

IJ00154
v.3 Ex.2

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO

PLANO DE TRANSPORTES COLETIVOS DA
GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL-GV

DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

- USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
(VERSÃO PRELIMINAR)

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

IJ00154
5890/1983
v.3 Ex.2
(Winisis)

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

PLANO DE TRANSPORTES COLETIVOS DA
GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL-GV

DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

- USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
(VERSÃO PRELIMINAR)

v. 3

100 154
388-3028 15-207
1597
5890/83
v. 3 ex. 2



JUNHO/83

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Gerson Camata

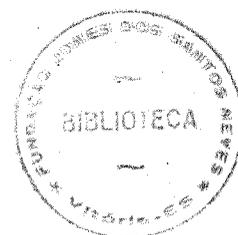
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO

Orlando Caliman

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

Manoel Rodrigues Martins Filho - Diretor Superintendente

Vera Maria Simoni Nacif - Coordenadora Técnica



EQUIPE TÉCNICA

COORDENADOR DO TRANSCOL-GV

Antonio Luiz Caus

TÉCNICO

Fernando Augusto Barros Betarello

EQUIPE DE APOIO DO IJSN

O TRANSCOL-GV integra o Convênio CPM/BIRD 081/GM/81, e é financiado pela Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos do Ministério dos Transportes e pela Subsecretaria de Desenvolvimento Urbano do Ministério do Interior.



LISTA DE MAPAS

MAPA 1: *Evolução da Ocupação*

MAPA 2: *Taxa de Ocupação do Solo*

MAPA 3: *Expansão Urbana*

MAPA 4: *Zoneamento de Usos*

LISTA DE QUADROS

- QUADRO 1: *Evolução da população/área/ocupada/densidade por período na aglomeração e em Vitória.*
- QUADRO 2: *Evolução demográfica do Estado e da Grande Vitória.*
- QUADRO 3: *Evolução demográfica da Grande Vitória por município (1940-1990) - População total.*
- QUADRO 4: *Necessidade de novas habitações na Grande Vitória.*
- QUADRO 5: *Necessidade de novas habitações por município na Grande Vitória.*
- QUADRO 6: *Percentagem COHAB-INOCOOP/Total de domicílios para renda maior do que 3 SM no período 70/80.*
- QUADRO 7: *Grande Vitória - Novas habitações no período novembro/79 a setembro/1985 - programadas pela COHAB/ES e INOCOOP/ES.*

ÍNDICE	PÁGINA
I. EVOLUÇÃO URBANA	7
II. CONFIGURAÇÃO URBANA ATUAL	18
III. PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO	28
IV. EVOLUÇÃO ESTIMADA DA DEMANDA POR HABITAÇÃO	32
V. ANÁLISE DO IMPACTO DA 3ª PONTE NO USO DO SOLO	43
VI. POLÍTICA URBANA ADOTADA NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO DA AGLO MERAÇÃO URBANA DA GRANDE VITÓRIA	47
VII. TRABALHO ELABORADO SEGUNDO A POLÍTICA DE ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO	61

I. EVOLUÇÃO URBANA

Os primeiros núcleos urbanos do Espírito Santo - Vila Velha e Vitória - refletem na escolha do local de assentamento, na configuração e ocupação do sítio urbano e no ritmo de desenvolvimento, os fatores econômicos e políticos dos quais emerge o processo de colonização no Brasil após 1530.

A chegada do homem branco na capitania do Espírito Santo, deu-se no ano de 1535, quando os portugueses aportaram numa pequena prainha, na baía de Vitória, entre os morros da Penha e Jaburuna. Fundaram no local uma pequena vila, com aproximadamente quarenta casas de palha e uma capela.

Devido as constantes lutas com indígenas e outros colonizadores, a vila foi transferida para a ilha de Vitória, que apresentava maior segurança devido a localização e topografia do sítio, repetindo o mesmo que sucedeu em outros sítios, como Salvador e Rio de Janeiro.

Ancorada na posse efetiva da terra e na oferta de produtos altamente rentáveis e em larga escala ao mercado europeu, a estratégia desenvolvida pela metrópole na política das capitanias hereditárias, excluiu imediatamente todas aquelas unidades que não pudessem responder à sua finalidade essencial: o lançamento de grandes excedentes do mercado além mar.

O ciclo do açúcar, foi o grande propulsor do dinamismo de várias capitânicas ao Norte como Olinda e Salvador. Ocupando áreas pouco propícias às grandes unidades produtoras, a capitania do Espírito Santo fica à margem

deste processo de produção, o único a absorver as atenções, os meios e os contingentes da coroa portuguesa na época. Não tendo sido objeto de interesse do capital comercial, a área capixaba foi relegada à posição secundária de simples colônia de povoamento e os núcleos do Espírito Santo guardaram a conformação urbana típica daqueles de povoação pura e simplesmente.

Diante do quadro condicionador da primeira etapa de colonização, delinham-se os primeiros núcleos capixabas, bem como a forma de ocupação do espaço territorial da capitania: eminentemente litorâneo, antecedido por uma faixa de ocupação canavieira, fraca tentativa de integração no processo de produção colonial.

Empoleirada nas colinas, sobre um alto - Cidade Acropole - visando a defesa por condições iniciais, assim permanece a cidade de Vitória em períodos posteriores, acuada no desenho de uma área urbana detalhada em vielas mal traçadas que se interpenetram nos pequenos vales. Entregue à própria sorte, o desenho urbano comporta uma existência vegetativa, sem uma atividade fixadora que absorva a população, sem desencadear processos de acumulação, sem troca externa relevante. Numa zona pobre, a escassa população criará seus próprios órgãos administrativos e produzirá apenas o necessário à sua sobrevivência. Encurralados pela total falta de recursos à faixa litorânea, farão transparecer na forma de ocupação do sítio natural uma hierarquia de vantagens crescente em direção aos terrenos altos, mais seguros militarmente.

Por quase quinze anos, Vitória do Espírito Santo permaneceu como capital e único núcleo da capitania, defrontando-se com Vila Velha, praticamente arrasada por ataques indígenas e lutas internas que sofrera. A posição secundária da capitania permanece por fases posteriores na vida econômica da colônia. Atravessará o ciclo do ouro polarizado pela capitania de Minas Gerais, talvez sua última oportunidade de dinamização dentro dos quadros coloniais.

A descoberta do ouro na área interior da capitania de Minas Gerais, após a derrocada do ciclo da cana-de-açúcar, veio reanimar a vida da colônia, e com enorme vigor. A par do incrível incremento demográfico por que passou o interior mineiro e a colônia como um todo, que teve sua população decuplicada neste período; a par do desencadeamento de todo um processo interno de formação de mercado: a par a enorme irradiação de efeitos de extraordinária intensidade por quase toda extensão da colônia, o Espírito Santo não consegue meios para compartilhar da nova fase econômica.

O declínio da mineração trouxera com o declínio do mercado colonial, a ausência de circulação interna, a atrofia, a dispersão e a rápida descapitalização das áreas produtoras. A situação de plena crise, exigia encontrar um gênero de produção novo, que exigisse fracos investimentos face aos baixos recursos monetários disponíveis.

A ocorrência do surto do café, foi a correspondência mais precisa aos fatores condicionantes desta fase e abriu ao Espírito Santo - agora província - a oportunidade de sincronização de seus recursos aos novos condicionantes da nova ordem econômica.

Constituindo parte da região produtora polarizada pelo Rio de Janeiro, o Espírito Santo compartilhará dos novos recursos gerados pela nova economia, ingressando no período já de apogeu da produção cafeeira.

As primeiras áreas produtoras no Centro Sul do Estado - fronteiriças ao Rio de Janeiro - propuzeram-se como expansões das áreas produtoras daquele Estado e das de Minas Gerais.

Lavoura extensiva e ainda nisso claramente colonial, a do café criou sua própria rede de caminhos e o que é mais importante, induziu transformações radicais nas técnicas de transportes. O ciclo do café foi profundamente inovador e associou pela primeira vez, e num esforço interno, as atividades agrícolas com as atividades mercantis.

Foi quando Vitória perdeu sua primazia para Cachoeiro de Itapemirim, que constituindo-se em ponto de confluência de toda produção cafeeira, para seu posterior encaminhamento ao Rio de Janeiro, transformou-se em capital regional e na mais importante cidade do Estado na época. Cachoeiro de Itapemirim polarizará toda riqueza capixaba dos Vales de Itabapoana, Itapemirim e Alto Jucu, ficando para Vitória apenas a área colonial do Vale do Santa Maria, cujos produtos, principalmente café e madeira eram embarcados ao lado oposto do canal (cais de Argolas) onde hoje estão as estações da Leopoldina e da Vitória-Minas. Quando estas ferrovias atingiram este ponto na procura de um porto, Vitória começou por assistir à movimentação de cargas do estuário, que transitavam dos navios para os vagões ou destes para aqueles, descendo o curso de Santa Maria as sacas de café, charque, arroz, panos, remédios, etc, de que necessitavam as populações coloniais.

Somente durante a República iniciou-se o processo de transformação urbana que iria romper sua estrutura de Vila Colonial. Grande parte dessa transformação deveu-se às obras iniciadas por Muniz Freire em 1896, as quais, incluindo saneamento e outros melhoramentos urbanos, "significaram a incorporação de uma área cinco vezes maior do que a então ocupada pela capital"¹. No final da primeira década deste século, foi implantada a infra-estrutura urbana (água, luz e esgoto) até então inexistente e procedeu-se aterros e drenagens de alagados para incorporação de novas áreas à cidade.

Em 1908, graças aos novos recursos da economia cafeeira, o governador do Estado Jerônimo Monteiro, construindo os primeiros metros de cais na Ilha, incorpora à Vitória a nova linha polarizadora de vantagens em que se constituiu seu porto natural. O árduo trabalho de saneamento que se seguiu foi, nada mais nada menos, que o início do processo de conquista das áreas que bordejavam o canal - agora vantajosas - que culminará posteriormente na necessidade de conquistar por aterros. Expressando a vantagem das áreas planas polarizada pelo porto, a área urbana de Vitória experimenta uma fase de crescimento e desenvolvimento intimamente relacionada com os serviços portuários: cais e respectivos armazéns. As inúmeras escadarias, ainda hoje presentes na paisagem urbana, vincularam os sítios da velha conformação, aos imperativos das novas vantagens nas áreas planas.

¹M. ROBERTO ARQUITETOS/Planorte. "Plano de Desenvolvimento Integrado da Microrregião de Vitória". Rio de Janeiro, 1973.

A ponte Florentino Avidos no governo posterior - 1928 - ligando Vitória ao Continente, colocou a velha Capital em melhores condições de contato com a área cafeeira. Elo fundamental, iria constituir os alicerces do que hoje se pode chamar a Grande Vitória*. A ponte se implantaria junto ao local onde iam ter as duas ferrovias do Estado - Leopoldina e Vitória - Minas, fazendo das áreas continentais hoje correspondentes a São Torquato e das áreas planas de Vitória recém-conquistadas - hoje correspondente à área central - uma só porção contínua.

No final do século e nas primeiras décadas do atual, com a melhoria do canal de navegação, com a construção do porto e com os extensos aterros que foram feitos, a cidade extravasou o assentamento inicial. No entanto, a cidade de Vitória desenvolveu-se lentamente. Detinha, até o final do século passado, 80% da população da Grande Vitória (Quadro 1).

Com os aterros e a construção do porto, a cidade procurou, já neste século, uma trama mais regular, tendendo para o xadrez. Cresceu a cidade igualmente para Leste, em busca das praias litorâneas, através dos aterros e linha dos bondes, e cresceu também para Oeste, em direção à Ponte Florentino Avidos, delineando-se a tendência futura de conurbação com Vila Velha, acompanhando a linha de bondes que lhe dava acesso.

*A Grande Vitória é composta pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana.

