

IJ00182

v.2

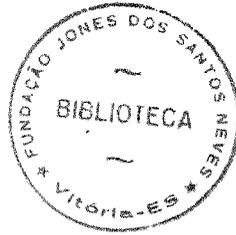
GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA
PREFEITURA MUNICIPAL DE VILA VELHA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA

PROGRAMA CPM/BIRD - SUBPROJETO VITÓRIA:
PERFIL DA CIDADE
ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO
VOL. 2



INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

IJ00182
4360/1981
v.2



FS 00 182
411409815 2075
F 59 p
4360/81
v. 2



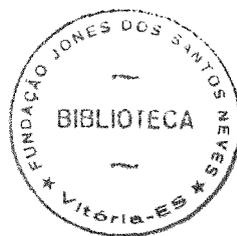
PROGRAMA CPM/BIRD - SUBPROJETO VITÓRIA:

PERFIL DA CIDADE

ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

VOL. 2

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA
PREFEITURA MUNICIPAL DE VILA VELHA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES



PROGRAMA CPM/BIRD - SUBPROJETO VITÓRIA:
PERFIL DA CIDADE
ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO
VOL. 2

DEZEMBRO/1980



GOVERNADOR DO ESTADO
Eurico Vieira de Rezende

SECRETÁRIO-CHEFE DA COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
Octávio Luiz Guimarães

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA
Carlos Alberto Lindemberg Von Schilgen

PREFEITURA MUNICIPAL DE VILA VELHA
Américo Bernardes da Silveira

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA
Joel Lopes Rogério

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES
Orlando Caliman - Diretor Superintendente

EQUIPE PERMANENTE DO PROGRAMA CPM/BIRD



ÓRGÃOS PARTICIPANTES

Coordenação Estadual do Planejamento - COPLAN
Secretaria de Estado do Bem Estar Social - SEBS/ES
Secretaria de Estado da Educação - SEDU/ES
Secretaria de Estado da Saúde - SESA/ES
Secretaria de Estado da Agricultura - SEAG/ES
Centro de Assistência Gerencial do Espírito Santo - CEAG/ES
Companhia Espírito-santense de Saneamento - CESAN
Companhia Brasileira de Alimentação - COBAL
Departamento Estadual de Obras - DEO/ES
Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN
Departamento Estadual de Estradas de Rodagem - DER/ES
Espírito Santo Centrais Elétricas S/A - ESCELSA
Instituto Jones dos Santos Neves - IJSN
Instituto Espírito Santense do Bem Estar do Menor - IESBEM
Prefeitura Municipal de Vitória - PMV
Prefeitura Municipal de Vila Velha - PMVV
Prefeitura Municipal de Cariacica - PMC
Legião Brasileira de Assistência - LBA
Comissão Estadual de Planejamento Agrícola - CEPA
Superintendência do Desenvolvimento da Pesca - SUDEPE
Departamento Nacional de Obras de Saneamento - DNOS

TÉCNICOS RESPONSÁVEIS

Andrê Tomoyki Abe - Coordenador
Ana Amélia Faria da Costa
Andrê Geraldo Altoé
Antônio Carlos Cabral Carpintero
Concheta Almenara Scarton
Fabiano Santos de Campos
Fernando Schwab Firme
Geraldo Lavagnoli Filho
Julio Cezar Padilha
Kleber Bueno Guerra
Luciano Lirio Rocha
Luiz Alberto Varejão
Luiz Antonio Bassani
Magno Pires da Silva
Marco Antonio Modin
Maria Heloisa Dias Figueiredo
Marinalva Rodrigues da Costa
Osmar Cipriano da Silva
Renato Schalders
Sadi Caetano de Azevedo
Sebastião Salles de Sá
Valdir Furtado de Mendonça
Welino Brustz Spitz

EQUIPE DE APOIO TÉCNICO

Ailton Miguel Schaeffer
Antonio Cezar Martins de Oliveira
Carlos Augusto de Vita Maciel
Carlos Fernando Secomandi
Cátia Pachito de Amorim

Inês Brochado Abreu
José Jacyr do Nascimento
Madalena de Carvalho Nepomuceno
Marcelo Ary Ribeiro
Magda Rodrigues Leite
Maços Fernandes Di Cavalcanti
Maria Cristina Charpinel Goulart
Maria Cristina Mello de Lima
Maria de Fátima Sabaini Gama
Maria Olímpia Teixeira Garcia
Marília Marina Salles
Miriam Santos Cardoso
Vera Maria Carreiro Ribeiro

EQUIPE DE APOIO DO IJSN

APRESENTAÇÃO

O Governo Federal equacionou a política urbana para as áreas metropolitanas, paralelamente à abordagem do planejamento dentro de uma perspectiva espacial enfocada na divisão inter-regional de funções. O conjunto de medidas visa a redução das disparidades regionais, através do incentivo às atividades locais e da desconcentração industrial, tendo como objetivos a fixação do homem e a redução dos fluxos migratórios para as metrópoles. Uma das medidas dessa política é a definição das Cidades Porte Médio, cuja função preconizada é a de criação de polos alternativos de investimentos industriais e redirecionamento dos fluxos migratórios dirigidos principalmente para a Região Sudeste.

A Grande Vitória, situada a distância próxima de alguns dos principais polos econômicos nacionais, teve, graças às suas vantagens locais, intenso surto desenvolvimentista, traduzido pelo grande incremento populacional, expansão urbana e acirramento dos contrastes. As transformações se traduziram em ampliações das atividades, expansão e adensamento urbano, aumento da demanda de serviços e equipamentos urbanos e consequente incremento das necessidades de circulação.

As ações do Poder Público deverão, nesse contexto, serem redobradas, por um lado tentando dar à cidade condições estruturais para que o surto industrial e de desenvolvimento não venham a sofrer deseconomias, e procurando, por outro, corrigir de imediato distorções advindas entre outros motivos por esse próprio desenvolvimento.

Entre esses focos de distorção, podemos citar o da habitação: atraindo com seu progresso a grande massa de trabalhadores, a cidade não oferece condições àqueles que atraiu, dando-lhe condições de trabalho, abrigo, alimentação e instrução, de realização, enfim. O consumo urbano coletivo é segregacionista e discriminatório, a oferta de oportunidades é limitada e injusta.

O trabalhador pobre, sem acesso às condições de vida urbana entre as quais o direito à moradia, resolve o acesso ao solo e a outros serviços de maneira considerada *subnormal*, sobrevivente. Essa exclusão física e social deve ser entendida sobretudo no âmbito dos processos sócio-econômicos mais amplos.

Portanto, além de condições condignas de moradia devem ser-lhe dadas condições efetivas de ocupação e renda, de oportunidades para a melhoria global da qualidade de vida urbana.

A incidência de moradores em assentamentos subnormais da Grande Vitória atinge hoje a alarmante cifra de 262 mil pessoas carentes, povoando precariamente 82 ocupações em mangues e morros em quatro municípios da Aglomeração. Foram definidas como áreas de intervenção do Subprojeto Vitória 12 bairros com cerca de 75 mil habitantes, onde serão efetivadas ações destinadas a promover o crescimento da atividade econômica e a melhoria geral da infra-estrutura física e dos serviços urbanos, e ainda das condições de bem estar social e administração pública.

PERFIL DA CIDADE

O presente documento caracteriza a Aglomeração Urbana da Grande Vitória no que se refere ao espaço urbano, em seus aspectos econômico, social e físico-urbanístico, apresentando seus principais problemas, principalmente no que se relaciona com a população urbana pobre, apresentando os planos de desenvolvimento metropolitanos e municipais nos diversos setores, e traçando então uma estratégia de intervenção integrada que se consubstancia em diversos projetos cujas fichas acompanham em anexo, juntamente com extensa cartografia ilustrando este diagnóstico. O conjunto de ações propostas procura dar melhores condições de vida a uma parcela significativa dessa população, proporção que deverá se elevar com a efetivação do Projeto, na medida em que o Fundo for sendo reaplicado.

ASPECTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS

O primeiro volume contém uma caracterização geral e situação da Aglomeração em seus aspectos físicos, históricos e funcionais; apresenta, quanto aos aspectos econômicos, análise dos setores primário, secundário e terciário, em seus diversos aspectos, enfatizando as potencialidades de alguns deles, como o industrial, o pesqueiro, o comercial etc. Quanto aos aspectos sociais, apresenta uma análise da composição e evolução demográfica, da evolução dos empregos, da mão-de-obra e da renda e, finalmente, da oferta e necessidade de serviços urbanos na Grande Vitória.

ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO INTEGRADA

No segundo volume, são apresentadas as diversas atuações do Planejamento Urbano Integrado, incluindo os diversos planos físico-territoriais e setoriais como o PEE, o PAITT/PDTU, o PDU de Vitória, e o POU da Serra. Esses planos são compatibilizados através de uma estratégia de intervenção

física e social a ser aplicada nas intervenções nos bolsões urbanos de pobreza, que são dimensionados e caracterizados no item seguinte, analisados e comparados a partir de critérios oriundos de uma filosofia de política habitacional e, finalmente, escolhidas aquelas que serão alvo de benfeitorias do Projeto CPM/BIRD. Essas áreas são caracterizadas e analisadas no item seguinte, a partir de pesquisa sócio-econômica levada a efeito junto à população.

A partir desse diagnóstico, onde os principais problemas dessas populações foram detectados, foi aplicada a filosofia da intervenção integrada, a qual procura dotar o bairro como um todo de condições de vida urbana compatíveis. O elenco de ações necessárias estão nas Fichas de Projetos, conteúdo do terceiro volume.

CARTOGRAFIA

Finalmente, a partir do quarto volume, são ilustrados esses diversos aspectos, para o Estado, a Microrregião e para as áreas pobres da Grande Vitória. A caracterização física das áreas escolhidas para intervenção serão apresentadas no diagnóstico geral que introduzirá a apresentação dos Ante-projetos.

LISTA DE QUADROS

- QUADRO 1 - *Grande Vitória: Assentamentos Subnormais (quadro resumo).*
- QUADRO 2 - *Vitória: Resultados por Grupo de Assentamentos.*
- QUADRO 3 - *Vila Velha: Resultados por Grupo de Assentamentos.*
- QUADRO 4 - *Serra: Resultados por Grupo de Assentamentos.*
- QUADRO 5 - *Cariacica: Resultados por Grupo de Assentamentos.*
- QUADRO 6 - *Resultados Globais da Aglomeração: Análise da Carência dos Assentamentos Subnormais.*
- QUADRO 7 - *Condições de Ocupação dos Domicílios - 1980.*
- QUADRO 8 - *Características da Habitação - 1980.*
- QUADRO 9 - *Estrutura Etária da População.*
- QUADRO 10 - *Taxa de Analfabetismo.*
- QUADRO 11 - *População Economicamente Ativa - 1980.*
- QUADRO 12 - *Motivos que levaram à Paralisação dos Estudos - 1980.*
- QUADRO 13 - *Posição da Ocupação das Pessoas que Trabalham - 1980.*
- QUADRO 14 - *Grupos de Rendimento Mensal - 1980.*
- QUADRO 15 - *Custo da Dieta Mínima necessária por mês (por pessoa adulta) estabelecida pelo Decreto-Lei 399 de 1938.*

LISTA DE MAPAS

- . *Vitória, Vila Velha, Cariacica: Classificação dos Assentamentos.*
- . *Serra: Classificação dos Assentamentos.*
- . *Assentamentos Subnormais: Áreas de Intervenção CPM/BIRD, PROMORAR e PMV/BNH.*

ÍNDICE	PÁGINA
APRESENTAÇÃO	
PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO	16
1. A ABORDAGEM FÍSICO-TERRITORIAL	17
2. GRANDE VITÓRIA: UMA PROPOSTA DE ORDENAMENTO DA AGLOMERAÇÃO URBANA (PEE)	22
3. PLANO DE AÇÃO IMEDIATA DE TRANSPORTES E TRÁFEGO/PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS	25
- Objetivos	25
- Sistema Viário Funcional	29
- Sistema Integrado de Transportes Coletivos	31
4. PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA	36
- Intenções Propostas no PDUV	36
- Critérios que orientaram a elaboração do PDUV	37
- Ordenamento do Solo	38
- Modelos de Assentamentos	41
- Área Central	43
- Conselho Municipal	44
5. PLANO DE ORDENAMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DA SERRA	46
- Introdução	46
- A Estrutura Urbana e o Sistema Viário	49
- O Patrimônio Comunitário	53
- A Preservação do Meio Ambiente	54
- A Implantação de Indústrias	54
- Conjuntos Habitacionais	55

ÍNDICE	PÁGINA
6. A ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO FÍSICA	56
7. A ABORDAGEM SOCIAL	62
DIMENSIONAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA POBRE	66
1. A POPULAÇÃO URBANA CARENTE E OS ASSENTAMENTOS SUBNORMAIS	67
2. OS ASSENTAMENTOS URBANOS SUBNORMAIS NA GRANDE VITÓRIA	71
3. UMA FILOSOFIA DE POLÍTICA HABITACIONAL	77
- Por uma Política Habitacional	79
- A Adequação às Diretrizes	83
4. A SELEÇÃO DOS ASSENTAMENTOS PRIORITÁRIOS PARA INTERVENÇÃO	86
5. A DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO DO SUBPROJETO VITÓRIA DO PROJETO CPM/BIRD	103
- Colocações Iniciais	103
- Assentamentos do Município da Serra	104
- Assentamentos do Município de Cariacica	106
- Assentamentos do Município de Vila Velha	108
- Assentamentos do Município de Vitória	110

ÍNDICE	PÁGINA
ANÁLISE DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO	113
1. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES	114
2. ASPECTOS DE FORMAÇÃO DAS ÁREAS	117
- Aglomeração de Santa Tereza	117
- Bairro Maria Ortiz	118
- Bairro Porto de Santana	119
- Aglomerado Santa Rita	120
. Introdução	120
. Vila Garrido	123
. Alecrim/Santa Rita	124
. Ilha da Conceição	125
. Capuaba	125
. Ilha das Goiabeiras	126
. Segmento Pedra de Búzios	126
3. ANÁLISE DA SITUAÇÃO ATUAL	127
- Características das Moradias	127
- Características da População	
4. CONCLUSÃO	148
PLANO DA OBRA	
Volume 1 - Aspectos econômicos e sociais	
Volume 2 - Estratégia de Intervenção	
Volume 3 - Fichas de Projetos	
Volume 4 - Mapas	

PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO

1.

A ABORDAGEM FÍSICO-TERRITORIAL

A atual estrutura da Aglomeração urbana da Grande Vitória apresenta-se, como resultado de um processo 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 migratório intenso, que resultou numa urbanização acelerada principalmente da Grande Vitória.

A este incremento populacional, somem-se as melhorias na infra-estrutura e de transporte, que convergem para os seus terminais marítimos, o terminal oceânico da CVRD, novas rodovias 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, contrapõem-se faixas compactas de altas densidades a outras de ocupações 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: o pleno exercício da tendência espontânea. É que aí sempre coube e prevaleceu a solução particular, nem sempre ajustada ao conjunto e, muitas vezes, claramente em oposição a uma possível alternativa de interesse mais geral.

A ramificação da rede urbana, 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 desordenado 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 Micro-Região.

Os riscos desse 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, potenciando a grandeza dos investimentos infra-estruturais requeridos e, pior ainda, multiplicando o número de casas 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 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 do 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.

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 locacionais de uma área é determinada quando as vantagens urbanas se avizinham 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 locacionais. Excluem-se as áreas de morro a mangue, localizados em espaço urbano já consolidado pois nestes casos a desvantagem locacional natural é compensada pelas vantagens locacionais 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. Neste sentido, está 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, telando desta maneira a ocupação de áreas igualmente propícias (em termos geográficos) mais interiores.

Esta ocupação concentrará as famílias de alta renda ao longo do litoral da Praia da Costa/Itaparica, e a população de classe média deverá localizar-se mais internamente.

Cariacica deve continuar tendo o mesmo tipo de ocupação que vem ocorrendo, com ocupações de baixas densidades e com espaços vazios. Prevê-se o adensamento pela população de renda média em Vitória, Jardim Camburi e Praia do Canto.

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

As atividades do setor terciário, principalmente serviço e comércio mais

especializados, deverão local-se em Vitória - que deverá continuar como o centro principal - e 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 infra-estrutura 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 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 infra-estrutura e serviços, porque estes serviços atravessarão uma área praticamente vazia e distante dos centros urbanos.

2. GRANDE VITÓRIA: UMA PROPOSTA DE ORDENAMENTO DA AGLOMERAÇÃO URBANA (PEE)

Em contraposição à tendência de formação de uma estrutura linear, que não eliminaria - pelo contrário incentivaria - os espaços vazios da Aglomeração e não contribuiria para a criação de vantagens locacionais de uma maneira equilibrada no espaço urbano, é que foi proposta em 1976, uma política de ordenamento espacial para a Aglomeração Urbana da Grande Vitória¹, delimitando inclusive o espaço dessa Aglomeração, que se situa entre o Rio Jucu (em Vila Velha), o contorno da BR-101 estendendo-se até Jacaraípe, na Serra. Esta área foi considerada como zona prioritária para os investimentos públicos, e onde se procederá a reorganização espacial e de atividades, a fim de maximizar a utilização da infra-estrutura existente e racionalizar a aplicação de novos investimentos.

A organização do território baseou-se no conceito urbanístico de polinucleação, e a principal recomendação nesse sentido prende-se a estruturação de uma cidade a partir de associação de Centros de Animação semi-autônomos, dotados de equipamentos em nível apropriado aos seus estágios de desenvolvimento, sem descuidar da especialização espacial a nível da Aglomeração como um todo.

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

¹ESPÍRITO SANTO. Fundação Jones dos Santos Neves: *Grande Vitória: Uma Proposta de Ordenamento da Aglomeração Urbana*. Vitória, FJSN, 1977.

A partir desses enunciados e através da avaliação da potencialidade urbana dos diversos setores da Aglomeração e localidades próximas, o PEE propõe a estruturação do espaço conurbado em unidades urbanas semi-autônomas dotadas de suficiente individualização e caráter de especialização espacial a nível da Aglomeração como um todo.

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

A partir desses enunciados e através da avaliação da potencialidade urbana dos diversos setores da Aglomeração e localidades próximas, o PEE propõe a estruturação do espaço conurbado em unidades semi-autônomas dotadas de suficiente individualização e caráter.

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 maior auto-suficiência possível e sendo suas principais características preservadas, viabilizará o descongestionamento do Centro de Vitória;

- . *Minimize*: as distâncias 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 deslizamento 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).

Apesar de transcorrido um tempo menor que um quinquênio após a sua elaboração, a dinâmica espacial e a definição de decisões de porte fizeram com que seja necessária a reavaliação do PEE. Não obstante ter dado origem ao processo de planejamento colocando pressupostos que nortearam a concepção dos planos diretores, dos planejamentos setoriais, careceram medidas mais explícitas e, principalmente, uma adesão política mais incisiva para que a configuração espacial preconizada se consolidasse.

Seus efeitos se fizeram sentir, portanto, indiretamente, e hoje, diante de algumas novas variáveis que se constituem em novos valores, como o extravazamento dos limites de aglomeração propostos, o desestímulo ou o retardamento de algumas decisões de implantação ou mesmo de uma nova lógica de ocupação a ser definida a partir da problemática energética, demanda-se esta reavaliação, como atividade normal inerente ao processo de planejamento de uma área em processo de transformações urbanas acelerado.

3. PLANO DE AÇÃO IMEDIATA DE TRANSPORTES E TRÁFEGO/ PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS

OBJETIVOS

Realizado durante o ano de 1977, inicialmente proposto para a definição de ações imediatas destinadas a diminuir os problemas de tráfego principalmente na área central da cidade, o PAITT terminou tendo a abrangência de um Termo de Referência de um Plano Diretor de Transportes Urbanos, devido à constatação da inviabilidade da adoção de medidas pontuais de correção no sistema de circulação, visto terem sido detectados problemas de ordem estrutural no desenho urbano, no sistema de transportes coletivos e no sistema de trânsito em geral.

A atuação do subsistema circulação urbana, seja o equacionamento do transporte de massa, do sistema viário, do sistema de trânsito ou estacionamento, deve ser enfocada dentro de um processo de intervenção na estrutura urbana, juntamente com uma política global de ocupação do solo, a partir de diretrizes espaciais criteriosamente definidas. A fase preliminar do Plano Diretor de Transportes Urbanos e o Programa de Ação Imediata de Transportes e Tráfego visou, portanto, integrar o sistema de transportes ao processo de planejamento, contribuindo para uma melhor ordenação da estrutura urbana e para uma operação mais econômica dos serviços necessários à população.

O trabalho teve ainda como objetivos:

- 1) A definição de um sistema viário básico para a Aglomeração, de maneira que:
 - a) Se forme uma rede funcional inter-modal de vias, na qual a criação de condições para a operação de um sistema eficiente de trans

portes coletivos é a meta principal;

- b) se minimize os congestionamentos e permita soluções duradouras para os problemas de circulação, e, finalmente;
 - c) contribua para a estruturação preconizada do espaço urbano.
- 2) A adoção de soluções imediatas e duradouras para o atendimento de demanda de transportes coletivos da região, dentro de uma visão de longo prazo, promovendo o sistema integrado de transportes urbanos e permitindo efeito de complementariedade das soluções ao invés da competição entre elas, evitando ainda proposições que impliquem em investimentos vultuosos. Dentre estas soluções, destaca-se a do transporte aquaviário que acima de tudo atende às características físicas do espaço urbano e a maneira como a cidade se estruturou.
- 3) Aumentar o nível de confiabilidade, reduzir os custos de operação, incrementar as velocidades médias de percursos e oferecer maior conforto aos usuários do sistema de transporte coletivo, melhorando a qualidade do serviço e oferecendo opção viável de substituição ao transporte individual;
- 4) Obter melhoria geral da fluidez, segurança e eficiência do tráfego nas áreas centrais, promovendo um uso racional do sistema viário existente e priorizando no sentido pedestre-transporte coletivo-automóvel dentro do princípio de humanizar a cidade.

