

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PLANO DIRETOR URBANO DE VITÓRIA

DOCUMENTO DE TRABALHO Nº 6

CENTRO/SANTO ANTONIO

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

1100166

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

PLANO DIRETOR URBANO DE VITÓRIA  
DOCUMENTO DE TRABALHO N.º 6  
CENTRO/SANTO ANTÔNIO

AGOSTO/78

## ÍNDICE

- A - CONSIDERAÇÕES GERAIS
- B - CARACTERIZAÇÕES
  - B1 - Centro
  - B2 - Forte São João/Ilha Santa Maria
  - B3 - Santo Antônio
- C - RECOMENDAÇÕES URBANÍSTICAS
- D - PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DOS MONUMENTOS HISTÓRICOS
- E - "ÁREAS FUNCIONAIS" NO CENTRO
- F - USO DO SOLO
- G - MODELO DE ASSENTAMENTO
- H - PROPOSTAS PARA O TRANSPORTE E TRÁFEGO NA ÁREA CENTRAL
- I - CONCLUSÃO

## A - CONSIDERAÇÕES GERAIS

Esta parte da Aglomeração Urbana em estudo, é o setor urbano de maior significação, pois parte dele é constituído pelo núcleo central da cidade de Vitória. Limita-se ao Norte com a cota de 50m do maciço central; a Oeste com o estuário ou ria do Santa Maria; ao Sul com a Baía de Vitória e a Leste tem como limite a Av. Paulino Muller.

Com uma área bruta de aproximadamente 437 ha (mancha urbana em 1978), possui uma densidade populacional entorno de 120 hab/ha<sup>1</sup>.

É formada pelos bairros de Santo Antonio, Caratoíra, Vila Rubim, Ilha do Príncipe, Santa Clara, Fonte Grande, Forte São João e trecho da Ilha de Santa Maria.

Ocupa uma estreita faixa entre o mar e a montanha, constituindo-se na parte da Aglomeração Urbana de Vitória mais bem favorecida pela instalação de equipamentos comunitários e por infra-estrutura urbana.

Para efeito de análise desta parte urbana, a área foi dividida em três setores:

---

<sup>1</sup> A área bruta, admitindo-se a cota de 50m como limite Norte, e não a mancha urbana, é de 387 ha.

- FORTE SÃO JOÃO/ILHA DE SANTA MARIA.

Limites: Norte - cota de 50m. do maciço central

Leste - Av. Paulino Muller

Sul - Baía de Vitória

Oeste - Forte Saldanha da Gama

- CENTRO

Limites: Norte - cota de 50m. do maciço central

Leste - Av. Paulino Muller

Sul - Baía de Vitória

Oeste - Aterro da Ilha do Príncipe (inclusive)

- SANTO ANTONIO

Limites: Norte e Leste - cota de 50m. do maciço central

Sul - aterro da Ilha do Príncipe

Oeste - estuário do Rio Santa Maria.

B - CARACTERIZAÇÃO

B.1. - CENTRO

A faixa territorial correspondente a este setor em análise, está comprimida entre o mar e a montanha, apresentando-se muito acidentada. Numa profundidade de 300 metros, é possível encontrar uma variação de altitude que vai do nível do mar aos 80 metros, o que tem dificultado a implantação dos prédios, a circulação e o acesso de veículos.

A exiguidade de área gera a superocupação dos terrenos, traduzindo-se na construção em altura, acentuando-se nas áreas planas. Na Esplanada Capixaba, parte conquistada ao mar, o gabarito médio é de 20 pavimentos. A densidade predial é alta, vez que os prédios surgem colocados,

constituindo-se uma verdadeira muralha. Prédios de mais de 10 pavimentos são notados em diversos pontos da cidade, observando-se também um crescente número de edifícios em construção.

Ao longo dos prédios altos, de construção recente, permanece o casario velho, de até dois ou três pavimentos, que aos poucos vai sendo demolido e substituído para dar lugar aos novos edifícios em altura.

Este fato é decorrência da grande demanda por terrenos propícios à construção - o centro está compreendido em uma área que mede cerca de dois quilômetros de extensão por 600 metros em média de profundidade - aliado a especulação imobiliária. Os edifícios que foram erigidos contrastam fortemente com os terrenos exíguos e as ruas estreitas do primitivo traçado colonial, presente ainda em inúmeros trechos do arruado central.

A densidade demográfica do Centro é de 137,3 hab/ha (em 1970 era de 104,0 hab/ha). É neste setor urbano que se encontra a maior densidade de edificação de toda a Aglomeração. A aparente contradição entre uma maior densidade de edificação e uma densidade demográfica relativamente baixa, explica-se pela própria especialização do Centro, que implica na ocupação de parcela substancial de suas edificações.

Com efeito, abrigando inúmeras atividades comerciais e de prestação de serviços, o Centro só é utilizado em sua plenitude durante uma parte

do dia, esvaziando-se substancialmente, à noite.

O setor urbano em estudo, além de abrigar as principais instalações de serviços e comércio da Aglomeração, apresenta considerável ocupação residencial, cerca de 20% da população de Vitória (em 1970 o dado em contrado é de aproximadamente 21%), reside no Centro, o que permite caracterizar o setor como uma zona de transição de zona mista (residencial e comercial), para zona comercial e de serviços.

O centro de Vitória, constitui-se no núcleo principal de atração e animação de toda a Aglomeração. Além dos estabelecimentos de abastecimentos e prestação de serviços, aí é que se concentram a maior parcela dos equipamentos institucional, cultural e recreativo, existentes na aglomeração.

A principal faixa de comércio, começa em Vila Rubim, onde se localiza o principal centro de abastecimento de gêneros alimentícios do município, estendendo-se até a Av. Jerônimo Monteiro, junto a Praça do Trabalho, ocupando uma área de aproximadamente 30ha. O comércio alcança também outras ruas ocupando-as em quase toda a sua extensão: Av. Duarte Lemos e Av. Marcos de Azevedo. Outra concentração comercial localiza-se próximo ao Parque Moscoso, entre as Avenidas Pres. Florentino Avidos e Cleto Nunes, onde se sucedem estabelecimentos comerciais e edifícios de escritórios. Os quarteirões formados entre as ruas General Osório, Thiers Veloso e Av. República, tem um uso predominantemente comercial e de prestação de serviços, com grande quantidade de edifícios de escritórios.

A área comercial desenvolve-se seguindo o eixo formado pela Av. Jerônimo Monteiro, abrangendo a Av. Getúlio Vargas, mais Duque de Caxias e Princesa Isabel. Dentre estas, Av. Jerônimo Monteiro é a que atinge uma maior diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviços, sendo por eles ocupada de ponta a ponta. As ruas Graciano Neves, Sete de Setembro e 13 de Maio, apresentam características comerciais. Os estabelecimentos localizados nessas ruas dedicam-se, em sua maioria, a venda de artigos de vestuário e presentes, constituindo um núcleo do comércio de luxo de Vitória.

Embora demonstre forte tendência para mudança, o centro político-administrativo da microrregião está instalado nesta área em estudo. Aí é que se encontram localizadas as repartições estaduais, municipais e federais. Nele estão sediados o Palácio do Governo, a Assembléia Legislativa, o Banco do Brasil, a Companhia Vale do Rio Doce, a Caixa Econômica, órgãos do Ministério da Fazenda, Companhia Telefônica do Espírito Santo, Cia. de Água e Esgotos, Assoc. Estadual da Imprensa, Delegacia da Rec. Federal, a Agência de Correios e Telégrafos, bem como a Capitania dos Portos, o INAMPS, Juizado de Menores, o Corpo de Bombeiros, etc. O Porto de Vitória (cais comercial) está localizado neste setor, impondo-se com sua presença.

A Ilha do Príncipe, ponto de passagem entre Vitória e Vila Velha passa

por profundas transformações representadas pelas obras de aterro e do novo terminal rodoviário que aí se fazem. A Ilha do Príncipe foi incorporada a Ilha de Vitória, mediante larga faixa de aterro, seguindo do projeto de urbanização executado pela COMDUSA.

O padrão construtivo da Ilha do Príncipe é pobre, registrando-se um número significativo de habitações abaixo dos "padrões mínimos de conforto".

Com a construção do terminal rodoviário, do acesso da 2.<sup>a</sup> Ponte e de um centro comercial projetado entre o terminal e o mercado da Vila Rubim, a Ilha do Príncipe passa a ser expansão do centro de Vitória, incorporando-se a este.

#### EQUIPAMENTOS URBANOS

Dentre os principais equipamentos de saúde estão a Santa Casa de Misericórdia, próximo a Vila Rubim, o Hospital São José, Clínica de Repouso Santa Angélica, o Pronto Socorro de Fraturas, Clínica dos Acidentados, etc.

O equipamento de ensino, está representado por escolas primárias e estabelecimentos de ensino médio e algumas de ensino superior: a Faculdade de Farmácia, a União Universitária Tecnológica do Trabalho (UNESTT) e a Escola Superior de Música.

Existem no centro oito cinemas em funcionamento, bem como o mais importante teatro da Aglomeração, o teatro Carlos Gomes, situado na Praça Costa Pereira. Na parte alta da cidade encontra-se a Galeria Homero Massena e o teatro Estudio, ambos localizados na Av. Pedro Palácios. Outros equipamentos culturais são representados pelo Museu de Arte Religiosa na Igreja de Santa Luzia e mantido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em convênio com a Universidade Federal do Espírito Santo e pela Biblioteca Estadual.

A concentração de restaurantes e bares no centro de Vitória é muito superior ao encontrado no restante da Aglomeração.

As áreas livres, são representadas pelo Parque Moscoso (2,3 ha); praça 8, praça Costa Pereira, Praça Getúlio Vargas e Praça João Clímaco, entre outras, com uma área total de aproximadamente 46.500m<sup>2</sup> (inclusive o Parque Moscoso).

Os principais hotéis da Aglomeração, classificados como de primeira categoria, estão situados nesta área em estudo. Além destes existem outros estabelecimentos hoteleiros: hotéis de categoria inferior, pensões e dormitórios.

#### SISTEMA VIÁRIO

O território da microrregião é cortado por duas estradas federais: a BR 101 e a BR 262. O trecho no qual o traçado das duas rodovias se con

fundem, constitui-se na principal peça da estrutura rodoviária ao Sul da Aglomeração Urbana de Vitória. Atravessando todo seu setor sudoeste (Campo Grande, Alto Lage, Jardim América, Itaquari, São Torquato e outros), a BR-262 atinge o centro da cidade de Vitória pela Ponte Florentino Avidos. A BR-101 atravessa a Aglomeração Urbana externamente a esta, indo de Campo Grande a Carapina pelo Contorno da BR-101. O trecho do Aeroporto até Carapina pode ser visto como de acesso da BR-101 e Vitória. Os trechos destas estradas que dão acesso à Vitória perderam as características rodoviárias, para assumir "status" de via urbana de tráfego intenso.

No centro da cidade o fluxo de passagem é feito pela parte plana, entre a baía de Vitória e as encostas de maciço central, numa faixa que varia de 30 a 250 metros. A cidade desenvolve-se praticamente linear, contendo neste trecho 2 eixos, um servindo de entrada e outro de saída. Os pontos de engarrafamento do fluxo viário neste setor se dão, pela associação de 3 fatores:

- . Ponto de passagem obrigatório do fluxo, no sentido Norte-Sul;
- . Constituição topográfica;
- . Ruas estreitas, herança do tempo colonial.

O fluxo de veículos no centro de Vitória, no sentido Sul-Norte, é feito através das Avenidas Alexandre Buaiz, Getúlio Vargas, Princesa Isabel e Vitória, ou pelas Avenidas Alexandre Buaiz, Getúlio Vargas e Mascarenhas de Moraes. O fluxo no sentido Norte-Sul, é feito quase que exclusivamente através das Avenidas Jerônimo Monteiro (onde se misturam todo tipo de veículo), República, Cleto Nunes e Marcos de Azevedo.

O acesso à cidade alta é executado através das ruas Graciano Neves, Nestor Gomes, Dom Fernando e Caramuru. A saída da cidade alta é feita através de 4 pontos principais: ruas Caramuru, Nestor Gomes (em frente ao Palácio), Dionizio Rezende e 13 de Maio.

A ligação da Ilha com o continente é feita exclusivamente através da ponte Florentino Avidos, cuja capacidade de tráfego já se encontra saturada. O bairro de Vila Rubim, na cabeceira da ponte, sofre as consequências desse afluxo, não possuindo vias adequadas à ordenação e escoamento dos veículos de passagem.