A população de Vitória em 1940 é pouco menos da metade da população da Grande Vitória e ocupa 1/3 da mancha urbana (Quadro 1).

Da análise do Quadro 1, no período 1940/1960, percebe-se um grande incremento populacional e de novas áreas, explicável somente pelo processo migratório em direção à Grande Vitória. No período 1940/1950, a evolução das taxas médias geométricas de crescimento anual, tanto na Grande Vitória como no Estado, se mantém igual a 1,9% a.a. (Quadro 2). Já no período 1950/1960, a Grande Vitória tem uma taxa média maior que o Estado, 6% e 4% respectivamente, indicando uma migração dos habitantes de cidades pequenas - não inseridas no processo do café - para a Aglomeração e um crescimento populacional do Estado explicável pela atração de habitantes de outros Estados pelo auge do café. A polarização de Vitória deve-se ao fato de ela ser capital administrativa e de possuir o porto, por onde escoava a produção cafeeira, gerando, portanto, um número grande de serviços, de utilização pelo porto ou pela população crescente. Vai se tornando, cada vez mais, o principal centro de serviços do Estado.

Constata-se da análise do Quadro 1, que neste período a área ocupada na Grande Vitória (mancha urbana) triplica, porque a população migrante de baixo poder aquisitivo procura novas áreas, isto é, áreas onde o preço da terra seja pequeno ou nulo, num processo diferente do crescimento vegetativo no qual a população, já inserida no mercado de trabalho, tende a adensar as áreas já ocupadas.

QUADRO 1

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO/ÁREA OCUPADA/DENSIDADE POR PERÍODO NA AGLOMERAÇÃO E EM VITÓRIA.

PERÍODO	AGLOMERAÇÃO			VITÓRIA		
	POPULAÇÃO	ÁREA OCUPADA	DENSIDADE	POPULAÇÃO	ÁREA OCUPADA	DENSIDADE
1535/1900	20.000 hab	90 ha	222 hab/ha	15.000 hab	50 ha	300 hab/ha
1900/1940	91.600 hab	850 ha	107 hab/ha	42.300 hab	280 ha	150 hab/ha
1940/1960	198.200 hab	2.380 ha	83 hab/ha	85.240 hab	410 ha	208 hab/ha
1960/1970	386.000 hab	3.800 ha	101 hab/ha	133.020 hab	1.100 ha	120 hab/ha
1970/1978	570.550 hab	4.359 ha	130 hab/ha	173.800 hab	1.498 ha	116 hab/ha

FONTE: Fundação Jones dos Santos Neves.

Em Vitória, a densidade aumenta pela dificuldade de ocupação de novas áreas na Ilha. Sua população, apesar de ser neste período pouco menos da metade do que a Grande Vitória ocupa uma área cinco vezes menor que a da Grande Vitória, o que indica, verificando o dado de densidade deste período, que a mancha urbana cresce depressa, deixando para trás grandes vazios intersticiais. Portanto, a proporção de participação se mantém pela expansão na Grande Vitória e pelo adensamento em Vitória.

Acompanhando os principais acessos rodoviários que levam ao centro de Vitória, a mancha urbana se estendeu em duas direções opostas nestas últimas três décadas. A primeira, cruzou ao Sul o canal e incorporou território do Município de Vila Velha e Cariacica, apresentando um intenso dinamismo. A segunda, ao Norte, acompanhou a linha da costa, aterrando mangais e conquistando terras ao mar, no próprio Município de Vitória.

É na década de 60 que o poder polarizador na Grande Vitória se estabelece com o máximo da força. É o período que corresponde a derrocada do café. As forças repulsivas geradas no meio rural, a par do poder polarizador adquirido pela capital, resultam no incrível aumento demográfico da Grande Vitória em detrimento do interior. Com a erradiação do café, 200 mil pessoas deixam o interior do Estado, das quais, aproximadamente, 120 mil migram para a Grande Vitória, e 80 mil para outras unidades de federação, verificando-se um crescimento demográfico na Grande Vitória da ordem de 6,9% a.a, um dos maiores verificados no Brasil na década². O processo de

²FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES. "Estrutura Demográfica do Espírito Santo 1940/2000". Vitória, 1977.

ocupação do território é idêntico ao período anterior, isto é, pelo baixo nível econômico, o migrante procura terras não urbanizadas de baixo custo, ou invade áreas marginais centrais, e as de maior poder aquisitivo forçam o Poder Público a aterrar, sanear, etc, para poderem ocupar áreas de seu interesse e com vantagens locacionais.

Neste mesmo período ocorre a ampliação do complexo da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que se reflete na Grande Vitória na implantação do terminal do minério de Tubarão, e com a ampliação do cais comercial que passou a comportar as instalações específicas do cais de Paul a par de não terem significado para a Grande Vitória a oportunidade de acumular capitais internamente, importaram sem dúvida, em impor-lhe um crescimento urbano para corresponder ao aumento populacional e de serviços que estas intervenções exigiram como apoio.

Foi o momento em que a Grande Vitória teve que enfrentar um rápido processo de adequação do seu meio urbano a abrigar os novos contingentes e novos serviços decorrentes. O incremento demográfico criou a necessidade de conquistar novas porções nas áreas planas, e ensejou a justa posição de uma série de loteamentos desconexos, que foram constituir núcleos isolados e desagregados que se denunciam na configuração da malha urbana atual.

A vantagem locacional que continuou representando as áreas às margens do canal da ilha - hoje corresponde ao centro de Vitória - levou, num processo espontâneo, a um alto grau de adensamento no setor, sem que se estabelecesse outra alternativa equilibradora, a concentrar e melhor distribuir os serviços urbanos para a área urbana da Grande Vitória. Assim a área central de Vitória, praticamente a única a oferecer os principais serviços, passou a ser o único referencial neste aspecto a toda aglomeração, e condicionou desta forma os fluxos de pessoas na sua direção. Sobrepostos à malha íntima de cada porção, desenharam-se as principais vias de tráfego. A BR 262 e a Rodovia Carlos Lindemberg são exemplos típicos e acumulam, juntamente com a ponte Florentino Avidos, tanto o acesso à área central, como o tráfego de simples passagem continente-ilha, ilha-continente.

De modo geral, a malha urbana descontínua que reflete o processo gradativo de conquista de porções, denuncia os estrangulamentos de um sistema de ruas que cresceu por segmentos.

Vitória e Vila Velha, juntas, continuam o processo de conquistas de áreas, contidas que estão entre os morros e os mangues que tem culminado numa sucessão de aterros visando áreas dos rios e do mar, em detrimento da multiplicidade de paisagens decorrentes da implantação e uso devido das áreas aquáticas. As áreas dos mangues e morros, entendidas como lamentáveis obstáculos a urbanização, não como as áreas de reserva que deviam significar, comportam o assentamento precário característico das populações rurais recentemente "mergulhadas" no ambiente urbanizado.

Desarticulada, constituída pela somatória de porções isoladas, a área urbana da Grande Vitória conforma um meio urbano na maioria das vezes fundamentalmente dissociado das potencialidades do meio geográfico na oferta de recursos - áreas em terra e água - ao seu constante processo de urbanização.

II. CONFIGURAÇÃO URBANA ATUAL

A atual área urbana da Grande Vitória compreende dois tipos de espaços:

A. O contínuo urbano que se estende em parte do território de quatro municípios - Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica - formando uma conurbação, cujo centro se acha na ilha de Vitória. Este espaço, que recebe a denominação de Aglomeração Urbana da Grande Vitória compreende:

No município de Vitória:

- . A ilha de Vitória
- . O distrito de Goiabeiras

No município de Vila Velha:

- . O distrito sede de Vila Velha
- . O distrito do Ibes
- . O distrito de Argôlas
- . O distrito de Arijiri

No município de Cariacica:

- . No distrito de Itaquari as localidades de Campo Grande, Itaquari, Jardim América, Sotema, Alto Lage, Porto de Santana, Bela Aurora.

No município da Serra:

. O distrito de Carapina.

O espaço urbano da Aglomeração Urbana, encontra-se desigualmente ocupada. Em alguns pontos a ocupação é compacta, e a densidade elevada enquanto na sua extensão a densidade é baixa, a ocupação rala e descontínua. Dentre os pontos densamente ocupados destacam-se a parte urbanizada da ilha, especialmente a área central e os locais dos conjuntos habitacionais, implantados na Serra e Vila Velha.

Na Aglomeração Urbana, verifica-se uma densidade mais elevada em termos demográficos e de atividades no município de Vitória, e nas áreas próximas ao canal de Vitória nos municípios de Cariacica e Vila Velha, pela proximidade que elas tem com o centro de trabalho e de comércio (Centro de Vitória).

No município de Vitória, a ocupação da faixa próxima as praias, com destaque para os bairros de Bento Ferreira, Praia do Canto, Ilha do Boi e do Frade e Camburi, este no continente, é feita pela população de nível econômico mais alto. A população de nível econômico médio ocupa as áreas centrais da ilha ou no sopê do maciço central, onde pode-se destacar os bairros de Santo Antonio, Maruípe, Jucutuquara, Tabuazeiro e Goia beiras, este último no continente. A população favelada ocupou as encostas dos morros ou as áreas de mangue do município.

A parte continental do município de Vitória, caracteriza-se por abrigar alguns equipamentos importantes, como o Aeroporto, a Universidade Federal e as instalações da CVRD. É a área de ocupação recente (a partir de 1970) por uma população de nível econômico médio e alto, tendo um incremento populacional rápido.

Vitória possui um envolvimento que ultrapassa os limites do município. Capital administrativa e financeira do Estado, contém um nível de equipamento que visam atender a demanda microrregional, tendo em vista, esta sua função.

A existência na estrutura urbana atual, de uma faixa de comércio e serviços mais dinâmica ao longo dos eixos viários norte-sul, faz com que Vitória se caracterize ou como ponto de passagem ou como ponto de atração. Neste eixo de atividades, o centro de Vitória é o mais intenso de serviço/comércio/institucional, atraindo grande contingente de pessoas para produção e consumo.

Dentro do município, as áreas lindeiras às vias principais, possuem um tipo de comércio e serviço decorrente da expansão do centro e das vantagens locacionais advindas do adensamento residencial dos bairros.

No município de Cariacica a ocupação deve-se aos complexos industriais (CFA e CVRD) e a rodovia BR 262, que determinaram a multiplicação dos loteamentos. As áreas com densidade populacional mais densa se formaram em Jardim América, Itaquiri e Campo Grande. As duas primeiras áreas

se formaram pela proximidade dos complexos industriais e do centro de Vitória e a última pela própria distância desse centro, desenvolveu uma série de atividades de comércio/serviço, de suporte a uma população que ocupava os loteamentos mais distantes.

O crescimento desse centro de serviços/comércio, induziu a implantação de novos loteamentos em seu entorno que se por um lado conurbaram as manchas urbanas de Jardim América e Campo Grande, por outro serviu de ponto de apoio para a expansão horizontal da área urbana em direção a Viana e ao sul do município.

A proliferação de áreas urbanizadas sobre terras do município de Cariacica se faz alheia à participação da sede que à parte do processo de crescimento da Aglomeração, pela maior distância, assiste ao processo de incorporação inevitável de partes de seus território (ex.: Piranema, Roda D'Água), de forma extensiva e rarefeita, bem nos moldes tradicionais de loteamentos, com reserva de áreas para valorização.

Em Cariacica, predominantemente residencial, é encontrado além de pequeno comércio localizado nos bairros e de atendimento às necessidades diárias da população, três concentrações comerciais de maior porte:

- Em Jardim América, onde se encontram estabelecimentos de gêneros alimentícios, lojas de acessórios para veículos, postos de gasolina, oficinas mecânicas, garagens, armazens, depósitos, materiais para construção, etc. O gênero de comércio registrado reflete, por um lado, a posição da área situada a margem do principal eixo viário estruturante do município - a BR-262 - e por outro, o extravazamento do comércio do cen

tro de Vitória e São Torquato e a sua proximidade com os serviços oferecidos nestes centros.