A Grande Vitória, a exemplo de outras capitais brasileiras, tem seu crescimento formalizado pela agregação de loteamentos periféricos que vão se consolidando em bairros à medida que sua densidade aumenta. O sistema de transportes coletivos vinha se fazendo exclusivamente através de ônibus, havendo uma linha para cada bairro e todas convergindo para a Área Central.

A Área Central possui sistema viário limitado a duas artérias estranguladas entre as elevações do maciço central que constituem a cidade alta e o mar, margeado pelas instalações portuárias. As linhas de ônibus têm seus pontos finais situados no lado oposto aos bairros que servem em relação ao centro, o que faz com que cada ônibus passe duas vezes pelo centro estrangulado.

A primeira medida preconizada pelo PAITT consistia em fazer retornar parte da frota antes de atravessar o Centro, nas horas de pico, diminuindo o número de ônibus aí circulando e atendendo aos passageiros que antes tomavam conduções já cheias na saída do Centro.

A segunda etapa consistiria na união de duas linhas de ônibus diametralmente opostas, criando as linhas diametrais que permitiriam reduzir a frota circulando no centro e criaria opções para os passageiros que realizam viagens entre bairros opostos em relação ao Centro e que aí são obrigados a realizar transbordo.

Na etapa seguinte as vias principais seriam transformadas em vias exclusivas de ônibus, adotando-se veículos de maior capacidade e frequência e melhor velocidade de operação, para atender às viagens transversais (diametrais) e às viagens simples (radiais) ao Centro. Futuramente essas vias exclusivas, atingindo maior densidade de viagens, poderão comportar sistemas de transporte de massa mais eficientes.

As linhas periféricas de menor demanda seriam transformadas em linhas alimentadoras do sistema rodoviário, realizando-se os transbordos nos terminais urbanos, geralmente localizados nos Centros de Animação ou nos Centros de Bairros, contribuindo assim para o atendimento de demandas de comércio e serviços na unidade urbana, absorvendo parte das viagens que hoje demandam o Centro Metropolitano.

Essas linhas alimentadoras atenderiam também ao sistema aquaviário, com

o qual teriam horário e tarifas integradas, realizando os transbordos em terminais urbanos simples ou integrados, quando atendente de vários modos de transporte.

O sistema de transportes urbanos aquaviário aproveita as vias naturais aquáticas da Baía de Vitória, desviando para as barcas parte das viagens anteriormente realizadas por ônibus, contribuindo assim para o descarregamento do Centro. Foi realizada a primeira etapa de funcionamento, ligando três terminais do Centro, consolidando gradativamente o sistema. A segunda etapa, apoiada pela alimentação rodoviária e melhorando a frequência das barcas, deverá ampliar a utilização do sistema. Estão em utilização ainda, devendo ser ampliados, terminais de estacionamento de veículos particulares junto aos terminais, funcionando como bolsões periféricos de estacionamento, contribuindo para a redução da demanda de áreas de estacionamento na Área Central.

Na terceira etapa seriam instalados os terminais de Ilha do Príncipe e Dom Bosco, na Ilha de Vitória, Glória, em Vila Velha, e Itaquari, em Cariacica. O terminal de Dom Bosco, situado a Leste do Centro, integrado com um terminal urbano de ônibus que servem à Ilha e ao Norte da Grande Vitória, permitirá a realização de viagens entre bairros diametralmente opostos sem passar pelo Centro, diminuindo o tempo de viagem e permitindo a redução de linhas que demandam aquela área.

Como se observa, as propostas configuram uma reestruturação no sistema de transporte coletivo, enfocada na redução permitiria também a separação entre a circulação de coletivos e de veículos individuais, o que tornaria possível, a partir de então, a adoção de medidas restritivas a esse tipo de transporte na Área Central, reforçada com a recomendação de construção de estacionamentos periféricos nas duas entradas do Centro

A adoção de tais medidas seriam complementadas com obras de favorecimento à circulação de pedestres, como alargamento de calçadas e fechamento

de ruas, dentro da filosofia de ordem de prioridades pedestres -transporte coletivo-automóveis.

Considerando a limitação física da Área Central, a definição da Terceira Ponte, ora com as obras paralizadas, não inviabilizaria as medidas preconizadas, ao contrário, reforça as propostas na medida em que as facilidades oferecidas por esta tendem a levar os usuários a insistirem na utilização do transporte egoísta.

Finalmente, foram feitas recomendações de longo prazo e que tendem a exigir obras de arte mais vultuosas e estudos mais aprofundados, como a definição do terminal metropolitano de carga, a terceira ponte, a adaptação das rodovias federais à circulação urbana, etc.

SISTEMA VIÁRIO FUNCIONAL

O sistema viário básico preconizado compõe-se de 5 (cinco) tipos de vias para a circulação geral e 3 (três) tipos de vias próprias para o sistema de transportes coletivos:

A- VIAS DE CIRCULAÇÃO GERAL:

Vias rápidas- Vias caracterizadas por permitirem tráfego em alta velocidade e ligarem longas distâncias. São os acessos entre a Aglomeração e sua área de influência e as metrópoles nacionais.

Vias litorâneas- Vias com funções semelhantes às vias rápidas, sendo, no entanto, destinadas a atender à faixa turística do litoral da Aglomeração, o que lhes confere características próprias.

Vias arteriais- São vias situadas no interior da malha urbana servindo de coletoras e distribuidoras dos fluxos que demandam aos centros

de maior concentração de atividades.

Vias alimentadoras- Vias urbanas de função complementar às arteriais. Servem de coletoras e distribuidoras dos fluxos que demandam aos /dos bairros, centros de bairros e de vizinhança.

Vias locais- É a unidade mais simples na categoria das vias. Atende a seus moradores e o pedestre tem prioridade no seu uso; portanto de vem receber tratamento adequado à sua função.

B- VIAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

Pista exclusiva- São vias localizadas nas áreas centrais. Servem para separar o tráfego de coletivos do tráfego geral, aumentando a capacidade das vias centrais dando condições de competitividade ao sistema de transportes coletivos.

Prioriza o sistema de transporte coletivo nas áreas congestionadas e permite a conquista de espaço pelo pedestre.

Prepara o espaço urbano para receber equipamentos mais sofisticados de transporte coletivo, tais como pré-metrô ou bonde-moderno.

Aquavias- É a alternativa para acesso às áreas centrais através de transporte coletivo. Compõe-se das linhas e terminais integrados com os outros modos. As características topográficas da região favorecem muito a expansão deste sistema.

Ferrovias suburbanas- A perspectiva de atender no futuro amplas massas populares, leva desde já a integrar as atuais linhas nas propostas, para que se garanta o seu aproveitamento.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO

O Sistema de Transportes Coletivos preconizado é composto por 3 (três) subsistemas, quais sejam: Rodoviário, Aquaviário e Ferroviário que se completam no atendimento à demanda e se interligam através de terminais de transbordo adequadamente localizados e projetados para desempenhar esta função integradora.

A - SUBSISTEMA RODOVIÁRIO

Interurbano - Com a construção do novo terminal localizado na Ilha do Príncipe, a penetração dos ônibus interurbanos na Aglomeração é realizada através das vias de tráfego partilhado. A distribuição dos passageiros foi facilitada pela integração do terminal interurbano com terminais Rodoviário-Urbano e Aquaviário.

Urbano - O sistema rodoviário urbano de transportes coletivos proposto tem como elementos principais as linhas troncais; linhas alimentadoras; linhas convencionais; pontos de transbordo e os terminais urbanos.

- 1) LINHAS TRONCAIS - São linhas rápidas que ligam o Centro Metropolitano aos Centros de Animação atravessando as áreas centrais em pista exclusiva, e podem ser de dois tipos: *transversais* (LTT) - quando ligam um Centro de Animação ao Centro Metropolitano. Deverão oferecer elevada frequência e serão supridas pelas *linhas alimentadoras* através dos *pontos de transbordo* e terminais urbanos.
- 2) LINHAS ALIMENTADORAS - Transportarão os usuários dos bairros até os *terminais de transbordo* e *terminais aquaviários* cobrindo toda a *ilha urbana*.

- 3) LINHAS CONVENCIONAIS - As áreas próximas aos centros serão atendidas por linhas convencionais ligando aos terminais urbanos.
- 4) PONTOS DE TRANSBORDO - São pontos de ônibus equipados com abrigo e conexão adequada entre as paradas dos ônibus das linhas troncais e alimentadoras.
- 5) TERMINAIS URBANOS - São os pontos de convergência de linhas troncais aquaviárias e alimentadoras e/ou ferroviárias para conexão adequada entre as paradas das diferentes linhas. São de 3 tipos:
 - . Terminais integrados
 - . Terminal aquaviário
 - . Terminais rodoviários urbanos

B - SUBSISTEMA AQUAVIÁRIO

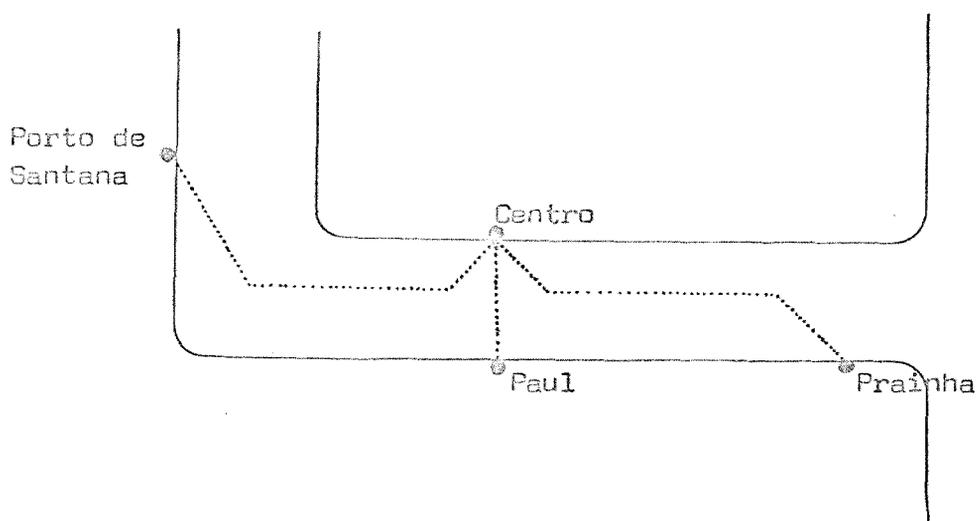
Interurbano - Dadas às privilegiadas condições da Baía de Vitória, um terminal pode ser adotado e integrado ao Sistema de Transportes Urbanos da Aglomeração.

Urbano - Os elementos fundamentais deste sistema são os terminais que serão integrados aos terminais rodoviários urbanos de forma a facilitar as operações de transbordo dos passageiros. Oferece grande flexibilidade para expansão por não necessitar de investimento na construção de vias.

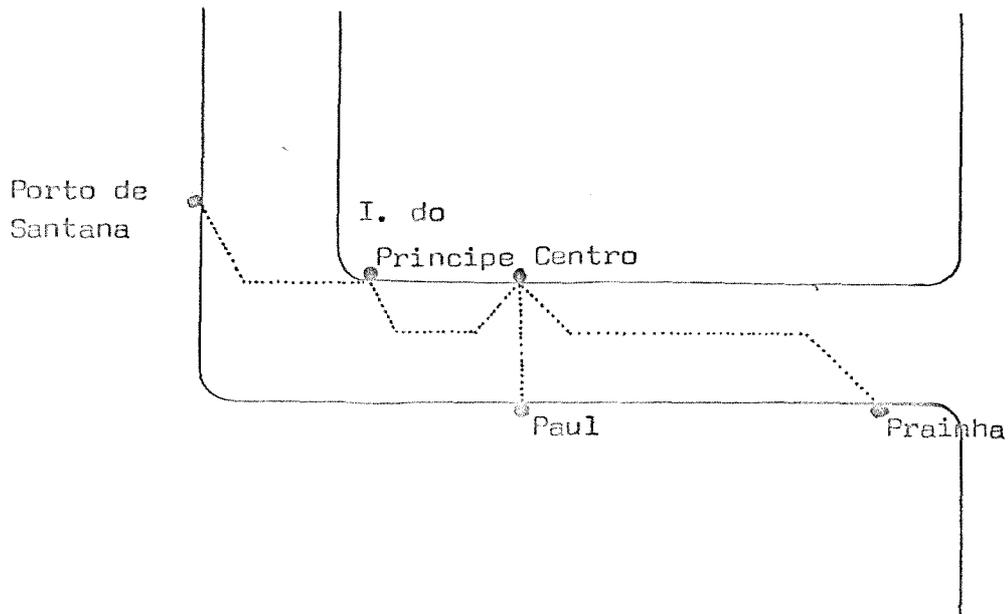
O subsistema contribui para desafogar os pontos críticos da circulação no Centro Metropolitano, sendo de vital importância a localização dos terminais e sua integração com os outros modos, especialmente o rodoviário.

Para a consolidação ao subsistema Aquaviário foi necessário o estabelecimento de hipóteses para sua implantação por etapas, visando atender as diversas fases de funcionamento que variarão não apenas em decorrência de execução das construções necessárias, como também da aquisição das barcas necessárias ao atendimento à demanda real do sistema.

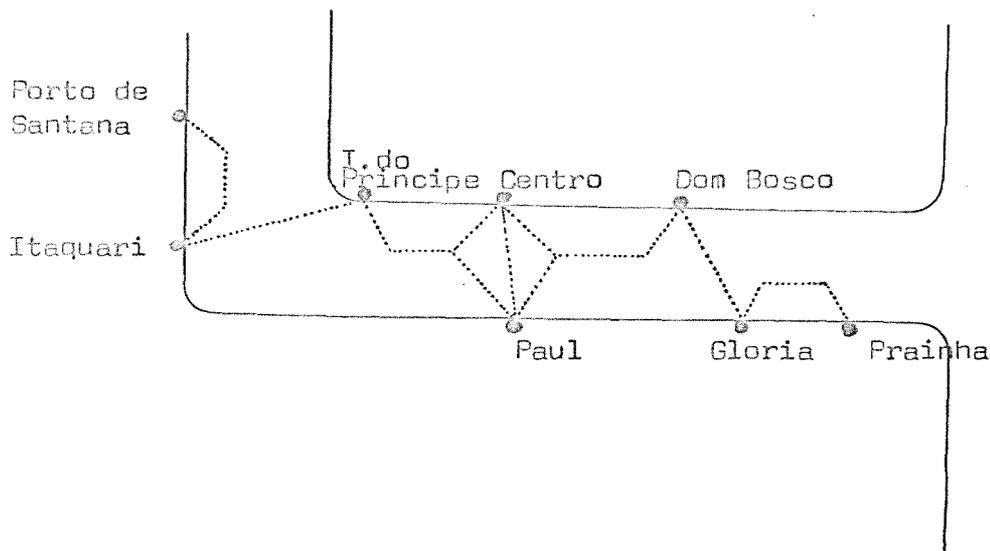
- 1) 1ª ETAPA DE FUNCIONAMENTO - Para esta fase, foram considerados operando o terminal do centro, no lado da Ilha e os terminais de Porto de Santana, Paul e Prainha, no Continente, estando em operação sete barcas. O número de passageiros atendidos, o número de partidas de barcas e os intervalos entre estas, estão, portanto, limitadas pela capacidade de atendimento das mesmas.



- 2) 2ª ETAPA DE FUNCIONAMENTO - O número de barcas e de terminais é ampliado, assim como o de terminais, aumentando o número da passageiros e o atendimento do sistema.



- 3) 3ª ETAPA DE FUNCIONAMENTO - Nesta fase, considera-se operando todos os terminais, sendo, cada um destes, ligados aos terminais do lado oposto, com o número de barcas necessário ao atendimento à demanda real.



- 4) ETAPA FINAL - Para a etapa final de funcionamento do subsistema Aquaviário, prevê-se também o funcionamento dos Terminais da Glória, de Dom Bosco e Itaquari.

Ressalte-se outrossim, que está implícito no estudo, que as variações sofridas pela demanda, durante a fase de implantação do sistema, poderão acarretar modificações no número das barcas e no dimensionamento dos terminais.

C - SUBSISTEMA FERROVIÁRIO

Existem três perspectivas para o sistema ferroviário participar no transporte coletivo da Grande Vitória - a primeira, seria a substituição do ônibus pelo bonde moderno ou pré-metrô nas linhas troncais, já que é previsível um rápido esgotamento da capacidade do sistema rodoviário nessas linhas, o que exigirá a adoção de sistemas mais sofisticados.

A segunda perspectiva é a utilização da EFVM - Estrada de Ferro Vitória Minas para ligar as partes Sul e Norte da Aglomeração oferecendo alternativas às troncais transversais. Finalmente, a terceira perspectiva surge com a Estrada de Ferro Leopoldina, quase desativada, atravessando áreas periféricas ocupáveis a médio prazo. O adensamento destas áreas viabilizará o seu aproveitamento integrando-a como alimentadora do terminal Aquaviário de Paul.

4.

PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA

INTENÇÕES PROPOSTAS NO PDU

São objetivos do PDU promover o convívio e o equilíbrio entre o homem e a natureza, distribuir a densidade demográfica na área urbanizada, de forma a proporcionar maior economia na distribuição dos serviços públicos à comunidade; corrigir as tendências de crescimento desordenado em algumas áreas do município, através da introdução de normas de ocupação e uso do solo; distribuir os equipamentos na cidade como um todo, de forma a redistribuir os benefícios e oportunidades desses investimentos e racionalizar a aplicação dos recursos públicos de forma a maximizar os benefícios sociais e a minimizar os custos financeiros.

Para alcançar tais objetivos, foram delimitadas áreas necessárias à preservação do patrimônio histórico, ambiental e paisagístico e a proteção de ecossistemas de importância ecológica: áreas que, a qualquer título, não devem ser urbanizadas; efetuando um controle na distribuição das atividades, através de um zoneamento de uso e ocupação do solo, estabelecido o condicionamento urbanístico das edificações através de modelos de assentamento; disciplinando o parcelamento do solo urbano e a valorização do centro da cidade no sentido de integração social.

Além disso, são metas do Plano Diretor Urbano propugnar a formação de uma estrutura urbana capaz de completar e absorver as funções básicas de um centro metropolitano, resultante da construção da terceira via de ligação entre Vitória e Vila Velha; estabelecer uma hierarquia de vias, com a fixação de normas e padrões; promover a coordenação infra e inter governamental, com vistas à concretização dos objetivos gerais; compatibilizar e sistematizar as informações pesquisadas e produzidas pela ad

ministração do Município de modo a permitir a organização de um banco de dados; assim como avaliar e revisar o Plano Diretor Urbano de Vitória

Nesse sentido, os princípios que comandam a legislação do Plano são os da promoção do desenvolvimento urbano, de ordenamento do território, do uso adequado do solo e do bem-estar da coletividade.

CRITÉRIOS QUE ORIENTARAM A ELABORAÇÃO DO PDUV

Os critérios que levaram a elaboração do documento, foram, a saber:

- . Os problemas de circulação devem ser enfocados dentro de um processo de intervenção na estrutura urbana, juntamente com uma política global de ocupação do solo, a partir de diretrizes espaciais definidas.
- . Apesar de, em muitos casos, a localização vantajosa dos mangues propiciar sua ocupação, eles devem ser preservados, pois existem, na Grande Vitória, espaços livres suficientes para a expansão urbana. Devem, sim, serem transformados em áreas de produção, para o emprego e o abastecimento da população como um alimento típico e natural. A ocupação dessas áreas, além de ocasionarem risco à fauna e à flora desses locais, exige elevados recursos para implantação de serviços e abastecimento saneamento e sistema viário.
- . Outra preocupação reside na ocupação dos morros acima da cota 50m ou nas encostas com inclinação superior a 30%. No primeiro caso, em morros já ocupados, acima da cota 50, e que já dispunham de água e luz, a proposta é de encontrar medidas que evitem seu adensamento. Nos casos em que não há ocupação, é proposto que, acima da cota 50m, não haja ocupação. Essa medida é explicada pela dificuldade e custo elevado de se levar infra-estrutura; do recolhimento do lixo, quase impossível; pela não existência de vias e para que não haja a retirada da cobertura

ra vegetal, evitando futuros desmoronamentos. No segundo caso, a ocupação nas encostas com declinação superior a 30%, deve ser proibida, pela maior probabilidade de ocorrências de desmoronamentos, caso haja retirada da cobertura vegetal.

- . Quanto à definição de critérios adotados na estruturação da área urbana do Município de Vitória, de criar condições para a formação de unidades ambientais equilibradas, sem riscos de conflitos de atividades e/ou função, consubstanciada a política de estruturação do espaço da Grande Vitória.
- . As densidades máximas para cada área deveriam ser estabelecidas em função da infra-estrutura existente e planejada, da topografia; dos equipamentos públicos e do sistema viário.

ORDENAMENTO DO SOLO

O Plano Diretor Urbano de Vitória propõe normas urbanísticas destinadas a melhorar o uso do solo, assim como a qualidade de ocupação pelas edificações.

Define critérios de estruturação da área urbana, no município de Vitória, no sentido de criar condições à formação de unidades ambientais equilibradas, sem riscos de conflitos de atividades e/ou funções. Para tanto, estabelecendo hierarquias de zonas, permite manter e incentivar diferenças tanto em padrões de densidades, quanto do comportamento e características ambientais dessas zonas. Contudo, a caracterização das zonas não chega à especialização excessiva, o que acarretaria a homogeneização dos lugares urbanos.

Assim é que as zonas de uso propostas, assim como suas características foram divididas em residenciais, comerciais, institucionais e especiais.