Uma nova ponte de ligação ao continente está sendo executada na altura da Ilha do Príncipe, estando em fase final de construção.

O tráfego no centro da cidade apresenta-se congestionado, principalmente no período comercial. O movimento de veículos atinge sua maior intensidade nos horários de pico, ou seja: na parte da manhã, ao meio dia, e na parte da tarde com a saída do trabalho, ocasionando nestes horários os congestionamentos nas vias centrais.

A avenida Jerônimo Monteiro exerce, não somente uma significativa função comercial, como serve ainda de passagem obrigatória ao tráfego que corta a Ilha em demanda ao continente. No entanto uma quantidade significativa de veículos utiliza as vias da cidade alta (da praça Costa Pereira até o Parque Moscoso) como alternativa de via periférica.

#### - PONTOS DE ESTRANGULAMENTO NA ÁREA CENTRAL\*

A topografia da área central, a excessiva concentração de atividades no centro de Vitória, (que agrava o conflito entre a demanda e a oferta de espaços para a circulação), aliado ao fato de ser feito por a grande parte do fluxo Norte-Sul na Aglomeração, vem provocando grande congestionamento no seu interior.

Este conflito se manifesta mais intensamente através da existência de quatro pontos de estrangulamento de complexa solução na medida em que exigem investimentos e organizações de várias iniciativas a serem tomadas por diferentes instituições.

#### 1 - PONTE FLORENTINO AVIDOS

O principal "gargalo" do sistema viário está localizado na ligação Vitória - Continente Sul. Dada sua característica de via urbana com duas faixas sem divisão e com duplo sentido de tráfego, a Ponte Florentino Avidos (única ligação atualmente existente) tem sua capacidade limitada a 2.000 veículos por hora em ambos os sentidos, quando utilizada em suas melhores condições de geometria e de trânsito.

É importante ressaltar o fato de estar a ponte Florentino Avidos, atendendo a um fluxo da ordem de 50.000 veículos/dia. A situação agra

---

\* Ver estudos: "Grande Vitória - Sistema de Transporte Aquaviário" e "Grande Vitória - Plano Diretor de Transportes Urbanos/PAITT".

va-se ainda mais se forem consideradas as chamadas hora pico.

A partir do 1º semestre de 79, quando deverá entrar em funcionamento a 2.ª ponte, este excesso de veículos, somando-se o crescimento a ser verificado no período, será absorvido pela nova via.

## 2 - VILA RUBIM

A entrada em funcionamento da 2.ª ponte pode precipitar a conclusão segundo a qual esta atenuará substancialmente os problemas de congestionamento e da travessia do canal.

É fundamental que seja fixado, no entanto, que a 2.ª ponte, a partir do seu funcionamento deverá transferir o ponto de estrangulamento, hoje situado na Ponte Florentino Avidos, para as vias alimentadoras/receptoras da ligação situadas na Ilha de Vitória.

Esta evidência deve-se ao fato de serem necessários grandes investimentos diretos (viadutos, etc) e indiretos (desapropriações), para que tais vias tenham suas capacidades ampliadas nas mesmas proporções que a ligação propriamente dita.

Foram identificados dois pontos principais de estrangulamento no sistema viário interno de Vitória. O primeiro (alimentador da ligação) situa-se na Av. Duarte Lemos, no último semáforo da Vila Rubim, enquanto que o segundo (receptor do tráfego da ligação) encontra-se na Av. Elias Miguel.

### 3 - EM FRENTE AO PALÁCIO ANCHIETA

Ponto de passagem da totalidade dos coletivos e de grande parte dos veículos. É a menor faixa plana (30 metros) do centro, estando espremida entre o porto e a escadaria do Palácio do Governo, o que ocasiona a diminuição sensível da sua capacidade.

Em pesquisa realizada em 1977, este ponto, que possui na Av. Jerônimo Monteiro uma capacidade de 2.400 UCPS (Unidade Carros de Passeio/hora), contava nas horas pico com um volume de aproximadamente 3.000 UCPS. O outro sentido da via, constituída pela Av. Getúlio Vargas que possui uma capacidade de 2.400 UCPS, contava nas horas pico com um volume de aproximadamente 3.100 UCPS.

Constata-se portanto que a capacidade, para o funcionamento eficiente neste trecho, está esgotada.

A presença das instalações portuárias na Ilha é também fator de interrupção e conflito para o tráfego do centro da cidade.

#### PORTO DE VITÓRIA

As instalações do Porto de Vitória são constituídas por um cais comercial - carga geral - situado no centro da cidade de Vitória, com extensão de 800 metros e profundidade de aproximadamente 40 metros, ocupando em área de 34.000m<sup>2</sup>. Junto ao cais encontra-se uma área de depósito e parada de vagões de aproximadamente 67.000m<sup>2</sup>.

A expansão do movimento de carga no Porto de Vitória levou a Administração do Porto (APV) a prever uma maior expansão de suas instalações além do cais de Capuaba (no continente). Assim é que já foram autorizados os estudos para uma 2<sup>a</sup> etapa dessa expansão, representada pelo cais de Aribiri. A viabilidade econômica deste novo cais para carga geral na foz do rio Aribiri já está sendo estudada, na presunção de que quando do término das obras do cais de Capuaba, suas instalações e as do atual cais comercial estarão saturadas.

## CONCLUSÃO:

Existem atualmente no centro três áreas com funções distintas:

a) Da Esplanada Capixaba até a Vila Rubim - entre as Avenidas Jerônimo Monteiro, República, Cleto Nunes, Alexandre Buaiz e Mascarenhas de Moraes, há uma função predominantemente comercial de serviços, que se constitui no centro de compras e de serviços e trabalho de grande parte da população da Aglomeração Urbana de Vitória. É por aí que passa todo o fluxo viário Norte-Sul da Aglomeração. Esta área pode ser subdividida em outras:

- VILA RUBIM: com um comércio atendendo a população de renda média e baixa. O mercado e o hospital são elementos marcantes. Com a proximidade do terminal rodoviário e do centro comercial proposto a área é de renovação urbana.

- ENTRE GETÚLIO VARGAS E CLETO NUNES: comércio variado com inúmeros edifícios de escritório. Concentra boa porção do trabalho no centro.

- JERÔNIMO MONTEIRO/PRINCESA ISABEL: Setor financeiro e de escritórios. A Jerônimo Monteiro tem duas áreas distintas: entre a escadaria do Palácio e Praça Costa Pereira, encontra-se tomada por prédios altos de escritório e de construção recente; entre Praça Costa Pereira e Esplanada Capixaba, constituída por casarões antigos de 2 e 3 pavimentos com comércio e serviço no térreo.

- GAMA ROSA/7 DE SETEMBRO: Comércio e serviços mais sofisticados.

- ESPLANADA CAPIXABA: edifícios de escritório com comércio no térreo e duas grandes lojas de comércio de massa - Americanas e Mesbla.

b) Do Palácio do Governo até Catedral, com atividades administrativas institucionais e culturais, destacando-se o Palácio do Governo, Assembleia, Justiça, Embratel, Teatro Estúdio, Galeria Homero Massena, Igreja Santa Luzia, etc.

c) Envolvendo estas duas áreas anteriores há um uso predominantemente residencial que abrange toda a encosta do maciço central - bairros Fonte Grande, Santa Clara, Caratoira e Santo Antônio.

Para compras da população que reside na cidade alta, as distâncias são pequenas: o extremo da Rua 7 de Setembro dista menos de 600m da Praça Costa Pereira e o Alto da Santa Clara menos de 400m do Parque Moscoso.

Por outro lado, o centro não foi ainda totalmente "explorado" e ocupado pelas atividades de comércio-serviço e edifícios de escritórios.

Grande quantidade dos lotes das Avenidas Jerônimo Monteiro e Princesa Isabel são ocupados por casarões do início do século, com 2 ou 3 pavimentos.

Algumas atividades como: agências bancárias principais (Banco do Brasil, Banco do Estado do Espírito Santo, Banco Brasileiro de Descontos, etc), Cia. Vale do Rio Doce, ESCELSA, CESAN, sedes de escritórios comerciais, etc., não saem tão rápido do centro. As atividades de comércio (vestuário, alimentação, etc), consultórios médicos, escritórios de profissionais liberais, agências de bancos, ou seja, todo serviço e comércio mais diretamente ligado a população, é que está procurando novas áreas mais próximas da população de renda média e alta que já está morando distante do centro. A tendência de expansão destas atividades é aterro da Ilha do Príncipe, Ilha de Santa Maria (se houver a consolidação do centro administrativo - institucional), Aterro do Suã, Avenida Leitão da Silva e Nossa Senhora da Penha.

Quanto ao uso futuro do centro de Vitória, deve-se especializar com comércio e serviços "*sofisticados*" e terciário superior, dentro desta mesma área onde atualmente se desenvolve.

. A atividade administrativa, pressionada pelo pouco espaço para seu desenvolvimento, tende a sair do centro, dirigindo-se para a área que vai do Forte São João até o Aterro da COMDUSA, destacando-se a proposição de uma maior concentração na Ilha de Santa Maria, de fácil acesso e disponibilidade de terreno. Com a saída deste setor administrativo-institucional do centro, o uso nesta área pode-se voltar para o cultural com o aproveitamento do Palácio do Governo, Assembléia Legislativa e o Palácio de Justiça para museu, teatro, escola de teatro-música, etc.

A existência da Igreja de Santa Luzia, o Teatro Estúdio, Galeria Homero Massena, Catedral e os conjuntos de casas e casas isoladas do sécu-

lo XVII e XVIII, são outros elementos próximos uns dos outros, reflexo de uma época, que se forem preservados e utilizados podem vir a se tornarem ponto de vivência, de encontro e de produção cultural.

. O uso residencial deve ser "*incentivado*", visando-se a recuperação residencial do Parque Moscoso; a descoberta de grandes espaços (p. e garagem da Escelsa na Graciano Neves) que possam ser utilizados num programa de espaços coletivos e uma legislação urbanística que deve prever a mesclagem de usos (nos prédios comerciais, pelo menos 30% de vem ser unidades residenciais).

A preocupação com a "*animação*" do centro no futuro se dá pelas obras<sup>1</sup> que atualmente se iniciam (3<sup>a</sup> ponte) e a saída do centro de atividades de comércio e serviço, como também de algumas atividades de lazer (ci nemas, restaurantes, bares, etc). A 3<sup>a</sup> ponte, muda a estrutura urbana, diminuindo sensivelmente o fluxo viário no centro como induz uma crescente atividade comercial em Vila Velha e Aterro do Suã. A saída das atividades comerciais e de lazer podem causar uma ociosidade mui to grande dos equipamentos do centro e como consequência uma deteriori zação rápida.

## B.2 - FORTE SÃO JOÃO/ILHA DE SANTA MARIA

Esta área sofreu ocupações sucessivas. Em primeiro lugar, veio a Avenida Vitória - da curva do Saldanha até Jucutuquara - onde se observa ocupação irregular, ancilar ao morro e equipamentos de porte entre a Avenida Vitória e a baía. Obras mais recentes permitiram a ocupação dos baixios, principalmente na Avenida Alberto Torres e na Avenida Mascarenhas de Moraes, valorizando desta maneira a área de forma a justificar obras de drenagem.

Na Avenida Vitória concentra-se um tipo de comércio e serviço voltado para autopeças e revenda de automóveis, destacando-se, no entanto, alguns outros serviços de porte, como por exemplo a White Martins e lojas de materiais de construção como a Dalla Bernardina e Borgauto.

Nesta Avenida encontra-se a torrefação do Café Glória, uma marmoraria e uma gráfica, além de serviços de porte industrial.

No começo da Avenida Vitória estão localizados dois grandes equipamentos educacionais - Colégio Salesiano e Escola de 2º Grau do Espírito Santo - além de 3 importantes equipamentos de saúde - Maternidade PRÓ-MATER, INPS e um Pronto Socorro. Localiza-se também, aí, a Secretaria de Agricultura, COFAI e a Cooperativa do Banco do Brasil.

Esta concentração de equipamentos se dá numa área entre a Rua Dom Bosco, Avenida Mascarenhas de Moraes, Avenida Vitória e Forte Saldanha da Gama e ao longo da Avenida Vitória, o restante da área tem um uso residencial, com lotes irregulares e edificações soltas no terreno. O padrão construtivo das habitações são distintos e se misturam. São encontradas numerosas habitações sub-normais, principalmente nas encostas do maciço central com a concentração de uma favela que vai do Forte São João até Jucutuquara.