- A concentração comercial de Campo Grande tem características diversas, voltando-se mais para o abastecimento da população dos bairros vizinhos com comércio de gêneros alimentícios, vestuários, bancos materiais de construção, etc. Este comércio localiza-se ao longo da rua Expedito Garcia, principal via do bairro, por onde circulam os transportes coletivos.
- A BR.262, no trecho entre a CEASA e o Rio Marinho, está ocupada com estabelecimentos comerciais do tipo armazéns, materiais de construção, postos de abastecimento, implementos agrícolas, garagens, etc, que refletem a posição da área localizada ao longo desta importante via para um comércio de atendimento a nível regional e de apoio aos que atravessam.

O município de Vila Velha apresenta uma mancha urbana mais densa no entorno das duas principais vias de ligações do centro de Vitória com o centro de Vila Velha (Rodovia Carlos Lindemberg e Av. Jerônimo Monteiro) e dois setores de expansão em direção sul. O primeiro na divisa com Cariacica, formado por loteamentos para a classe média e baixa (Cobilândia/Rio Marinho/Vale Encantado) e o segundo ao longo da costa, formado por conjuntos habitacionais e loteamento, ambos implantados para população com faixa de renda média e alta. As favelas encontram-se nas encostas dos morros e nos mangues, em áreas próximas ao centro de Vitória.

A principal concentração de serviços, comércio e de atividades institucionais, situa-se em torno da Praça Duque de Caxias, no centro de Vila Ve

lha, onde se localiza a Prefeitura e a Câmara Municipal. Na Av. Champagnat, distribuem-se estabelecimentos de comércio e serviços diversos. Esta avenida é cortada perpendicularmente por uma série de vias formando uma malha de traçado regular e local de assentamento de comércio e serviço. Este centro se expande em duas direções: seguindo o eixo da Rodovia Carlos Lindemberg, formando uma concentração no bairro da Glória, com um tipo de comércio e serviço mais ligado ao setor de transportes rodoviários - oficinas, postos de abastecimento, lojas de acessórios, etc.; outro eixo de expansão é em direção sul, através da Rua Luciano das Neves, e ES-10, com estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, mais voltados para o atendimento da população das recentes áreas residenciais constituída pelos conjuntos habitacionais.

Pela característica de não rodoviário (BR-262/Rodovia Carlos Lindemberg/Ponte Florentino Avidos) São Torquato constitui-se num centro com concentração de estabelecimentos de comércio e serviço, composto basicamente de oficinas mecânicas, lojas de automóveis, postos de abastecimento de veículos, banco, lojas de materiais de construção, pequenas indústrias, serralherias, etc, sendo grande a quantidade de bares e dormitórios, pela proximidade com as Estações ferroviárias da Estrada de Ferro Leopoldina e Vitória-Minas.

Como corredor de atividades, duas são as vias mais importantes a serem consideradas: a Rodovia Carlos Lindemberg, principal via de ligação de Vila Velha com o resto da Aglomeração Urbana, onde se situam estabelecimentos voltados para a prestação de serviços ligada ao setor de transportes, algumas indústrias, serralherias, oficinas mecânicas, lojas de móveis, transportadoras, armazéns, etc; outro corredor é constituído pela Av. Jerônimo Monteiro, com estabelecimento de pequeno e médio porte, co

mo serralheria, transportadoras, indústrias, oficinas, armazéns, etc.

As outras atividades de comércio e serviço do município, encontra-se no interior das áreas residenciais e tem um caráter mais restrito, voltados quase que exclusivamente ao atendimento cotidiano da população.

Como área de grande equipamento destaca-se em Vila Velha o espaço entre a Ponte Florentino Avidos e o Penedo, onde se localizam quatro cais do Porto de Vitória.

A ocupação urbana, no município da Serra, ocorre, hoje, em três áreas distintas:

- A faixa ao longo da BR-101, sobre o platô de Carapina, articulada a Vitória diretamente, e que em alguns pontos se estende acompanhando vias transversais, principalmente a rodovia ES-10. Esta faixa contém o setor mais dinâmico da urbanização do município, principalmente se considerarmos a instalação da CST, a consolidação do Civit com a implantação de um maior número de indústrias dentro de sua área assim como de vários conjuntos habitacionais em torno do Civit.

Carapina assume como centro de habitação e serviços de apoio, desacelerando a ocupação de algumas áreas em Cariacica e Vila Velha (Jardim América, São Torquato e Cobilândia) e será apoio do parque industrial que se forma neste espaço (Civit, CST, CVRD e industriais ao longo da BR-101).

- A faixa litorânea, com núcleos mais ou menos autônomos (Carapebus e Nova Almeida), e núcleos integrados e intensamente articulados a Aglomeração Urbana (Manguinhos e Jacaraípe). Dos núcleos referidos, os dos últimos se destacam como locais de fixação, hoje, de setores de população de Vitória, de nível econômico mais elevado.
- Na sede do município, que se articula a aglomeração apenas pela BR-101 e tem uma grande autonomia em sua vida sócio-econômica.

Quanto a estruturação geral, as áreas de uso urbano da Serra se articulam segundo dois eixos viários bem marcados:

- A BR-101, no sentido sul-norte, articulando a Serra e o platô de Carapina, é uma rodovia federal que estrutura, portanto, a rede urbana a nível regional e local.

Sua função local, de articuladora, decorre da própria via, que funciona como indutora da ocupação, principalmente de indústrias e serviços de maior porte. É de se salientar que os projetos industriais (Civit, CST e CVRD) são articulados a este eixo, embora não propriamente a sua margem, assim como os conjuntos habitacionais que tem seu acesso a partir dessa rodovia.

No trecho entre a divisa do município de Vitória e a sede do município da Serra, a BR-101 recebe um grande número de vias secundárias e acessos a áreas específicas, dando-lhe uma característica de avenida urbana. Vale ressaltar que esta rodovia é a única via de acesso entre Vitória e Serra.

A ES-10 (Rodovia do Sol), que se desenvolve no sentido sudoeste-nordeste e depois sul-norte, articula a BR-101 e portanto Vitória ao litoral, até Nova Almeida, passando por Manguinhos e Jacaraípe. Esta via tem função essencial no desenvolvimento da área turística da costa. Em largos trechos, suas funções são urbanas, com caráter de avenida, margeada por residências, pequenas e médias indústrias, comércio, prestação de serviços pesados e depósitos das lojas de departamento.

Esse caráter, contudo, não se expressa na sua organização e tratamento resultando em áreas urbanas "cortadas" pela rodovia.

B. Ao redor dessa conurbação, situam-se as áreas urbanas periféricas, representadas pelas sedes municipais de Viana, Cariacica e Serra e pelas localidades de Manguinhos, Jacaraípe, Nova Almeida e Barra do Jucu, alguns em processo de absorção, outros em relativa estagnação.

Cada uma destas áreas compreendem uma entidade urbana distinta (embora se encontrem em diferentes etapas de urbanização) mais ou menos dependentes da Aglomeração e seu núcleo. Apesar de estarem a ela, ligados por sistema viário que inclui fluxos diários de passageiros, a trama e a estrutura de cada uma delas independe da malha da Aglomeração, assegurando-lhes certa individualidade e caráter próprio.

As cidades de Cariacica, Serra e Viana, continuam a gravitar em torno de um centro de produção - Vitória/Vila Velha/Carapina/Itaquari - sem participação econômica ativa, não beneficiárias, embora em processo inevitável de conurbação.

Mas, a configuração assumida pela área urbana atualmente, a par de refletir a indução de um processo histórico - como se pode ainda constatar pela permanência de algumas formas típicas de organização - deixa identificar as tendências de um crescimento latente, que se fará espontaneamente em dadas direções. Estas tendências de crescimento correspondem por sua vez, ao processo de adequação do meio urbano frente ao mecanismo de substituição ou permanência dos fatores indutores. O meio urbano conformar-se-á e fará hierarquizar, também em função deles, suas áreas vantajosas.

III.

PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO

A projeção realizada é resultado de hipóteses sobre as prováveis tendências futuras da natalidade, mortalidade e do saldo migratório.

Com relação a distribuição espacial, a Aglomeração Urbana da Grande Vitória continuará sendo o principal centro de recepção dos fluxos migratórios, absolvendo a maioria dos migrantes do interior do Estado e de outros Estados.

Com base na projeção da população total para a Grande Vitória, até 1990, na análise histórica da distribuição da população microrregional por municípios e nas hipóteses de desenvolvimento microrregional, elaborou-se a projeção de população por município na Grande Vitória.

Foram utilizados, também, os seguintes fatores:

- a) o Município de Vitória, está tendo historicamente uma participação relativa cada vez menor. Sua localização central, infra-estrutura instalada e equipamentos urbanos bem superior a qualquer dos outros municípios, elevou o preço da terra, dificultando a ocupação do solo pela população imigrante e de baixa renda. Cabe a esta população a invasão dos morros e mangues de Vitória. Aliado a estes fatores, Vitória possui pequena disponibilidade de terrenos vagos. Com base nestes aspectos, conclui-se que Vitória deverá ter um crescimento pouco superior ao vegetativo.
- b) os Municípios de Vila Velha e Cariacica, deverão aumentar ligeiramente sua participação relativa por três fatores principais:

- . grande disponibilidade de terrenos vagos;
- . terrenos a preço baixo, principalmente os localizados na periferia dos municípios e pelas poucas melhorias infra e super-estruturais;
- . são municípios com perspectiva de receber conjuntos habitacionais.

Aliado a estes fatores, Vila Velha deverá ter um incremento populacional, pelas camadas de renda média e alta, após a conclusão da terceira ligação Vitória-Vila Velha.

- c) o Município de Viana deverá aumentar ligeiramente sua participação relativa, pois abrigará a população que trabalhará nas indústrias que estão se instalando na BR 101/262 e contorno da BR 101. Nesta área é que se encontram os terrenos a preços mais baixos da Grande Vitória, pela sua localização distante do centro e ausência de infra e super-estruturas.
- d) o Município da Serra é o que enfrentará o maior incremento populacional, por ser aí que estão localizados o Centro Industrial da Grande Vitória (CIVIT) e a futura Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) e por existir razoável quantidade de área para ocupação residencial.

Os resultados encontrados na projeção da população microrregional, encontram-se nos quadros seguintes:

QUADRO 2

EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA DO ESTADO E DA GRANDE VITÓRIA

ANO	ESTADO	GRANDE VITÓRIA	EVOLUÇÃO		PROPORÇÃO
			TAXAS MÉDIAS ANUAIS (%)		GRANDE VITÓRIA
			ESTADO	MICRORREGIÃO	ESTADO
1940	790.149	91.570	-	-	11,6
1950	957.238	110.931	1940/50 = 1,9	1940/50 = 1,9	11,6
1960	1.418.265	198.265	1950/60 = 4,0	1950/60 = 6,0	14,9
1970	1.599.333	385.998	1960/70 = 1,2	1960/70 = 6,9	24,1
1980	2.023.000	706.000	1970/80 = 2,4	1970/80 = 6,2	34,9
1985	2.310.000	925.684	1980/85 = 2,6	1980/85 = 5,5	40,0
1990	2.616.000	1.161.150	1985/90 = 2,5	1985/90 = 4,6	44,3

Fonte: IBGE e FJSN.