A estruturação das zonas residenciais obedece tendências relevadas no processo de evolução urbana. Serão permitidas densidades maiores onde existam melhores condições de atendimento de infra-estrutura e equipamentos, bem como em áreas de melhor topografia. Dessa forma, as zonas residenciais se situam entre as vias de maior fluxo ou entre acidentes geográficos (o mar e o maciço central) e as vias.

Enquanto isso, a estruturação das zonas comerciais se relaciona com a classificação de vias, de forma a que a complexidade dos centros esteja associada às características funcionais das vias. Basicamente a relação se estende a toda a área ocupada do espaço urbano, onde os espaços lineares às vias arteriais e coletoras são locais para a instalação de atividades de comércio e serviços dos bairros.

Com isso, o Plano propõe a formação de dois *Centros de Bairros* entre a Avenida Vitória e o canal para possibilitar o abastecimento e atendimento das populações dos bairros situados a Leste do Município, sem que seus moradores precisem se deslocar até o centro da cidade. Da mesma forma, induzir as atividades principais de comércio e serviços, o centro de negócios e institucionais a se localizarem na faixa entre a Avenida Vitória, César Hilal e o canal e entre a Av. Leitão da Silva e a Avenida Nossa Senhora da Penha, com a finalidade de consolidar a formação de um centro metropolitano e preservar as outras áreas do município para a função habitacional.

As atividades institucionais ou equipamentos públicos foram classificados em função de seu nível de atendimento local, de bairro, principal e especial. O uso institucional local compõe o primeiro grupo, com estabelecimentos, espaços ou instalações destinadas à educação, lazer e culto religioso, compreendendo escolas infantis, igrejas, áreas de recreação e praças.

O uso institucional de bairro compreende estabelecimentos, espaços e instalações destinadas à educação, lazer, culto religioso, cultura, assistência social e administração pública, compreendendo as atividades assinaladas na categoria institucional local, além das escolas de 1º e 2º Graus, associações religiosas, bibliotecas, postos de saúde e puericultura, clubes recreativos, instalações esportivas e praças de esportes.

O institucional principal compreende estabelecimentos, espaços e instalações destinados à educação, lazer e cultura, cultos religiosos, saúde, administração pública, de atendimento regional, compreendendo as atividades na categoria de institucional de bairros, além de estabelecimentos científicos, centros de pesquisas, museus, exposições de arte, estabelecimentos de cultura e difusão artística, associações com fins culturais, associações de classe, grupos políticos, sindicatos profissionais, representações estrangeiras e consulados.

E, na classificação geral, as atividades de porte estão inseridas no grupo institucional especial, cuja adequação à vizinhança depende de uma série de fatores a serem analisados pelo Conselho do Plano Diretor, segundo cada caso. Relaciona-se às atividades de Universidade, Faculdades, Hospitais, gerais e especializados, casas de saúde, sanatórios, clínicas, ambulatórios, pronto-socorro, instituições de saúde, repartições públicas federais, estaduais e municipais, aeroporto, rodoviária, cemitérios, campos desportivos, terminais de transporte, aterro sanitário, depósito de resíduos sólidos e usina de lixo.

O Plano propõe a estruturação de uma zona institucional no Aterro do Suã, em área atualmente do Governo Estadual. Constitui uma proposta que pretende reunir numa área os serviços administrativos estaduais, integrando-a com as atividades institucionais localizadas na Ilha de Santa Maria e Bento Ferreira. Essa centralização, além de facilitar e aumentar bastante a forma de rendimento do trabalho, desafoga o já congestionado centro da cidade.

Além disso, a criação, no Aterro do Suã, proporciona um importante marco arquitetônico à entrada da Baía de Vitória, criando um importante ponto irradiador, juntamente com o centro atual, para a ocupação de seu espaço interior, incentivando a consolidação, no lado de Vitória, de centro metropolitano da Aglomeração Urbana de Vitória.

As zonas especiais se especificam pela preservação ambiental, paisagística e de patrimônio histórico; pela existência de edificações, equipamentos e instalações destinadas a grandes usos institucionais e pela implantação prevista de programas e projetos específicos.

MODELOS DE ASSENTAMENTO

São elementos básicos do tratamento e controle das zonas de uso proposta os Modelos de Assentamento Urbano, que pretendem influir na conformação da paisagem local e na qualidade do espaço resultante. Os modelos compreendem um conjunto de variáveis urbanísticas que visam melhorar as condições de habitabilidade das edificações e qualidade ambiental e o controle dos lugares urbanos.

Os modelos de assentamentos urbanos são elementos básicos para o tratamento e controle das zonas de uso. Foram recomendados o recuo obrigatório dos pavimentos térreos das edificações, exigências de afastamentos laterais e reduções das taxas de ocupação para edificações verticais visando melhorar as condições de habitabilidade das edificações e a qualidade ambiental dos diversos lugares urbanos.

Para evitar uma paisagem pobre em função da extrema homogeneização dessas áreas e da inexistência de referências, em virtude da massa compacta das edificações, como as áreas do centro de Vitória e com grandes tendências na Praia do Canto, os modelos de assentamento visam além da melhoria da paisagem, também o controle das densidades nas diversas áreas urbanas. Os instrumentos que permitirão os modelos realizarem os objetivos da melhoria da qualidade ambiental são:

- . incentivo ao remembramento de lotes nas áreas mais valorizadas, provocando, além do reaparelhamento destas áreas, o aumento dos espaços livres e diminuição do número de blocos edificadas. Isso será conseguido através do coeficiente de aproveitamento para terrenos maiores.
- . estabelecimento de uma relação entre coeficiente de aproveitamento e taxa de ocupação, de forma que, quanto maior for o coeficiente de aproveitamento, menor será a taxa de ocupação. Com isso, as edificações que tiverem maior coeficiente de aproveitamento e conseqüentemente maior número de habitantes, terão maior disponibilidade de áreas livres, com a redução de sua área de implantação.
- . ampliação de áreas de circulação de pedestres nos corredores de atividades e áreas comerciais, através de recuo obrigatório nos pavimentos térreos das edificações.
- . obrigatoriedade de afastamento lateral entre edifícios para impedir a formação de muralhas edificadas, principalmente no centro de Vitória, permitindo com isso a permeabilidade visual entre os blocos e a melhoria das condições de ventilação e insolação, para os usuários das edificações e das áreas urbanas interiores do centro.
- . obrigatoriedade do uso de pilotis em algumas zonas, nas edificações residenciais com mais de 3 pavimentos, liberando-se áreas junto ao térreo para lazer e recreação dos habitantes.
- . nos edifícios comerciais ou mistos, onde o pavimento térreo é extremamente valorizado para o comércio, o pilotis será obrigatório acima do 2º pavimento, por um modelo, e acima do 3º pavimento, em outros modelos, sendo permitida a utilização total do primeiro e segundo ou terceiro pavimentos, dependendo do modelo, para uso comercial/serviço. Esta área acima do 2º ou 3º pavimento poderá integrar-se successivamente com as áreas de mesma natureza de prédios vizinhos. Assim o espaço ocupado ao nível do terreno é restituído ao nível de segundo ou terceiro pavimento.

- . estabelecendo os índices adequados para área de estacionamento obrigatório por unidade residencial ou área de uso comercial nas edificações.

ÁREA CENTRAL

Dentre as áreas da cidade, a que recebeu especial atenção foi o centro atual, pois entra com potencial de ocupação, este se encontra em processo de esvaziamento, perdendo sua atratividade, culpa de uma política que não dá a devida importância à capacidade ambiental da área, que deveria desempenhar o papel de ponto de intercâmbios sociais e culturais da população. A proposta do Plano foi de reforçar a função residencial e de se incentivar com que ele receba novas atividades de comércio, serviços e institucionais, diretamente vinculadas ao consumo da população, com a intenção de que as áreas não funcione somente 8 horas por dia, subutilizando os investimentos ali existentes.

Por outro lado, o Plano preocupou-se na ordenação dos equipamentos urbanos destinados a regular o traçado urbanístico e o sistema viário e a identificação, caracterização e dimensionamento dos equipamentos urbanos, públicos e privados, em especial dos equipamentos de guarda de veículos, classificados como privados, de interesse comunitário. Nesse sentido, reveste-se de importância os equipamentos de saúde pública e ambiental como medida fundamental de proteção da saúde individual e coletiva. São propostas a criação de áreas verdes, parques públicos, a proteção dos recursos hídricos, praias e cursos d'água, a preservação dos manguezais e das áreas virgem acima da cota 50 metros.

A proteção ao ambiente natural, a paisagem urbana e ao patrimônio histórico e sócio-cultural, através do condicionamento da propriedade a sua função social foi proposta através dos investimentos de desapropriação, servidão e limitação administrativa e tombamento.

Neste último aspecto, tenta-se um aspecto inovador nas legislações urbanas, que é o tombamento municipal de edificações de interesse sócio-cultural em razão de se constituírem em elementos representativos do patrimônio cultural ambiental urbano de Vitória, por seu valor histórico, cultural e social.

Na desapropriação para proteção do patrimônio ambiental, o Município poderá proceder à aquisição dos seus imóveis, declarados de utilidade pública, ou de interesse social, mediante o pagamento, parcial ou total, do preço nas seguintes condições:

- a) Permuta pela faculdade de construir, outorgada ao expropriado, em outra gleba ou lote de terreno;
- b) Alienação a terceiro da faculdade de construir.

Foi estabelecida a correspondência entre as zonas de uso onde se poderá ser acrescida a faculdade de construir com o objetivo de distribuir no espaço urbano as consequências em termos de necessidade resultantes das transformações.

CONSELHO MUNICIPAL

Finalmente, é importante ressaltar que o conjunto de aspectos normativos propostos cobre, aproximadamente, 90% das propriedades de ocorrência de fenômenos, tanto ao nível de localização de atividades, quanto ao de intensidade e tipo de usos possíveis. Outros fenômenos, impossibilitados de serem tratados ao nível geral, em função de suas características singulares, devem ser examinadas ao nível de casos sendo, portanto, necessária a existência de mecanismos operacionais que ofereçam respostas a situações imprevisíveis que são inerentes à condição humana. É preciso que fique claro que a implantação de um Plano Diretor Urbano que deve aprimorar-se como instrumento de controle do fenômeno urbano e de consolidação de uma política urbana, não deve prescindir de um grupo de *reflexão* e *a*

valiação de seus efeitos.

Foi por este aspecto que se propôs a criação de um Conselho Municipal do Plano Diretor Urbano, órgão de assessoramento ao Prefeito Municipal, na coordenação e integração administrativa das atividades de planejamento municipal. O Conselho é composto por elementos da Prefeitura, concessionárias de serviço urbano, Universidade, entidades de classe, órgãos públicos relacionados ao planejamento urbano e meio-ambiente e elementos da comunidade.

Nesse sentido, o plano deve ser colocado como *laboratório urbano*, onde um conjunto de ações, definidas a partir de uma política que visa às causas e não os efeitos, são implantados e avaliados em função dos impactos provocados sobre o espaço urbano, fornecendo subsídios que irão orientar nossas ações ou reformular as anteriores. Em função disso, a problemática de controle do uso do solo deixa de ficar reduzida a um conjunto de leis, concebidas de forma estática, para assumir uma dimensão processual.

5. PLANO DE ORDENAMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DA SERRA

INTRODUÇÃO

O Plano de Ordenamento urbano do Município da Serra teve duas variáveis condicionantes: O PEE - Plano de Estruturação do Espaço da Aglomeração da Grande Vitória e a legislação que definia o Centro de Animação de Carapina, então em tramitação. Isto levou a um estudo mais profundo cujo escopo deixou, então, de ser simples redação de uma lei de uso do solo que, no entanto, permaneceu como objetivo primeiro, tendo sido ampliada sua proposta no sentido de se elaborar um suporte articulado para aquela lei, procurando formular, preliminarmente, diretrizes básicas capazes de consolidar uma política mais racional de ocupação e uso do solo.

Descaracterizou-se a conotação de que se tratasse de um plano diretor de desenvolvimento urbano, pois isto pressuporia suporte econômico e social para a proposta urbana. Com uma população de 33.062 habitantes, recenseada em 1977, o município da Serra possui mais de cem mil lotes desocupados, e perto de 48 mil unidades habitacionais oficiais previstas até 1985, tendo já no censo de 1980 acusado uma população de 82.900 moradores.

Além disso, localizam-se no Planalto de Carapina, neste município, parte do complexo portuário exportador de minérios e usinas de pelotização (divisa com município de Vitória), o Centro Industrial da Grande Vitória - CIVIT, com grande área de expansão, e as obras da futura Siderúrgica de Tubarão - CST, de grande porte, cuja geração de atividades induzidas a montante e a jusante é de difícil previsão.

Somando-se a esses fatores a ampla disponibilidade de áreas atualmente utilizadas para exploração agrícola e recreacional, que poderão vir a serem transformadas em áreas industriais e de armazenagem, delineia-se

o quadro de dificuldades para a definição do uso do solo a partir de uma política físico-territorial, num contexto de condicionantes econômicos marcadamente predominante.

Optou-se, portanto, por um plano que procurasse o ordenamento da ocupação e uso do solo.

AS LINHAS GERAIS DA OCUPAÇÃO DO ESPAÇO

Organiza-se a ocupação do espaço do Município da Serra em três setores, ou áreas distintas. A primeira, Serra, a sede do Município: uma área urbana histórica, contendo monumentos e vestígios arquitetônicos significativos, de épocas passadas, e com um desenho urbano (em sua parte central) também representativo do século XVIII e XIX. Esta área se encontra hoje, acrescida de espaços contemporâneos em seu entorno imediato e submetida às exigências de circulação de veículos próprios de nossa época. Da mesma forma, a natureza é paisagem expressiva e predominante nesta área, uma vez que a Serra se situa ao pé do Mestre Álvaro, em área de topografia acidentada, apresentando magníficas vistas em vários ângulos.

As observações que se tem quanto à ocupação desta área, prenderam-se à manutenção de uma densidade relativamente baixa, de modo a *preservar os valores da ocupação atual*. Os espaços contemporâneos implantados, podem se harmonizar com os espaços tradicionais, cuidando-se, entretanto, para que sua ocupação não ultrapasse uma densidade estabelecida entre 150 a 200 hab/ha, de modo a reduzir os custos de infra-estrutura. Quanto aos monumentos históricos, recomendou-se o tombamento, conforme plano existente na FJSN sobre Patrimônio Histórico, e o espaço central, típico do nosso urbanismo primitivo, conservado *enquanto espaço urbano*.

Também Nova Almeida, a segunda das áreas referidas, destaca-se pela presença de monumento e espaço urbano histórico. O que a difere essencialmente, é a expressão que têm, na localidade, as atividades de turismo,

em função da praia, e a pesca. O que se propôs, de um modo geral, para Nova Almeida, foi a conservação e utilização turística do monumento e espaço urbano históricos, com investimentos nessa faixa, assim como da praia e, mesmo, a pesca, tudo, porém, estreitamente relacionado ao valor do monumento e o caráter histórico da localidade.

O uso residencial deve se manter em densidades baixas (100/150hab/ha), e as construções não podem exceder a três pavimentos além de eventual pilotis, em áreas onde não possa interferir com o monumento e a esplanada histórica ou a encosta da colina.

A última das três áreas divide-se, na realidade, em duas áreas distintas, interrelacionadas e com grande tendência a conurbar. Chamou-se a esta área de Complexo Carapina/Praias.

Este complexo, cujas áreas têm funções distintas e complementares, foi a preocupação principal do trabalho. Na área de Carapina situa-se, além da área habitacional mais significativa, o conjunto siderúrgico e portuário de Tubarão/Praia Mole, Centro Industrial de Vitória - CIVIT, além de indústrias e serviços variados, localizados principalmente ao longo da BR-101. Esta é a área mais dinâmica de ocupação do Município. Deve-se salientar que esta área contém o Centro de Animação de Carapina, e, portanto, reforça ainda mais o dinamismo da região. Entretanto, este centro, que apresenta uma opção política, necessita de medidas que o viabilizem economicamente. Para esta área, propôs-se o adensamento da ocupação, até taxas de cerca de 44hab/ha, de modo a suportar a massa de trabalhadores nos complexos industriais e, ao mesmo tempo, reforçar as condições de suporte do Centro de Animação de Carapina. As indústrias, serviços e comércio, seriam aí dispostos, de modo a permitir um ordenamento nessas atividades. Recomendou-se reforçar esta área como a de ocupação principal em todo Município, significando, com isto, que se deve direcionar para esta região a localização dos conjuntos habitacionais a serem implantados pelo Poder Público ou empresas, já que esta é a área natural de habitação da mão-de-obra empregada nas indústrias.

A outra parte do complexo - as praias - tem seu ponto principal em Ja caraipe, onde, ao lado do uso turístico, já existe população fixa sig nificativa. Para esta área supôs-se admitir um adensamento até uma fai xa de 200/250hab/ha, viabilizando um comércio que caracteriza um pequeno centro turístico e de bairro.

As outras praias - Manguinhos, Bicanga, Carapebus, deveriam apenas per mitir uma ocupação com baixa densidade - 100hab/ha - como já existente, pois se caracteriza mais como área de *lazer* que complementa a área habi tacional e de trabalho de Carapina.

Entre Carapina e a faixa litorânea correspondente, o que se apresentou, foi uma área com alguns loteamentos, um grande número de sítios, granjas e clubes, ocupando, sempre, grandes áreas. Permitir-se-ia, na área, o loteamento, mas com baixa densidade - 100hab/ha - considerando-se mais como uma reserva de expansão urbana do que propriamente uma área urbana.

A ESTRUTURA URBANA E O SISTEMA VIÁRIO

Serra

A sede do Município tem sua estrutura urbana fundamentada no centro his tórico. Este centro histórico abriga, hoje, atividades comerciais e de serviços, bem como a população, cujo convívio se dá segundo moldes con temporâneos. Disto resulta um espaço tendendo a se perder, uma vez que as ruas irregulares, estreitas, não bastam para comportar o crescimento da circulação de veículos. Este espaço urbano é, contudo, representati vo de épocas anteriores e de grande valor paisagístico, devendo, portan to, ser mantido. Por outro lado, a cidade já vem se expandindo, ocupan do novos espaços a sudeste e a nordeste, este, atravessando a rodovia.

O Sistema Viário deveria ser tratado de modo a dar condições de acesso

a todos os pontos da cidade, sem, contudo, destruir-lhe os espaços. Assim, o que se propôs foi uma via paralela à rodovia federal, que contorne a cidade pelo setor não ocupado. Essa via deveria ligar-se à outra semelhante, com a mesma função, na outra margem da rodovia, através de uma articulação bem definida com o sistema viário regional (BR-101), inicialmente em um único ponto.

Nova Almeida

A estruturação de Nova Almeida deve girar em torno da Igreja e Residência de Santo Inácio e dos Reis Magos e esplanada, devidamente tratados como espaço cultural e com vistas a função turística. Um programa de aproveitamento artístico da Igreja e Residência visando sua utilização assume aspecto essencial para reforço do caráter turístico da área. Do ponto de vista da organização física e da estrutura urbana, o que se pretendeu foi acentuar o monumento e a colina que o contém, preservando a paisagem existente e caracterizando a cidade como área de turismo, voltada, ainda, para o porto de pesca e praia, reservando-se a área mais nova do núcleo para o apoio de hotéis e comércio, inclusive no Município de Fundão.

O Sistema Viário deveria, como na Serra, contornar a colina e a ocupação existente hoje, e se ligar à ponte que une parte da cidade situada no Município de Fundão, e estabelecer a ligação Serra-Nova Almeida.

Complexo Carapina/Praias

Neste setor, inicialmente, fizeram-se referências a alguns elementos significativos que levaram à elaboração das propostas. O primeiro foi a existência de um grande número de áreas loteadas, na maioria, não ocupadas.

Existiam projetos de loteamentos contíguos, cuja execução levaria à cria

ção de sistemas viários independentes e conflitantes, uma vez que são tratados isoladamente.

O segundo referia-se aos vales profundos que cercam o Planalto de Carapina. Esses vales têm declives acentuados que torna-os difíceis à ocupação, possibilitando a manutenção de áreas verdes.

Um terceiro elemento era existência de projetos a nível de Governo, para implantação industrial. Tem-se, ainda, na área, como espinha dorsal do Sistema Viário e da estruturação do espaço, a rodovia ES 10, que liga Carapina às praias de Manguinhos e Jacaraípe, indo até Nova Almeida.

Finalmente, foram considerados os hiatos existentes na ocupação urbana, principalmente na faixa intermediária entre as praias e a área ocupada em Carapina. Esse *vazio* é representado nas propriedades de chácaras, clubes e grandes áreas simplesmente mantidas por particulares ou por órgãos estaduais. Estas áreas representam uma reserva para a ocupação, cujo uso se dará a medida em que haja interesse econômico.

O Projeto, para este Complexo, teve os seguintes objetivos:

- a) Ordenar as áreas ocupadas;
- b) Estruturar o Complexo, permitindo novas ocupações de forma ordenada;
- c) Adensar a área próxima do Centro de Animação de Carapina;
- d) Dar condições adequadas de vida às populações que deverão se utilizar desta área, principalmente os trabalhadores dos grandes projetos industriais e portuários;
- e) Integrar o complexo industrial do CIVIT ao complexo portuário/siderúrgico de Praia Mole/Tubarão;
- f) Garantir o uso turístico das praias a todos os níveis da população.

Esses objetivos gerais dão a definição dos elementos parciais da estruturação deste espaço, não se estendendo sobre o projeto do Centro de Animação de Carapina, uma vez que ele já está aprovado por lei municipal e tem definido, portanto, sua viabilidade e intenções.

A crescente ocupação turística e residencial em Jacaraípe, permitirá localizar, aí, um outro elemento estruturante, qual seja, um centro de atividades ao nível restrito, reunindo atividades de turismo, comércio e serviços. Este centro será, sem dúvida, secundário em relação ao de Carapina, configurando-se num centro de bairro.

