *

** Composto por todos os membros da Reunião.*

A - 1ª Questão

Foi ressaltada a necessidade de se criar um mecanismo que conjugue os órgãos de utilidade pública (órgão que atuam de fato) sobre a forma de Conselho, que atue junto ao poder municipal (órgão de direito). Este Conselho deve existir de forma institucional e ser de caráter permanente, atuando independentemente do período administrativo.

Além de órgão de assessoramento ao executivo municipal o Conselho tem como função unir os diversos órgãos que participam do planejamento urbano da Grande Vitória, agregando os esforços e, unificando as ações, pois atualmente o funcionamento independente está duplicando ou complicando a ação destes organismos.

No entanto, o Conselho deve ser formado por cidadãos e não somente pelos órgãos representados pelos seus técnicos. Deve ter um aspecto mais comunitário do que setorial.

A criação deste Conselho em Vitória, poderia ser uma experiência para, se bem sucedido, ser levado a âmbito de Grande Vitória.

Foi pensado na criação de dois tipos de Conselho:

a) Conselho do Plano Diretor com as seguintes atribuições

- opinar sobre o plano de obras da PM
- opinar sobre o orçamento anual da PM
- propor grandes projetos de desenvolvimento urbano
- alterar o zoneamento
- acompanhar a implementação do PDU
- deve ser consultado toda vez que houver alteração no PDU

b) Conselho de Zoneamento com as seguintes atribuições

- solucionar os problemas particulares e omissos no PDU
- opinar sobre modelo de assentamento proposto uso do solo
- constituir-se num órgão de apoio a secretaria de obras

Para o Conselho do Plano Diretor foi sugerida a seguinte constituição:

- . PMV com a participação das secretarias de obras, serviços urbanos, fazenda, administração, educação, turismo, saúde e especial de serviços públicos
- . Prefeito (presidente)
- . CESAN
- . ESCELSA
- . TELEST
- . DETRAN
- . DER
- . FUNDEP
- . Polícia Militar
- . Sociedade da Construção Civil
- . SEE e IAB
- . FJSN

Para o Conselho de Zoneamento a constituição é a seguinte:

- . secretario de obras (presidente)
- . ESCELSA
- . TELEST
- . CESAN
- . 1 Vereador
- . FJSN
- . Diretor departamento edificações da PMV.
- . Diretor departamento obras da PMV.

A institucionalização deste Conselho deve ser feita pela Prefeitura juntamente quando da mensagem para a câmara de vereadores do projeto de Lei do Uso do Solo.

Como recomendação para análise foi proposta a formação de Conselho e comissões técnicas, esta última vindo a substituir o Conselho de Zoneamento e assessorando o Conselho do Plano Diretor.

B - 2ª Questão

Decidiu-se pela constituição de um grupo (idêntico ao formado para a reunião de Campinho) para reuniões periódicas (mensais) informais para troca de informações até que o Conselho esteja implantado. Para a coordenação destas reuniões foi sugerida a FJSN.

C - 3ª Questão

Os diversos órgãos acham que as diretrizes do PDU são válidas e que sua implementação deve se dar através dos órgãos setoriais. Para tanto devem ser respeitados o zoneamento do uso do solo e o modelo de assentamento, devendo, no entanto, que a PMV, tenha força institucional. Esta força deve ser conseguida com a participação e as tomadas de resoluções conjuntas, no Conselho do PDU, pelos diversos órgãos técnicos envolvidos no planejamento.

D - 4ª Questão

Após a reunião de Campinho - (que por ter sido a 1ª que congregou órgãos técnicos, teve um grau saudável de generalidades) - foram marcadas reuniões específicas para discussão da proposta do PDU. A discussão em conjunta do PDU é essencial pelas implicações óbvias que existem.

Para estas discussões, foram marcados os dias 23/25/27 de outubro de 1978 onde deverão ser analisados 2 documentos de trabalho por dia.