QUADRO 3

EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA DA GRANDE VITÓRIA POR MUNICÍPIO (1940-1990) - POPULAÇÃO TOTAL

a) Números Absolutos

ESPECIFICAÇÃO	1940	1950	1960	1970	1980	1985	1990
Vitória	42.246	50.922	85.242	133.019	207.507	255.174	310.330
Cariacica	15.228	21.741	40.002	101.422	189.171	233.036	278.059
Vila Velha	17.054	23.127	56.445	123.742	203.498	254.231	311.245
Serra	9.381	9.245	9.729	17.286	82.400	147.707	210.042
Viana	7.661	5.896	6.847	10.529	23.459	35.536	51.474
Grande Vitória	91.570	110.931	198.265	385.998	706.035	925.684	1.161.150

b) Taxas Médias Geométricas de Crescimento Anual (%)

ESPECIFICAÇÃO	1940/50	1950/60	1960/70	1970/80	1980/85	1985/90
Vitória	1,9	5,3	4,6	4,5	4,3	4,0
Cariacica	3,6	6,3	9,7	6,4	4,2	3,6
Vila Velha	3,1	9,3	8,2	5,1	4,6	4,1
Serra	(0,1)	0,5	5,9	16,9	12,4	7,4
Viana	(2,6)	1,5	4,4	8,3	8,8	7,8
Grande Vitória	1,9	6,0	6,9	6,2	5,5	4,6

Fonte: IBGE e FJSN

Nota: () taxa negativa.

IV - EVOLUÇÃO ESTIMADA DA DEMANDA POR HABITAÇÃO

Segundo os dados de Censo Escolar/PSE-77* estas seriam as características de moradia da população da Grande Vitória:

- . população = 100%
- . população vivendo em barracos = 34,3%
- . população vivendo em habitações convencionais = 65,7%
- . população vivendo em casa alugada = 24,0%
- . população vivendo em casa própria = 76,0%
- . % de casas vagas = 7%
- . % da população com renda familiar inferior a 3 salários mínimos = 31,1%

Admitindo-se que estas proporções não tivessem variado em 1980 estariam vivendo em barracos 242.170 habitantes, de um total na Grande Vitória, de 706.035 hab. (Censo 80). É bem provável que esta proporção aumente considerando-se o processo de empobrecimento da grande parcela de nossa sociedade. Como não é possível estabelecer sem estudos mais abrangentes a relação funcional entre este processo e a função derivada *habitar*, vamos admitir a hipótese nula, e manter a proporção para 1985 e 1990. De toda forma é pouquíssimo provável que estas proporções tenham diminuído, pois o Censo de 80 acusa um crescimento excepcional das áreas de favela.

*Realizado pelas Secretarias de Estado do Planejamento e da Educação do Estado do Espírito Santo.

Este total de habitantes vivendo em barracos se aproxima do segmento da população com renda familiar inferior a 3 salários mínimos, ou seja, 219.576 habitantes.

Dos 463.865 habitantes que residiam em habitações convencionais, é difícil dimensionar os que moram em casa própria e os que moram em casas alugadas. Para todo o aglomerado estas proporções em 1977, respectivamente 76% e 24%, sendo que, para as habitações convencionais a proporção de domicílios deve ser maior.

Entretanto, considerar como demanda provável de habitações o estoque absoluto de pessoas em casas alugadas seria ignorar os mecanismos que regulam o mercado imobiliário. Mesmo que alguma parcela possa ser absorvida, seu valor pode ser anulado pelo total de domicílios vagos hoje existente na Grande Vitória.

Deste modo, a demanda habitacional dependerá sempre do crescimento demográfico ocorrido, ou melhor, da diferença entre o valor absoluto menos os que continuariam morando em barracos e, cuja renda e mesmo razões pessoais (proximidade do trabalho etc.), não os habilita como candidatos em potencial à casa própria.

Aproximadamente 144.310 pessoas entre 1980 e 1985 e 154.702 pessoas entre 1985 e 1990 estariam nestas condições na próxima década, o que significa, mantendo-se a relação média pessoas/domicílio encontrada pelo Censo 80 (de 4,66 pessoas/domicílio), uma necessidade suplementar de 31.000 habitações entre 1980 e 1985 e 33.200 habitações entre 1980 e 1990.

O detalhamento destes valores encontram-se nos quadros 4 e 5, a seguir:

QUADRO 4

NECESSIDADE DE NOVAS HABITAÇÕES NA GRANDE VITÓRIA

ESPECIFICAÇÃO	1977	1980	1985	1990
a) Habitantes	100%	706.035	925.684	1.161.150
b) População vivendo em barracos	34,3%	242.170	317.509	398.274
c) População vivendo em habitações convencionais	65,7%	463.865	608.175	762.876
d) Crescimento populacional absoluto	-	-	219.649	235.466
e) Crescimento absoluto popul. barracos	-	-	75.339	80.765
f) ≠ d - e	-	-	144.310	154.709
Necessidade de novas habitações	-	-	31.000	33.200

Fonte: FJSN e PSE.

QUADRO 5

NECESSIDADE DE NOVAS HABITAÇÕES POR MUNICÍPIO DA GRANDE VITÓRIA

a) População total e em barracos

MUNICÍPIO	1980		1985		1990		PERCENT. DE POP. EM BARR.
	TOTAL	BARRACOS	TOTAL	BARRACOS	TOTAL	BARRACOS	
Vitória	207.507	53.937	255.174	65.834	310.330	80.065	25,8%
Cariacica	189.171	77.749	233.036	95.777	278.059	114.282	41,1%
Vila Velha	203.498	71.835	254.231	89.743	311.245	109.869	35,3%
Serra	82.400	25.544	147.707	45.789	210.042	65.113	31,0%
Viana	23.459	11.729	35.536	17.768	51.474	25.737	50,0%

b) Crescimento populacional total e em barracos

MUNICÍPIO	1980/85		1985/90	
	CRECIMENTO POP. TOTAL	CRESC. POP. EM BARRAC.	CRECIMENTO POP. TOTAL	CRESC. POP. EM BARRAC.
Vitória	47.667	11.897	55.156	14.231
Cariacica	43.865	18.028	45.023	18.505
Vila Velha	50.733	17.908	57.014	20.126
Serra	65.307	20.245	62.335	19.324
Viana	12.077	6.039	15.938	7.969

c) Necessidade habitacional

MUNICÍPIO	1980/85		1985/90	
	POPULAÇÃO > 3 SM	HABITAÇÕES	POPULAÇÃO > 3 SM	HABITAÇÕES
Vitória	35.770	7.675	40.425	8.782
Cariacica	25.837	5.544	26.518	5.690
Vila Velha	32.825	7.043	36.888	7.915
Serra	45.062	9.670	43.011	9.230
Viana	6.038	1.295	7.969	1.710

Fonte: FJSN e PSE.

A Grande Vitória deverá passar de 706.00 habitantes em 1980 para 925.000 e 1.161.000 habitantes, respectivamente, para os anos de 1985 e 1990, como é possível ver no quadro 3.

Considerou-se para atingir estes valores, não só a tendência histórica consolidada nos dois últimos recenseamentos, como e principalmente, os planos propostos para cada município (Planos Diretrizes Urbanos, projetos habitacionais etc.).

Os projetos habitacionais, tipo COHAB-INOCOOP, serão responsáveis por a proximadamente 50% das habitações necessárias (ver quadro 5 - % COHAB-INOCOOP sobre total de domicílios p/renda > 3SM no período 70/80), para absorver esta nova população que se acrescentará ao grupo atual, sendo que sua distribuição pelos municípios dependerá sempre da orientação das instituições do S.F.H.

Os outros 50% correspondem na sua maior parte de população com renda familiar inferior a 3 salários mínimos regionais e em menor escala do grupo de alta renda que seguramente não deverá residir em conjuntos habitacionais.

A tendência atual (inclusive de novos projetos habitacionais), privilegiam o Município da Serra como área de implantação de conjuntos. A interrogação que fica, é quando se compara os dados encontrados na evolução demográfica da Grande Vitória (ver quadro 3) para o período 80/85, com a programação COHAB-INOCOOP (ver quadro 7 - programação COHAB-INOCOOP para o período 80/85) onde os projetos programados tem uma capacidade superior ao acréscimo previsto. Para um crescimento de 219.000 habitantes previstos para o período 80/85, existem projetos para implantação de conjuntos habitacionais capazes de absorver mais de 300.000 pessoas, sendo que não mais de 110.000 pessoas deverão residir em conjuntos

habitacionais. Desses 110.000 pessoas, nem todas deverão estar residindo na Serra (ver total de 48.215 unidades programadas para o Município da Serra - quadro 7) quando na projeção foram consideradas as proporções existentes por município, dos projetos em execução e planejados pela COHAB-ES e INOCOOP-ES.

Nos parece importante uma revisão no planejamento da COHAB-ES e INOCOOP-ES, principalmente para os Municípios da Serra e de Vila Velha, pois a concentração de conjuntos habitacionais nestes municípios da forma em que esta proposta, acarretará problemas de abastecimento de água para estes conjuntos, de planejamento da distribuição da população da Grande Vitória em função da política urbana precizada e de transportes.

Quanto aos transportes foram alinhavadas algumas das consequências prováveis dessa concentração:

- a) maior número de ônibus e carros na rodovia BR 101 Norte acarretando medidas de ampliação da capacidade (aumento do número de faixas), gerando assim, maior custo de infra-estrutura.
- b) grande número de cruzamentos entre tráfego de longa distância, com tráfego local, principalmente no trecho entre o trevo de Carapina e a sede do Município da Serra, implicando, fatalmente, na construção de outra via para fluxo de longa distância, construção de passarelas para pedestres e construção de passagens de nível nos cruzamentos.
- c) aumento no consumo de combustível devido a distância dos conjuntos programados (principalmente no Município da Serra) dos centros de trabalho, serviço e lazer existentes.
- d) aumento do tempo de viagem para o transporte coletivo e do preço da passagem.

- e) acréscimo no número de ônibus circulando na Ilha de Vitória (principalmente vindos da Serra) porque aí está concentrado o maior número de empregos do setor terciário existentes.
- f) a configuração dos conjuntos propostos mostra o desperdício com a infra-estrutura de acesso a estes conjuntos e em consequência a dificuldade de planejamento de rede de linhas de ônibus que otimize a sua operação.

Sabendo que a COHAB e INOCOOP tem capacidade de influir no direcionamento da expansão urbana, a conclusão que se chega, é da necessidade de se distribuir os conjuntos programados de forma mais equilibrada na Grande Vitória; incentivar a formação dos centros de animação programados (Carapina, Vila Velha e Campo Grande); localizar os conjuntos em torno de eixos de transportes; mais próximos ao centro da Aglomeração (setor terciário) e nas áreas com capacidade de abastecimento de água e energia, com a intenção de otimizar o sistema urbano.