Concentração de atividades da mesma ordem deverão marcar as localidades de Manguinhos e Carapebus, sem, contudo, excederem em porte às de Jacaraípe.

Considerando-se que as áreas loteadas desse Complexo constituem referenciais para o Programa, propôs-se a implantação de um Sistema Viário principal, capaz de articular-se a todos os setores localizados no Complexo Carapina/Praias.

Assim, o Sistema Viário seria expressado em três vias. As duas primeiras ligariam Carapina a Jacaraípe, articuladas entre si como um único eixo. A terceira, de grande capacidade de fluxo de carga, integraria o setor industrial do CIVIT ao complexo siderúrgico/portuário de Tubarão e Praia Mole, cruzando as duas primeiras. Esse conjunto de vias compõe o Sistema Arterial principal.

As vias principais deverão permitir formação de grandes quadras, com 1.500m de lado, em média, que virão servir de base à ordenação da área. Cada uma dessas *quadras* deverá ter um Sistema Viário interno de ligação, com três ou quatro pontos de acesso às vias transversais ou principais. A área intermediária entre as praias e Carapina está, hoje, ocupada com grandes glebas de uso rural, de recreio e, eventualmente, de indústria ou serviços. Ali, o Poder Público deverá procurar manter a ocupação em níveis e densidades baixos (100hab/ha), de modo a reforçar a implantação

do Centro de Animação de Carapina. Contudo, se houver manifestação de interesse na construção de áreas ou conjuntos habitacionais, na faixa entre as vias principais 1 e 2, deve-se apoiar a iniciativa. É importante que se localize os conjuntos habitacionais apenas na faixa entre as vias, ou, no máximo, em sua proximidade, contribuindo, assim, para o adensamento das populações.

O PATRIMÔNIO COMUNITÁRIO

Entende-se como patrimônio comunitário todo aquele que pode ser aproveitado pela comunidade, seja pela simples contemplação, pelo uso ou pela manutenção de valores culturais. Não se inclui nessas notas o que se refere a conservação dos recursos naturais (ar, água, solo, etc.) que serão objeto de consideração em capítulo à parte.

No sentido de preservação do ambiente natural, recomendou-se ao Governo do Estado a incorporação à reserva do Mestre Álvaro os alagados que estão ao sopé do monte, até a Baía de Vitória, usando-os como reserva natural e parque. Também foi recomendada a criação de parque na baixa das lagoas Jacuném e Capuba, assim como deveriam ser integradas ao uso público e protegidas as cabeceiras dos formadores da bacia do Rio Jacaraípe/Lagoa Capuba/Lagoa Jacuném

Foram previstos também pequenos parques de lazer na faixa litorânea, com acesso ao mar e preservação de áreas verdes: em Bicanga, na foz do Rio Guaxindiba, em Manguinhos, em Jacaraípe, e no caminho de Nova Almeida. Também, em Carapebus, foi recomendada a instalação de parque compreendendo a lagoa e a colina até o mar.

Na faixa litorânea às praias foi prevista a definição de legislação especial de preservação, como limitação de gabaritos e condições especiais de acesso.

A PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

A proteção do meio ambiente vinculou-se a dois objetivos principais: o primeiro é, nas atuais circunstâncias, prioritário, pois se refere a garantir a utilização direta e imediata pelas populações; o segundo, que engloba o primeiro numa visão a longo prazo, trata da proteção das formas de vida a ele ligadas.

No caso em pauta - ocupação urbana no Município da Serra - a preocupação maior foi colocada nos cursos d'água que cruzam ou têm cabeceiras em áreas ocupáveis ou próximas a elas.

No município da Serra, deverão ser protegidas as cabeceiras, as bordas e as orlas dos rios Manguinhos, Guaxindiba e Jacaraípe, das lagoas Capuba e Jacuném, assim como seus afluentes.

O platô de Carapina está numa cota média de 30m. As áreas em vales, abaixo desta cota, são, em geral, áreas de grande declividade e frequentemente recobertas de vegetação. Assim, estabeleceu-se uma faixa de proteção e reserva, que garantiria um suprimento de área verde, ainda que não necessariamente de uso público. O PEE dá definições precisas sobre a proteção dos vales secos, dos córregos e dos rios, que se considera suficientes para atingir os objetivos.

A IMPLANTAÇÃO DE INDÚSTRIAS

A localização de indústrias no Município da Serra teve dois pressupostos básicos de discussão: o complexo portuário e siderúrgico de Tubarão e o CIVIT. A aceitação destes pressupostos não significou a concordância com sua localização, mas o reconhecimento de um dado da realidade. Em verdade, ambos representam para o conjunto da Aglomeração da Grande Vitória um elemento prejudicial, se for considerado que se encontram precisamente a montante dos ventos dominantes. Estando, contudo, implantados, não coube discutir esta localização, mas procurar medidas que possam

melhor integrar estes dois elementos ao contexto urbano.

Nesse contexto, foram realizadas algumas considerações, tais como a necessidade da localização próxima aos complexos industriais dos apoios habitacionais e de serviços; a necessidade do estabelecimento de critérios para localização industrial no CIVIT, como quanto à poluição e à circulação; o relacionamento do uso industrial com o urbano, etc.

CONJUNTOS HABITACIONAIS

A partir da constatação de que os complexos industriais têm motivado os organismos governamentais a implantarem conjuntos habitacionais no planalto de Carapina, o PDUS realizou algumas considerações à respeito da problemática.

A primeira referiu-se à localização, baseada no mercado de terras e portanto cada vez mais distantes; foi recomendada a utilização de critérios urbanísticos, procurando localizar os conjuntos mais próximos do Centro de Animação, adensando sua ocupação ocupando vazios intersticiais, otimizando e reduzindo a rede de infra-estrutura e referenciados a um sistema viário estruturante.

Também foi recomendada a promoção de conjuntos menores e mesmo condomínios, com concepção arquitetônica mais livre e menos condicionados à referência do lote.

Finalmente, são sugeridas medidas complementares de caráter mais imediatos destinados a subsidiar a implementação das propostas.

6.

A ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO FÍSICA

Aceita a premissa, segundo a qual a Grande Vitória é hoje um polo alternativo no contexto desenvolvimentista brasileiro e que urge prepará-la para absorver o crescimento acelerado que experimentará nos próximos anos, cabe aos órgãos governamentais, nos seus diversos níveis, a tomada de posição quanto ao ordenamento e integração de suas ações na região.

Essa ação ordenada e integrada deve ter a visão global do espaço urbano da microrregião; desta forma, é fundamental que a Aglomeração Urbana como um todo seja dotada de uma estrutura básica como suporte para o seu desenvolvimento harmônico.

A partir dessa visão geral, pretendeu-se obter elementos capazes de subsidiar as decisões não só a nível microrregional, como também, aquelas relacionadas a questões locais.

Essa preocupação tem estado presente no processo de planejamento que tem sido levado pelo IJSN onde dentre outros, destacam-se os seguintes fatores:

- . os aspectos físicos que dão à Aglomeração Urbana características próprias e condicionam seu crescimento a um comprometimento da ocupação com os marcos representados pelo mar, mangues e montanhas;
- . a necessidade de não permitir-se que os erros observados no passado se repitam, principalmente quando se prevê que o crescimento futuro terá um dinamismo ainda mais acentuado que o ocorrido nas últimas décadas;
- . a existência de monumentos históricos, artísticos e paisagísticos que devem ser preservados e valorizados, de forma a permitir sua incorporação ao acervo de uso real da Aglomeração Urbana;

- . a urgência de uma tomada de posição no que diz respeito a defesa dos recursos hídricos de forma a evitar que os mesmos se deteriorem, devido ao uso inadequado;
- . o potencial econômico das atividades ligadas ao intercâmbio comercial (porto) e ao turismo, bastante acentuado devido à privilegiada posição geográfica da Aglomeração e sua beleza natural e de áreas vizinhas;
- . a importância da Aglomeração como principal centro econômico estadual, além das funções político-administrativas desempenhadas por Vitória, seu embrião e principal centro;
- . a localização concentrada nos Municípios da Serra e Cariacica da maior parte das atividades industriais, a partir da implantação das plantas da Companhia Siderúrgica de Tubarão, das Usinas de Pelotização, da Companhia Vale do Rio Doce e do Centro Industrial de Vitória;
- . a imperiosidade de adoção de medidas que visem corrigir as distorções do crescimento da Aglomeração - representadas pelo crescimento vegetiforme e a consequente existência de grandes estoques de lotes vagos em marcante contraste com a contínua ocupação dos morros e mangues, resultando no estrangulamento do principal centro da Aglomeração, sediado na Ilha de Vitória;
- . a prioridade de dotar-se a Grande Vitória de infra-estrutura e super-estruturas capazes de suportar seu crescimento acelerado, a partir dos complexos motrizes de sua economia;
- . a consciência da necessidade de buscar-se, paralelamente ao crescimento econômico, o erguimento de uma cidade humana, onde a qualidade de vida seja um objetivo e não uma resultante marginal e aleatória.

Dentro dessa ótica, a estratégia de ordenamento urbano adotado baseou-se:

- a) No controle da expansão da conurbação atual, delimitando-se a Aglomeração Urbana, onde se procederá à reorganização espacial e de atividades, a fim de maximizar a utilização da infra-estrutura existente e racionalizar a aplicação de novos investimentos;
- b) Na definição de unidades urbanas periféricas, onde se concentrarão atividades urbanas autônomas, destinadas ao atendimento de amplas áreas do entorno da Aglomeração e conter o fluxo às áreas centrais;
- c) Na vitalização das atividades rurais nas áreas aproveitáveis, mediante programas de incentivo à atividade agropastoril, na preservação de áreas de interesse histórico, paisagístico e ecológico, resguardando-as contra a tendência de expansão da mancha urbana.

Conforme visto anteriormente, a Aglomeração Urbana de Vitória se estende, irregularmente, por áreas jurisdicionadas a cinco municípios, contrapondo faixas compactas e de alta densidade e outras de ocupação descontínua. A ocupação se fez de maneira desordenada, de maneira aleatória, configurando-se um assentamento em *mancha de óleo*. Verifica-se que uma das principais consequências desta estrutura urbana situa-se na existência sistemática de bairros cada vez mais distantes, carentes de serviços de consumo coletivo e na procura crescente de comércio e serviços no centro metropolitano localizado na Ilha de Vitória, cujas condições de suporte físico são limitadas.

É fundamental, portanto, que a política urbana adotada, procure pela oferta de alternativas locais e maior homogeneização do espaço, baseadas nos seguintes critérios funcionais:

- . reorganização do uso do solo, de maneira ordenada, procurando um desenvolvimento racional das atividades, visando uma utilização mais equilibrada da estrutura urbana;

- . reorganização da estrutura urbana, redistribuído os potenciais de atração nos Centros de Animação, e os fluxos, através de um sistema de circulação hierarquizado, constituindo-se bolsões ou unidades urbanas e periféricas.

A organização do território perseguida, baseia-se no conceito urbanístico de polinucleação, onde os bairros se articulam em unidades urbanas, estruturados entre si e apoiados em um centro, viabilizando-se uma clientela que aí encontra resposta adequada às suas necessidades de moradia, lazer, trabalho, educação etc. O modelo apoia-se num sistema de vias hierarquizadas e transporte coletivo por onde se realizam os principais fluxos, e se localizam os comércios e serviços especializados nas arteriais e nas demais, predominam o uso residencial e o tráfego de acesso.

Definiu-se para a Aglomeração, quatro categorias de centro, com os equipamentos urbanos, serviços e infra-estrutura adequados:

- Centro Metropolitano* - atende à função de centro regional para provimento de comércio e serviços especializados, equipamentos sociais, recreativos e de saúde, serviços públicos, administrativos e financeiros, difusão cultural, comunicações e transportes, em necessidades setoriais, gerais e específicos. Seu acesso deve se fazer por meio de transporte coletivo e vias arteriais em deslocamentos eficientes; sua circulação interna por transporte de massa ou de pedestres. Seu atendimento deve ser especializado e a frequência de uso eventual;
- Centro de Animação* - centros alternativos ao congestionado centro metropolitano, dispõe de comércio e serviços diversificados, equipamentos urbanos apropriados para atender às necessidades ocasionais de saúde, ensino, lazer e cultura no nível geral, setorial e local. Seu acesso se faz por meio de transporte coletivo ou vias arteriais. São três os principais Centros: ao Sul, Vila Velha, ao Norte em Carapina e a Oeste em Campo Grande;

- c) *Centro de Bairros* - reunindo as unidades urbanas de bairros, tem a função estrutural de agrupar vários bairros em um subcentro comum. São dotados de comércio e serviços razoavelmente diversificados e equipamentos sociais, recreativos e serviços urbanos para necessidades setoriais e locais e utilização periódica frequente. Seu acesso se faz por meio de transporte coletivo e vias alimentadoras, que possibilitam deslocamentos eficientes;
- d) *Centro de Vizinhança* - atendendo a atividades e serviços predominantemente locais cotidianos e imediatos com equipamentos sociais, recreacionais e de lazer. O acesso se faz sem necessidade de utilização de transporte motorizado. É o mais elementar dos grupos vicinais.

Delimita-se, portanto, a estratégia de descentralização do serviço e comércio e das áreas de trabalho industrial e de comércio e serviços, visando uma utilização mais equilibrada da estrutura urbana e distribuição dos empregos.

Nesse contexto, as ações do Poder Público deverão ser redobradas, por um lado, tentando dar à cidade condições estruturais para que o surto industrial e de desenvolvimento não venham a sofrer deseconomias devido a estrangulamento posterior das condições de reprodução e, por outro, procurando corrigir de imediato algumas distorções advinda entre outros motivos por esse próprio desenvolvimento.

Entre esses focos de distorção, podemos citar o da habitação: atraindo com seu grande desenvolvimento a grande massa de trabalhadores, a cidade não oferece condições de hospedar aqueles que vieram para participar desse progresso. O solo urbano é segregacionista, o consumo urbano coletivo é discriminatório, a oferta de oportunidades é injusta e limitada; há inoferta de habitações, como há de infra-estrutura e de empregos.

O desenvolvimento urbano não é obtido simplesmente com a instalação de indústrias ou a construção de conjuntos habitacionais, mas da conjugação equilibrada de diversas ações, entre elas a implementação de uma política urbana efetiva, de modo que a participação dos moradores nos benefícios não dependa apenas de oportunidades, mas lhe seja um direito inerente.

7.

A ABORDAGEM SOCIAL

*"(...) a consciência da necessidade de buscar-se, paralelamente ao crescimento econômico, o erguimento de uma cidade humana, onde a qualidade da vida seja um objetivo e não uma resultante marginal e aleatória".**

Ainda que essa consciência tenha sido um dos fatores determinantes do Plano de Estruturação do Espaço, este não pode deixar de ser encarado como uma proposta eminentemente física.

Mesmo que os desdobramentos dessa visão territorial do planejamento tenham como produtos e resultantes sociais, há que procurar-se uma forma mais concreta de abordar-se a Aglomeração como bem mais que espaço físico em si.

Os capítulos anteriores evidenciam que:

- . a Aglomeração Urbana da Grande Vitória vem desempenhando e desempenhará no futuro próximo, papel fundamental na absorção de contingentes populacionais liberados pelo interior do Estado;
- . o crescimento econômico da região está intimamente ligado às atividades, cujo dinamismo apoiá-se no uso intensivo dos fatores capital e mão-de-obra qualificada.

*ESPÍRITO SANTO. Fundação Jones dos Santos Neves: *Grande Vitória: Uma Proposta de Ordenamento da Aglomeração Urbana*. Vitória, FJSM, 1976.

Da primeira evidência vem a necessidade da Aglomeração preparar-se quantitativamente no que se refere à serviços básicos como saúde, educação, segurança, lazer, etc.

Por outro lado, do segundo ponto depreende-se uma colocação qualitativa da cidade. Ela precisa verticalizar seus serviços, sofisticá-los, colocá-los à disposição em qualidade compatível com o seu novo *status* de metrópole emergente.

Entretanto, se procurarmos cruzar as duas evidências, chegaremos a um contraste quali-quantitativo na medida em que o atendimento à função básica da cidade gerar empregos em número e qualidade adequadas à realidade de local, não está assegurado pelo crescimento econômico esperado.

Afinal, se a mão-de-obra a ser absorvida do interior é de baixa qualificação, o máximo que se pode esperar a curto/médio prazos, é o seu aproveitamento na fase de construção dos chamados Grandes Projetos. Ainda que fossem viabilizados programas paralelos de treinamento/aperfeiçoamento dessa mão-de-obra, a demanda por pessoal na fase de operação é, pelo menos, cinquenta por cento inferior a das etapas de construção civil.

Depreende-se, portanto, a urgência e essencialmente de ser incorporado ao campo de ação do planejamento urbano a necessidade de geração de oportunidades de trabalho adequadas à realidade de oferta de mão-de-obra local.

As unidades de capital intensivo tem capacidade reduzida de proporcionar emprego, principalmente a esses não qualificados, desviando-se para setores da economia, em geral, incapazes de oferecer salário e empregos permanentes. As desigualdades de renda, portanto, tendem a manter-se através de uma estrutura de produção orientada para os ramos que mais se beneficiam da modernização tecnológica de mão-de-obra reduzida, tendo como efeito residual a geração de um número desproporcional de empregos indiretos, predominantemente urbanos e mal remunerados e, mais grave ainda, um grande contingente de subempregados e desempregados.

Na realidade, a pobreza tem aumentado e adquire caráter mais dramático em situações de crescimento rápido. O planejamento tem se omitido quanto ao problema da pobreza, na esperança de que os resultados do desenvolvimento econômico por ele proporcionado leve à participação geral no bem estar, o que não ocorre, pois a mobilidade social ascendente é seletiva e discriminatória.

Torna-se necessário, portanto, voltar-se para o desenvolvimento do chamado *circuito inferior*, baseado na mão-de-obra intensiva, capital reduzido, baixa capitalização e consumo de necessidades menos sofisticadas.

Esse circuito é formado essencialmente de diferentes tipos de pequeno comércio e da produção de bens manufaturados de capital não intensivo e constituído também de toda uma gama de serviços não modernos. Sua tecnologia é de trabalho intensivo, a organização é primária, as relações de trabalho são muitas vezes de cunho familiar. Os estoques são pequenos, a margem de lucro por unidades é elevada mas pequena comparado ao volume de negócios; as relações com a clientela são diretas e o crédito é pessoal.

Suas relações resultam em grande parte das relações mantidas com o circuito superior, porém, não se trata de uma situação de dualismo. Os dois subsistemas são parte de uma estrutura urbana global, e é formado de partes inter-relacionadas.

O reaparelhamento estrutural urbano para a modernização não deve dar-se, portanto, de maneira isolada, e tampouco contraposta aos objetivos nem sempre homogêneo dos diversos segmentos sociais envolvidos no desenvolvimento.

Ao contrário, o desenvolvimento urbano deve se dar de maneira global e equilibrada, e isso envolve um desenvolvimento social paralelo no sentido amplo, incluindo satisfação de necessidades básicas, emprego, renda, qualidade de vida urbana, relações sociais, participação e liberdade, nos níveis pessoal, familiar e comunitário.

O enfoque a ser dado pelo Projeto para as intervenções situa-se dentro do conceito de Habitação Social, ou seja, o habitat no sentido amplo, atendendo não só à necessidade de abrigo, mas também de saúde, saneamento, lazer, emprego, renda, circulação, etc., compatibilizado com critérios de estruturação urbanística e integração comunitária, integrando desenvolvimento social e desenvolvimento físico-territorial, ampliando o conceito de desenvolvimento urbano.

Foram selecionadas áreas de intervenção a partir de critérios de renda e carência, conforme explicado mais adiante, que contemplou bairros ou conjuntos de bairros onde o Programa deverá ser aplicado, procurando beneficiar a um maior número possível de carentes mas também fazendo com que os benefícios atingissem a áreas mais amplas, contribuindo para a integração de bairros.

DIMENSIONAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA POBRE

1.

A POPULAÇÃO URBANA CARENTE E OS ASSENTAMENTOS SUBNORMAIS

O crescimento desordenado que a Grande Vitória enfrentou nos últimos anos levou-a a uma situação de complexidade problemática. A cidade espalhou-se à mercê das leis de mercado que valorizaram as áreas num ritmo muito mais veloz do que os órgãos de governo responsáveis pela política habitacional e a população de renda mais baixa podiam adquirir.

As consequências deste processo se fizeram em vários setores da vida urba e desencadearam uma avalanche de problemas onde os efeitos de uns eram as causas de outros e assim sucessivamente.

A definição dos preços no mercado imobiliário não se dá somente pela oferta da mercadoria, mas pelo que a demanda estiver disposta a pagar. Apesar da permanente incorporação à cidade de glebas que antes eram rurais, causando sua expansão horizontal, o preço do terreno urbano não sofre regressão. O preço dessa mercadoria é regulado pela utilização do espaço, e portanto pelos mecanismos de mercado.

A procura por espaços na cidade decorre da necessidade de nela realizar atividades. Essa demanda distingue as vantagens locacionais, seja para a realização de atividades que atendam a necessidades econômicas, como as empresas, ou individual, como a habitacional. Nela são considerados valores intrínsecos, tais como acessibilidade, disponibilidade de serviços urbanos e infra-estrutura, categoria social, complementariedade de atividades, comunicação, mercadologia, etc que, acionadas, agilizam a viabilização dos investimentos.

O Estado desempenha importante papel na determinação das demandas de uso do solo - e portanto no seu preço - como responsável pelo provimento dos

serviços urbanos. A oferta desses serviços, sendo limitada, e a cidade heterogeneamente servida, tem como resultado o valor diferenciado do solo urbano. O seu consumo se dá por categoria de qualidade correspondendo à categoria de renda, configurando-se uma segregação espacial discriminatória aos pobres.