As áreas verdes são constituídas pelo Clube Saldanha da Gama e uma área livre em frente a Maternidade PRÓ-MATER. Não há nenhuma praça a ser registrada.

Finalmente a Rua Dom Bosco vem servindo atualmente como terminal urbano de retorno dos coletivos.

**CONCLUSÃO:**

A consolidação de um centro de bairros entre as Avenidas Vitória, Mascarenhas de Moraes, Paulino Muller e Alberto Torres, tem por objetivo receber as atividades de comércio e serviço decorrentes da expansão do centro e funcionar como alternativa de compras da população que atualmente se dirige ao centro.

Desta maneira, a área do bairro Ilha de Santa Maria, localizado entre as Avenidas Paulino Muller, Mascarenhas de Moraes e Vitória e o Forte Saldanha da Gama, seria desincentivada de receber aquelas atividades (comércio e serviços), devendo ser induzido dois tipos de usos predominantes, quais sejam: residencial e de equipamentos de saúde e educação.

Os lotes frontais a Avenida Vitória, devem continuar tendo um uso ligado a atividades de serviço, principalmente de autopeças e materiais de construção.

Na encosta do maciço o uso deve ser residencial de baixa densidade, com um gabarito de no máximo 3 pavimentos, respeitando-se como limite da ocupação a cota de 50 metros.

O gabarito ao longo da Avenida Vitória e na Ilha de Santa Maria deve ser no máximo de 4 pavimentos com obrigatoriedade de construção de garagem para os edifícios residenciais e comerciais.

O terminal de retorno dos ônibus urbanos deve ser mudado para o centro de bairros, tendo como objetivo a consolidação deste espaço como alternativa de compras e trabalho. Desta forma, é necessário que se estude a sua localização para entrar com um processo de desapropriação declarando-a como de utilidade pública.

### B.3 - SANTO ANTÔNIO

Ocupando uma área bruta de 190 ha, Santo Antônio situa-se a Oeste do Centro de Vitória, estendendo-se tal como este, entre a montanha e o canal. Engloba os bairros de Santo Antônio e Caratoíra, bastante diferenciados entre si, com uma população de 18.820 (fonte Censo Escolar - 1977) apresenta uma densidade de 99,1 hab/ha.

Ocupando a parte plana da orla do Ria da Santa Maria, o bairro de Santo Antônio apresenta-se pobre, caracterizando-se por residências de padrão médio e baixo, com ruas mal traçadas, principalmente junto à orla do canal, onde a trama perde, muitas vezes, a definição.

O bairro do Alto Caratoíra, ocupa terrenos elevados que margeiam o Centro e Santo Antônio. Resultante da expansão do Centro, Caratoíra apresenta aspecto exclusivamente residencial. Esta área residencial junta-se a outras áreas residenciais que ocupam toda a encosta do maciço central, indo desde Santo Antônio, passando por Caratoíra, Vila Rubim, Santa Clara, Fonte Grande até atingir Jucutuquara.

#### TIPO DE OCUPAÇÃO

Os dois bairros que compõem esta área em estudo, apresentam, em sua maioria, padrão construtivo entre médio e baixo, com predominância de residências em alvenaria, dispostas em fileiras cerrada ou centro de terreno. As edificações tem em geral um pavimento, ocorrendo algumas de dois pavimentos.

O melhor padrão construtivo encontra-se em Alto Caratoíra, onde existe grande número de residências unifamiliares, em alvenaria, com acabamento regular e razoavelmente implantados, obedecendo aos "índices de conforto", bem como alguns edifícios de apartamentos cuja altura raramente ultrapassa os quatro pavimentos.

No bairro de Santo Antônio o padrão construtivo é mais pobre, registrando-se um número significativo de habitações abaixo dos "padrões mínimos de conforto".

#### SISTEMA VIÁRIO

A Avenida Santo Antônio, uma das principais artérias do bairro, liga-o ao centro da cidade. Na parte Norte encontra-se a estrada do contorno da Ilha (rodovia Serafim Derenzi).

O acesso para o bairro de Alto Caratoíra é feito através da rua São João no centro, ou pelas ruas José Bitencourt (partindo da praça Antônio Marques), Braz Rubim, Ernesto Bassini e Rafael Jantorno (que fazem parte do bairro de Santo Antônio). Dada sua localização em terreno elevado, é comum a ocorrência neste bairro, de escadarias, tais como a de Emílio da C. Rangel, Argeu T. Araújo, São Lucas, etc.

#### EQUIPAMENTOS URBANOS

A função deste setor urbano é a residencial, onde o censo de 1970 registrou uma percentagem de 93% de domicílios residenciais. As concentrações comerciais são duas: a primeira delas ao longo da Av. Santo

Antonio e a outra na confluência desta Avenida com a Rua Ernesto Bassini. Este comércio é constituído por alguns estabelecimentos de gêneros alimentícios, material de construção, registrando-se um estabelecimento pertencente a COBAL. A população de Santo Antonio e Alto Caratoíra, assim como os habitantes de Vila Rubim e Santa Clara têm como local principal para compra de produtos alimentícios o Mercado da Vila Rubim.

As áreas livres (praças e parques) somam  $4.410 \text{ m}^2$ , destacando-se dentre elas as praças Antonio Marques, Muciano Ribeiro, Irene Itabaiana e da Bandeira. Esta última, situada no centro de Santo Antonio, é a mais bem equipada. Este setor urbano é dotado de um campo de futebol (Alagoano Futebol Clube) localizado no Alto do morro de Caratoíra.

Existem três clubes, dos quais dois situados em Caratoíra; o Clube Náutico do Brasil e o Alagoano Futebol Clube; e o terceiro em Santo Antônio que é o Santo Antônio Futebol Clube.

O equipamento escolar inclui 7 escolas primárias, das quais cinco pertencentes a rede estadual, três em Alto Caratoíra e duas em Santo Antonio. O ensino médio esta representado por oito unidades com a seguinte distribuição:

- a) rede estadual - duas em Santo Antonio
- b) rede privada - quatro em Santo Antonio  
duas em Alto Caratoíra

A igreja de Santo Antônio é o principal templo religioso do bairro. É também neste setor que se localiza um dos dois únicos cemitérios do município de Vitória, o cemitério de Santo Antônio, situado próximo à Praça da Bandeira, com área aproximada de 2,8 ha.

#### CONCLUSÃO:

A grande maioria da população economicamente ativa, moradores deste setor urbano, exerce suas atividades produtivas em Vitória, presumivelmente no centro, pólo de atividades comerciais e de prestação de serviços.

Santo Antônio é área residencial de classe média e baixa de Vitória e deve continuar como área residencial tanto por sua topografia acidentada como pela ocupação histórica, que gerou um desenho de vias impróprio para outras atividades. Sua proximidade do centro incentivou uma ocupação cada vez mais densa, pela proximidade do mercado de trabalho. É necessário prever-se a inserção da Avenida Beira-Mar na vida do bairro, assim como um estudo visando o fluxo contorno-centro. O sistema viário a ser proposto assim como o modelo de assentamento e uso do solo, não devem interferir no caráter "social" que o bairro assume atualmente.

Tem uma ocupação densa, orgânica, com arruamento também orgânico. Apenas existem dois acessos para o contorno da Ilha, ambos precários; um pela subida da rua José Bitencourt (na praça Antônio Marques) e rua Ernesto Bassini e o outro pela Av. Santo Antônio. A ocupação das áreas baixas se acentua, assim como avança em direção ao contorno, de maneira desordenada e em baixo padrão construtivo. Como estudo específico, merece ser destacada a ampla área, conhecida como "horta", É de todo indesejável a densificação do setor em estudo, devendo continuar como bairro residencial, com predominância para residências unifamiliares (1 por lote). Atenção especial merece a encosta do maciço e as ocupações acima da cota de 50 metros visto a dificuldade da chegada de infra-estrutura e serviços urbanos, assim como a existência da pedreira pelos transtornos óbvios que um equipamento desta natureza causa quando localizado numa área residencial.

Trata-se de um dos mais pobres setores urbanos do município de Vitória. Apresenta uma tendência para expansão em direção Norte, ocupando as áreas do contorno da Ilha.

#### RESUMO - SANTO ANTÔNIO

Residencial - residências de padrão médio, baixo e baixíssimo, de disposição e arquitetura e tipologia heterogênea. Predominância unifamiliar térrea, observando-se sobrados e raros edifícios.

Comercial - comércio rarefeito, local, voltado principalmente para o abastecimento. O maior estabelecimento da região é de materiais de construção.

Serviços - rarefeito predominando, principalmente serviços profissionais de pequeno porte e armazenagem como: depósito da firma Dalla Bernardina, garagem do I.B.C. e da Empresa de Ônibus Grande Vitória.

Indústrias - Inexistentes, exceção a serviços de efeito industrial, como serraria e algumas oficinas.

Institucional - de alcance, valendo citar o cemitério de Santo Antônio, a Igreja Adventista, o estádio de futebol do Alagoano e o Clube Náutico. Há ainda escolas do 1º Grau, um colégio e um estabelecimento da Prefeitura Municipal de Vitória.

Áreas Verdes - Praça Antônio Marques, Praça das Bandeiras, Praça Muciana no Ribeiro e uma ampla área vazia junto à rua Ernesto Bassini.

## C - RECOMENDAÇÕES URBANÍSTICAS

### - NA PARTE DE USO DO SOLO

- a) Composição volumétrica dos prédios altos existentes frente às disposições relativas à fixação de gabaritos de menor altura;
- b) Estabelecimento de gabaritos de altura visando à preservação e à revalorização dos monumentos e da paisagem;
- c) Preservação dos monumentos históricos, significativos de uma época da cidade e sua ambiência;
- d) Revalorização da função residência, através da criação de equipamentos ou de espaços que incentive a vivência no centro;
- e) Estabelecimento de um modelo de assentamento que assegure condições de ventilação e aeração em todo o centro. Utilizam diferentes índices de aproveitamento na zona comercial do centro visando que as edificações a serem construídas tenham uma percentagem de área construída destinada a comércio e serviço e outra percentagem a residência.

A manutenção e incentivo da função residencial tem por objetivo manter a vida do centro e a utilização de seus equipamentos por um período maior de tempo por dia.

f) Criação de ruas de pedestres e de suas internas no interior das quadras, aproveitando as áreas coletivas de iluminação e ventilação, quando de sua reedificação.

#### - QUANTO AO LEGADO HISTÓRICO

O núcleo urbano de Vitória, ao se desenvolver, de forma desordenada do início deste século até os dias atuais, destruiu ou mutilou alguns dos seus mais importantes monumentos e alterou a trama original.

Nenhuma atenção e importância foram conferidas à preservação e conservação do acervo de valor cultural.

Agora, no entanto, e cada vez mais, dá-se importância e significação aos legados das gerações que nos precederam e que constituem o patrimônio histórico e artístico, seja por uma tomada de consciência do poder destruidor, sempre crescente, pelo crescimento demográfico, pelo desenvolvimento tecnológico ou seja pela difusão da indústria do turismo, etc.

Diversos são os órgãos e entidades de âmbito nacional e internacional (OEA, UNESCO, ICOMOS, IAB, CONSELHOS REGIONAIS, etc) que tem se manifestado e referendado recomendações e resolução referente à metodologia, à política e aos métodos da preservação e valorização dos bens naturais e de valor cultural.

Ganhou ênfase, ultimamente, a defesa e a conservação dos acervos na naturais, urbanos ou dos conjuntos arquitetônicos, sobre a prioridade que era dada aos monumentos isolados, o mesmo se verificando quanto a necessidade de valorização de sua ambiência e sua vizinhança. Daí, procura-se, hoje, preservar determinadas características fundamentais da cidade, da "imagem" urbana. A trama urbana, seu relacionamento com os principais monumentos e com os acidentes geográficos, entendida na sequência do desenvolvimento da cidade, é fundamental para a compreensão, para a leitura das características do núcleo urbano e de sua população. Indispensável se torna, para esta preservação, da trama urbana, a manutenção de suas proporções iniciais, assim como de suas características fundamentais.

Com base nestas idéias, o Plano Diretor Urbano de Vitória propõe o seguinte programa de preservação.

#### D - PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO

Adoção de medidas específicas restringindo os gabaritos na parte alta da cidade, referente ao antigo núcleo, bem como em suas encostas e imediações. Declarar "non-aedificandi" a área fronteira ao antigo colégio dos Jesuítas, atual Palácio do Governo.