QUADRO 6

PERCENTAGEM COHAB-INOCOOP/TOTAL DE DOMICÍLIOS PARA RENDA > 3 SM NO PERÍODO 70/80

a) Conjuntos concluídos por municípios da Grande Vitória até 1980

MUNICÍPIO	COHAB	INOCOOP	TOTAL
Vitória	1.278	1.577	2.855
Cariacica	488	-	488
Vila Velha	1.979	5.148	7.127
Serra	2.627	3.058	5.685
Viana	-	-	5.685
Grande Vitória			16.155

b) Habitações produzidas por município por renda familiar superior a 3 SM na década 1970/80

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO COM RENDA > 3 SM	NÚMERO DE HABITAÇÕES*
Vitória	54.869	11.774
Cariacica	51.672	11.088
Vila Velha	51.601	11.073
Serra	44.928	9.641
Viana	6.465	1.387
Grande Vitória	209.535	44.963

*Pessoas domicílio = 4,66

c) Percentagem COHAB-INOCOOP/total domicílios por renda > 3 SM

MUNICÍPIO	%
Vitória	24%
Cariacica	4,5%
Vila Velha	64,4%
Serra	59%
Viana	-
Grande Vitória	36%

QUADRO 7
 GRANDE VITÓRIA
 NOVAS HABITAÇÕES NO PERÍODO NOVEMBRO/79 A SETEMBRO/85 PROGRAMADAS PELA COHAB/ES E INOCOOP/ES

MUNICÍPIO	FONTE DE INFORMAÇÃO	PROJETO	EMPRESA RESPONSÁVEL	NÚMERO DE UNIDADES	TIPO DE UNIDADE	Nº MÉDIO DE HAB. POR UNID.	ESTADO EM REALIZAÇÃO EM SET/80	DATA DE OCUPAÇÃO PREVISTA	NÚMERO DE HABIT. 1979/80	NÚMERO DE HABIT. 1980/85	NÚMERO DE UNIDADES 1980/85
VITÓRIA	COHAB/ES	Planalto de Camburi	CIMA	960	Aptºs	5	Projeto	2º Sem. 82		4.800	960
		Jardim Camburi	ENCA S/A	72	Aptºs	5	Projeto	Até set/85		360	72
		Hélio Ferraz	JUMAR	205	Embriões	6	Entregues	Março/80	1.230		
				445	Casas	6	Entregues	Março/80	2.670		
	INOCOOP/ES	Barro Vermelho	ANDR. VALAD.	96	Aptºs	4	Entregue	Maio/80	384		
		Mata da Praia II	CIEC	240	Aptºs	4	Entregue	Março/80	960		
I.P.A.J.M.		IPALENZA	78	Aptºs	4	Em execução			312	78	
TOTAL VITÓRIA									5.244	5.472	1.110
VILA VELHA	COHAB/ES	Boa Vista II	MARAJÁ	1.152	Aptºs	5	Em execução	Dez/81		5.760	1.152
		Faz. Santa Maria	-	2.304	Aptºs	5	Área não adq.	Set/85		11.520	2.304
		Boa Vista	-	150	Casas	6	Em execução			900	150
VILA VELHA	INOCOOP/ES	Pque. Coq. Itaparica	CIEC/GUARATÁ	3.544	Aptºs	4	Em execução	Até 85		14.176	3.544
		Ilha dos Bentos	Plano	354	Casas	5	Em execução	Até 85		1.170	354
		Pque. Coq. Itaparica	-	1.552	Aptºs	4	Em execução	Até 85		6.208	1.552
		Novo Guaranhuns	ACTA	209	Casas	5	Em execução	Até 85		1.045	209
		Ilha dos Bentos	-	680	Aptºs	4	Em execução	Até 85		2.720	680
		Praia de Itaparica	-	4.032	Aptºs	4	Em execução	Até 85		16.128	4.032
Araçás	CIEC/ACTA	1.217	Casas	5	Entregue	Fev/80	6.085				
TOTAL VILA VELHA									6.085	60.227	13.977

QUADRO 7
 GRANDE VITÓRIA
 NOVAS HABITAÇÕES NO PERÍODO NOVEMBRO/79 A SETEMBRO/85 PROGRAMADAS PELA COHAB/ES E INOCOOP/ES

MUNICÍPIO	FONTE DE INFORMAÇÃO	PROJETO	EMPRESA RESPONSÁVEL	NÚMERO DE UNIDADES	TIPO DE UNIDADE	Nº MÉDIO DE HAB. POR UNID.	ESTADO EM REALIZAÇÃO EM SET/80	DATA DE O CUPAÇÃO PREVISTA	NÚMERO DE HABIT. 1979/80	NÚMERO DE HABIT. 1980/85	NÚMERO DE UNIDADE 1980/8
VIANA	COHAB/ES	Marcílio de Noronha	JUMAR	2.950	Casas	6	Em execução	Set/85	-	17.700	2.950
TOTAL VIANA										17.700	2.950
SERRA	COHAB/ES	Faz. São João	-	2.500	Casas	6	Área não adquir. (em estudo)	-	-	1.500	2.500
		Bicangas	-	5.500	Aptº	5	Proj.em estudo	-	-	27.500	5.500
		André Carloni II/PROMORAR	-	200	Casa ou embrião	6	Proposta	-	-	1.200	200
		André Carloni II	-	2.000	Casas	6	Projem estudo	-	-	12.000	2.000
		André Carloni III	-	2.200	Casas	6	Proj.em estudo	-	-	13.200	2.200
		André Carloni I	PROCALCO/S MADEIRA	683 1.504	Casas Aptº	6 5	Em execução Em execução	Ago/81 Ago/81	- -	5.218 6.400	683 1.504
		Bairro das Flores	ENGEOR/MA RAJA	480 755	Casas embriões	6 6	Em execução Em execução	Mai/81 Mai/81	- -	2.880 4.530	480 755
			A.VALADARES/EMPREC/ARCOS	895 1.570	embriões Casas	6 6	Em execução Em execução	Mai/81 Mai/81	- -	5.370 9.420	895 1.570
		Manguinhos	TROCOMAL	1.800	Casas	6	Área ã adquir.	-	-	10.800	1.800
		Serra III	MARAJÁ	4.510	Casas	6	Projeto	-	-	27.060	4.510
		Maringã	A.MADEIRA	400	Casas	6	Projeto	-	-	2.400	400
	Serra IV	A.VALADARES	1.500	Casas	6	Projeto	-	-	9.000	1.500	

continua

QUADRO 7
 GRANDE VITÓRIA
 NOVAS HABITAÇÕES NO PERÍODO NOVEMBRO/79 A SETEMBRO/85 PROGRAMADAS PELA COHAB/ES E INOCOOP/ES

MUNICÍPIO	FONTE DE INFORMAÇÃO	PROJETO	EMPRESA RESPONSAVEL	NÚMERO DE UNIDADES	TIPO DE UNIDADE	Nº MÉDIO DE HAB. POR UNID.	ESTADO EM REALIZAÇÃO EM SET/80	DATA DE OCUPAÇÃO PREVISTA	NÚMERO DE HABIT. 1979/80	NÚMERO DE HABIT. 1980/85	NÚMERO DE UNIDADES 1980/8
SERRA	INOCOOP/ES	Serra Dourada (3 etapas)	ENCOL	2.948	Casas	5	Em execução	Até 85	-	14.740	2.948
		Porto Canoa	PLANO	848	Casas	5	Em execução	Até 85	-	4.240	848
		Calabouço	ACTA	1.288	Casas	5	Em execução	Até 85	-	6.440	1.288
		Capivari (3 etapas)	-	2.786	Casas	5	Projeto	Até 85	-	13.930	2.786
		Jacaraípe (4 etapas)	-	2.032	Aptºs	4	Projeto	Até 85	-	8.128	2.032
		Capivari (4a. etapa)	-	2.700	Casas	5	Projeto	Até 85	-	13.500	2.700
		Valparáiso	-	3.000	Aptºs	4	Projeto	Até 85	-	12.000	3.000
		Magistrados	-	62	Casas	5	Projeto	Até 85	-	310	62
		Guaxindiba	-	1.950	Casas	5	Projeto	Até 85	-	9.750	1.950
		Mata da Serra	-	476	Aptºs	4	Projeto	Até 85	-	1.904	476
	Novo Porto Canoa	-	1.200	Casas	5	Projeto	Até 85	-	6.000	1.200	
TOTAL SERRA										229.420	45.78
CARIACICA	COHAB/ES	Flexal/PROMORAR	-	2.000	embrião	6	Estudo	1985	-	12.000	2.000
		Mocambo	E.T.O.LTDA	191	Casas	6	Em execução	1985	-	1.146	191
		J.M.Ferreira	(INCASA)	235	Casas	6	Em execução	1985	-	1.410	235
TOTAL CARIACICA										14.556	2.42
TOTAL GRANDE VITÓRIA									11.329	327.375	66.25

A construção da 3ª ponte, vem aumentando enormemente a vocação urbana da orla da Praia da Costa, abrindo rapidamente um processo de concentração para habitação e serviços de apoio, com todos os riscos deste tipo de promoção. Isto poderia significar o ensejo para se concretizarem um sem número de processos de especulação desta área urbana, processos estes de efeitos profundamente indesejáveis. A rápida inclusão da orla da Praia da Costa no conjunto das áreas urbanas altamente desejáveis, e o risco iminente de vir a constituir objeto de especulação imobiliária, poderia vetar a aptidão do novo eixo conector como instrumento efetivo no processo de adequação e conquista das áreas litorâneas antecedendo-se ao processo latente de exteriorização, e como instrumento coordenador e integrador das áreas funcionais urbanas tendo em vista a aglomeração como um todo. Permitir sem cuidados o processo de ocupação da orla da Praia da Costa, significa o alheamento à oportunidade de abertura à melhor sincronização das atividades.

Porque a inserção da 3ª ligação ilha-continente tem todas as condições para incorporar a orientação de um processo natural de conformação de uso do solo, onde as vantagens locais ilha-continente tendam a equalização.

Sem dúvida, a atuação da 3ª ponte no continente guarda muito mais o caráter de poderosa linha de acesso, do que de um ~~eixo~~ ^{eixo} estrutural coordenador. Advém deste comportamento, não só o caráter do processo de ocupação da Praia da Costa, como outro processo também fundamental, se analisarmos este desempenho frente aquele na ilha, isto é, o desempenho da inserção como um todo: a consolidação das áreas centrais do continente como de importância em muito secundária para a aglomeração. Tendo incrementado enormemente as novas áreas centrais na ilha numa incorporação ampla deste setor, e tendo delineado na área conti

mental o desempenho de simples via de acesso, a 3ª ponte tem muito poucas possibilidades em consolidar outras áreas centrais de igual importância no continente. Neste aspecto, a 3ª ponte comporta-se de forma a tornar as áreas centrais em Vila Velha em muito secundárias para a aglomeração. O centro no continente crescerá, ancorado num reforço que advém basicamente do aumento de acessibilidade que a nova inserção promove, mas sempre em funções locais e de importância secundária, frente às vantagens locais abertas na ilha à concentração dos mais importantes serviços urbanos. Só a abertura da equidade de vantagens na ilha e no continente, levaria a uma distribuição de serviços primordiais também equalitária. Mas a atuação do traçado no continente não tem o mesmo vigor e forma promocional urbana daquela no setor insular.

Ainda no continente, a 3ª ponte poderá marcar, numa adequação do sistema viário, a promoção e consolidação daquele setor de serviços em sua transversal - a Av. Carlos Lindemberg - que, diante das perspectivas, prevê-se vir a comportar serviços locais e a possibilidade de extensão dos serviços portuários.

A 3ª ponte prosseguirá em direção à Estrada do Sol, terminando por configurar uma opção de traçado que, no todo de seu percurso, a duas consequências fundamentais: a centralização de toda aglomeração na ilha, e o desenvolvimento transversal dos serviços de apoio portuários no continente, ao encontro de serviços de ordem local, indo conformar um arco transversal de vantagens locais nesta retaguarda. Legar a oportunidade das Áreas Centrais primordiais ao setor insular única e exclusivamente, significa acentuar com isto a dependência do setor continental, aquele insular, no acesso de bens urbanos, e acentuar os desequilíbrios que produzem os grandes movimentos.

Em contrapartida a esta tendência, a abertura de uma via que force a integração dos centros de Vila Velha e Campo Grande (ligação CEASA - 3^a Ponte) - através da continuidade da rodovia do contorno da BR-101 - deve estabelecer um forte impacto no uso do solo da Aglomeração Urbana, principalmente nos seguintes aspectos:

- A continuidade do contorno da BR-101 criará um anel viário externo a aglomeração urbana, possibilitando a passagem do tráfego pesado por fora da aglomeração urbana;
- Local de assentamento de atividades de grande porte como depósitos, armazéns, etc;
- Este anel viário se constituiria num eixo viário estruturante na expansão urbana da aglomeração urbana;
- Alternativa externa a aglomeração urbana, do fluxo Norte-Sul, tanto os vindo da BR-101 quanto da ES-10;
- Divisão do fluxo viário vindo principalmente do sul pela BR-101 com destino a Vitória, Vila Velha e Serra;
- O trecho CEASA-3^a Ponte deve se constituir numa via estruturante da expansão sul de Cariacica;
- Possibilidade de surgimento de centros de atividades nos nós viários principais (ex.: contorno da BR-101 X BR-262/contorno da BR-101 X ES-10 (Norte e Sul), fortalecendo desta forma os centros de Vila Velha, Carapina e Campo Grande;

A implementação desses dois eixos viários estruturais, - um eixo externo, constituído pelo contorno da BR-101 e seu prolongamento até a ES-10 e um

eixo litorâneo constituído pela ES-10 e 3ª ponte - devem serem feitos conjuntamente para que se permita de um lado um deslocamento linear das correntes de tráfego e por outro oriente uma ocupação mais ordenada do espaço urbano sul da aglomeração.