Essa população não tem acesso ao solo urbano, e portanto não têm onde morar. Somam-se assim as condições geradoras da produção de um espaço e de uma habitação classificados como *subnormal* colocada no campo da ilegitimidade, pois surgem em áreas, onde por alguma razão os direitos de propriedade privada não estão em aplicação: áreas do patrimônio público, terrenos em litígio de proprietários, glebas em inventário, áreas mantidas para fins especulativos, terrenos inaproveitáveis para urbanização *normal* como alagáveis, aclives, rochas, etc.

Ao gerar melhorias, a dinâmica de produção dos espaços urbanos favorece àqueles que podem pagar pelo processo de enorme especulação imobiliária, criando simultaneamente condições à chamada *expulsão branca*, trama urbana que leva as camadas pobres a zonas desprovidas de serviços públicos.

Portanto, o crescimento urbano marginaliza as populações de baixa renda. A ânsia do desenvolvimento rápido, do aumento da produção e de lucro máximo levou a segundo plano aquilo que uma cidade deve ter como uma de suas funções principais: o abrigo, a segurança e a sobrevivência de seus habitantes.

O favelamento das áreas metropolitanas, assim como os demais problemas urbanos, são decorrentes de uma série de fatores vinculados à estrutura econômica do País numa abordagem mais geral e ao caráter da apropriação do espaço no desenvolvimento urbano, de forma mais particular.

A Grande Vitória, próxima aos centros urbanos mais desenvolvidos do País, também é afetada pelas condições estruturais, uma vez que, é um centro urbano dotado de poucos recursos e no qual a questão da subabitação urbana adquire contornos críticos contundentes.

Em sua análise de pesquisas, Pasternak adota *favela* como um agrupamento de barracos, ou seja, moradias de reduzidas dimensões, construídas com materiais inadequados, distribuídas irregularmente em terrenos com problemas legais quanto à propriedade e desprovidos quase totalmente de equipamentos urbanos como água encanada, esgoto, luz elétrica e de equipamentos sociais, compondo um complexo peculiar. De fato, o conceito de habitação inadequada é bastante impreciso, pois os parâmetros aceitáveis de habitabilidade correm sempre o risco da incorporação de valores daqueles que as considera *subnormal*, que pertencem a categorias sociais distintas. De qualquer forma, existe um consenso que o chamado barraco, tal como se apresenta nas favelas, está aquém do que deveria proporcionar um abrigo humano.¹

Caracterizando a excludente dinâmica das classes sociais na produção do espaço urbano refletido na cidade pela segregação física, os assentamentos subnormais devem ser entendidos no âmbito dos processos sócio-econômicos mais amplos. A visão das favelas como cinturões de misérias, quistos geradores de doenças, crimes, promiscuidade, etc levou a processos de intervenção por remoções em alguns casos até com o emprego da violência, dentro de uma política que teve como resultado final a reorganização *saneadora* do espaço urbano.

A favela se constitui, portanto, no espaço que abriga a massa de mão-de-obra, trabalhadores, assalariados, autônomos, temporários, desempregados, aposentados e encostados que levam adiante o sistema produtivo e cujo número, apesar das remoções, expulsões, pressões e repressões, tem aumentado, resultado da crescente demanda de habitação urbana.

¹Taschner, Suzana Pasternak. *Favelas no Município de São Paulo: Resultados de Pesquisa* in: A luta pelo espaço Blay, Eva Alterman e outros. Petrópolis, Vozes, 178p.

Porém, não é somente a questão da habitação que preocupa. É preciso dar ao homem, condições condignas de moradia, no entanto, é preciso dar a ele também, uma ocupação que garanta sua sobrevivência e de sua família, porque antes de procurar uma casa, o homem procura um emprego, configurando-se assim que o problema habitacional tem vinculações efetivas e reais de renda/emprego, a crise habitacional terá difícil solução.

Diante da problemática habitacional vivida pela Grande Vitória, foi traçada uma estratégia de ação, consubstanciada em proposta de natureza físico-territorial e de natureza social que estão sendo objeto de estudos específicos por parte do Instituto Jones dos Santos Neves.

2. OS ASSENTAMENTOS URBANOS SUBNORMAIS NA GRANDE VITÓRIA

O processo de planejamento físico-territorial da Grande Vitória procurou, no seu equacionamento, a reorganização do uso do solo, visando uma utilização mais equilibrada do arcabouço e a reorganização da estrutura urbana, redistribuindo os potenciais de desenvolvimento e as funções urbanas, através da descentralização do comércio, serviço e administração, da definição dos corretores de atividades, das áreas de trabalho industrial, habitacional e preservacional.

A Grande Vitória possui características geo-morfológicas particulares, onde se sucedem baixios de formações sedimentares fluvio-marinhas, afloramentos de morros de granito, formações barreiras argilosas terciárias e os contra-fortes da serra do mar. A Aglomeração, área urbanizada da microrregião, situa-se principalmente nas áreas quaternárias, excetuando-se os municípios de Serra e Viana.

Essas características se traduz em ocupação sobre áreas de difícil urbanização e portanto de maneira heterogênea e segregada. Neste quadro, as áreas mais estíadas foram ocupadas e valorizadas, juntamente com aquelas de aterro planejado, enquanto que os pauís alagáveis e os morros rochosos foram desprezados.

Também restaram sem urbanização as áreas de patrimônio da União por serem terrenos de Marinha, cujas delimitações são alvos de contínuas discussões e portanto suas áreas de difícil definição, neste sítio da microrregião onde os limites entre o mar e a terra são indefinidos.

Essas áreas, onde o direito de uso não é de interesse de usufruto pelos grupos econômicos, vieram a ser ocupadas pela população de baixa renda, impossibilitadas de direito de propriedade por vias normais.

Visando buscar subsídios para sua política urbana, foi criado um Grupo de Estudos de Habitação de baixa renda, destinado a diagnosticar e a equacionar a problemática dos assentamentos subnormais.

Por reconhecer a importância que este segmento da população urbana adquire ao nível da Aglomeração é que o Instituto Jones dos Santos Neves como Órgão do Sistema Estadual de Planejamento, ao definir sua estratégia de ação espacial, voltou sua linha de pesquisa ao social, para buscar alternativas de soluções adequadas e mais arrojadas que as medidas tradicionais já conhecidas, no sentido de concretizar uma ação na função habitação.

Os primeiros levantamentos efetuados pelo Instituto Jones dos Santos Neves em setembro de 1978, davam conta preliminarmente da existência de cerca de 43 assentamentos urbanos subnormais na área da Grande Vitória totalizando aproximadamente 172 mil pessoas, considerando-se uma média de 800 habitações por assentamento e 5 moradores por unidade. Destes 43 assentamentos, 29% eram em áreas de mangue e 72% em áreas de morro.

Este levantamento preliminar serviu para melhorar os instrumentos de pesquisa necessários a apreensão desta realidade, uma vez que nenhum outro órgão governamental dispunha de informações para estas áreas.

Durante o transcorrer de 1979 o Projeto Habitação - Fase II avançou na sistematização, no conhecimento quantitativo e qualitativo de tais áreas. Foram realizados levantamentos nos municípios da Aglomeração com a utilização de alguns indicadores mais significativos para identificação das áreas, tais como:

- Localização de terrenos, situação fundiária, tipologia e concentração de habitações, tamanho e densidade.

Por este levantamento, o número inicial de assentamentos identificados foi ampliado para 82, distribuídos em morros e mangues, abrangendo uma população carente de cerca de 262 mil moradores, o que representava perto de 47% da população da Grande Vitória estimada em 1979, localizados em 4 municípios da Aglomeração. O município de Viana, pertencente a microrregião, possui bairros pobres, mas que se constituem em ocupações e portanto não se enquadram nos parâmetros adotados.

Desses assentamentos, 32 estão no município de Vitória, 34 em Vila Velha, 12 em Cariacica e 4 na Serra, 39 deles são ocupações sobre mangues ou baixadas e 43 sobre morros ou encostas.

Da população considerada carente 99.080 reside em Vitória, 107.390 em Vila Velha, 43.150 em Cariacica e 12.000 na Serra.

O quadro geral dos assentamentos subnormais da Grande Vitória é apresentado a seguir.

QUADRO 1

GRANDE VITÓRIA: ASSENTAMENTOS SUBNORMAIS (quadro resumo)

MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	QUANTIDADE	Nº DE HABITAÇÕES	Nº DE HABITANTES
VITÓRIA*	Baixadas e Mangues	07	3.186	15.930
	Morros	25	16.830	84.150
VILA VELHA	Baixadas e Mangues	26	17.228	86.140
	Morros	08	4.250	21.250
CARIACICA	Baixadas e Mangues	03	2.380	11.900
	Morros	09	6.250	31.250
SERRA	Baixadas e Mangues	03	1.700	8.500
	Morros	01	600	3.000
TOTAIS	Baixadas e Mangues	39 (47%)	24.494	122.470
	Morros	43 (52%)	27.930	139.650
	TOTAL	82	52.424	262.120

*Incluídos os assentamentos objetos de intervenção do convênio PMV/BNH.

As informações colhidas sobre os assentamentos, foram obtidas através de Pesquisa por Observação Direta, em cada assentamento. Realizaram-se entrevistas coletivas com grupos de moradores e líderes comunitários.

Tais observações forneceram elementos qualitativos e quantitativos preciosos para o conhecimento de tais assentamentos.

Consideram-se indicadores de carência característicos de assentamentos subnormais, os quais foram levantados em cada bairro, dando-lhes pesos qualitativos a fim de permitir a comparação entre eles. Dados mais precisos foram extraídos de outras fontes, principalmente a Pesquisa Sócio-econômica levada a efeito pelas secretarias estaduais do Planejamento e Educação em 1977.

Tais indicadores foram agrupados nos seguintes itens:

I - INFRA-ESTRUTURA

- . Terrenos alagáveis;
- . Casas desalinhadas;
- . Vias não carroçadas;
- . Sem soluções para esgotamento;
- . Sem rede de água;
- . Fornecimento irregular de água;
- . Sem ligação elétrica domiciliar;
- . Sem iluminação pública.

II - SERVIÇOS URBANOS PRECÁRIOS

- . Transporte coletivo;
- . Escola de 1º Grau;
- . Proximidade de posto médico;
- . Policiamento;
- . Escola de 2º Grau;
- . Curso de alfabetização de adultos;

- . Atendimento médico;
- . Posto policial.

III - SITUAÇÃO JURÍDICA

- . Predomínio de casas próprias;
- . Predomínio de documentação do terreno;
- . Suposto proprietário do terreno.

IV - EMPREGO

- . Constatação de desemprego.

3.

UMA FILOSOFIA DE POLÍTICA HABITACIONAL

A crescente urbanização da sociedade capixaba e a inexorável evasão rural, agravada sobremaneira pela deterioração das condições de vida no campo, configuram um painel das contradições sociais que se manifesta na Grande Vitória. Aqui, os problemas sócio-econômicos se agravam e encontram condições propícias para se reproduzirem, distanciando-se do controle de Poder Público.

A pobreza que impera em larga escala no Aglomerado da Grande Vitória, projeta-se entre outros sistemas, nas precárias condições da habitação. De um déficit habitacional estadual de mais de 80 mil domicílios, quase 40 mil aqui se manifestam, levando em conta a população de 262.000 moradores em bairros carentes. Considerando a eliminação do déficit até 1984, haveria uma oferta global necessária da ordem de 18 mil unidades por ano.

O enfoque dado ao problema habitacional não pode ser, todavia, eminentemente quantitativo. A abordagem das intervenções no setor habitacional voltadas para o prisma econômico, encaminhadas de cima para baixo, tem alijado as populações de baixa renda do Sistema Financeiro da Habitação. A solução individual da habitação e o encaminhamento para obtê-la tem sido feito fora do SFH por esse estrato. A configuração do espaço urbano edificado tem-se realizado, portanto, ao largo do controle do Poder Público.

A habitação, fator de fixação ao território onde se desenvolve uma atividade produtiva, está longe de se constituir no problema maior da dinâmica social. Obstáculos poderosos, situados no custo da terra, dos materiais e da infra-estrutura, de um lado, e no baixo poder aquisitivo de grande parcela de população, de outro, criam impasses e distorções de

difícil equacionamento. O problema habitacional não é uma questão econômica que apenas se resolverá pelo equilíbrio entre oferta e demanda. Não decorre de um simples desequilíbrio entre a carente oferta de imóveis e uma ampla população consumidora, mas é um complexo problema com dimensões sociais, econômicas, culturais e políticas. Conceber a moradia como algo isolado tem implicado numa prática governamental geradora de desequilíbrio; não se pode desligar a moradia de todos os complementos essenciais à vida social e cultural dos habitantes. Não apenas o abrigo, mas a garantia da fixação na cidade para o trabalhador urbano.

As grandes cidades contemporâneas têm sido duramente atacadas por sociólogos e humanistas, moralistas e médicos, pelas condições em que impõem distintas tarefas aos cidadãos. O anonimato, a desagregação familiar, a incompreensão, a automação das pessoas, a delinquência, as enfermidades e degenerações psíquicas, o egoísmo, a falta de fraternidade, assim como todo tipo de frustrações são razões muito poderosas para se atacar a grande cidade. Mas deve se ter em conta que o que se ataca não é a grande cidade como tal, mas sim a sua estrutura desumana, desproporcionada, produto de um jogo de forças econômicas onde é possível afirmar que o humano é meramente acidental.

Nessas circunstâncias, a justiça social é de prática difícil, ou o é quase pela força, muito menos praticável é a compreensão e a amizade para com as pessoas, que são todos e não é ninguém nas grandes cidades anticomunitárias. Os investimentos públicos, quando procuram socializar os benefícios, distribuindo-os de uma forma menos distorcida, causam involuntários desequilíbrios pela ocorrência de um processo de valorização das áreas beneficiadas.

Essa diferenciação também se manifesta na apropriação do espaço físico da Aglomeração da Grande Vitória, que se faz por dois caminhos bastante distintos: um, institucionalizado, através de documentos com o mais amplo respaldo legal, contempla as chamadas transações normais, realizadas

pelos segmentos de melhor poder aquisitivo. O outro resulta da ocupação de morros, mangues e periferias distantes por uma série de contingências, dentre as quais destaca-se o próprio imobilismo no não cumprimento dos textos da lei, que deveria dar oportunidade a todos e tributar aqueles que se apropriam da mais-valia decorrente do processo de urbanização. Este segundo canal pode ser visto como sendo informal, mas é extremamente representativo na medida em que contempla a única opção de apropriação possível e viável da obtenção da moradia para a maioria da população.

Essa incoerência e desordem aparente no plano formal-espacial, esconde, na verdade, uma estrutura perfeitamente lógica. O espaço urbano é organizado, ocupado e apropriado de acordo com o seu valor de uso, e configura-se de acordo com um sistema econômico, social e ideológico que o constrói.

POR UMA POLÍTICA HABITACIONAL

É fundamental o delineamento de uma política habitacional que considere a realidade social e física da Aglomeração da Grande Vitória em suas particularidades, procurando não simplesmente o equacionamento do hiato entre a oferta e demanda, mas redistribuindo as oportunidades de acesso não apenas à moradia, mas a todos os equipamentos urbanos compatíveis com um modo de vida mais justo. Deve, sobretudo, consistir na dotação de um bem estar social adequado à sobrevivência do trabalhador na cidade, enquanto cidadão e elemento do sistema produtivo e, principalmente, enquanto ser humano.

Sob essa premissa, uma intervenção no urbano deve necessariamente se dar de maneira global, envolvendo aspectos físicos, sociais, econômicos, políticos e culturais, e considerando o equilíbrio entre esses fatores.

Essa política deve contemplar, dentre outros aspectos:

- . a necessidade de não se permitir o isolamento físico da função *habitat* daquelas fundamentais à vida urbana quais sejam, trabalho, circulação, infra-estrutura, educação, saúde, segurança, cultura e lazer;
- . a urgência de procurar-se compatibilizar o uso do solo urbano às necessidades de preservação do meio-ambiente, de forma a adequar a interação homem x ambiente a uma visão da realidade presente sem que sejam esquecidas as gerações futuras;
- . a consciência explícita de que a procura de alternativas sociais, técnicas ou financeiras não deve estar condicionada a complexos diagnósticos sócio-econômicos quantitativos, mas situa-se como irrecusável e inadiável.

Por outro lado, a população não pode mais ser vista como uma massa passiva, é necessário hoje reconhecer que, ao menos potencialmente, a população urbana é dotada de poder de reivindicação. Por isso, na solução do problema habitacional é necessário buscar, testar e comprovar a necessidade de participação popular, sob pena de elevarem-se as tensões sociais.

A população deve ser indutora das suas necessidades e a articuladora na preservação e recriação de seus valores culturais. A participação comunitária é um dado crescente e elemento essencial para o sucesso de uma política habitacional. A habitação, em seu conceito amplo, é um dado cultural e materializador das condições sociais de uma população, representando um modo de sobreviver na cidade, mesmo nos críticos momentos de desemprego. O problema habitacional só será satisfatoriamente resolvido se a moradia for encarada como forma concreta de cultura.

Entende-se também que o problema habitacional está intimamente vinculado ao problema da renda familiar e da estabilidade de remuneração. Sem for

necer oportunidades e condições efetivas e reais de renda/emprego à população, as intervenções não alcançarão os efeitos desejados, podendo, inclusive levar à ampliação das contradições.

É muito importante dispor de zonas de habitação, de indústrias e de negócios em forma contígua e dosada de tal modo que os locais de trabalho estejam vizinhos às moradias, mas também que as casas estejam livres de gases e fumaça industrial nocivos. É importante dispor dos equipamentos de transporte, educação, saúde e segurança, mas é fundamental que estes sejam aceitos pela comunidade e prestem o serviço efetiva e permanentemente. É necessário que individualidade de cada cidadão e de cada habitação estejam de acordo com a condição de parte integrante do coletivo, comportando-se como tal.

Para tanto, o Poder Público deve estar equipado para se fazer presente e ter condições de exercer suas funções de arbitramento, política e administração.

O trabalhador, com sua míngua renda, tem feito frente às despesas familiares de alimentação, transporte, remédios e vestuário, em regime de subsistência. Quando dispõe de salário, seu reduzido valor torna-se forte obstruidor da possibilidade de aquisição de casa própria. Para morar, essa população se vê obrigada a reduzir o custo da moradia sacrificando, sucessivamente, a acessibilidade, a disponibilidade de infraestrutura, a qualidade da moradia, a estabilidade fundiária.

Constrói seu abrigo com recursos próprios, ajudado pelos que lhe são próximos, com materiais acessíveis comprados, a prazo ou improvisados, sem maiores exigências, despretensiosamente. Tampouco tem dispêndio com projetos desenhados e registrados. Seu projeto é projeção, em todos os sentidos. Configura-se em sua mente o sonho, a antecipação, o valor. É materializado aos poucos, conforme suas disponibilidades, dedicando seu tempo livre. É uma forma de cultura, em outro circuito. Não se pode

subestimar a sua capacidade de improvisação, sua versatilidade e seu despojamento de preconceitos com relação a técnicas e materiais.

O que propomos é um amplo conceito de habitação, dotando a população carente de condições urbanas e sociais para que disponha de elementos mínimos sobre o qual tenha meios de equacionar seu problema de moradia.

É necessário buscar, desenvolver experiências práticas e alternativas dentro do conceito de habitação social, encarado no sentido amplo de habitat urbano. Essa abordagem adquire relevância quando tem como objeto as áreas de assentamentos subnormais, onde as diversas características de marginalidade social estão inter-relacionadas: esta população situa-se à margem do circuito econômico, social, fundiário, infra-estrutural e físico. Tentar corrigir um dos itens de maneira isolada significaria o desequilíbrio e conseqüente desintegração dessas comunidades, permanecendo o problema irresoluto. Um programa de desenvolvimento social, para atender à faixa de população carente deve dar prioridade aos aspectos de emprego e renda, serviços sociais, infra-estrutura e, principalmente, à legitimação fundiária.

A atual ampliação do planejamento para a interdependência entre o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida da população, deve procurar direcionar os rumos da atividade planejadora para caminhos de menores limitações e diminuir os custos sociais dos empreendimentos.

Situado na dimensão do desenvolvimento urbano incorporada ao fenômeno das transformações nacional, a questão habitacional, de natureza estrutural, envolve aspectos políticos, sociais e econômicos. Apesar de transcender ao planejador isolado a solução do problema, ao nível do setorial algumas medidas podem ser implementadas para diminuir as distorções existentes.

Esta atuação deve contudo, encarar a habitação no sentido lato, incorporando à moradia os requisitos mínimos do bem estar urbano, como abaste

cimento d'água, instalações sanitárias, energia elétrica, esgotamento sanitário, domínio da propriedade, assepsia do lote. Também fazem parte da habitação o acesso aos serviços urbanos necessários ao cidadão a escola, os serviços de saúde, a disponibilidade de áreas de lazer, equipamentos associativistas, vias e transporte coletivo.

Da mesma maneira, deve incluir-se uma política social que permita a disponibilidade de empregos, a possibilidade de desenvolvimento de potencialidades individuais e o acesso à renda, seja por melhores remunerações ou pela redução dos custos do consumo mínimo.

O habitar urbano não constitui portanto apenas o abrigo físico, mas também as condições de vivência, interação com a vizinhança, a vida em comunidade.

Extrapolando o alcance do planejamento setorial, as soluções habitacionais a serem adotadas pelo setor público impõem que todos os organismos ligados a habitação, serviços urbanos e sociais atuem coordenados e integrados.

A ADEQUAÇÃO ÀS DIRETRIZES

O Projeto CPM/BIRD tem por objetivos promover o crescimento da atividade econômica e a melhoria da infra-estrutura física, dos serviços urbanos, da administração municipal em oito regiões urbanas brasileiras, entre as quais se inclui a Grande Vitória.