Em toda a parte alta, nos quarteirões contíguos ao Palácio, até a área fronteira à Catedral, respeitados os edifícios altos existentes, as novas edificações ou as reformas teriam, no máximo dois pisos (sete metros), com o fim de ser mantida a proporção dos logradouros da antiga trama. Com idêntica finalidade, nas ruas Duque de Caxias, Nestor Gomes e ao longo das escadas de acesso à cidade alta, os edifícios novos, respeitados os existentes, terão, no máximo, seis pisos (20 metros). Na área lateral esquerda e posterior da Catedral, a fim de manter a extensão da vista que daí se desfruta, e por se encontrarem aí duas casas setecentistas e outra oitocentista, adotar, para topo das novas edificações, a cota de 20 metros, ou seja, aproximadamente a da cumeeira dos prédios tombados da rua José Marcelino e a do prédio existente, com seis pisos, assentado na curva de nível de 2 metros. Nas fraídas, as construções manteriam o número máximo de 4 pisos.

Nas vizinhanças da capela de Santa Luzia, respeitar, como cota máxima, a cimalha da mesma capela e ao longo das ruas Dr. Azambuja e São Francisco, até a fachada do antigo Convento Franciscano, só permitiu

edificações de no máximo três pisos (10 metros), com caráter residencial, respeitando os prédios aí existente.

#### E - "ÁREAS FUNCIONAIS" NO CENTRO

Da análise da formação histórica do centro de Vitória, de sua constituição topográfica, de seu desenvolvimento e uso atual e das perspectivas futuras, foi possível chegar a uma "divisão" de seu espaço, de acordo com as tendências observadas em cada área e a integração entre o uso do solo com as características ambientais - históricas.

Resultante do processo histórico de ocupação e da topografia, é possível observar a constituição de cinco áreas distintas.

A formação topográfica marcante do centro, atualmente pouco distinta, pôde ser analisada através da evolução urbana. A cidade alta, onde se encontra o Palácio do Governo e a Catedral, pode ser encarada como um marco divisor das diferentes atividades que são encontradas no centro. Desta maneira, a oeste da cidade alta, nos bairros de Vila Rubim e Parque Moscoso, principalmente na sua faixa plana - decorrente de um aterro do início do século - é encontrado um uso comercial e de serviço com três funções:

- . ligado a atividade portuária;
- . local de concentração de trabalho vinculado ao setor terciário;
- . comércio e serviço mais diretamente ligado ao consumo de uma classe de renda média e baixa.

A Leste da cidade alta, na área denominada esplanada capixaba - decor

rente de um aterro recente - o uso é prodominante de escritórios com vários prédios em altura, de construção recente.

Contornando a cidade alta, implantada na encosta do maciço, tem-se uma área de uso predominantemente residencial.

Para um melhor detalhamento destas áreas, foi estudado em particular cada uma das cinco áreas, onde são feitas algumas recomendações, visando a formulação do zoneamento de usos e modelo de assentamento para o centro.

a) VILA RUBIM - área de renovação urbana pela proximidade do novo elemento indutor de atividades, que é terminal rodoviário. A implementação de um centro de serviços e comércio, do terminal até o mercado da Vila Rubim, se constitui também num equipamento marcante, com força suficiente para induzir a expansão do centro comercial - serviços - escritórios, para esta área de Vila Rubim, Ilha do Príncipe e Aterro da Ilha do Príncipe.

Vila Rubim têm 2 equipamentos urbanos de significação, formados pela Santa Cada de Misericórdia e o Mercado da Vila Rubim. O comércio desta área está voltado para o consumo de uma classe de renda média e baixa. Neste sentido existe uma complementariedade entre as diversas atividades, onde a diversidade de serviços é muito grande. O modelo de assentamento e uso do solo a ser proposto deve prever a utilização para comércio e serviço nos pavimentos tér-

reo das edificações e fixar um índice de aproveitamento que resulte num gabarito baixo mantendo-se as características de aeração, topografias e de paisagem da área.

A parte do Aterro da Ilha do Príncipe, da 2.<sup>a</sup> ponte até o terminal de Hidroaviões, deve conter um projeto detalhado do seu sistema viário, áreas verdes e de utilização do solo.

b) ESPLANADA CAPIXABA - outro extremo do centro da cidade, tem duas áreas distintas: o entorno da Av. Jerônimo Monteiro constituído por casas antigas de 2 e 3 pavimentos, assentados em terreno natural, contrasta com a faixa entre a Av. Princesa Isabel e Av. Mascarenhas de Moraes, decorrente de um aterro e onde são encontrados edifícios em alturas (superior a 10 pavimentos) com atividades de serviços e residências. A demora na renovação urbana ao longo da Av. Jerônimo Monteiro é decorrência de dos fatores:

- a) por ser uma área antiga, tem uma divisão da terra em pequenos lotes, o que dificultou pela quantidade de proprietários o remembramento;
- b) pela execução do aterro, os incorporadores preferiam esta nova área, com lotes maiores e terrenos livres.

A análise desta área, deixa transparecer o esgotamento de terrenos vagos no aterro, devendo a área do entorno da Av. Jerônimo Monteiro vir

a sofrer um processo de especulação. O uso do solo deve ser residencial e de comércio e serviço devendo o modelo de assentamento prever a mistura dos índices de aproveitamento para cada atividade.

c) PRAÇA COSTA PEREIRA, PRAÇA 8 E RUA 7 DE SETEMBRO - área de uso predominantemente de serviços financeiros e comércio de luxo, vinculado a presentes e vestuário.

Com inúmeras sedes de escritórios e de bancos e área com intensa movimentação e utilização diurna, transforma-se a noite numa parte "morta", da cidade, sem nenhuma animação. É uma faixa de terra conquistada através de aterro (Av. Getúlio Vargas e Mascarenhas de Moraes) que possui inúmeros edifícios em altura ocupando 100% da área do lote, impedindo desta forma a circulação de ar no centro, com um aumento significativo do ruído urbano e da perda da escala urbana e das características geográficas próprias do centro.

Pela quantidade de pessoas que circula nesta área deve ser previsto a conquista dela pelo pedestre, através da implantação de ruas de pedestres e alargamento dos passeios.

Deve ser mantido também, o convívio entre o porto e o centro, por ser este uma característica histórica marcante na formação da cidade, no qual resulta uma integração de funções e de paisagem das mais significativas.

- d) CIDADE ALTA - a área formada pelas ruas José Marcelino, Francisco Araújo e pela Av. Pedro Palácios, contém os monumentos históricos mais significativos da cidade de Vitória.

O uso atual da área é predominantemente administrativo - institucional constituído pelo Palácio do Governo, Assembléia Legislativa, Palácio da Justiça, Catedra, Edifícios das Fundações e a EMBRATEL.

O uso futuro deve estar voltado para o cultural, com a preservação e o aproveitamento dos diversos monumentos históricos.

O modelo de assentamento deve prever um gabarito máximo de 3 pavimentos (10 metros de altura) para as construções em lotes decorrentes da demolição de casas sem valor histórico de preservação, com o objetivo de manter a característica da área.

- e) ENCOSTA DO MACIÇO CENTRAL - pela constituição topográfica, com áreas de inclinações muito acentuada e como consequência, poucos acessos, esta área do centro tem um uso predominantemente residencial que deve ser mantido e incentivado.

O modelo de assentamento deve prever um índice de aproveitamento baixo, com o objetivo de se controlar a densidade, em decorrência da dificuldade de se servir a área com infraestrutura.

É necessário a criação de espaços de lazer e recreação para a população destas áreas, que contam atualmente somente com a existência do Parque Moscoso. Uma alternativa a ser analisada é o fechamento de algumas ruas de baixo movimento, transformando-as em ruas de lazer, com a instalação de alguns equipamentos.

As habitações multifamiliares devem contar obrigatoriamente com garagens, liberando desta forma a rua e principalmente os passeios para o pedestre.

## F - USO DO SOLO

Com base nas tendências observadas, no diagnóstico e nas recomendações urbanísticas, chegou-se à definição das Zonas de Usos predominantes do solo, nas quais são favorecidas os usos desejados, e desestimulados os considerados não compatíveis.

Para efeito do zoneamento deste setor em estudo, mediante a aplicação do princípio da predominância do uso, admitiu-se a seguinte classificação: Comercial, Residencial, Institucional e Portuária.

### USO COMERCIAL

A Zona Comercial, definida na planta "Zoneamento de Usos" e doravante chamada de ZC, foi dividida nas seguintes categorias:

ZC 1 - Zona Comercial 1.

Nesta Zona são permitidos os seguintes usos:

- 1 - residências multifamiliares e unifamiliares
- 2 - estabelecimentos de ensino
- 3 - bibliotecas
- 4 - templos
- 5 - clubes e locais de uso recreativo
- 6 - edifícios públicos
- 7 - comércio a varejo

- 8 - prestação de serviços de natureza social e profissional
- 9 - mercados e supermercados
- 10 - casas de espetáculos e diversões
- 11 - escritórios em geral
- 12 - bancos e estabelecimentos financeiros
- 13 - cafés, bares, restaurantes e congêneres
- 14 - padarias e confeitarias
- 15 - hotéis
- 16 - laboratórios de análise
- 17 - consultórios médicos
- 18 - imprensa e editoras e instalação de rádio difusão e televisão
- 19 - garagens para veículos, excetuando-se os de carga e coletivos
- 20 - hospitais e ambulatórios
- 21 - lavanderias
- 22 - postos de serviços

#### ZC 2 - ZONA COMERCIAL 2

Nesta Zona serão permitidos:

Todos os usos previstos na Zona ZC 1, excetuando-se:

- . Bancos e estabelecimentos financeiros.

### ZC 3 - Zona Comercial 3

Nesta zona serão permitidos:

- 1) todos os usos previstos na zona ZC 1, excetuando-se:
  - a) estabelecimento de ensino;
  - b) residências unifamiliares;
  - c) hospitais;
  - d) oficinas em geral.

### USO RESIDENCIAL

O uso residencial, definida na planta de "Zoneamento de Usos", doravante chamado de ZR, foi dividido nas seguintes categorias:

#### ZR 1 - Zona residencial unifamiliar e multifamiliar

Nesta Zona serão permitidos os seguintes usos:

- 1 - residências unifamiliares e multifamiliares
- 2 - estabelecimentos de ensino
- 3 - bibliotecas e museus
- 4 - comércio local e serviço profissional de pequeno porte, inócuo
- 5 - templos, clubes e associações
- 6 - atividades artísticas domiciliares

Nos lotes que dão frente para as Avenidas, o uso permitido é o mesmo da ZR 2.

#### ZR 2- Zona residencial unifamiliar e multifamiliar

Nesta zona serão permitidos todos os usos previstos na ZR 1 mais:

- 1 - comércio a varejo
- 2 - escritórios e consultórios para profissionais liberais
- 3 - cafês, bares e congêneres

- 4 - hotéis e congêneres
- 5 - laboratórios de análise
- 6 - lavanderias
- 7 - padarias e confeitarias
- 8 - casas de saúde, ambulatórios e hospitais

- 9 - locais de culto
- 10 - postos de serviço e abastecimento
- 11 - ensino de 2º grau

#### USO INSTITUCIONAL

Na zona institucional definida na planta de "zoneamento de usos", do do ravante chamada de ZInst., são permitidos os seguintes usos:

- 1 - residências, unifamiliares e multifamiliares;
- 2 - edifícios públicos
- 3 - casas de espetáculos e diversões
- 4 - galerias de arte
- 5 - museus e bibliotecas
- 6 - locais de culto
- 7 - assistência social
- 8 - estabelecimentos de ensino
- 9 - escritórios em geral
- 10 - ambulatórios
- 11 - associações de classes profissionais
- 12 - comércio ligado a atividade artesanal.

#### USO PORTUÁRIO

Na zona portuária, definida na planta de "zoneamento de usos", doravante chamada de ZP, são permitidos os seguintes usos:

- 1 - estocagem ou armazenagem de cargas em pátios descobertos, armazens, depósitos, frigoríficos e demais afins
- 2 - polícia marítima
- 3 - alfândega
- 4 - órgãos públicos ligados a atividade portuária
- 5 - depósito em geral, para produtos não explosivos ou infamáveis
- 6 - escritórios administrativos ligados às atividades portuárias.