VI - POLÍTICA URBANA ADOTADA NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO DA AGLOMERAÇÃO URBANA DA GRANDE VITÓRIA

1. ESTRUTURA URBANA ATUAL E PRECONIZADA

A atual estrutura da Aglomeração Urbana da Grande Vitória apresenta-se, como resultado de um processo bastante crescente, que se desenvolveu na década de 60 em todo o Estado. Com a política de erradicação do café, iniciado em 1962 e fortemente impulsionada no período 1966-67, desencadeou-se um processo imigratório intenso, que resultou, numa urbanização acelerada da população.

A este incremento populacional, somem-se as melhorias na infra-estrutura de transporte, que convergem para os seus terminais marítimos, a implantação do terminal oceânico da Companhia Vale do Rio Doce-CVRD e a implantação de novas unidades industriais.

Tais transformações se traduziram em ampliação das atividades, expansão e adensamento urbano, aumento da demanda de serviços e equipamentos urbanos e, conseqüentemente, incremento das necessidades de circulação.

A ocupação se fez de maneira desordenada, onde atualmente, contrapõe-se faixas compactas de altas densidades a outras de ocupação descontínuas.

A ampliação da malha urbana da Aglomeração, do passado recente até os dias atuais, é fértil na ostentação dos desequilíbrios originados do processo praticado: pleno exercício da tendência espontânea. É que aí sempre cabe e prevalece a solução particular, nem sempre ajustada ao conjunto e,

muitas vezes, claramente em oposição a uma possível alternativa de interesse mais geral.

O problema ganha relevância e amplitude pela circunstância de ser alimentado por todos os segmentos da comunidade, cada um buscando e adotando a linha de menor resistência para o seu exclusivo ponto de vista. Aos casos de ação privada individual, comuns e explicados pelo natural egoísmo humano, somam-se aqueles originados da ação pública não integrada: os conjuntos habitacionais, distantes dos centros de trabalho e a urbanização de áreas sem o necessário preparo de drenagem são óbvios exemplos para o tema.

A ramificação da trama, em posição ciliar às vias de comunicação ou em manchas esparsas, apresenta-se desarticulada entre seus constituintes e com tendência a se concentrar e expandir ainda mais. Este procedimento de sordenado não atende ao interesse de cada um dos municípios ou da Aglomeração como um todo. O parcelamento do território para fins residenciais, pelos loteamentos sucessivos, é contido apenas pelos obstáculos naturais (morros, rios, alagados) ou institucionais (extensas áreas pertencentes a poucos proprietários). Em sua progressão, ameaça envolver as sedes dos municípios periféricos, levando a conurbação a estender-se sobre todo o território da Microrregião.

Os riscos de crescimento em mancha de óleo são evidentes, considerando que as áreas da Aglomeração situadas no continente apresentam maior incremento demográfico que o núcleo sediado na Ilha de Vitória: a formação de vazios intersticiais que estendem irracionalmente a cidade, potencializando a grandeza dos investimentos infra-estruturais requeridos e, pior, multiplicando o número de casos em que as soluções são, economicamente, impossíveis: a drenagem pluvial/esgotos de fundos de vales ocupados dessa forma e os gargalos para o tráfego de veículos estão nesta categoria.

Todos os subprodutos indesejáveis desse crescimento confluem para inibir, dificultar e, mesmo, impedir o exercício das diversas funções da Aglomeração como matriz de atividades cujo alcance transcende a sua área física e como sítio adequado para a vida da população. Vale dizer: tanto do ponto de vista das empresas/instituições, que requerem, para sua sobrevivência e expansão, uma cidade como organismo diversificado e diferenciado em movimento equilibrado; bem assim para o indivíduo como existente singular e ser social, com seu complexo quadro de necessidades a satisfazer, a configuração que a urbe está assumindo tende a elevar o ônus que se tem que pagar pelo uso da cidade e colocá-lo em um nível de inviabilidade.

A diferenciação do valor de troca do espaço criado, corporifica-se na distribuição da população na Aglomeração Urbana. Assim, são excluídos das localizações melhor servidas, os grupos sociais de baixo poder aquisitivo e mesmo os agentes econômicos de menor envergadura, incapazes de custear os altos valores dos terrenos centrais. No entanto o movimento de expulsão rumo às periferias não ocorreu segundo um vetor contínuo. Muitas áreas livres são bloqueadas ao uso social específico, para atenderem ao uso especulativo da simples e pura valorização fundiária do espaço edificável. Estes espaços exigem o prolongamento da infra-estrutura muito além de tecnicamente necessário e economicamente eficiente.

Neste contexto, evidencia-se claramente a socialização dos custos urbanos e sua contrapartida, o processo de privatização dos benefícios gerados a partir da criação de valor externo à propriedade privada.

A ocorrência desses vazios na Aglomeração Urbana da Grande Vitória, além de dificultar a atuação dos órgãos encarregados da instalação de serviços públicos, implica a incapacidade dos governos municipais e estadual em responder pelos programas de infra-estrutura básica, já que os custos unitários são multiplicados na proporção de estocagem de terras.

A inclusão de três novos elementos - CIVIT, CST (em projeto) e a Terceira Ponte (em construção) - no espaço da Aglomeração Urbana vem estabelecendo um forte condicionamento relativamente ao uso e função do solo, isto por se tratarem de projetos de localização conhecida.

Algumas ocorrências, já podem ser verificadas, como a implantação de loteamentos no município da Serra, com mais de 80 mil lotes vagos e no município de Vila Velha, com mais de 40 mil lotes vagos, localizados (nos dois municípios) longe da mancha urbanizada atual, continuando o processo anterior de expansão urbana da Aglomeração Urbana, com áreas de ocupação rarefeitas e descontínuas.

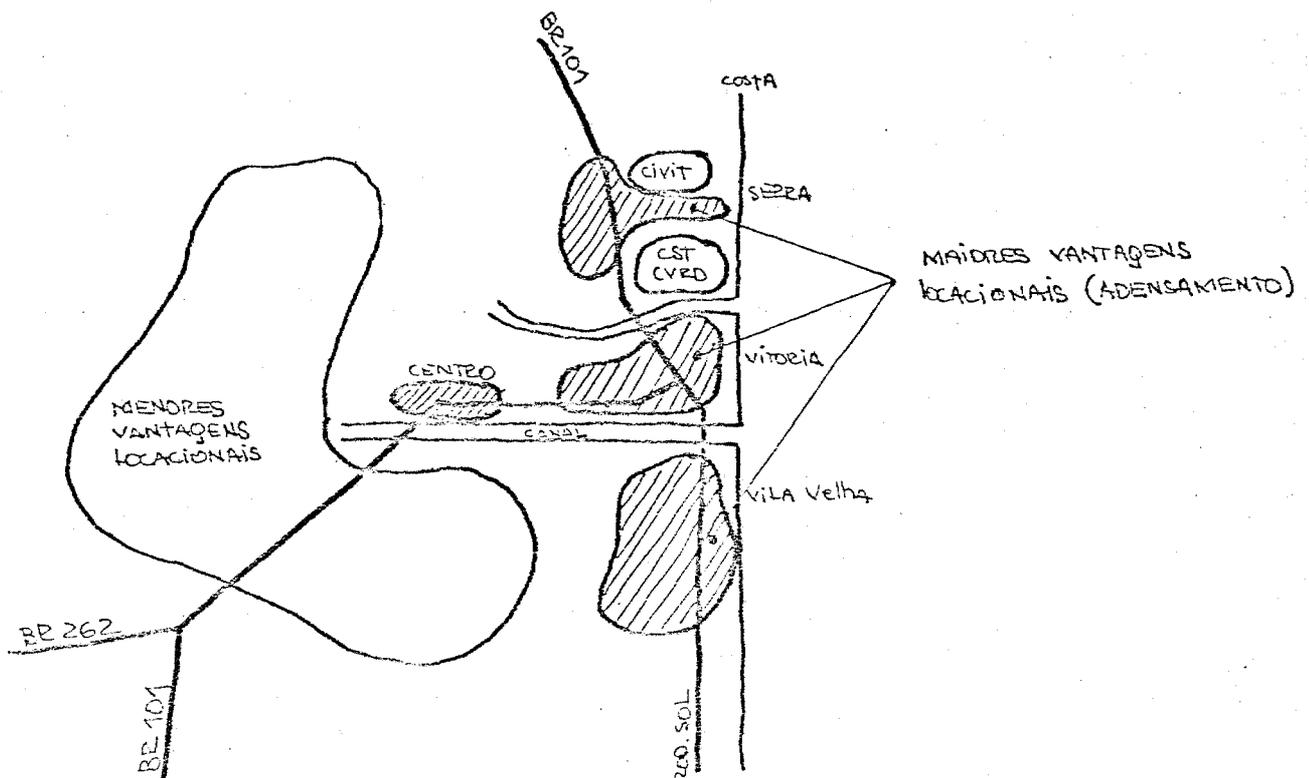
As transformações do espaço geográfico original da Aglomeração Urbana, que até bem pouco tempo vinha se dando de maneira constante e muito lenta, resultante de uma espécie de *metabolismo* do meio natural, vem se processando nas duas últimas décadas de modo incisivo, alterando fundamentalmente a conformação do meio e as vantagens locais anteriores com extrema rapidez, sob o risco, muitas vezes, do irreversível. São as inclusões das obras e formas de produção citadas anteriormente, além dos aterros e dos loteamentos, estes com o caráter único da especulação.

As vantagens locais de uma área é determinada quando as vantagens urbanas se avizinha às vantagens geográficas. Neste caso, na Aglomeração Urbana, os mangues, os morros e terrenos de má compactação passam a ser considerados como áreas de poucas vantagens locais. Exclui-se as áreas de morro a mangue, localizados em espaço urbano já consolidado pois nestes casos a desvantagem local natural é compensado pelas vantagens locais que a cidade criou.

Da mesma maneira que a acessibilidade aos serviços urbanos (escola, saúde etc), ao comércio, a proximidade da faixa litorânea e a capacidade da

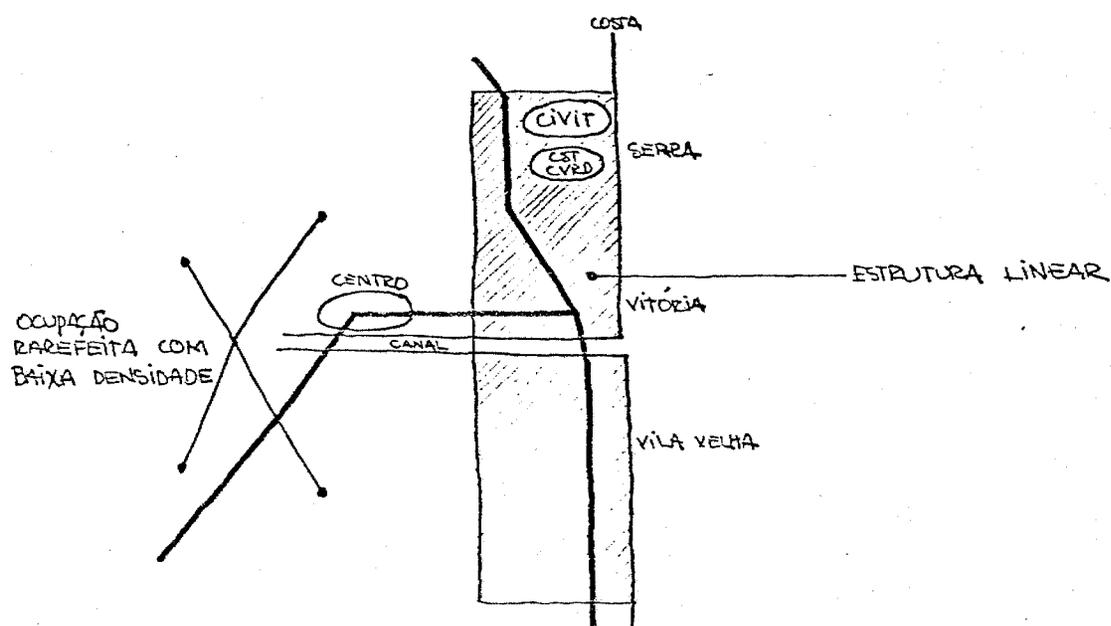
infra-estrutura instalada, constituem o potencial específico de adensamento de algumas áreas urbanas.