A operacionalidade do Projeto se dá através de conjunto de ações classificadas nas categorias abaixo:

- . voltadas para a geração de emprego e renda;
- . voltadas para o provimento de infra-estrutura urbana;
- . voltadas para a melhoria da administração municipal.

O princípio geral que norteia o Projeto é de que todas as ações por ele propostas sejam destinadas à população urbana pobre e estejam em concórdância com uma estratégia de desenvolvimento urbano. O segmento da população a quem o projeto preferencialmente se destina é aquele cuja renda familiar mensal seja menor que três vezes o salário mínimo regional em uma maioria de setenta por cento, canalizando a maior parcela dos benefícios à população realmente carente.

A partir das diretrizes preconizadas para assegurar a compatibilidade com a política do BIRD e integrantes de uma estratégia de desenvolvimento urbano, depreendem-se as ações que compõem as diversas categorias:

- Categoria : geração de emprego e renda

Ações sugeridas:

- . assistência técnica e gerencial às micro-empresas;
- . apoio às micro-unidades do setor informal;
- . programa de apoio às atividades produtivas;
- . núcleo de intermediação de mão-de-obra;
- . abastecimento alimentar para populações de baixa renda;
- . melhoria dos equipamentos de abastecimento alimentar;
- . programa de apoio à pesca artesanal.

- Categoria: administração municipal

Ações sugeridas:

- . melhoria da capacidade administrativa.

- Categoria: infra-estrutura urbana

Ações sugeridas:

- . legitimação possessória da terra;
- . equipamentos sócio-comunitários-associativismo;
- . equipamentos sócio-comunitários - saúde;
- . equipamentos sócio-comunitários - creches;
- . equipamentos sócio-comunitários - lazer;

- . equipamentos sócio-comunitários - educação;
- . equipamentos sócio-comunitários - comunicação social;
- . melhoria no abastecimento d'água;
- . esgotamento sanitário;
- . ampliação da rede elétrica;
- . melhoria na iluminação pública;
- . drenagem pluvial;
- . contenção de encostas;
- . aterros de áreas alagáveis;
- . coleta e disposição de lixo;
- . melhorias no sistema viário;
- . circulação de transporte coletivo;
- . desenho urbano;
- . obras de arte.

Esse conjunto de ações configuram a intervenção integrada nos assentamentos sub-normais. A partir de sua conceituação, procedeu-se a seleção das áreas de intervenção, iniciada com a análise comparativa entre os oitenta e dois assentamentos da Aglomeração.

4. A SELEÇÃO DOS ASSENTAMENTOS PRIORITÁRIOS PARA INTERVENÇÃO

A incidência de moradores em assentamentos subnormais na área da Grande Vitória, atinge hoje 262 mil pessoas carentes, povoando precariamente 82 ocupações em mangues e morros em quatro municípios da microrregião.

Desses assentamentos, 32 estão no Município de Vitória, 34 em Vila Velha, 12 em Cariacica e 4 na Serra. 39 deles são ocupações sobre mangues ou baixadas e 43 sobre morros ou encostas. Da população considerada carente, 99.080 reside em Vitória, 107.390 em Vila Velha, 43.150 em Cariacica e 12.000 na Serra.

As seleções das áreas para intervenção, contemplou 75 assentamentos urbanos subnormais identificados nos Municípios da Serra, Vila Velha, Cariacica e Vitória. Utilizaram-se critérios uniformes e homogêneos que possibilitasse uma escolha efetiva dos assentamentos prioritários entre todos os carentes. Foram excluídos 07 assentamentos no Município de Vitória contemplados pelo convênio firmado entre o BNH e a PMV, para aplicação do PROMORAR.

O procedimento adotado, descrito a seguir, buscou reduzir ao mínimo possível os julgamentos subjetivos inerentes a tais tipos de análise. Fora, considerados também os objetivos estabelecidos pelo IJSN, que consistem em definir ações que produzam maior impacto sócio-econômico cultural na população urbana pobre, atingindo a maior parcela significativa possível desta.

Para tanto, foram adotados dois grupos de critérios para escolha das áreas hoje conhecidas:

1. Renda média familiar;
2. Grau de carência.

Para o primeiro grupo foram utilizadas complementarmente as informações da pesquisa sócio-econômica SEPLAN-77, por setores censitários, conjugados com as indicações dos Mapas de Localização Escolar em Áreas de Baixa Renda (Trabalho desenvolvido FJSN-SEDU/ES).

Este procedimento foi adotado para cada município, sendo indicado por mapas todos os assentamentos com renda média familiar de 0 a 2 SM e de 2 a 5 SM (ver mapas por municípios em anexo).

Considerando-se a definição de população urbana pobre como a parcela da população que percebe uma renda familiar menor que 3 salários mínimos, verifica-se que o critério adotado de 0 a 2 SM atende ao exigido pelo Projeto CPM/BIRD.

Para o segundo grupo de critérios, foi estabelecido um determinado grau de carência com base nas informações colhidas em todos os assentamentos conhecidos por pesquisa direta conforme citado anteriormente. A partir destas informações foi elaborado para cada município uma matriz de prioridade (anexo).

Esta Matriz de Prioridades por Município constam 20 (vinte) indicadores da qualidade de vida em cada assentamento. A estes indicadores, avaliados na sua interdependência e na frequência com que apareciam em cada bairro, foram conferidos pesos, os quais somados resultaram na primeira avaliação por grau de carência.

Aos indicadores de carência, anteriormente descritos, considerados na sua interdependência e na incidência, foram considerados pesos, os quais,

somados, resultaram na avaliação por grau de carência.

Aos aspectos de infra-estrutura e serviços principais atribuíram-se valores de 0 a 4 pontos, aos serviços relativos, de 0 a 2, para situação jurídica da propriedade e oferta de empregos na área de 0 a 4 pontos.

TABELA DE PESOS POR INDICADORES DE CARÊNCIA

ASPECTOS	EXPRESSÃO	PESOS
INFRA-ESTRUTURA	%	0% = 0
1. Terreno alagável	%	1 a 25% = 1
2. Desalinhamento	%	26 a 50% = 2
3. Vias não carroçáveis	%	51 a 75% = 3
4. Sem solução p/esgoto	%	76 a 100% = 4
5. Sem rede de água	%	
6. Sem fornecimento regular	%	
7. Sem ligação elétrica domiciliar	%	
8. Sem iluminação pública	%	
SERVIÇOS - 1		
9. Transporte coletivo	Bom/mau = +/-	
10. Escola de 1º Grau	+/-	+ = 0
11. Prox. de posto médico	+/-	- = 4
12. Policiamento	+/-	
SERVIÇOS - 2		
13. Escola de 2º Grau	+/-	+ = 0
14. Alfabetização adultos	+/-	- = 2
15. Atendimento médico	+/-	
16. Posto policial	+/-	
SITUAÇÃO JURÍDICA		
17. Predom. casa própria	+/-	+ = 0
18. Docum. regular	+/-	- = 4
19. Proprietários terceiros		terrenos: Pref., Estado, União = 1 Particular = 2 Duvidoso = 3
EMPREGO		
20. Há emprego	+/-	+ = 0 - = 4

A somatória dos pesos nos aspectos diversos resultou num ordenamento por indicadores brutos de carência.

Verificou-se que, não obstante os assentamentos menores reunirem maior número de pontos, por se constituírem em sua maioria de segmentos de bairros, tal carência torna-se relativa, pois dispõem das facilidades urbanas nesses bairros próximos. Por esse motivo, os equipamentos alocados nesses assentamentos teriam o atendimento limitado à sua população.

Para que a carência bruta não se tornasse fator preponderante, adotou-se um fator de ponderação, denominado FATOR DE ISOLAMENTO (f), diretamente proporcional à população, considerando o acesso às facilidades circunvizinhas e a amplitude a ser atingida pelos equipamentos do Programa.

POPULAÇÃO	PESO f
até 1000	1.0
1001 a 2500	1.2
2501 a 7500	1.8
7501 a 13000	2.0

O Índice de Carência Bruta multiplicado pelo Fator de Isolamento fornece o ÍNDICE DE CARÊNCIA GLOBAL, que ordenou os bairros por grau de prioridade sob os aspectos de infra-estrutura, serviços urbanos, situação jurídica e emprego. Foram então classificados em 2 grupos; os *carentes*, com até 49 pontos de carência, e os *muito carentes*, que reuniram 50 a 102 pontos.

Inseriram-se então os critérios de renda, utilizando dados da pesquisa sócio-econômica estadual SEPLAN-77, por setores censitários conjugados com as indicações dos mapas de Localização Escolar em Áreas de Baixa Renda*, indicando assentamentos com Renda Média Familiar de 0 a 2 SM e de 2 a 5 SM. Foram considerados prioritários os assentamentos do primeiro grupo (0 a 2 SM) atendendo, portanto, à definição de população pobre como aquela que recebe até 3 SM em sua maioria.

Os assentamentos foram então classificados em 4 grupos, conforme a renda média familiar e o grau de carência.

		CARÊNCIA	
		20 a 49	50 a 102
Renda	Até 2 SM	II	I
	2 a 5 SM	IV	III

onde:

Bairros de Grupo I: Renda até 2 SM

Grau de Carência de 50 e mais pontos (até 102)

Bairros de Grupo II: Renda até 2 SM

Grau de Carência menos de 50 pontos (20-49)

Bairros de Grupo III: Renda de 2 a 5 SM

Grau de Carência 50 e mais

Bairros de Grupo IV: Renda de 2 a 5 SM

Grau de Carência - menos de 50 pontos.

*ESPÍRITO SANTO. Secretaria da Educação/Fundação Jones dos Santos Neves. *Dimensionamento e Localização da Rede Escolar na Grande Vitória. 1979/1980.*

Foram enquadrados dessa maneira como sendo do grupo I (muito carentes e com renda média familiar abaixo de 2 SM) 22 assentamentos, considerados, como de alta prioridade de intervenção, o que atingiria 47% da população carente e 21% da população total da Grande Vitória, representada por 117.050 pessoas a serem beneficiadas direta ou indiretamente.

QUADRO 2

VITÓRIA: RESULTADOS POR GRUPO DE ASSENTAMENTOS

Nº	BAIRRO	RENDA M.F. (SM)	CARÊNCIA (A)	POPULAÇÃO	FATOR DE ISOLAMENTO (B)	GRAU DE CARÊNCIA (AxB)	GRUPO DE BAIRROS
1	Forte de São João	Até 2	46	10.000	2,0	92	I
2	Morro do Romão	Até 2	41	6.000	1,8	74	I
3	Santa Tereza	Até 2	31	10.000	2,0	62	I
4	Morro da Penha	Até 2	41	5.000	1,5	62	I
5	Morro do Cabral	Até 2	49	1.750	1,2	59	I
6	São Benedito	Até 2	30	7.200	1,8	54	I
7	Maria Ortiz	Até 2	36	4.500	1,5	54	I
8	Morro da Capoeira/Morro de Gurigica	Até 2	35	4.250	1,5	53	I
9	Morro de Santa Marta	Até 2	39	1.500	1,2	47	II
10	Morro Moscoso	Até 2	47	1.000	1,0	47	II
11	Tabuazeiro de Dentro	Até 2	42	950	1,0	42	II
12	Ilha do Príncipe	Até 2	23	5.000	1,5	35	II
13	Inhanguetã	Até 2	35	1.000	1,0	35	II
14	Morro São José	Até 2	33	300	1,0	33	II
15	Morro do Bonfim	Até 2	31	1.000	1,0	31	II
16	Morro do Martelo	Até 2	25	1.750	1,2	30	II
17	Pedra da Engenharia	Até 2	25	1.000	1,0	25	II

Continuação: Vitória

Nº	BAIRRO	RENDA M.F. (SM)	CARÊNCIA (A)	POPULAÇÃO	FATOR DE ISOLAMENTO (B)	GRAU DE CARÊNCIA (AxB)	GRUPO DE BAIRROS
18	Morro de Bento Ferreira	Até 2	19	1.250	1,2	23	II
19	Santos Dumont	Até 2	19	2.500	1,2	23	II
20	Morro da Fonte Grande	2 a 5	41	4.000	1,5	62	III
21	Morro da Chapada	2 a 5	40	3.000	1,5	60	III
22	Morro da Consolação	2 a 5	33	3.500	1,5	50	III
23	Morro de Jucutuquara	2 a 5	31	2.800	1,5	47	IV
24	Morro da Piedade	2 a 5	39	500	1,0	39	IV
25	Morro do Cruzamento	2 a 5	30	2.100	1,2	36	IV

QUADRO 33

VILA VELHA: RESULTADOS POR GRUPO DE ASSENTAMENTOS

Nº	BAIRRO	RENDA M.F. (SM)	CARENCIA (A)	POPULAÇÃO	FATOR DE ISOLAMENTO (B)	GRAU DE CARENCIA (AxB)	GRUPO DE BAIRROS
1	Capuaba	Até 2	54	1.300	(2,0)	108	I
2	Ilha da Conceição	Até 2	41	6.000	(2,0)	82	I
3	Pedra dos Búzios	Até 2	41	1.200	(2,0)	82	I
4	Santa Rita (sem Alecrim)	Até 2	39	9.000	2,0	78	I
5	Marinho	Até 2	40	6.500	1,8	72	I
6	Vila Garrido (morro)	Até 2	34	6.000	(2,0)	68	I
7	Ilha das Goiabeiras	Até 2	33	1.000	(2,0)	66	I
8	Colônia de Pesca Itapoã	Até 2	53	400	1,0	53	I
9	Morro do Soteco (inclusive Beco de Tocantins)	Até 2	44	1.700	1,2	53	I
10	Nossa Senhora da Penha	Até 2	48	200	1,0	48	II
11	Sagrada Família	Até 2	47	1.000	1,0	47	II
12	Baixada Jaburuna	Até 2	38	2.000	1,2	46	II
13	Divino Espírito Santo	Até 2	34	2.500	1,2	41	II
14	Morro de Argolas	Até 2	33	1.800	1,2	40	II
15	Contestado I	Até 2	39	575	1,0	39	II
16	Favelas dos Vicentinos	Até 2	39	155	1,0	39	II
17	Contestado II	Até 2	37	300	1,0	37	II
18	São Vicente	Até 2	28	1.300	1,2	34	II

Continuação: Vila Velha

Nº	BAIRRO	RENDA M.F. (SM)	CARÊNCIA (A)	POPULAÇÃO	FATOR DE ISOLAMENTO (B)	GRAU DE CARÊNCIA (AxB)	GRUPO DE BAIRROS
19	Ilha dos Ayres	Até 2	33	900	1,0	33	II
20	Contestado III	Até 2	32	560	1,0	32	II
21	Conj. Valdevino Vieira	Até 2	31	750	1,0	31	II
22	Morro Jaburuna	Até 2	25	2.000	1,2	30	II
23	Rua do Canal	Até 2	29	650	1,0	29	II
24	Rua do Lixo	Até 2	20	650	1,0	20	II
25	Rio Marinho	2 a 5	40	10.000	2,0	80	III
26	Alvorada	2 a 5	37	10.000	2,0	74	III
27	Jardim Marilândia	2 a 5	36	10.000	2,0	72	III
28	Alecrim	2 a 5	39	3.500	2,0	78	III
29	Vila Garrido/Baixada	2 a 5	34	4.000	2,0	68	III
30	Vale Encantado	2 a 5	25	13.000	2,0	50	III
31	Morro da Boa Vista	2 a 5	41	2.500	1,2	49	IV
32	Cobi de Baixo	2 a 5	30	3.000	1,5	45	IV
33	Morro da Bomba	2 a 5	37	2.500	1,2	44	IV
34	Cobi de Cima	2 a 5	21	450	1,0	21	IV

QUADRO 4

SERRA: RESULTADOS POR GRUPO DE ASSENTAMENTOS

Nº	BAIRRO	RENDA M.F. (SM)	CARÊNCIA (A)	POPULAÇÃO	FATOR DE ISOLAMENTO (B)	GRAU DE CARÊNCIA (AxB)	GRUPO DE BAIRROS
1	Sossego	Até 2	52	5.900	1,8	94	I
2	Boa Vista	Até 2	34	600	1,0	34	II
3	Taquara (1 e 2)	2 a 5	33	3.000	2,0	66	III
4	Concheiras	2 a 5	32	2.000	1,2	38	IV

QUADRO 5

CARIACICA: RESULTADOS POR GRUPO DE ASSENTAMENTOS

Nº	BAIRRO	RENDA M.F. (SM)	CARÊNCIA (A)	POPULAÇÃO	FATOR DE ISOLAMENTO (B)	GRAU DE CARÊNCIA (AxB)	GRUPO DE BAIRROS
1	Flexal	Até 2	51	10.000	2,0	102	I
2	Porto de Santana	Até 2	42	13.300	2,0	84	I
3	Bela Aurora (Buraco quente)	Até 2	43	4.800	1,5	65	I
4	Itanguã	Até 2	54	1.250	1,2	65	I
5	Expedito	Até 2	32	3.000	1,5	48	II
6	Mucuri	Até 2	47	300	1,0	47	II
7	Santo André	Até 2	43	650	1,0	43	II
8	Independência	Até 2	38	850	1,0	38	II
9	São João Batista	Até 2	28	1.150	1,2	34	II
10	Canto Feliz	Até 2	28	1.500	1,2	34	II
11	Rosa da Penha	2 a 5	39	2.850	1,5	59	III
12	Alto Lage	2 a 5	21	3.500	1,5	32	IV

JNICÍPIO	ASSENTAMENTOS	TIPO	HABI TAÇÃO	POPULAÇÃO ESTIMADA	ÁREA (ha)	DENSIDADE BRUTA
TÓR A	1. Forte S. João	Morro	2.000	10.000	20,4	490hab/ha
	2. Morro do Romão	Morro	1.200	6.000	10,0	600hab/ha
	3. Santa Tereza	Morro	500	2.500	10,0	250hab/ha
	4. Morro da Penha	Morro	1.000	5.000	6,0	833hab/ha
	5. Morro do Cabral	Morro	700	3.500	8,5	412hab/ha
	6. São Benedito	Morro	1.440	7.200	26,8	269hab/ha
	7. Maria Ortiz	Mangue	900	4.500	51,2	88hab/ha
	8. Morro da Capoeira/Gurigica	Morro	850	4.250	33,6	126hab/ha
LA LHA	9. Capuaba	Mangue	260	1.300	10,1	129hab/ha
	10. I. da Conceição	Mangue	1.000	5.000	20,0	250hab/ha
	11. Pedra dos Búzios	Mangue	300	1.500	6,7	224hab/ha
	12. Santa Rita	Mangue	2.000	10.000	49,9	200hab/ha
	13. Marinho	Baixada	1.300	15.000	62,0	242hab/ha
	14. Vila Garrido	Morro	3.000	6.000	30,0	200hab/ha
	15. I. das Goiabeiras	Mangue	200	1.000	3,7	270hab/ha
16. Col. Pesca Itapoã	Baixada	80	400	1,2	312hab/ha	
17. Morro Soteco/Beço Tocantins	Morro	340	1.700	9,5	179hab/ha	
RIA CA	18. Flexal	Mangue	2.000	10.000	110	91hab/ha
	19. Porto Santana	Morro	4.000	20.000	101	198hab/ha
	20. Bela Aurora (Buraco Quente)	Morro	960	4.800	9,6	500hab/ha
	21. Itanguã	Mangue	250	1.250	38,0	33hab/ha
RRÁ	22. Sossego	Baixada	1.180	5.900	57,6	102hab/ha
TAL	50%	Morro			ÁREA TOTAL	DENSIDADE MÉDICA
	50%	Mangue	23.410	117.050	593,4ha	197,2hab/ha

QUADRO 6

RESULTADOS GLOBAIS DA AGLOMERAÇÃO: ANÁLISE DA CARÊNCIA DOS ASSENTAMENTOS SUBNORMAIS

GRUPO DE BAIROS	GRANDE VITÓRIA*	VITÓRIA**	VILA VELHA	CARIACICA	SERRA	
I	População	117.050	48.700	33.100	29.350	5.900
	Nº de Bairros	22	8	9	4	1
II	População	40.650	17.250	15.350	7.450	600
	Nº de Bairros	33	11	15	6	1
III	População	66.850	10.500	50.500	2.850	3.000
	Nº de Bairros	11	3	6	1	1
IV	População	19.350	5.400	8.450	3.500	2.000
	Nº de Bairros	9	3	4	1	1
TOTAL	População	243.900	81.850	107.400	43.150	11.500
	Nº de Bairros	75	25	34	12	4

*Sem Viana.

**Foram excluídos de Vitória, 7 bairros, objeto de intervenção da PMV/BNH.

Obtiveram-se, assim, para os quatro municípios, os 22 assentamentos em quadrados como Grupo I, de mais baixa renda, maior grau de carência e com características de isolamento, compreendendo uma população estimada de 117 mil moradores.

A prioridade de intervenção se faz sobre esses bairros, atendendo à filosofia anteriormente descrita da intervenção integrada. A escolha das áreas de intervenção do Projeto CPM/BIRD se fez entre essas áreas, incluindo critérios outros afim de ampliar o alcance das intervenções propostas.

A localização dos assentamentos na Grande Vitória é apresentada no Mapa anexo.