## G- MODELO DE ASSENTAMENTO

Os modelos de assentamento constituem um conjunto de variáveis que condicionam os tipos e formas de assentamentos das edificações nos lotes. Esses modelos foram elaborados em função da necessidade de ter intensidades diferentes de uso e ocupações e de influir na paisagem que se forma segundo as leis de mercado.

A renovação urbana, que historicamente se fez nos centros de cidade, se constituiu pelo processo da demolição de um prédio para a construção de outro maior no mesmo lote.

A rua projetada para atender às atividades (movimento de pedestres, circulação e estacionamento de veículos) correspondentes a 300 m<sup>2</sup> de área construída passou sem modificações de nenhuma ordem, a atender às atividades correspondentes a uma área construída muitíssimo superior a original.

A expansão dessa área central fez-se desordenadamente, sem nenhuma coordenação urbanística (foi comandada pela (ir)racionalidade econômica) contando com as iniciativas particulares isoladas e a possibilidade de modificações de uso de antigas residências, numa primeira etapa, e, em etapa posterior, a demolição dessas residências e a construção de prédios de volume maior, no terreno por elas ocupado.

Essa expansão, fez-se longitudinalmente pelas ruas de acesso ao centro, na sua parte plana, que se tornaram assim nitidamente comerciais, dificultando ainda mais com o movimento que o comércio cria, a circulação geral.

A valorização dos terrenos no centro foi artificial. Cada proprietário esperava que se erguesse no seu lote um prédio de escritório de 10 pavimentos. Como ele, pensavam todos os proprietários vizinhos, sem que seus terrenos pudessem oferecer para instalações dos prédios, outra vantagem que a proximidade do centro comercial e sem imaginar os inconvenientes que essa especulação, esse falso progresso, traria para o conjunto da área.

Em primeiro lugar, os problemas criados pela dificuldade de estacionamento, circulação de veículos e circulação de pedestres, levam à queda do volume das transações comerciais, pela falta de conforto do cliente e conseqüente redução do volume de negócios. Em função desta situação, já se nota a procura de outros locais pelas atividades de comércio e serviço.

Em segundo lugar, a infra-estrutura implantada para atender a uma determinada demanda, tem com o aumento da densidade, sua capacidade reduzida. A correção desta situação é sempre onerosa, pois exige quantidade de obras vultuosas. Entende-se como infra-estrutura, toda a malha viária, e principalmente os serviços de abastecimento de água, esgoto, escoamento pluviais, telefone e energia elétrica.

Quanto a malha viária, herança da época colonial, tem sua capacidade bastante reduzida, o que um aumento da densidade na área central concorre para o estrangulamento das vias.

Quanto à infra-estrutura básica, os problemas oriundos de um aumento excessivo na densidade são mais graves, pois a capacidade das adutoras ou coletores não estão dimensionados para receber esta população.

Finalmente, esta ocupação desordenada aliada a especulação e a falta de legislação urbana adequada, estão ocasionando problemas de aeração da área central, os edifícios, ocupando 100% do lote, estão fazendo verdadeira muralha impedindo a circulação de ar. Além deste problema já se nota a perda da imagem urbana no centro, tornando cada vez mais difícil uma leitura ou uma orientação urbana.

Desta forma, procura-se através de um conjunto de variáveis selecionadas, que constituem os modelos de assentamentos, estabelecer referências de controle para as edificações.

As variáveis que integram os modelos de assentamento são as seguintes:

- 1 - Área do lote
- 2 - Taxa de ocupação
- 3 - Coeficiente de aproveitamento
- 4 - Frente do lote
- 5 - Afastamento frontal ou recuo
- 6 - Afastamento lateral
- 7 - Afastamento de fundos
- 8 - Vagas para estacionamento de veículos
- 9 - Gabarito das edificações

Para este setor urbano, foram estruturados os seguintes modelos de assentamento:

A - M.A. 1 - MODELO DE ASSENTAMENTO 1

- . Afastamento frontal mínimo de 4,00 metros no pavimento térreo, dando continuidade ao passeio. O objetivo desta medida é ampliar a área do pedestre visto que os passeios atuais têm pouca largura.
- . O segundo e terceiro pavimento poderão avançar até o alinhamento da rua. Esta medida cria dois ambientes diferentes no passeio, um aberto (largura atual do passeio) e um coberto (reco de 4 metros).
- . Quando houver garagem no subsolo, (nas vias onde se permitem garagens), sua taxa de ocupação, a do subsolo, poderá ser de 100%.
- . Obrigatório uso de elevadores, quando a edificação tiver mais de 4 pavimentos.
- . As áreas de garagens, pilotis, circulação vertical, casa de máquinas, subestação, caixa d'água, não são computadas como áreas construídas.
- . Acima do 3º pavimento é obrigatório de uso de pilotis quando a edificação tiver mais de 4 pavimentos.
- . Acima do 3º pavimento, quando o edifício tiver mais de 4 pavimentos, a taxa de ocupação máxima será de 40%.

- . A taxa de ocupação para o térreo é de 80% e do segundo e terceiro pavimento é de 100%, desde que satisfaça as condições de iluminação e ventilação previstas no Código de Obras do Município.
- . Fixação de Índices de aproveitamento diferenciados, isto é, índice de aproveitamento 2,8 para as atividades comerciais e de prestação de serviço e índice de aproveitamento 1,6 para a atividade residencial. Neste caso um prédio comercial ou residencial, usará somente o índice 2,8. Num edifício de uso misto é possível usar um índice 4,4.
- . Índices para o 1º (térreo) 2º e 3º pavimentos:
  - taxa de ocupação máxima 80% no 1º pavimento  
100% no 2º e 3º pavimento
  - índice de aproveitamento máximo: 2,8
  - gabarito máximo: 3 pavimentos (10 metros)
  - recuo frontal: 4,00 metros (no 1º pavimento) devendo este ser incorporado ao passeio público.
  - Uso: comércio e serviço
- . O 4º pavimento tem uma taxa de ocupação máxima de 10% da sua área:
- . Índices para os demais pavimentos
  - taxa de ocupação máxima: 40%
  - índice de aproveitamento máximo: 1,6
  - recuo frontal mínimo acima do 3º pav., quando o edifício tiver mais de 4 pavimentos: 4,00 metros
  - Uso: residencial

- recuo mínimo de fundos acima do 3º pavimento, quando o edifício tiver mais de 4 pavimentos: 4,00 metros
  - afastamento lateral acima do 3º pavimento:  $h/6,5$   
(h é a altura total da edificação, contada do piso do passeio público até a última laje do edifício).
- . Garagem: nas vias onde são permitidas garagens, os edifícios deverão conter uma vaga de garagem para cada 70 m<sup>2</sup> de área residencial construída e uma vaga de garagem para cada 30 m<sup>2</sup> de área comercial construída.
- . Para todas as edificações verticais, o coeficiente de aproveitamento acima do 3º pavimento poderá ser aumentado com a redução da taxa de ocupação, de acordo com a equação:
- $$K = K_0 + \frac{t_0 - t}{t}$$
- onde:
- K = coeficiente de aproveitamento
  - K<sub>0</sub> = coeficiente de aproveitamento proposto por Lei
  - T = taxa de ocupação
  - T<sub>0</sub> = taxa de ocupação proposta por Lei
- . Gabarito máximo onde for aplicado a taxa de ocupação e o índice de aproveitamento proposto por Lei = 8 pavimentos (25 metros de altura)

- . Gabarito máximo, nos casos em que for aplicada a equação: 10 pavimentos (30 metros de altura)
- . Os edifícios superiores a 3 pavimentos só poderão ser construídos em lotes com testada superior a 16,00 metros.

#### B - M.A. 2 - MODELO DE ASSENTAMENTO 2

- . Taxa de ocupação máxima: 66,6%
- . Índice de aproveitamento máximo: 2,0
- . Gabarito máximo: 3 pavimentos (10 metros)
- . Recuo fundos: 1/10 da profundidade do lote, sendo 2,5m o mínimo.
- . Afastamento lateral: 1,50m quando houver abertura de janela para ventilação, iluminação e insolação dos ambientes de curta ou longa permanência.
- . Garagem: deve ser previsto uma vaga de garagem para cada 70m<sup>2</sup> de área construída se o edifício for multifamiliar.
- . A área construída de garagem não será computado na área total construída.

#### C - M.A. 3 - MODELO DE ASSENTAMENTO 3

- . taxa de ocupação máxima: 66,6%
- . Coeficiente de aproveitamento máximo: 2,64
- . Gabarito máximo: 4 pavimentos (13 metros de altura)

- . frente mínima do lote: 10,00m
- . recuo frontal: 4,00m
- . recuo fundos: 1/10 da profundidade, sendo 2,50m o mínimo
- . afastamento lateral:
- . garagem: 1 vaga para cada 70m<sup>2</sup> de área construída quando se tratar de edifício residencial .  
1 vaga para cada 30m<sup>2</sup> de área construída quando se tratar de edifício comercial.
- . Quando o 1º pavimento (térreo) for sobre pilotis, a utilização máxima neste pavimento é de 15% (ocupada com portaria, caixa de escada, elevador, caixa de lixo). Nestes casos o gabarito das edificações poderá ser de até 5 pavimentos (16 metros de altura).
- . Quando o sub-solo for utilizado para garagem a taxa de ocupação do subsolo será de 100%, não contando na área total construída.

#### D - M.A. 4 - MODELO DE ASSENTAMENTO 4

- . Taxa de ocupação máxima: 50%
- . coeficiente de aproveitamento máximo: 3,0
- . gabarito máximo: 6 pavimentos (18 metros de altura)
- . frente mínima do lote: 15 metros
- . recuo frontal: 4m
- . recuo de fundos: 1/8 profundidade do lote
- . afastamento lateral: h/7. Quando houver parede cega em uma das divisas o edifício poderá encostar nesta divisa, devendo o afastamento ser deixado em dobro na outra divisa.

## GARAGENS

É obrigatória a construção de garagem ou estacionamento interno para os edifícios residenciais de habitação coletiva e unifamiliares.

A capacidade da garagem deve corresponder a uma vaga de estacionamento para cada 70 m<sup>2</sup> de área residencial construída.

A forma da área reservada para garagem, a distribuição dos pilares na estrutura e a circulação prevista, deverão permitir entrada e saída in dependente para cada veículo.

Nos casos de prédios de função comercial é obrigatória a construção de garagem ou estacionamento interno, devendo conter uma vaga de estacionamento para cada 30m<sup>2</sup> de área comercial construída.

Nos casos de prédios de função mista (comercial ou de escritórios e residencial), a capacidade da garagem será calculada na razão de uma vaga para cada 70m<sup>2</sup> de área residencial construída, mais uma vaga para cada 30m<sup>2</sup> de área comercial construída.

Nos edifícios existentes na zona central que não satisfazem as disposições anteriores, são permitidas obras de reforma ou ampliação, desde que a área acrescida, não ultrapasse a uma vez a área da projeção ho rizontal do edifício.

Não é permitida a construção de garagens de qualquer espécie nas Avenidas:

- . Jerônimo Monteiro;
- . República (trecho entre a Av. Getúlio Vargas e Av. Cleto Nunes);
- . Cleto Nunes;
- . Marcos de Azevedo (trecho entre a Av. Cleto Nunes e Av. Duarte Lemos);
- . Duarte Lemos (trecho entre a Av. Marcos de Azevedo e a Rua Araujo Aguirre).

São considerados edifícios de estacionamento de veículos, aqueles que destinarem para tal fim mais de 50% de sua área total construída. Os edifícios garagem, serão incentivados nas extremidades da área central. A taxa de ocupação do solo será de 100%, com um gabarito máximo de 8 pavimentos.

As garagens em prédios com frente para mais de um logradouro público deverão ter a entrada e saída de veículos voltadas para as vias de menor movimento. Sempre que se apresentar impossibilidade em atender a esta exigência, em virtude da exiguidade da testada do terreno para o logradouro de menor movimento, ficará a critério do órgão técnico competente do Município a dispensa do atendimento.

A Prefeitura Municipal, poderá negar licença para a construção de edifícios garagem, toda vez que as julgar inconvenientes à circulação de veículos na via pública.

## H - PROPOSTAS PARA O TRANSPORTE E TRÁFEGO

Enfoque: área central

O trabalho da Fundação Jones dos Santos Neves "Plano Diretor de Transportes Urbanos/PAITT" em fase de detalhamento para implementação, propõe para o centro como medida mais importante, a separação dos fluxos de coletivos dos outros veículos através de pista exclusiva de ônibus. Outras medidas propostas são o remanejamento de tráfego e implantação de um sistema adequado de sinalização.