Na Aglomeração Urbana, estas vantagens (geográficas e funcionais) encontram-se bordejando o mar, como é o caso das áreas que estão se formando no planalto de Carapina, induzidas pela atividade industrial ali instalada e para se instalar; do espaço urbano constituído pelos bairros de Camburi, Praia do Canto e Bento Ferreira; do Centro da Cidade de Vitória e da Praia da Costa e Itaparica no Município de Vila Velha.



Neste sentido, esta-se consolidando no litoral a grande porcentagem do mercado de trabalho e da área residencial, induzindo a formação de uma

estrutura urbana linear, através de um continuum urbano continente-ilha-continente, protelando desta maneira a ocupação de áreas igualmente propícias (em termos geográficos) mais interiores.



Esta ocupação concentrará as famílias de alta renda na Praia do Canto e na Praia da Costa/Itaparica, estendendo-se a distâncias que não representam muito em termos de tempo dispendido. Uma população de classe média e média-alta deverá localizar-se mais internamente, nos conjuntos habitacionais (COHAB/INOCOOP) de Vila Velha e Serra e nos bairros de Camburi, Santa Lucia e Bento Ferreira no Município de Vitória.

Cariacica deve continuar tendo o mesmo tipo de ocupação que vem ocorrendo, com ocupações de baixas densidades e com grandes espaços vazios.

De modo geral, é previsível a mudança da ordenação de ocupação que se distribui internamente em Cariacica, para acompanhar a faixa litorânea.

As atividades do setor terciário, principalmente serviço e comércio mais especializados, deverão deslocar-se em Vitória - que deverá continuar como o centro principal - na direção do Aterro do Suã e Avenidas Nossa Senhora da Penha, estabelecendo uma continuidade, ainda que de outra categoria no sentido Serra - Praia da Costa.

Esta é a tendência visualizada para o espaço urbano da Aglomeração, que trará como consequência a extensão dos serviços urbanos e da infraestrutura básica e como decorrência o aumento do custo dessas obras, beneficiando desta maneira somente uma faixa da população que tem maior capacidade de influência política. As outras áreas da Aglomeração que possuem capacidade de absorver razoável quantidade do contingente populacional e que se situam numa posição equidistante aos centros de serviço e de trabalho (Centro de Vitória e Campo Grande e indústrias do eixo BR 101/262), serão dotados de menor capacidade de serviços e melhorias urbanas.

O incremento de conjuntos habitacionais, em número superior à demanda populacional prevista nos municípios de Vila Velha, e Serra, trará como consequência o fortalecimento dessa tendência de formação de uma estrutura linear, estabelecendo desta forma, uma continuidade no sentido Serra-Guarapari. Para o município da Serra, principalmente, e para o Estado esta localização trará como decorrência o aumento dos custos e a pouca utilização das redes de infraestrutura e serviços, porque estes serviços atravessarão uma área praticamente vazia e distante dos centros urbanos.

Em contraposição a esta tendência de formação de uma estrutura linear, que não eliminaria - pelo contrário incentivaria - os espaços vazios da

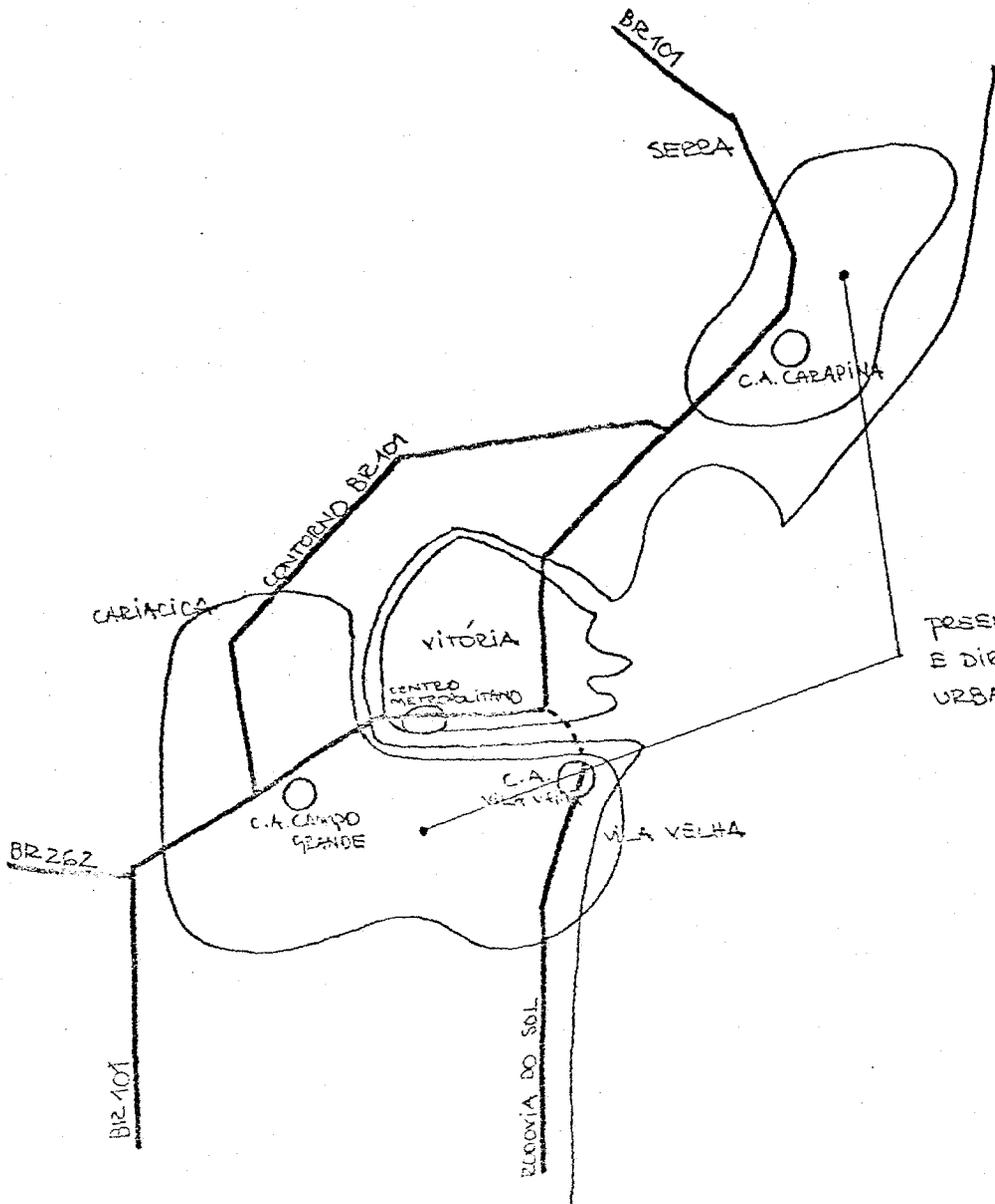
Aglomeraco e no contribuiria para a criao de vantagens locacionais de uma maneira equilibrada no espao urbano,  que foi proposta uma poltica de ordenamento espacial para a Aglomerao Urbana da Grande Vitria delimitando inclusive o espao dessa Aglomerao, que se situa entre o rio Jucu (em Vila Velha), o contorno da BR 101 es tendendo-se at Jacarape, na Serra.. Esta rea  considerada como zona prioritria para os investimentos pblicos, e onde se proceder a reorga nizao espacial e de atividades, a fim de maximizar a utilizao da in fra-estrutura existente e racionalizar a aplicao de novos investimentos.

A organizao do territrio baseou-se no conceito urbanstico de polinu cleao, onde os bairros se articulam em unidades urbanas, estruturados entre si e apoiados em um centro, viabilizando-se uma clientela que ai encontra resposta adequada s suas necessidades de moradia, lazer, traba lho, educao etc.

A principal recomendao neste sentido prende-se a estruturao de uma cidade a partir de associao de Centros de Animao semi-autnomos, do tados de equipamentos em nvel apropriado aos seus estgios de desvol vimento, sem descurar da especializao espacial a nvel da Aglomerao como um todo.

Com base na polinucleao, pretende-se preencher os vazios intersticiais e incrementar o adensamento populacional capaz de favorecer economias de escala nos investimentos infra-estruturais.

²ESPRITO SANTO. Secretaria de Estado do Planejamento. Fundao Jones dos Santos Neves. *Grande Vitria: Uma Proposta de Ordenamento da Aglo meraco Urbana*. Vitria, 1977.

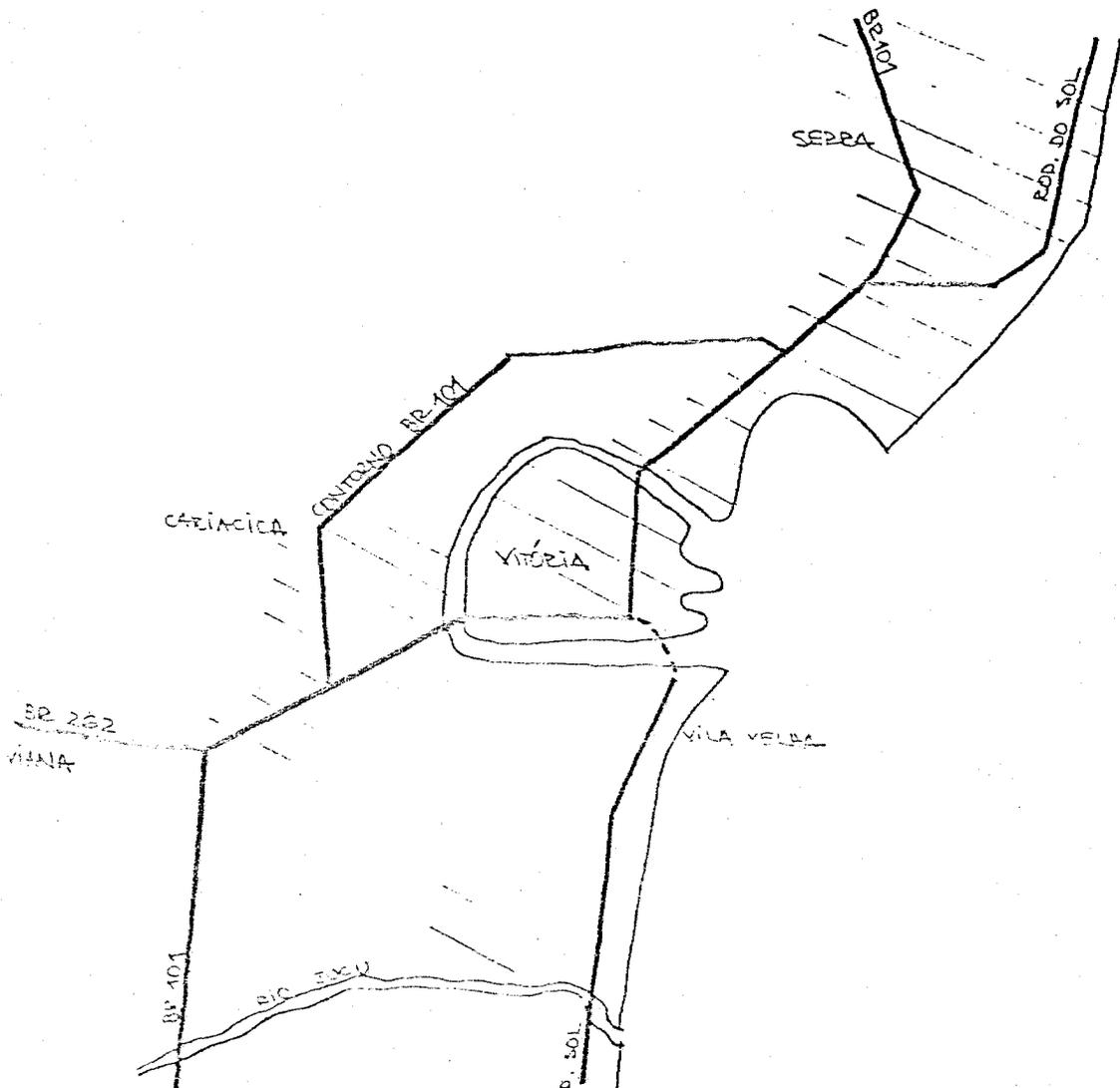


PREENCHER OS ESPAÇOS VAZIOS
E DIRECIONAR A EXPANSÃO
URBANA.