RELAÇÃO DOS ASSENTAMENTOS SUBNORMAIS DE VITÓRIA, CARIACICA, VILA VELHA E SERRA

VITÓRIA

Nº	BAIRRO	GRUPO	Nº	BAIRRO	GRUPO
01	Forte de São João	I	14	M. São José	II
02	Morro do Romão	I	15	M. do Bonfim	II
03	Morro da Chapada	I	16	Morro do Martelo	II
04	Morro da Penha	I	17	Pedra da Engenharia	II
05	Santa Tereza	I	18	Morro de Bento Ferreira	II
06	São Benedito	I	19	Santos Dumont	II
07	Maria Ortiz	I	20	Morro da Fonte Grande	III
08	M. Capoeira/Gurigica	I	21	Morro do Cabral	III
09	Morro de Santa Marta	II	22	Morro da Consolação	III
10	Morro Moscoso	II	23	M. de Jucutuquara	IV
11	Tabuazeiro de Dentro	II	24	Morro da Piedade	IV
12	Ilha do Príncipe	II	25	Morro do Cruzamento	IV
13	Inhanguetã	II			

CARIACICA

01	Flexal	I	08	Independência	II
02	Porto de Santana	I	09	São João Batista	II
03	Bela Aurora (Buraco Quente)	I	10	Canto Feliz	II
04	Itanguã	I	11	Rosa da Penha	III
05	Expedito	II	12	Alto Lage	IV
06	Mucuri	II	13	Flexal Novo	I
07	Cemit. Campo Grande				

VILA VELHA

01	Capuaba	I	18	São Vicente	II
02	Ilha da Conceição	I	19	Ilha dos Ayres	II
03	Pedra dos Búzios	I	20	Contestado III	II
04	Santa Rita	I	21	Conj. Valdevino Vieira	II
05	Marinho	I	22	Morro Jaburuna	II
06	Vila Garrido (morro)	III	23	R. do Canal	II
07	I. das Goiabeiras	I	24	R. do Lixo	II
08	Col. de Pesca Itapoã	I	25	Rio Marinho	III
09	M. do Soteco	I	26	Alvorada	III
10	N. S. da Penha	II	27	Jardim Marilândia	III
11	Sagrada Família	II	28	Alecrim	III
12	Baixada Jaburuna	II	29	Vila Garrido Baixada	III
13	Divino Espírito Santo	II	30	Vale Encantado	III
14	Morro de Argolas	II	31	Morro da Boa Vista	IV
15	Contestado I	II	32	Cobi de Baixo	IV
16	Favela dos Vicentinos	II	33	Morro da Bomba	IV
17	Contestado III	II	34	Cobi de Cima	IV

SERRA

01	Sossego	I	03	Taquara I e 2	III
02	Boa Vista	II	04	Concheiras	IV

5.

A DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO DO SUBPROJETO VITÓRIA DO PROJETO CPM/BIRD

COLOCAÇÕES INICIAIS

Entre os assentamentos classificados como sendo de Grupo I, na análise anterior, onze estão localizados em áreas de morro e onze em áreas de mangue. Entre os de morros, sete estão situados no Município de Vitória, o que é explicável por dois motivos:

- a) a PMV realizou convênio com o BNH para atuar com o programa PROFILURB em seis bairros de áreas baixas;
- b) os bairros de áreas baixas mais próximas ao Centro vêm, ao longo do tempo, sendo aterrados e recuperados, expulsando seus moradores através da valorização, enquanto nas áreas de morro por serem os investimentos elevados e a recuperação menor, tem sido alvo de pouca atuação do Poder Público.

Dentro do conceito de intervenção integrada e das diretrizes de desenvolvimento urbano, pretende-se que as intervenções não se limitem à área-alvo, mas que tenham um alcance maior, difundindo seus benefícios aos bairros e às populações circunvizinhas. Isso, além de possibilitar uma viabilidade maior dos equipamentos em termos econômicos, o faria em termos sociais, visto que tornaria possível uma maior *integração comunitária* entre os assentamentos e os entornos.

A intervenção deve também objetivar a uma *integração física*, procurando agrupar os bairros e possibilitar a interligação entre eles induzindo a

relações periféricas de vizinhança que ampliem a clientela dos equipamentos locais de comércio e serviços. Isso possibilita a melhoria da qualidade do atendimento e favorece portanto a desconcentração, induzindo a relações de oferta e procura que hoje se realizam predominantemente no congestionado Centro Metropolitano. Essa integração física torna-se objeto de preocupação na fase de reestruturação da área através da componente Desenho Urbano.

A postura atende à estratégia de desenvolvimento urbano preconizada no PEE* de incrementar a formação de unidades periféricas com maior autonomia possível, apoiadas em centros secundários - Centros de Animação e Centros de Bairros.

A partir dessa diretriz, procurou-se atender preferencialmente a *aglomeração de bairros*, conjunto de assentamento carentes onde as intervenções tenham uma abrangência ampliada. Ainda dentro dessas intenções, considerou-se o critério de *convergência física*, de modo que esses bairros venham a se integrar organicamente viabilizando uma área de centralidade local a médio prazo.

ASSENTAMENTOS DO MUNICÍPIO DA SERRA

A Aglomeração iniciou-se da ocupação das áreas baixas em torno da Baía de Vitória. Seu crescimento ao Norte interrompe-se com as áreas alagadas de

*ESPÍRITO SANTO. Secretaria do Planejamento. Fundação Jones dos Santos Neves. *Grande Vitória: Uma Proposta de Ordenamento da Aglomeração Urbana (Plano de Estruturação do Espaço)*. Vitória, 1976.

Goiabeiras e a área institucional do Aeroporto. Atinge em seguida um platô mais alto conhecido como planalto de Carapina, no Município da Serra, antiga área rarefeita de chácaras, hoje em fase de ocupação urbana a celerada e de alocação de atividades econômicas de porte, como a Cia Va le do Rio Doce, Centro Industrial da Grande Vitória - CIVIT, e Cia Side rúrgica de Tubarão.

Além disso, numerosos conjuntos residenciais estão construídos e planeja dos, totalizando cerca de 47 mil unidades habitacionais até 1985. Outro dado importante é o da existência de mais de 90 mil lotes não ocupados no município em 1979, que contava no censo escolar realizado em 1977 com a penas 33.062 habitantes.

Depreende-se a dinâmica do processo econômico-espacial na Serra. Os as sentamentos subnormais se dão nas baixadas ou encostas dos profundos rin ções que cortam elevações, caracterizados como áreas inadequadas e mar ginais ao processo de ocupação de Carapina, alternando-se com as ocupa ções *normais* que se dão nos platôs do planalto.

Do fato da indefinição do processo de urbanização na área, dependente do desempenho dos projetos de implantação, e ainda do tempo relativamente curto da existência dos assentamentos subnormais, o IJSN optou pela não intervenção imediata nessas áreas com um programa que tenderia a consili dá-las.

O aprofundamento das medidas a serem tomadas na área se dará a partir dos debates a serem levados com o Plano de Ordenamento Urbano do Município da Serra, ora em execução.

ASSENTAMENTOS DO MUNICÍPIO DE CARIACICA

Cariacica encontra-se a Sudeste e Leste do canal da Baía de Vitória, de envolvendo-se alguns bairros junto à Rodovia BR 101/262 que unem Vitória ao Rio de Janeiro e Belo Horizonte, e à Rodovia ES-80 que unem à sede municipal e ao interior do Estado.

Porém, o surgimento de bairros se faz em geral, de maneira desordenada, desarticulados entre si e sem um plano para controlar as diretrizes de es truturação espacial.

Os assentamentos subnormais surgem da ocupação de áreas periféricas aos bairros, em locais desfavoráveis à urbanização, ou da invasão de áreas até recentemente rurais.

No primeiro caso distinguem-se os assentamentos de Bela Aurora e Itanguá, que se constituem na realidade segmentos de bairros.

O primeiro situa-se na encosta do morro, atrás de onde está o bairro do mesmo nome. Apesar das características que permitem classificá-lo como subnormal, suas condições não são muito piores que aquelas do bairro Bela Aurora como um todo. Uma intervenção setorizada causaria profundo dese quilíbrio nesse setor urbano, e por isso esta teria que ser feita em toda a área, incluindo bairros não classificados como prioritários.

Itanguá está situado próximo a Itacibá, centro de bairro bastante bem servidos por transportes, serviços urbanos e comércio dos quais se serve. Desenvolve-se linearmente entre a vala turfosa do rio Itanguá e a via que liga Itacibá e Itanguá, conhecidas como Estrada de Piranema, formada pelas ruas Clério Ribeiro, Francisco Experidião, São Jorge e Argeu Ribeiro. O assentamento situa-se por trás dos lotes lindeiros a essas vias,

com o acesso feito muitas vezes por servidão, espalhando-se por sobre o mangue. É portanto um segmento de bairro, organicamente espalhado, onde não seria possível a intervenção de maneira integrada e estruturada.

Flexal constitui-se de ampla área até recentemente de uso rural, que sofreu invasão em duas etapas: a primeira deu origem ao bairro Flexal e a segunda, mais recente, ao bairro Flexal Novo. A ocupação é muito dispersa e a densidade é muito baixa, restando ainda muitos terrenos que foram apossados, mas que não foram ocupados. A área foi incluída no programa PROMORAR, cuja proposta foi apresentada a nível de Perfil.

Porto de Santana desenvolveu-se em terrenos pertencentes à Prefeitura Municipal de Vitória, que possuía seu matadouro em Cariacica. Constitui-se dos morros do Matadouro, do Meio e de Nossa Senhora Aparecida. Limita-se com terrenos da Cia Vale do Rio Doce e da EMCAPA - Empresa Capixaba de Pesquisas Agropecuárias.

Tem população e densidade elevadas, e é um bairro consolidado em termos comunitários. Possui área de centralidade junto à Rua Principal, para onde converge a circulação do bairro, e onde se concentram o comércio e os serviços do bairro. Sofre, porém de diversas carências, devido ao relativo abandono pelo Poder Público, entre outros motivos, pela particularidade de ser área de ingerência de duas municipalidades.

A atuação do Programa na área dentro da estratégia teria, portanto, grande alcance, beneficiando as medidas a ampla área e parcela da população.

ASSENTAMENTOS DO MUNICÍPIO DE VILA VELHA

Vila Velha, situada ao Sul do canal da Baía de Vitória, possui terras altas junto ao canal, nos morros rochosos e nas restingas junto ao oceano, além de alguns outros tímidos afloramentos montanhosos mas sua morfologia física predominante é de baixadas, cortadas por valas e canais que atravessam o município no sentido S-N constituindo amplas áreas alagáveis sob influência da maré. Os assentamentos subnormais, de maneira geral, situam-se nas áreas baixas ou nas encostas rochosas.

Alguns constituem conjuntos amplos de bairros e outros são apenas segmentos. Nesse caso estão os assentamentos de Rio Marinho, Soteco e Colônia de Pescadores de Itapoã.

O *bairro Marinho* situa-se encravado entre outros de baixa renda, originários de loteamentos populares: Rio Marinho, Vale Encantado, Jardim Mari-lândia e Cobilândia. Esse conjunto, situa-se entre os rios Marinho e Aríbiri e, apesar de estar à distância média de 4Km do Canal de Vitória, sofre influência da maré, sendo constante o transbordamento das numerosas valas ou o afloramento do lençol freático. Dentro das diretrizes de desenvolvimento urbano, a intervenção integrada caso aplicada deveria dar-se nos cinco bairros, entre os quais apenas Marinho foi considerado prioritário, constituindo-se os outros de loteamentos periféricos de baixa renda.

O segmento de *Soteco* se constitui em continuação do bairro do mesmo nome. A partir do loteamento que deu origem ao bairro, a ocupação continuou na forma clandestina, o que é feito ainda hoje. Situa-se sobre o morro, caracterizando-se formalmente como assentamento subnormal, porém na margem que se estende ao redor, prolongando-se até o bairro Divino Espírito Santo e Ilha dos Aires encontram-se moradores em condições carentes. São

próximos a dois bairros originados de intervenções distintas: a Toca, de cessão gratuita de políticos locais, e o conjunto Boa Vista, onde foi iniciada a experiência do PROFILURB.

A *Colônia de Pesca Z-2*, situada na Praia de Itapoã, teve origem há 60 anos, quando o local era ainda distante e deserto, localizada na faixa no bre de areia alta ladeira à praia, que veio sendo ocupada sucessivamente da Praia da Costa para o Sul. A Colônia, de apenas 1,2ha em faixa de cerca de 50m, sofre ameaça de ser massacrada pela especulação imobiliária, havendo mesmo hoje conjunto de edifícios de 4 pavimentos a menos de 30m projetando-se por sobre as casas. Existe, portanto, disponibilidade de serviços urbanos nas proximidades. O problema fundiário é o item mais delicado, pois a alta valorização e a existência de infra-estrutura traz o risco de expulsão sumária de seus moradores. Todavia, o porte do problema e do assentamento limitariam o alcance da aplicação na estratégia programada, devendo ser equacionados sua problemática no âmbito da categoria, enquadrado ao programa mais amplo de apoio à atividade pesqueira artesanal.

A *Área de Santa Rita* se constitui de 7 bairros com uma população total de cerca de 40.000 habitantes e uma área aproximada de 178ha. O conjunto de bairros situa-se no prolongamento do saco de Aribiri, bacia de mangue sob influência direta da maré. É limitada fisicamente por maciços cristalinos rochosos e pelas valas do sistema de drenagem do mangue. Configura-se num setor urbano homogêneo sob os aspectos econômicos e sociais, tendo como característica geral a baixa renda, a precária qualidade de vida, o exíguo provimento de infra-estrutura e situação fundiária irregular. O aglomerado de Santa Rita, como é denominado, situa-se não muito distante, em termos relativos da Área Central de Vitória, e sua acessibilidade é bastante fácil, o que lhe traz um potencial de valor do solo, reprimido pelas más condições de saneamento.

Apesar da complexidade da problemática, a intervenção integrada nessa área deverá trazer benefícios imediatos e efeitos multiplicadores no desenvolvimento social do bairro a médio prazo.

ASSENTAMENTOS DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA

A Ilha de Vitória tem sua ocupação a partir das colinas onde se situa a sua área central. Teve inicialmente um crescimento horizontal linear procurando os caminhos estiadados a NE, passando em seguida a expandir-se tomando áreas ao mar através de aterros e drenagens.

Excetuando-se o bairro Praia do Canto, que teve executado um plano diretor de drenagem do início do século, as soluções foram sendo dadas setorialmente, restando algumas áreas alagáveis ou de morros que foram sendo ocupadas pela população de baixa renda. Muitas dessas áreas se consolidaram e são hoje bairros problemáticos sob o aspecto urbanístico e administrativo municipal.

Apesar disso, continuam a surgir novos assentamentos, em áreas cada vez mais distantes e mais avançadas no mangue, ou situados em cotas cada vez mais elevadas. Há atualmente no município 32 áreas carentes, sendo 7 em baixadas e mangue e 25 em morros e encostas, totalizando cerca de 100.000 moradores.

A Prefeitura Municipal de Vitória tem experiência na intervenção em áreas de baixa renda, principalmente na alocação de infra-estrutura. Realizou convênio com o BNH para a aplicação do programa PROMORAR nos bairros São Pedro, Andorinha, Joana D'Arc, Monte Belo, Santa Maria e Itararé, num total de 1.509.544m² atingindo a mais de 20 mil habitantes.

O assentamento de *Maria Ortiz* não foi incluído no convênio PMV/BNH por estar enquadrado no Programa CPM/BIRD. Situa-se na parte continental do município, junto do canal de drenagem da bacia em que se situa o Aeroporto e toda área de mangue que antecede o planalto de Carapina.

Ao norte do município, na área de restinga de saída da cidade, junto ao Aeroporto, foram surgindo conjuntos residenciais populares de Goiabeiras I, II e III de um lado, e Jabour, Antonio Honório e Solon Borges do outro. Esses últimos tem origem na retificação de vala de drenagem do Aeroporto, e avançavam sobre o mangue até atingir o afogado. Sobre essa península turfosa, em direção à vala que dá origem ao canal da Passagem, a PMV passou a lançar os detritos sólidos urbanos, realizando aterros sanitários. A população carente aí se instalou para a coleta de resíduos aproveitáveis, resultando um assentamento cada vez maior conhecido por Lição, posteriormente rebatizado Maria Ortiz.

Os demais assentamentos estão situados em morros ou encostas. Os assentamentos dos morros de *Forte São João* e *Romão* se localizam em prolongamentos do maciço Central, a menos de 1Km em linha reta do centro de área metropolitana. Formaram-se, como no Morro do Moscoso, Fonte Grande e Piedade, a cavaleiro de área de maior atividade econômica, da qual são marginais. A população carente busca aí os serviços urbanos e aí encontra sustento no setor informal. A ocupação desses dois assentamentos tem se desenvolvido e já atinge a cota 170, sendo que o PDU de Vitória considera irrecomendável a ocupação acima da cota 50. Por dificuldades no provimento de infra-estrutura, a abrangência dos equipamentos limitar-se-ia a cada um dos bairros, que não têm condições de integração física.

Os assentamentos conhecidos como *Morro da Penha*, *São Benedito* e *Gurigica* estão situados nos morros de Gurigica de Dentro e de Fora, onde estão ainda os bairros do Bonfim e da Consolação, dos grupos II e III, respec

tivamente. Esse morro situa-se entre as áreas urbanas de Horto, Maruípe e Praia do Canto, bairros de maior atividade econômica, onde as populações carentes buscam emprego.

Apesar desses assentamentos estarem localizados sobre o mesmo afloramento rochoso, são separados entre si e por obstáculos diversos. A forma convexa do morro leva a população a buscar os serviços nos bairros próximos junto à base, onde a oferta é mais abundante. As relações se dão, portanto, entre a área carente mal servida e o bairro servido que lhe é próximo, no sentido transversal à declividade, e não horizontalmente. Não se dá o fenômeno da *convergência física*, que permitiria integrar os bairros carentes com a alocação comum de equipamentos urbanos que os beneficiassem. Estes viriam a atender apenas aos assentamentos onde fossem implantados.

O crescimento a Oeste da Ilha de Vitória se fez por ocupações de baixa renda, determinadas por condições topográficas difíceis, dando origem ao bairro Santo Antonio. Parte dessa ocupação se fez a partir de Vila Rubim, subindo as encostas do maciço Central em crescimento sucessivo. A rua São João foi uma das vias que estruturaram essa conformação. Por trás dos lotes linceiros a essa via configuraram-se ocupações marginais, tomando o morro da Chapada, à esquerda, e subindo as encostas do morro do Cabral, que é um segmento do maciço. Esses assentamentos, carentes de serviços urbanos elementares, têm confluência na rua São João, situada no rincão entre os morros. A alocação de equipamentos nessa área atenderia aos assentamentos de grupo I, de *Santa Tereza* e *Chapada*, e ainda do *Cabral* (grupo III), totalizando cerca de 8.000 moradores carentes e ainda a população menos carente das proximidades, já que o provimento de serviços na área é limitado. Incentivaria a integração comunitária entre os assentamentos, atendendo às diretrizes de desenvolvimento social, reforçando a integração física, recomendadas nas diretrizes de desenvolvimento urbano. (ver mapas no final deste volume).

ANÁLISE DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

1.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

As diferenças entre a Grande Vitória e o interior do Estado do Espírito Santo se intensificaram a partir da *industrialização*, como forma de soerguimento da economia local, a partir da década de 70.

O Espírito Santo não participou dos demais *ciclos* econômicos do Brasil, parecendo desempenhar apenas o papel de garantia de posse da colônia, mas com o *ciclo* do café se deu em definitivo a ocupação do solo capixaba

A política de erradicação do café levada a efeito na década de 60 provocou uma mudança na base econômica do Estado.

O meio rural que até então vinha sendo o centro de atenção de todo o processo econômico, passa a segundo plano, cumprindo o papel de fornecer os alimentos básicos a preços menores e abastecer os centros urbanos do potencial de força de trabalho liberado pela decadência do setor agrícola, proporcionando níveis salariais mais baixos para os trabalhadores e desempenhando um papel fundamental no processo de acumulação capitalista.

Dentro do novo contexto econômico-político-social, o centro urbano torna-se o *locus* de toda a política de incrementação que a indústria requer para a sua implantação e desenvolvimento.

Com isto, a população rural que tinha no cultivo do café a única forma de manter sua sobrevivência, vê-se desprotegida. Embora tenha sido uma política federal, preocupada com uma superprodução, as consequências da 2ª erradicação (66/67) no Espírito Santo tomam maiores proporções tendo em vista a característica de monocultura, e, a estrutura agrária do Espírito Santo ser formada por um grande número de pequenas propriedades

O ritmo de urbanização e o avanço adquirido pela industrialização, associados à decadência do setor agrícola, intensificam as migrações internas. Entretanto, apenas parte desta população é transformada em trabalhadores assalariados, sendo a maior parte liberada para desenvolver de *forma marginal* os serviços criados pelo processo de acumulação, tais como: serviço de reparação, manutenção, comércio autônomo, empregos domésticos remunerados, biscates, etc..., o que permite uma reprodução da força de trabalho a níveis cada vez mais baixos. Todos estes serviços são característicos de alta instabilidade e remuneração baixa, inerentes ao setor terciário não-dinâmico da economia.

Embora o setor industrial tivesse aumentado sua participação na renda interna do Estado de 17,4% (1970) para 27,2% (1977), em detrimento a queda da participação do setor primário (22,8% em 1970 para 11% em 1976),¹ os empregos gerados pelas indústrias foram insuficientes para reter toda a população liberada do campo. Presenciou-se ao aumento exagerado do setor terciário - com atividades características de baixa remuneração e subempregada - para as pessoas que aqui ficaram e, uma expulsão, significativa, de parcela da população para fora do Estado².

Todo esse quadro concentrador de renda, reflete sobremaneira nos trabalhadores que são obrigados a fixarem suas moradias em áreas periféricas dos centros urbanos, carentes de infra-estrutura básica, sendo construídas em terrenos clandestinos, uma vez que o processo de deterioração dos salários através do tempo, lhes reserva esta única alternativa de sobrevivência. E por outro lado, a especulação capitalista sobre o solo corrobora para essa *clandestinidade*.

¹ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Estado do Planejamento. *Migrações Internas no Espírito Santo* (tabela 7/A). Vitória, dez./79.

²No período 1970/77, o Espírito Santo apresentou saldo migratório negativo em torno de 160.000 pessoas.