A pista exclusiva serve para separar o tráfego de coletivos do tráfego geral, aumentando a capacidade das vias centrais e dando condições de competitividade ao sistema de transportes coletivos. Prioriza também, o sistema de transporte coletivo nas áreas congestionadas e permite a conquista de espaço pelo pedestre, além de preparar o espaço urbano para receber equipamentos mais sofisticados de transporte coletivo, tais como pré-metrô ou bonde-moderno.

Consubstanciado a esta proposta e analisados o:

- . atendimento de usuários fora da área central;
- . existência de transbordo nas zonas extremas da área central;
- . integração do sistema aquaviário com as linhas de ônibus do norte;
- . racionalização do número de ônibus circulantes na área central,

concluiu-se que é possível se ajustar todos estes aspectos através da implantação de dois terminais de ônibus urbanos, situados não fora da área central, mas sim dentro de suas zonas extremas, e de preferência

o mais próximo possível dos terminais aquaviários. Desta forma a melhor localização foi a Ilha do Príncipe, integrado ao terminal rodoviário e aquaviário e na R. Dom Bosco.

Estes terminais de transbordo são pontos de ônibus equipados com abrigo para passageiro e conexão adequada entre as paradas dos ônibus das linhas troncais e alimentadoras.

Quando o sistema troncal estiver implantado, dos coletivos que atualmente cruzam o centro, 50% retornando nestes terminais, e o restante 50% circularão na pista exclusiva.

Com a implementação total do sistema aquaviário, e sua integração com a rede rodoviária e de transporte coletivo, ocorrerá um desafogo dos pontos críticos de circulação no centro, pois para eles descreirão parcela significativo dos usuários do sistema rodoviário individual.

Quanto a sinalização, foram propostas as seguintes medidas:

- onda verde - consiste em se conseguir que certo grupo de veículos do fluxo total de uma via encontre, todos os sinais desta via em seu período de verde, se mantiverem uma certa velocidade constante.

- sinalização horizontal e vertical.

Para a eliminação dos pontos críticos, decorrentes do esgotamento da capacidade viária, além das medidas acima, mais diretamente vinculados a uma estratégia de diminuição e racionalização da quantidade de veículos que cruzam o centro, são propostas outras medidas de caráter

físico, quais sejam:

- a) CONCLUSÃO DA 2.<sup>a</sup> PONTE - elimina os pontos de estrangulamento da Ponte Florentino Avidos.
- b) AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DOS PONTOS DE ESTRANGULAMENTO EM VILA RUBIM E PALÁCIO ANCHIETA - recomenda-se o recuo do prédio na esquina da Av. Pedro Nolasco com Av. Presidente Florentino Avidos, utilização de trecho do atual cais comercial do Porto de Vitória.
- c) Recomenda-se ainda que a PMV congele a aprovação de projetos, e licenças para construção no quarteirão existente entre a Av. Duarte Lemos e Rua Pedro Nolasco, desde a altura do entroncamento destas com a Av. Marcos de Azevedo.

A pista exclusiva de ônibus - ver mapa - passa pelas seguintes vias no centro:

Av. Jerônimo Monteiro

Av. República

Av. Cleto Nunes

Av. Marcos de Azevedo

Av. Duarte Lemos

Ponte Seca

O fluxo dos outros veículos que cruzam o centro, foi trazido para próximo ao canal, utilizando as seguintes vias:

Av. Princesa Isabel

Av. Mascarenhas de Moraes

Av. Getúlio Vargas

Av. Florentino Avidos

Av. Pedro Nolasco

Av. Governador Bley

O acesso para a cidade alta se fará pelas seguintes vias:

Rua Barão de Itapemirim

Rua General Osório

Rua Caramurú

Rua Dom Fernando

A saída da cidade alta utilizará as seguintes vias:

Rua Dionísio Rozendo

Rua 13 de Maio

Rua Caramuru

Rua Thiers Veloso

## 1 - CONCLUSÃO

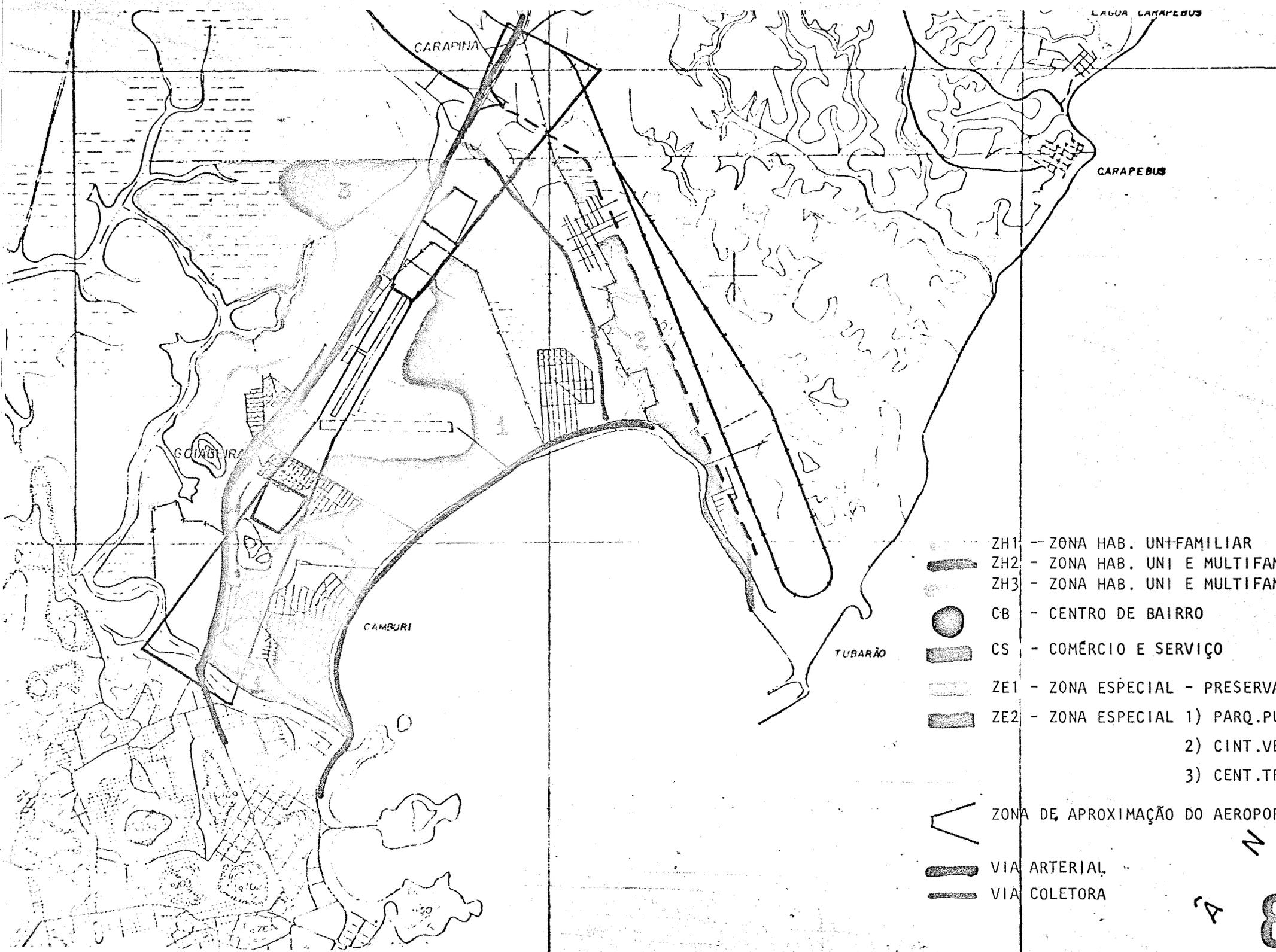
Como resultado da análise do uso do solo atual, da função do centro de Vitória na Aglomeração Urbana, da evolução urbana, dos pontos de estrangulamento viário e da estratégia de estruturação do espaço para a Grande Vitória, a equipe do Plano Diretor de Vitória, trabalhou con juntamente com outras equipes da Fundação Jones dos Santos Neves, que estudavam Patrimônio Histórico, transporte e tráfego e Lazer, com o objetivo de que o resultado destes trabalhos tiverem um ponto de convergência único.

Algumas conclusões puderam ser retiradas deste trabalho comum:

- 1 - com a implantação da pista exclusiva de ônibus e o deslocamento do tráfego dos outros veículos para próximo do canal, as áreas entorno do Parque Moscoso deverão ter retomado o seu uso residencial.
- 2 - Em decorrência da medida anterior, várias ruas e ruelas deverão ter seu uso diminuído, podendo ser conquistadas pelo pedestre, através da sua transformação em "calçadas".
- 3 - Adoção de um modelo de assentamento, que nas vias principais, incorpore o recuo obrigatório ao passeio, aumentando em consequência a área do pedestre.
- 4 - Mistura de índices de aproveitamento para as atividades de comércio e residência, principalmente nas áreas de renovação urbana, com o objetivo de assegurar a animação do centro.

- 5 - Preservação dos monumentos históricos e da ambiência em seu en  
torno, através da inclusão na lei do uso do solo de artigos espe  
cíficos.
  
- 6 - Preservação e incentivo da função residencial na encosta do maci  
ço, através da racionalização do tráfego nesta área e da criação  
de espaços de lazer.





- ZH1 - ZONA HAB. UNIFAMILIAR
- ZH2 - ZONA HAB. UNI E MULTIFAM.
- ZH3 - ZONA HAB. UNI E MULTIFAM.
- CB - CENTRO DE BAIRRO
- CS - COMÉRCIO E SERVIÇO
- ZE1 - ZONA ESPECIAL - PRESERVAÇÃO
- ZE2 - ZONA ESPECIAL 1) PARQ. PUBL  
2) CINT. VERDE  
3) CENT. TRIAG.
- ZONA DE APROXIMAÇÃO DO AEROPORTO
- VIA ARTERIAL
- VIA COLETORA



PARA A ÁREA DE ANÁLISE A:

ZH 1 - 80 ha

ZH 2 - 176 ha

ZH 3 - 50 ha

CB - 20 ha

CS - 2,0 ha

Área desobstruída - 12 ha

ZE 2 - 20 ha

PARA A ÁREA DE ANÁLISE B:

ZH 1 - 200 ha

ZE 1 - 250 ha

PARA A ÁREA DE ANÁLISE C:

ZH 1 - 450 ha

ZE 2 - 225 ha

PARA A ÁREA DE ANÁLISE D:

ZE2 - 80 ha

De acordo com os índices urbanísticos propostos para o setor em estudo é possível chegar a uma estimativa de população que irá habitar a parte

continental do município de Vitória:

ÁREA A - população de 105.800 habitantes

ÁREA B - população de 20.000 habitantes

ÁREA C - população de 45.000 habitantes

A área D, depende do tipo de programa do centro de triagem a ser desenvolvido na área.

Portanto, no setor é estimado - com exceção da área D - uma população de 170.800 habitantes, com densidade bruta de 40,6 hab/ha e densidade líquida (para as áreas urbanizáveis) de 156,7 hab/ha. Isto representa 6 (seis) vezes a população atual.

As zonas especiais (ZE2) destinadas a parque público e proteção de poluição atmosférica, tem a função de suprir uma deficiência atual em recreação e lazer na área e no município e de ser no futuro uma área aberta, um local contrastante com as áreas industriais vizinhas. Para esta zona foram propostas dois espaços; grande parte do aeroporto (vide mapa nº ) e a margem esquerda do canal da passagem juntamente à área desapropriada pela Prefeitura Municipal de Vitória.



O sistema viário foi elaborado visando os seguintes aspectos:

- O ZONEAMENTO PROPOSTO, foram analisados os movimentos da população aos pontos de atração: habitação; centro de bairros, aeroporto, parque, etc. condição "sine-qua-non" na remodelação viária.
- AS VIAS DE ACESSO A CIDADE, foram analisadas principalmente por serem, ou a principal chegada à cidade ou a via limdeira ao mar com características turísticas-recreacionais.
- O TRÁFEGO URBANO E EXTRA URBANO, analisaram-se os pontos de conflito mais importantes, gerados pelas diversas atividades urbanas e regionais.
- A PAISAGEM URBANA, no projeto geométricos das vias, considerou-se o aspecto plástico das mesmas e a sua relação com o conjunto urbano. A arborização e sinalização, são elementos preponderantes e indispensáveis para se alcançar este objetivo.