2. PARTIDO URBANÍSTICO ADOTADO NO PEE

Consideradas algumas das consequências do crescimento espontâneo que caracterizou a Aglomeração no passado e ressaltada a necessidade de uma ação planejada no futuro, optou-se pela adoção de um partido urbanístico que:

- . *Adense*: a ocupação do solo de forma ordenada e sucessiva, tendo como sentido de expansão e limites de zoneamento os eixos representados pela BR 101/262 e pela Rodovia do Sol;



- . *Desconcentre*: o crescimento através de uma melhor distribuição dos equipamentos coletivos, usando um modelo polinucleado que, a partir de Centros de Animação com a maior auto-suficiência possível e sendo suas principais características preservadas, viabilize o descongestionamento do Centro de Vitória;
- . *Minimize*: as distâncias de trabalho-residência-lazer através da oferta adequada de transporte de massa e da localização de equipamentos voltados para o convívio social e recreação de todas as faixas de população;
- . *Preserve*: os vales - através da adoção de uma política que evite a ocupação de áreas alagadas e alagáveis; os morros - de forma a evitar o agravamento dos problemas de deslizamentos já observados; a paisagem e os monumentos que a natureza e a história nos legaram; e
- . *Valorize*: a localização marítima da Aglomeração através de um melhor aproveitamento de sua extensa faixa litorânea com atividades ligadas ao lazer e à recreação (em oposição à atual tendência de se implantar largas avenidas à beira-mar).

A preocupação de sustar a progressividade do crescimento em mancha-de-óleo através da definição de zonas de ocupação prioritária para os investimentos públicos e zonas de ocupação diferida, tem como principal explicação o grande número de lotes vagos existentes em áreas já infra-estruturadas da Aglomeração Urbana. A ocupação a curto prazo dessas áreas colocadas como de uso diferido (ver conjuntos habitacionais ao Norte do Município da Serra, e loteamentos no Município de Cariacica), pode redundar em aumentos sucessivos de despesas para os cofres públicos, de forma pulverizada, o que, certamente, não é a maneira de otimizar a aplicação dos recursos governamentais voltados para o bem-estar da coletividade.

3. OS CENTROS DE ANIMAÇÃO

O crescimento desordenado da Aglomeração Urbana feito através de loteamentos desarticulados, muitas vezes ligados a interesses meramente especulativos, e de conjuntos habitacionais desvinculados de uma política de ocupação do solo, sendo no centro de Vitória praticamente o único ponto comercial e de prestação de serviços, resultou em um congestionamento de características bem marcantes na ilha.

Esse congestionamento traz sérios prejuízos não só àqueles que residem no centro principal da Aglomeração como a maioria da população que vem ao centro à procura de bens e serviços não ofertados em locais mais próximos do seu trabalho ou residência.

Dentro do objetivo de procurar-se uma Aglomeração articulada de maneira a melhor atender às necessidades de sua população, qual seja o de desconcentração gradativa do centro de Vitória através de uma estrutura urbana polinucleada, organizada em torno de vários Centros de Animação Urbana (CA).

O principal objetivo de definir-se esses Centros de Animação prende-se à necessidade de orientar a aplicação de recursos públicos e privados principalmente nos setores de comércio e de prestação de serviços. Esse ordenamento se faz necessário pois a pulverização na utilização de recursos voltados para o atendimento ao público tem levado cada vez mais a um maior congestionamento do centro de Vitória.

Um Centro de Animação corresponde ao conceito comum de *Centro de Cidade*, tendo como principais elementos constitutivos:

- . alta densidade no próprio CA e nas adjacências de fácil acesso;

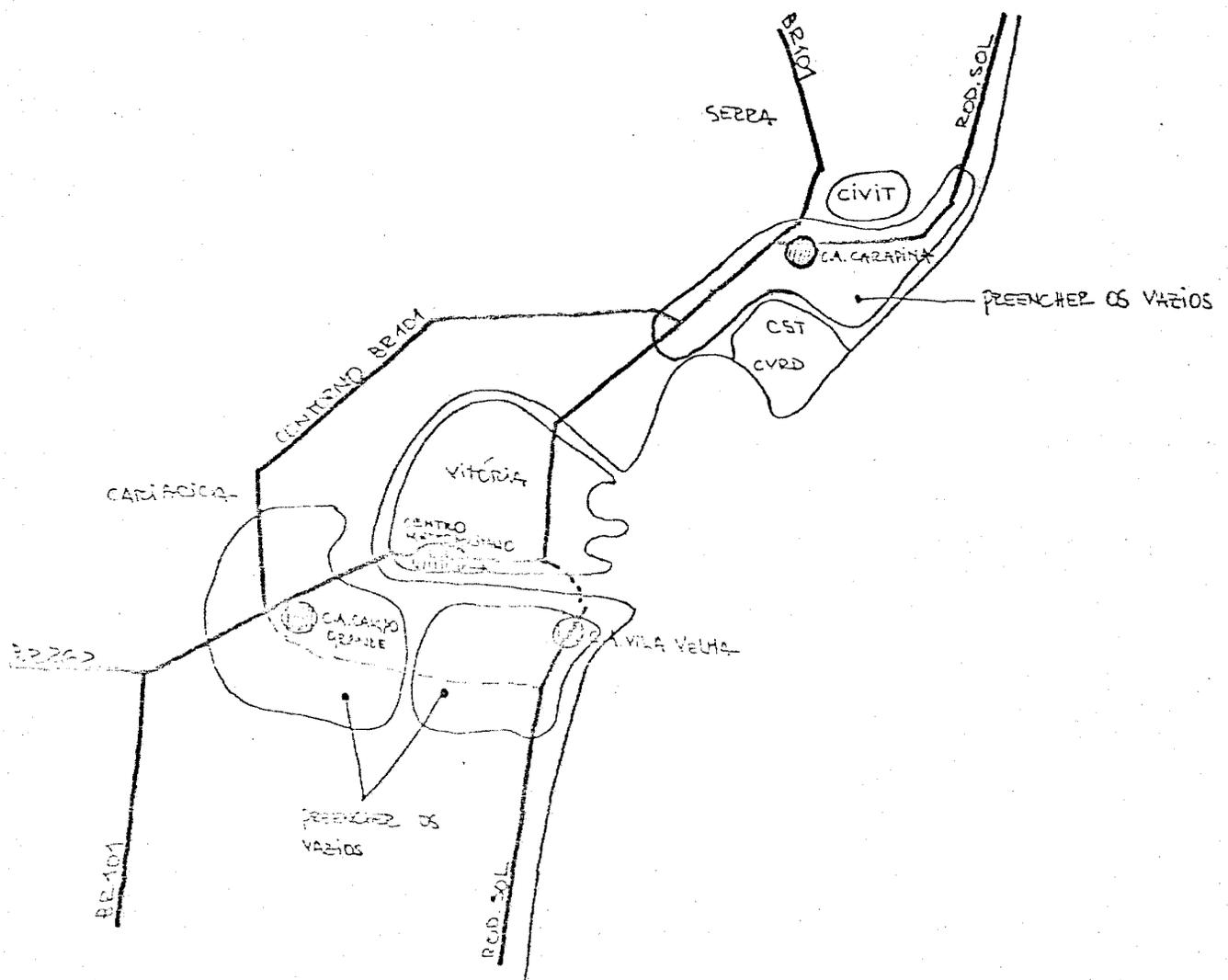
- . localização num nó de comunicações, ou seja, na interseção ou ao longo de vias importantes, e linhas de transporte coletivo, porém com espaços suficientes reservados ao uso exclusivo de pedestres;
- . ter zona de comércio, principal e de prestação de serviços profissionais e de natureza social;
- . dispor de equipamentos urbanos apropriados para atender às necessidades da saúde, ensino, abastecimento, cultura e lazer.

As proposições objetivam de um lado consolidar a vocação de algumas áreas da Aglomeração que já preenchem totalmente ou em parte alguns desses pontos e, de outro, acelerar o processo de surgimento daqueles que, por sua localização estratégica - no que se refere à ocupação atual e/ou à proposta pelo PEE - têm vocação para preencher os requisitos mínimos de um Centro de Animação.

Centros de Animação existentes a serem fortalecidos:

- . o Centro da Ilha de Vitória: este CA permanecerá o centro principal de toda a Aglomeração. Dada sua atual densidade demográfica, permanente e flutuante, é fundamental que sejam feitas reservas de áreas para trânsito exclusivo de pedestres;
- . Vila Velha: com a implantação da 3ª ponte este CA deslocar-se-á em direção à Praia da Costa e a Praia de Itaparica. Com a futura extensão da Aglomeração rumo à Barra do Jucu e Guarapari, este CA adquirirá ainda maior relevância;
- . Campo Grande: é atualmente a área da Aglomeração que apresenta maior homogeneidade como CA secundário. Bastará apoiar e ordenar o seu crescimento com instalações urbanas adequadas. O preenchimento dos espaços vazios no seu entorno, é fator importante na consolidação deste CA;

- . Carapina: é o centro geográfico do norte da Aglomeração e a interseção das principais vias da área. A proximidade das grandes áreas industriais projetadas e em implantação, exigirá extensa rede de serviços de todo tipo - administrativos, financeiros, assistenciais, educacionais etc. A proximidade de possíveis fontes de poluição exigirá uma atenção particular para instalações adequadas de equilíbrio, tais como áreas verdes, parques, áreas desportivas, centros sociais etc. O Centro de Animação de Carapina terá como principal característica a função de apoio à zona industrial. Entretanto, servirá também como CA regional tanto para a área com predominância de classe baixa da Serra (sede), quanto para aquela de predominância da classe média e alta (Jacaraípe).



VII - TRABALHOS ELABORADOS SEGUNDO A POLÍTICA DE ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO

Alguns trabalhos elaborados tendo como pano de fundo a política de estruturação do espaço da Grande Vitória proposta no PEE:

- 1) Sistema aquaviário
- 2) PAITT
- 3) PDU-Vitória
- 4) PDU-Vila Velha
- 5) Perímetro Urbano de Viana
- 6) Áreas propostas para implantação de conjuntos habitacionais de interese social
- 7) Patrimônio histórico e paisagístico
- 8) Lazer

Vale ressaltar, que o IJSN, a partir da aprovação da Lei 3384/80 de 27 de novembro de 1980 passou a analisar todos os parcelamentos do solo para fins urbanos na região da Grande Vitória.