E - 5.^a Questão

Existe interesse dos diversos órgãos para que se implante um cadastro metropolitano. Neste aspecto, a ESCELSA, montou o sistema PRODADIS, com informações referentes a energia elétrica, em base cartográfica planimétrica na escala 1:1000 no sistema UTM. A FJSN, acabou de realizar um trabalho aerofotogramétrico com um voo na escala 1:20000 abrangendo uma área que tem como limites Anchieta, Aracruz e Domingos Martins e outro voo na escala 1:5000 da Aglomeração Urbana. Estes voos foram realizados em 1978. O voo na escala 1:20000 permite restituições até a escala de 1:5000 e o voo na escala 1:5000 permite restituições até a escala de 1:1000.

A ESCELSA dividiu o Estado do Espírito Santo em 500 quadrículas de 10 x 10km, possuindo informações do meio rural.

Como recomendação foi proposta uma reunião específica sobre o assunto, a ser marcada quando da chegada do consultor da FJSN sobre cartografia e cadastro. Foi sugerido que a ESCELSA nesta reunião apresente ao grupo e ao consultor da FJSN o que é o sistema PRODADIS. Recomendou-se ainda que, cada órgão deva sugerir que tipo de detalhe deve ser dado à restituição (escala, cota, etc) para se poder chegar a algumas bases cartográficas que devem ser utilizadas pelos órgãos no trabalho de planejamento.

Foi aventado o interesse dos diversos órgãos pela divisão dos recursos financeiros para a implantação e implementação do cadastro metropolitano e também da criação de uma central de dados e informações. Neste sentido a CESAN possui material da PLANBEL, sobre convênio de cooperação entre órgãos técnicos. Foi levantada a hipótese da CNPU vir

a ser sensibilizada para alocar recursos a fundo perdido para esse tipo de cooperação.

F - 6.^a Questão

Apesar de existir algum entrosamento entre o DETRAN com a CESAN, TELEST e ESCELSA, a prefeitura manifesta seu desconhecimento quanto a infraestrutura existente na cidade. É necessário um maior entrosamento entre os órgãos que atuam no espaço urbano.

Foi recomendado a execução de normas para abertura e fechamento de buracos e para tanto deverá ser marcado uma data para discussão entre os órgãos envolvidos.

Foi sugerido a programação de encontros trimestrais entre os órgãos *esburacadeiros* para se tentar operar em conjunto ou pelo menos levantar problemas que podem surgir. Neste sentido, devem ser feitos relatórios trimestrais dos planos de obra de cada órgão que deve encaminhá-lo à PMV, que se incumbiria de coordenar o recebimento destas informações e divulgá-los para os outros órgãos.

O departamento de obras públicas da PMV deve ser o órgão centralizador destas informações.

Como recomendação final, ficou acertado que as entidades devem entrar em contato com o Humberto Vello Filho na PMV para definição dos representantes que irão se reunir para viabilizar a proposta.

Por outro lado, os órgãos que participaram da reunião de Campinho, manifestaram sua profunda preocupação quanto ao problema de esgotos na Grande Vitória. Como recomendação foi proposta a formação de um *escritório* com técnicos locais para a análise do problema, uma vez que a FJSN dispõe de recursos para o estudo do problema.

GRUPO PARTICIPAÇÃO POPULAR *

** Composto por todos os membros da Reunião.*

A participação pode ser feita através dos vereadores e dos órgãos de classe.

Atualmente os diversos órgãos comunicam-se com a população da seguinte maneira:

- a) PMV - promoveu a criação de escritórios locais em 5 bairros para maior facilidade de contatos com o povo, proporcionando maior rapidez no atendimento às solicitações. Após grande período de burocratizações, decidiu estreitar a distância com o povo.
- b) CESAN - também está partindo para a criação de escritórios locais. O ponto de contato da CESAN é feito através de centros comunitários.
- c) TELEST - não dispõe de nenhuma pesquisa comunitária. Seus contatos com a comunidade se processa através da solicitação de orelhões.
- d) FJSN - *estamos expulsando para longe dos olhos os problemas de moradores de baixa renda. Estamos criando outros problemas como a existência de novos moradores em locais sem nenhuma estrutura e condições de moradia.*

A opinião pública está pouco informada sobre o que as empresas de utilidade pública pretendem realizar.

Recomenda-se que os órgãos de comunicação de cada entidade se reunam e discutam o assunto de como levar ao povo as idéias propostas e de que maneira captar as ansiedades.