Dentro dessas particularidades, as vias da área em estudo foram classificadas segundo os seguintes itens; a) vias arteriais; b) vias coletoras; c) vias locais.

#### a) VIAS ARTERIAIS

Destinadas à circulação de veículos (pesados e leves), entre áreas distantes, com acesso às vias limdeiras, predominando o tráfego de passagem, res

tritas em função do uso do solo e estacionamento devidamente controlados.

As Avenidas Fernando Ferrari e Dante Micheline, pertencem a esta classificação, sendo vias de passagem e penetração.

A faixa de domínio mínima para as vias de passagem e penetração é de 30 metros, devendo ter um perfil transversal com:

- duas vias carroçáveis em dois sentidos de direção, com 3 faixas de ... 3,20 m cada;
- uma ilha separadora de 2,80 m de largura (arborizada);
- e calçada de 4,00 m com jardim lateral de 1,50 m (ver gráfico nº 1).

A velocidade diretriz para esta classe de via é de 60 Km/h, e a operacional de 40 Km/h, o que permite uma vasão de 350 veículos por faixa/hora (ver Quadro nº 1).

O estacionamento nestas vias só é permitido com faixa específica, não devendo haver a interrupção do fluxo nas suas faixas de vasão.

A Avenida Dante Michelini é considerada uma via arterial de passagem, mas tem um perfil transversal especial por ser uma via litorânea, com características turísticas e de tráfego de menor velocidade. A remodelação proposta, transforma a pista carroçável em 2 faixas de 3,50 m em cada sentido, com áreas de estacionamento (45°) de 5m., intercaladas com paradas de ônibus e calçadas (vide perfil transversal). A calçada, neste caso, passa de 2,50m atuais para 8,00m., com possibilidade de se executarem áreas com pequenos jardins e bancos (vide gráfico nº 2).

## b) VIAS COLETORAS

Destinadas a circulação de veículos entre as vias arteriais, e acesso às vias locais, tendo como função principal recolher e distribuir o tráfego (de passagem e local) às zonas habitacionais, de equipamento e vias arteriais, facilitando e garantindo os acessos rápidos da população aos bairros e centro de atividades. Junto às arteriais, formam a *malha viária* principal.

A velocidade diretriz destas vias é de 50 km/h, variando a operacional de 25 km/h mínima a 40 km/h máxima, isto permite uma vazão de 150 veículos por faixa/hora, dentro de uma faixa de domínio de 18 a 30 m.

A Avenida Adalberto Simão Nader, por ser uma via importante dentro do sistema viário, ligação entre duas arteriais e de acesso ao futuro centro de bairros, deve ter uma faixa de domínio de 25 m., com as seguintes características:

- 2 vias carroçáveis de 6,40 m (2 sentidos), separadas por uma ilha de 3,00 m.
- As calçadas com 4,60 m, devem ter faixa de acomodação para ônibus coletivos, de 2,50 m e passeio de 2,10 m.
- Nos locais onde não houver faixa de acomodação (pontos de ônibus) deve haver amplo jardim lateral.

O estacionamento nestas vias é permitido com regulamentação.

As outras 2 vias coletoras - a via que margea a faixa de reserva do canal da passagem indo da Av. Dante Micheline até Av. Fernando Ferrari e a via que cruza os bairros de J.Camburí e Bairro de Fátima indo da Av. Dante Micheline até a BR-101, tem uma faixa de domínio de 18,80 m com as seguintes características: via carroçável (2 sentidos) de 12,80m e calçadas com 3,00m, sendo 1,00 de jardim lateral arborizado (Vide gráfico nº 1).

#### c) VIAS LOCAIS

Comumente chamadas de *ruas*, correspondem aquelas não contidas nas classes anteriores, estando destinadas ao acesso direto aos lotes lindeiros e a movimentação do trânsito local.

A velocidade diretriz e operacional das vias locais é de 40 Km/h; com uma faixa de domínio que varia de 12 a 20m. Dependendo do lugar ou zona que servem, estas vias podem ser de duas categorias ou classes:

- Residenciais
- Comerciais

#### - VIAS RESIDENCIAIS

Destinadas a servir aos lotes, e áreas ocupadas por residências. As vias residenciais segundo a sua importância e áreas de atendimentos podem ser de duas classes: a) vias residenciais principais e b) vias residenciais secundárias.

As vias residenciais principais, são as encarregadas de distribuir o tráfego local, dentro dos bairros, situação pelo qual o volume nestas vias será maior que nas secundárias. O perfil transversal recomendado para estas vias, deve ter uma faixa de domínio de 16m, com as seguintes características: uma pista de 9,60m, formado por 3 faixas de 3,20m cada, sendo 1 para estacionamento e 2 para trânsito livre. As calçadas de 3,20m deverão ter jardim lateral de 1,20m arborizado.

As vias residenciais secundárias, geralmente representadas por "loop" ou "cul-de-sac" e de ligação entre vias residenciais principais, servem diretamente aos lotes residenciais. O volume de veículos nestas vias é mínimo, adquirindo em determinadas horas, aspecto de via para pedestres. A faixa de domínio destas vias varia de 12 a 16m, sendo que para as primeiras o perfil recomendado prevê uma pista de 6m de largura com 2 faixas de 3,00m cada; as calçadas de 3,00m deverão ter jardim lateral de 1,50m. As segundas (de 16m) deverão ter uma pista de 8,50m, com 2 faixas de 2,50m para estacionamento e uma de 3,50 p/ trânsito livre, com calçadas de 5m de um dos lados e 2,5m do outro, devendo nestes casos serem previstos equipamentos de lazer (play-ground) na calçada de 5m. (vide gráfico nº 1).

#### - VIAS COMERCIAIS

Servem aos lotes e áreas comerciais das distintas zonas, consequentemente o uso comercial ao longo destas é permitido. A faixa de domínio das vias comerciais é de 18m com as seguintes características: uma

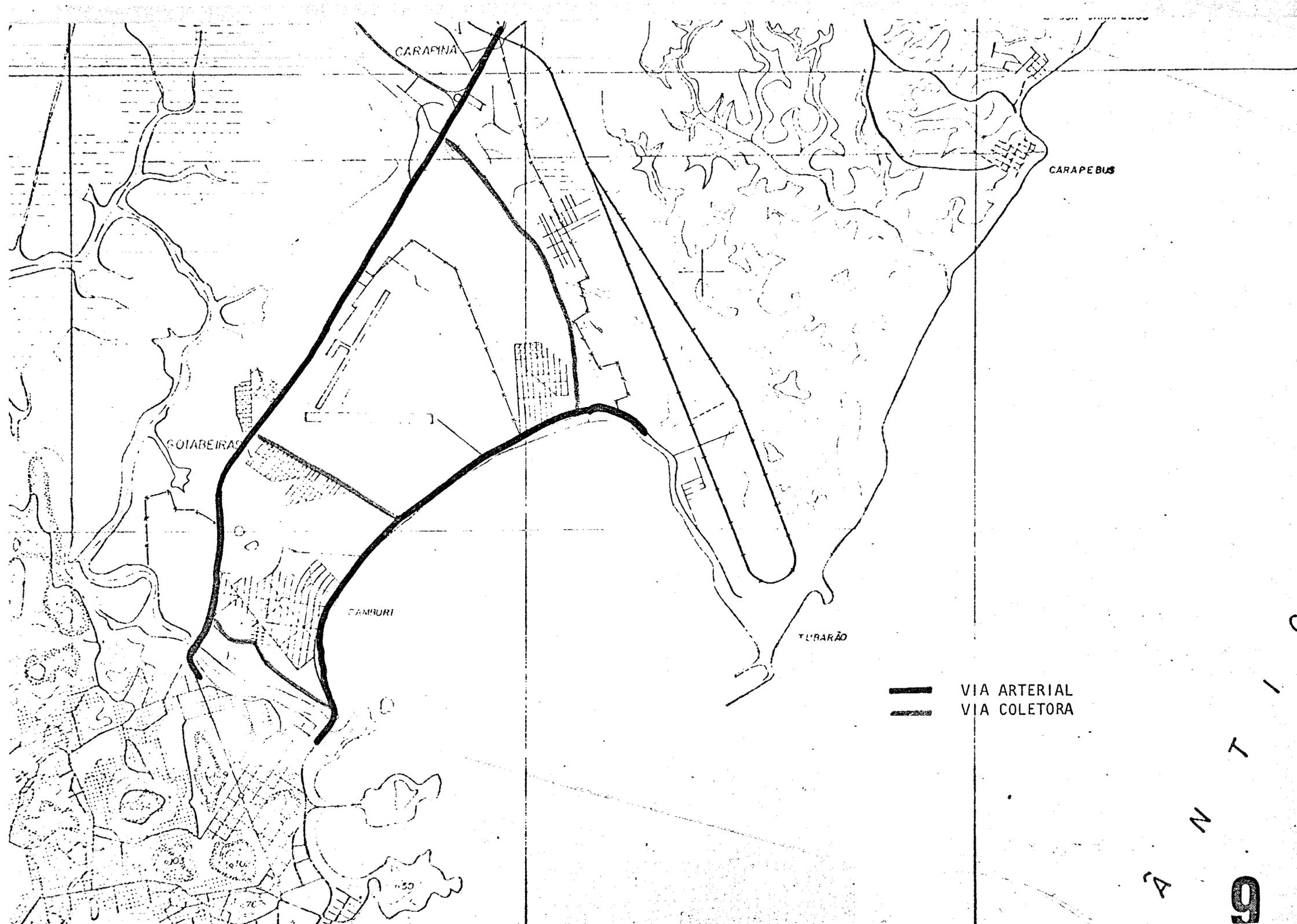
pista de 11 metros, formada por 2 faixas de 2,50m para estacionamento e 2 pistas de 3,00m para trânsito livre; a largura das calçadas é de 3,00m. (Vide gráfico nº 1)..

- PONTOS DE CONFLITO

Estes pontos são determinados pelo cruzamento de uma via arterial com uma via coletora.

Os pontos de conflito são:

- . A interseção da Avenida Fernando Ferrari com a Avenida Adalberto Simão Nader;
- . A interseção da Avenida Adalberto Simão Nader com a Avenida Dante Michelini;
- . A travessia da Avenida Fernando Ferrari, em frente a Universidade Federal do Espírito Santo - UFES.



CARAPINA

CARAPEBUS

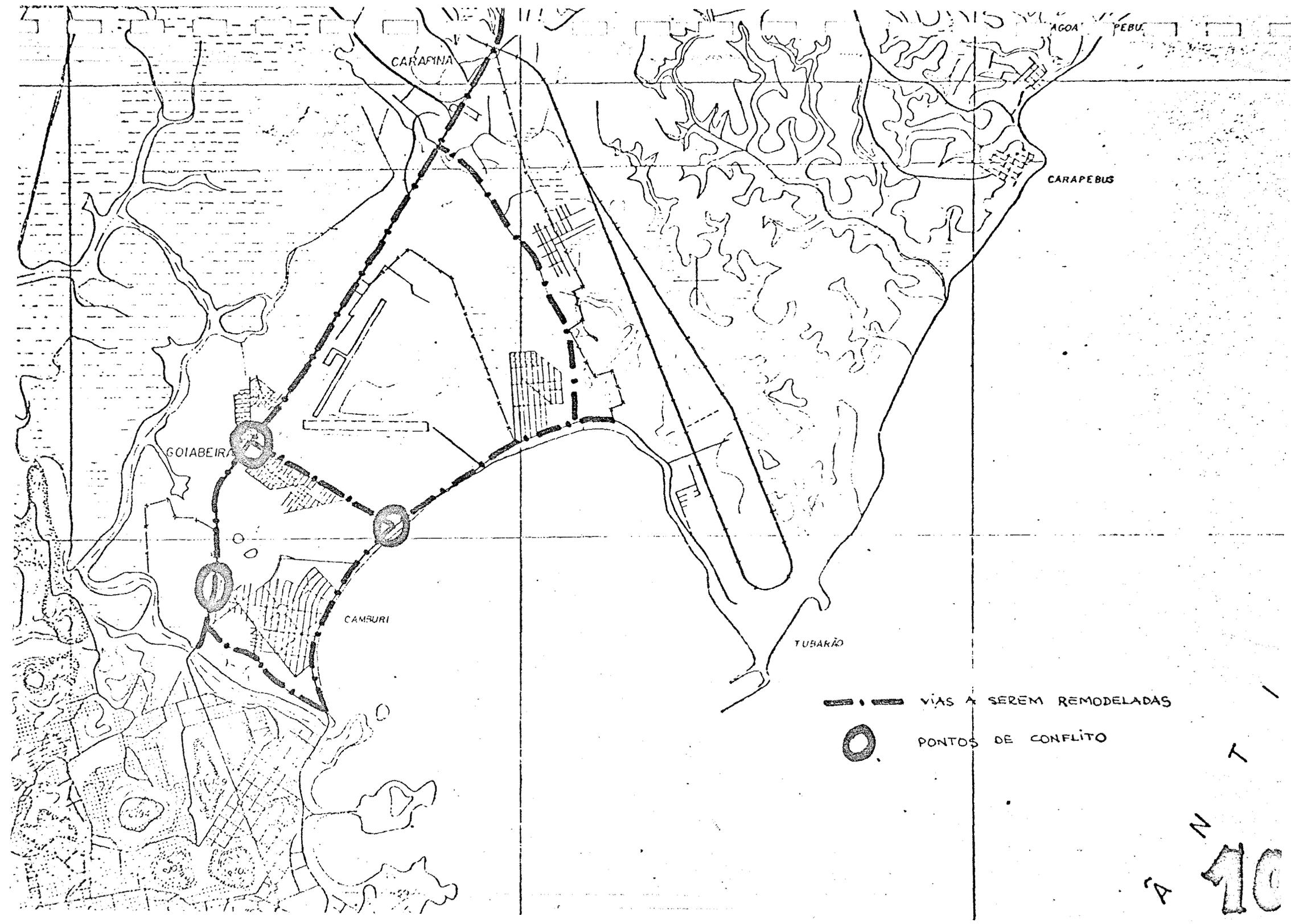
GOIABEIRAS

CAMBURI

TUBARÃO

— VIA ARTERIAL  
- - VIA COLETORA

ANT



CARAFINA

AGOA PEBU

CARAPEBUS

GOIABEIRA

CAMBURI

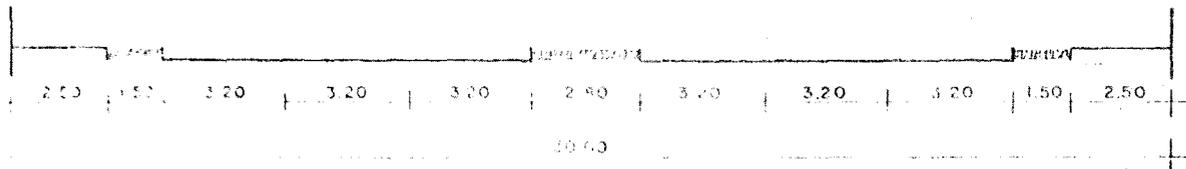
TUBARÃO

— • — VIAS A SEREM REMODELADAS

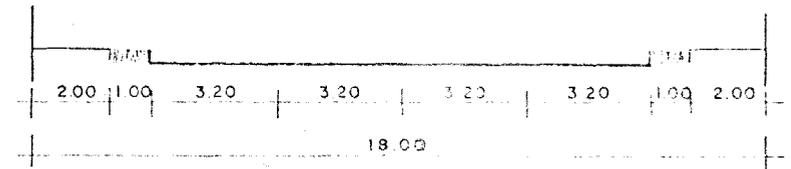
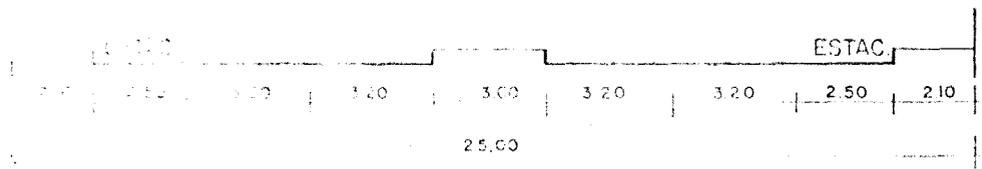
○ PONTOS DE CONFLITO

10  
N  
T  
A

# 1- VIAS ARTERIAIS

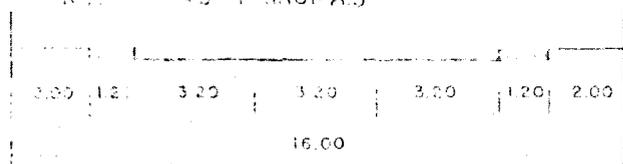


# 2- VIAS COLETORAS

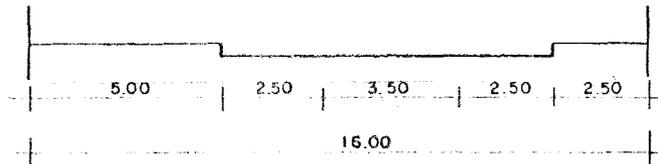
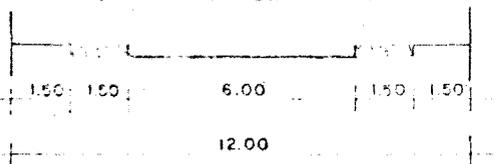


# 3- VIAS LOCAIS

## REDE VIAS PRINCIPAIS



## REDE VIAS SECUNDÁRIAS



## COMÉRCIAIS

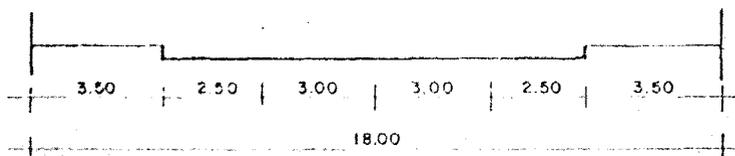
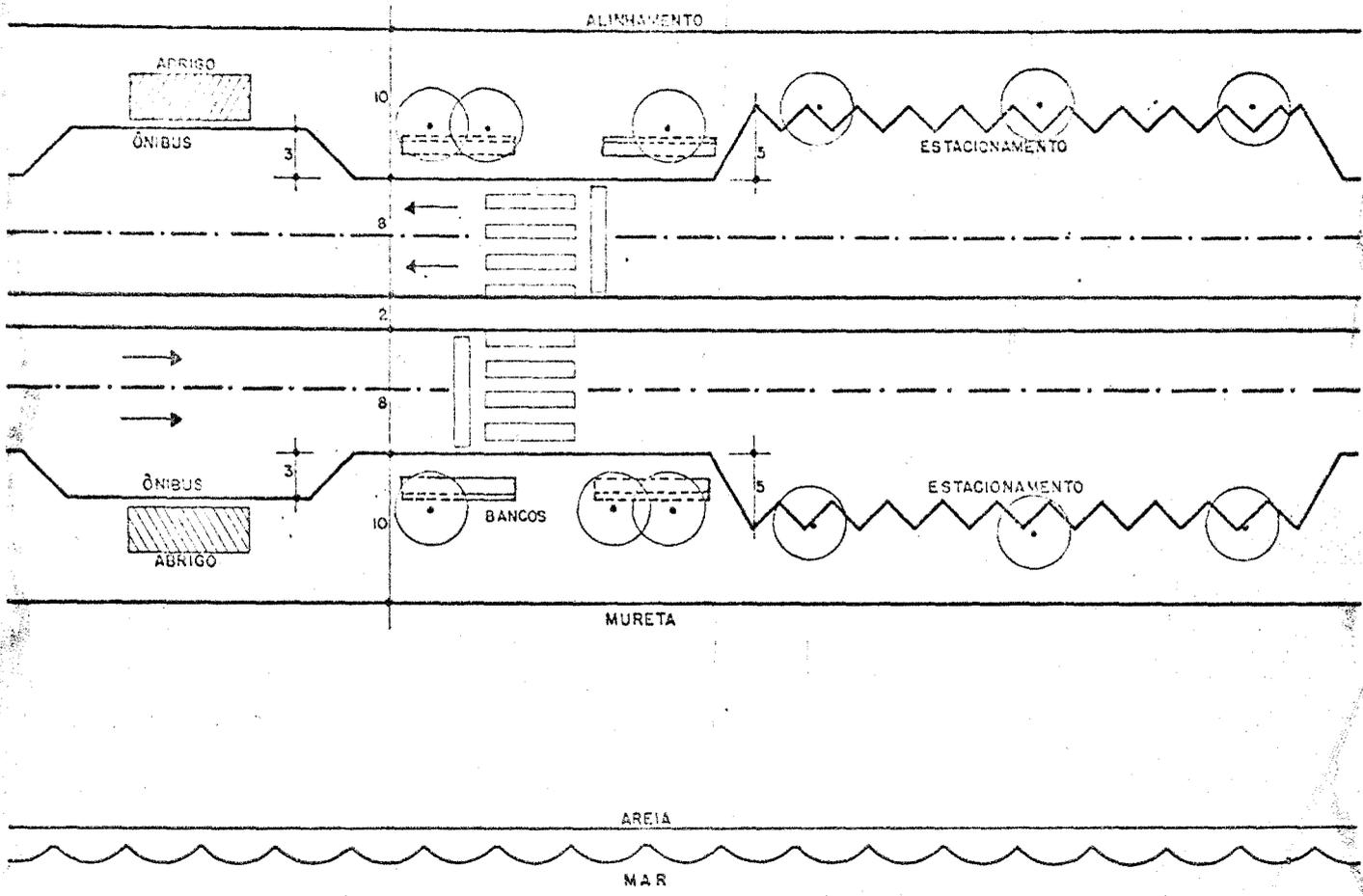


GRÁFICO 1



AV. DANTE MICHELINI

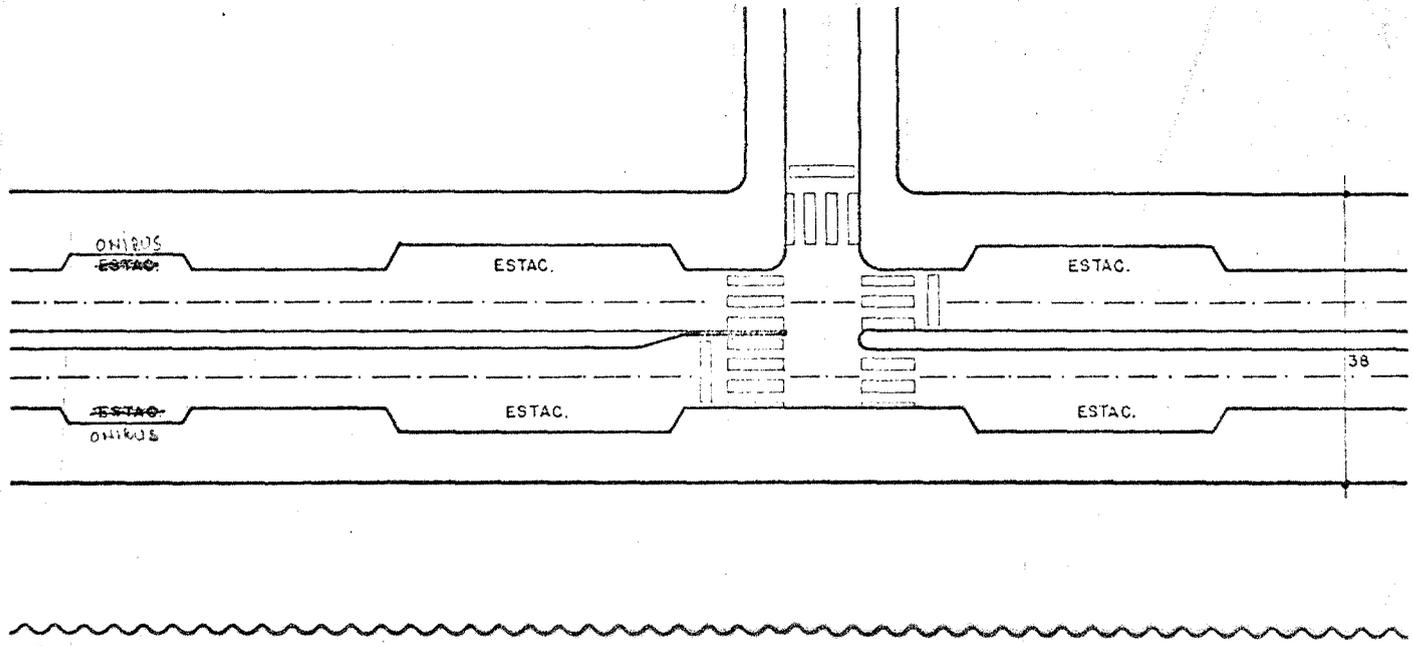


GRÁFICO 2