Verifica-se portanto que a formação das áreas pobres nas periferias dos grandes centros urbanos surge como reflexo de todo um conjunto de mudanças de caráter estrutural que passa a economia, não podendo ser entendida sem antes conhecermos todo o processo histórico de transformações da Região.

Vale ressaltar que estes Aglomerados Urbanos pobres periféricos da Grande Vitória guardam com as demais áreas pobres, de uma forma geral, as mesmas características enquanto parte da realidade, porém, cada Aglomerado possui em sua formação e desenvolvimento especificidades, não podendo, portanto, generalizar para o restante da população carente. Isto quer dizer que algumas considerações acerca dos aglomerados de Santa Te_{re}za, Santa Rita, Maria Ortiz e Porto de Santana não podem ser expandidos para as demais áreas carentes da Grande Vitória, sem levar em conta as especificidades destas outras áreas.

O detalhamento desta análise será feito nos próximos capítulos, onde podemos investigar as condições desta população quanto à: moradia, emprego, renda, educação, saúde, lazer, infra-estrutura básica; tentando traçar um perfil da camada pobre da sociedade que se localiza nestas 4 áreas ditas de *assentamento subnormal*.

2.

ASPECTOS DE FORMAÇÃO DAS ÁREAS

AGLOMERADO DE SANTA TEREZA

O crescimento Oeste da Ilha de Vitória se fez com dificuldades, enfrentando condições topográficas adversas, pois o prolongamento do Maciço Central da Ilha se faz por rochas vivas que dão origem à Ilha do Príncipe e aos morros graníticos pré-cambrianos do Cabral, São João, Chapada e do Quadro, entre outros.

A rua São João subiu as encostas do maciço, procurando menores declividades sucessiva e desordenamentoviabilizando ocupação desses morros. Era um dos acessos à Fazenda Santo Antônio, que sucessivamente teve sua formação alterada, com as mudanças de proprietários ao longo do tempo.

Os lotes lindeiros a essa via são ocupados por casas antigas de boa qualidade, até onde a declividade começa a se acentuar. As vias de acesso são substituídas por trilhos e escadarias, as construções são em madeira, a infra-estrutura escasseia.

No lado oposto, sobre a rocha pura que constitui o morro da chapada, a ocupação se repete, mais densa. A circulação se faz por escadarias e ruas por onde correm também os serviços de infra-estrutura.

Não existe solo desenvolvido, e a rocha apresenta em seu limite externo uma mudança brusca de declividade, formando grotões inabitáveis. No lado oposto, o declive é mais suave até o talvegue onde se situa a Rua São João.

Santa Tereza e Cabral, estão sobre solos litólicos, que são pouco desenvolvidos, de pequena profundidade intercalados com afloramentos rochosos

e matações. A expansão desses bairros está penetrando cada vez mais na mata que reveste o Maciço Central, já tendo alcançado atualmente a cota de 170. Essa *subida* da expansão está destruindo gradativamente a cobertura vegetal, criando espaços escarpados, sujeitos à infiltrações com posteriores deslizamentos de terra e rolamento de pedras.

Quase todas as construções do Aglomerado estão assentadas diretamente sobre a rocha, ou sobre o solo já desenvolvido com pequenos cortes de taludes.

A densidade de ocupação diminui à medida em que a cota aumenta e no Morro da Chapada a expansão só é possível com desmembramento de lotes, havendo casos com menos de 20% de área não construída.

BAIRRO MARIA ORTIZ

O bairro situa-se no final da área estiada da parte continental do Município de Vitória, no extremo da restinga que se inicia no aeroporto e vai terminar no canal da Passagem, depois dos conjuntos Jabour, Antônio Honório e Solon Borges.

Teve origem no lançamento de lixo junto ao final da vala que drena a restinga, avançando sucessivamente sobre o mangue. O bairro era conhecido como *Lixão de Goiabeiras*, pois a população era composta de moradores carentes à cata de resíduos aproveitáveis.

Esse lixo, assentado sobre a planície flúvio-marinha que possuía vegetação de mangue e solo orgânico altamente expansivo, está em contacto permanente com o lençol freático, contaminando o estuário da Baía de Vitória. Tem recobrimento de argila com espessura variável entre 2m e zero.

A parte mais recente do bairro está situada diretamente sobre o lixo e a maré, e o bairro como um todo tem seu solo sujeito a recalques bastante acentuados, sendo frequente a colocação de novas camadas de terra e a

elevação dos barracos.

A área está sobre terrenos da Marinha pertencentes ao Patrimônio da União, porém a demarcação dos lotes vinha sendo feita pelos fiscais da PMV, que continua a administrar o bairro. A delimitação da área de intervenção tem 23,2ha, congregando cerca de 1.300 barracos.

O bairro vai aos poucos se consolidando, através da ação da PMV ou de políticos locais.

BAIRRO PORTO DE SANTANA

O processo de ocupação de Porto de Santana, antiga fazenda de São João, se verificou nas duas últimas décadas. Mesmo assim, os moradores não tem uma situação definida de posse da terra, pois grande parte da área é de propriedade da Prefeitura Municipal de Vitória, embora o bairro esteja no Município de Cariacica.

Objetivando legalizar a situação dos terrenos, a Prefeitura de Vitória vem procurando definir um preço para o metro quadrado, de forma que os moradores possam tomar posse definitiva da área.

Assentado sobre três morros: do Matadouro, do Meio e Aparecida, o bairro está localizado, a Leste do canal da Baía de Vitória, e cortado pela Estrada de Ferro Vitória Minas.

Sua ocupação se processou de forma desordenada, se verificando primeiramente no Morro do Matadouro se estendendo em seguida para os demais. Todo o bairro compreende uma área total de 101ha.

Estes morros são oriundos do período pré-cambriano, de embasamento gnáissico, com alguns afloramentos rochosos. O solo aí desenvolvido, o latossolo vermelho textura argila arenosa, é um solo profundo, coeso, e as rochas ocorrem nas cotas mais baixas, normalmente.

Geomorfologicamente, os morros assim se apresentam:

. o morro do Matadouro apresenta nas vertentes Sul e Leste um relevo escarpado com barrancos de até 35m de altura (a declividade natural nestas vertentes já é alta (maior 100%), e foi muito acentuada com os cortes feitos nos barrancos). A vertente Oeste apresenta forte ondulado e a vertente Norte tem relevo ondulado.

Os morros do Meio e da Aparecida, tem de uma maneira geral, relevo ondulado e em algumas vertentes montanhosas. O morro do Meio tem cota máxima 68,4m e o morro da Aparecida 71,4m.

Pequena parte do bairro está situada sobre baixadas ao pé dos morros. Estas baixadas são terrenos sedimentares de relevo plano, embrejados, sujeitos à inundações nas épocas de chuva.

Existe, também, uma formação de mangue entre os morros do Matadouro, Meio e Porto Novo.

O Porto de Santana é um bairro consolidado de ocupação antiga.

O traçado das ruas acompanha aproximadamente as curvas de nível, e algumas ruas com forte declividade, todas em péssimo estado de conservação, principalmente as últimas.

AGLOMERADO SANTA RITA

INTRODUÇÃO

O Aglomerado de Santa Rita se constitui dos bairros de Alecrim, Santa Rita, Pedra dos Búzios, Capuaba, Vila Garrido, Ilha da Conceição e Ilha das Goiabeiras, com uma população de 30 mil habitantes e uma área de 178ha. Situa-se no Município de Vila Velha e é limitado pelo maciço cristalino.

talino rochoso do Morro do Pão Doce, a NO, Morro do Ataíde, a SE, e Morro do Alecrim, a SO. É limitado ao Norte e cortado transversalmente pelo sistema de mangue que, saindo do Canal de Vitória pelo Saco de Aribiri, penetra o município no sentido N-S constituindo as bacias de Aribiri e Cobilândia, ampla área baixa alagável sob influência da maré.

Forma um *bolsão* natural composto por áreas planas e pequenas elevações cercadas por encostas suaves e íngrimes, estando assentados basicamente sobre duas formações geológicas distintas: os morros graníticos, de origem antiga do período pré-cambriano e sobre manguezais e terrenos alagáveis, de origem recente, do período quartenária.

Sobre os morros graníticos encontram-se o latossolo vermelho-amarelo, textura areno-argiloso, associado com o litossolo, caracterizado por ter pequena profundidade de solo desenvolvido e associado ainda com afloramentos rochosos.

As encostas dos morros são bastante escarpadas, com cortes acentuados, declividade variável de pequena à grande, e possuem relevo montanhoso convergente para o canal do rio Aribiri. O bairro de Vila Garrido, distribui-se ao longo de dois vales, ocupando todo o morro do Garrido e a encosta norte do maciço do Pão Doce.

A retirada da cobertura vegetal, os cortes indevidos nos taludes e assentamentos de barracos em áreas geomorfologicamente críticas facilitou a erosão local, assim como criou área de infiltração concentrada que oferecem grandes riscos de deslizamento e despreendimento de barreiras e matações sobre os barracos aí locados.

Toda a área plana encontra-se dentro da zona de influência da maré com frequentes alagamentos nas horas de maré cheia e/ou chuvas. Os barracos estão sobre aterros de argila pura, de lixo coberto com argila ou simplesmente lixo, sendo que a ocupação mais recente está diretamente sobre mangues em forma de palafitas.

tada em sua maior parte.

Os bairros formaram-se de maneira ciliar junto a essas vias, a partir de loteamentos ou de ocupações aleatórias, procurando os terrenos estriados, o que resultou na sucessão de vias de traçado regular e irregular, dentro de uma lógica relativa.

A área é tangenciada ao Sul pela Rodovia Carlos Lindemberg, mais recente, de onde os acessos aos bairros ainda se faz com dificuldade, pois, a malha urbana ainda não se adequou a esse novo vetor estruturante.

VILA GARRIDO

O bairro Vila Garrido, se constitui das encostas rochosas do Morro do Pão Doce, do Morro do Garrido e da vertente que os separa. Origina-se de dois loteamentos, feitos há cerca de 25 anos, e os lotes alternam condições de propriedades regulares e irregulares, pois alguns foram invadidos após longo período de abandono. Seu traçado é geométrico e nas áreas planas predominam as casas de alvenaria, condição que se inverte para barracos de madeira na parte baixa que se aproxima da base do morro junto ao mangue e nas partes mais altas sobre a rocha.

Tem razoável densidade populacional que decresce descendo as costas do Morro do Garrido até o estuário do Rio Aribirí, onde se encontra com o Bairro Santa Rita de Cássia. Seus terrenos são secos, de declividade acentuada.

As habitações apresentam-se com área pequena, na maioria. No alto e no baixo do Garrido ficam os barracos piores, com área até 20m², e em precário estado de conservação. Predominam as casas de madeira em todo o bairro.

O bairro é razoavelmente servido na cumieira do Morro do Garrido, mas

A planície flúvio-marinha, sobre a qual está assentada grande parte da população, é formada, por terrenos de mangues, parcialmente aterradas, cortados por valões, canais e braços de maré, apresentando um solo orgânico, altamente expansivo, ligados às baixadas de encostas de morros formadas por solos sedimentares embrejados que desenvolvem-se numa faixa estreita entre os morros e o mangue.

As pequenas elevações da região, embora ligadas às encostas dos bairros, sobressaem-se na paisagem como se fossem ilhotas de relevo suave, cujas vertentes que acabam na maré, quase sempre são de rocha pura.

O quadro resulta em uma área de terreno sedimentar pouco coeso em relevo plano limitado por terrenos de topografia acidentada com rocha à vista ou cobertos por frágil camada de argila.

Como consequência dessa conformação, toda a área, assim como a maior parte do município, é constituída de terrenos desfavoráveis à urbanização. Isso fez com que o preço da terra aí fosse relativamente baixo, tornando-se preferencial para populações de baixa renda, sacrificando a qualidade de vida urbana para dispor de local onde morar. *Entretanto, com excessão da Vila Garrido, em todos os bairros as condições jurídicas da propriedade são irregulares, pois a maior parte do Aglomerado encontra-se em áreas da União, em terrenos da Marinha aforados e/ou invadidos.*

O Aglomerado é cortado em seu limite Norte pela Estrada de Jerônimo Monteiro, antiga ligação dos centros de Vitória e Vila Velha, o que era feito através da integração a partir de Paul das barcas de travessia do Canal da Baía de Vitória com os bondes que percorriam por essa via servindo aos bairros periféricos até o terminal da Prainha próximo ao centro de Vila Velha, sistema que voltou a ser ativado recentemente com a utilização dos ônibus.

Ao Sul é cortado pela estrada antiga de Vila Velha, que era a ligação dos bairros de São Torquato e Cobi com Ataíde e Aribiri, ainda hoje de tráfego difícil por atravessar longos trechos alagados e não ser pavimen

tada em sua maior parte.

Os bairros formaram-se de maneira ciliar junto a essas vias, a partir de loteamentos ou de ocupações aleatórias, procurando os terrenos estriados, o que resultou na sucessão de vias de traçado regular e irregular, dentro de uma lógica relativa.

A área é tangenciada ao Sul pela Rodovia Carlos Lindemberg, mais recente, de onde os acessos aos bairros ainda se faz com dificuldade, pois, a malha urbana ainda não se adequou a esse novo vetor estruturante.

VILA GARRIDO

O bairro Vila Garrido, se constitui das encostas rochosas do Morro do Pão Doce, do Morro do Garrido e da vertente que os separa. Origina-se de dois loteamentos, feitos há cerca de 25 anos, e os lotes alternam condições de propriedades regulares e irregulares, pois alguns foram invadidos após longo período de abandono. Seu traçado é geométrico e nas áreas planas predominam as casas de alvenaria, condição que se inverte para barracos de madeira na parte baixa que se aproxima da base do morro junto ao mangue e nas partes mais altas sobre a rocha.

Tem razoável densidade populacional que decresce descendo as costas do Morro do Garrido até o estuário do Rio Aribiri, onde se encontra com o Bairro Santa Rita de Cássia. Seus terrenos são secos, de declividade acentuada.

As habitações apresentam-se com área pequena, na maioria. No alto e no baixo do Garrido ficam os barracos piores, com área até 20m², e em precário estado de conservação. Predominam as casas de madeira em todo o bairro.

O bairro é razoavelmente servido na cumieira do Morro do Garrido, mas

nas encostas e no rincão a qualidade dos serviços piora. O abastecimento de água tem padrão heterogêneo de atendimento, havendo ainda algumas habitações com poços de captação.

ALECRIM/SANTA RITA

O bairro Alecrim teve sua origem na invasão de terrenos da União inicia da há 30 anos, na área do encontro da Estrada Velha com a continuação da Rua da Lage, que atravessa a Vila Garrido e vai ter a Paul pela Estrada Jerônimo Monteiro. Essa área é delimitada pelo Valão, braço de mangue que dá vazão à bacia de Cobilândia, e pelas colinas que dão continuidade ao maciço do Morro do Paão Doce numa das quais está localizado o Hospital Evangélico Alecrim e noutra o Conjunto Planalto. O bairro prolonga-se pela via situada entre essa colina e a vala, com ocupação rarefeita.

O bairro possui raras edificações em alvenaria ao longo da via principal, onde há uma atividade comercial razoável, e sua consolidação é lenta, pois o solo é frágil e tem baixa capacidade de suporte de carga.

O bairro Santa Rita é constituído de duas partes: a *continetal* e a *insu*lar. A primeira parte, situada entre o canal do DNOS e as colinas rochosas do Larica, começou a ser ocupada em 1962, através de invasões feitas com autorização da PMVV. Foi área alagável até recentemente, quando foi construído um dique paralelo ao canal e prolongando-se até um morro próximo, o qual preserva a área do alagamento através de uma comporta que se fecha com a maré cheia, configurando-se um primitivo *polder*. A drenagem é feita através de uma rede de valas, que apresentam frequentes problemas de obstrução.

A Ilha de Santa Rita é um afloramento arenoso de 14,7ha situado entre o valão de Aribiri e o canal do DNOS, cuja cota média de piso a cerca de 70cm abaixo do nível da maré alta. Isto faz com que a ilha tenha existência intermitente, e os barracos e as pinguelas - como são chamadas as

passarelas de circulação - estão assentados sobre estacas, configurando-se uma ocupação em palafitas, com todas as dificuldades e restrições inerentes. Todavia, tal ocupação se faz de maneira ordenada, obedecendo ao traçado de uma primitiva planta de urbanização traçada por um topógrafo local.

Os terrenos são invadidos e as transações são feitas através de recibo; a maioria das casas são próprias, sendo 96% construídas em madeira, das quais mais de um terço são palafitas.

Todos os terrenos são aterros sobre o mangue. Os terrenos são secos (10%), alagáveis (30%) e o restante alagados (área das palafitas). o assentamento é denso na rua principal e suas ruas vizinhas, e rarefeito nas palafitas.

ILHA DA CONCEIÇÃO

Afloramento argiloso sobre o mangue situado junto à Estrada Jerônimo Monteiro, originou-se do loteamento Nossa Senhora da Conceição, de 1953, comercializado por contrato de compra e venda sob condição de serem construídas apenas casas de alvenaria. A ocupação da ilha se fez à sombra de sucessivas questões jurídicas, abandonos e invasões, o que resultou em situação fundiária complexa. Mais recentemente a ocupação atingiu as abas da ilha e avançou sobre o mangue, em direção a Capuaba e Santa Rita, passando mesmo sobre a vala natural de drenagem, em aterros ou palafitas.

CAPUABA

Seguimento de bairro situado entre a Ilha da Conceição e os bairros de Santa Rita de Cássia, é cortado pela Rodovia de Capuaba, que dá acesso ao terminal portuário de mesmo nome. A baixada junto ao Atafide foi invadida há 10 anos, e do outro lado da rodovia a invasão se fez na área aterrada para acampamento de obras de uma empreiteira da Portobrás há cerca de 5 anos. A ocupação tem traçado irregular, e avança sobre o mangue

em direção aos bairros vizinhos.

ILHA DAS GOIABEIRAS

Seguimento do bairro Vila Batista, situa-se entre a Estrada Jerônimo Monteiro e o braço de mangue que o separa da Ilha das Flores, tendo acesso pela rua Faustino Falcão. A ilha foi requerida há quase 40 anos e em 1965 foi loteada sob licença do SPU do qual a maioria tem o terreno afogado. A maioria das casas são próprias, estando 80% sobre terrenos baixos, das quais 60% alagáveis e 20% alagados; as assentadas sobre terrenos altos estão no Morro da Pedra. 60% da área do assentamento foi conquistada por aterro, e a maioria das habitações são em madeira.

SEGMENTO PEDRA DE BÚZIOS

Partindo da Estrada Jerônimo Monteiro, entre as encostas do morro do Garrido e o mangue, essa ocupação, que iniciou-se há cerca de 25 anos, se faz por avanços em aterro sucessivos e paulatino prolongamento da rua João Pereira Bezerra.

O processo continua nos dias atuais, tendo essa rua já cerca de 800m e faltando apenas 300m para atingir o bairro Alecrim.

O assentamento, ao longo da saia do morro, avança em alguns trechos sobre o mar, utilizando terras tiradas da encosta cuja declividade, muito grande, acentua-se ainda mais, conformando barreiras que sofrem constantes quedas arrastando junto as casas. O aterro da rua, feito sem escoamento ao longo da base do morro, sobre o mangue, causa empossamento da enxurrada que desce, por um lado, e sofre o assédio da maré, por outro, fazendo com que o bairro seja alagado constantemente.

3.

ANÁLISE DA SITUAÇÃO ATUAL

CARACTERÍSTICAS DAS MORADIAS

Todos estes 4 Aglomerados urbanos possuem as características comuns de serem áreas habitadas por trabalhadores com nível baixo de qualificação da mão-de-obra, sobrevivendo às custas de um minguado salário que obriga a entrada mais cedo de seus dependentes no mercado de trabalho para aumentar a renda familiar e manter este nível de sobrevivência.

Com esta baixa renda e tendo que fazer face às despesas com alimentação, vestuário, habitação, transporte, remédios, etc..., somente uma área menos valorizada e sem infra-estrutura poderia abrigar esta camada da população, pois aí, poderia redobrar seus esforços e adquirir sua casa própria. E realmente é o que acontece. Sacrificando suas despesas com os requisitos que oneram uma moradia condigna, esta população constrói suas habitações precariamente, mas torna-se *dono*. Tudo isto sem importar com o fato de se existe ou não infra-estrutura; se estão invadindo terrenos e poderão ser expulsos amanhã, e outros fatores que tornam-se irrelevantes naquele momento.

Isto é observado nas 4 áreas, onde na condição de domicílio, 76,5% são próprios, contra 6,9% cedidos, e 16,6% alugados.

Há de se verificar que embora uma grande proporção seja *dona* de sua casa, quais as condições destas moradias? Foi encontrada uma predominância, em todas as áreas, de casas de madeira, perfazendo 69% destas moradias.

Entretanto, a parte de saneamento básico (abastecimento d'água, lançamento de esgotos) e luz elétrica foi encontrada uma variação entre as 4 áreas.

Em Santa Tereza, 69,8% dos domicílios são abastecidos por rede geral d'água, enquanto 21,3% se abastecem com água do vizinho (isto é, não possuem água). Na área de Maria Ortiz, 76,3% possuem rede geral : contra 23,7% que se abastecem com água do vizinho.. Para Porto de Santana e Santa Rita foram encontrados os seguintes dados:

- . Porto de Santana: 78,8% rede geral; 11,5% poço; 8,9% água do vizinho;
- . Santa Rita: 79% rede geral e 15,9% água do vizinho.

A primeira vista os dados parecem revelar que quanto ao abastecimento d'água estas áreas estão bem supridas dada a maior percentagem dos domicílios serem atendidos por rede geral. Porém, todo este abastecimento possui um aspecto improvisado, atendendo parcialmente às áreas, dado a inconstância da distribuição, uma vez que existindo áreas em morros, a pressão da água é insuficiente para atender considerável parte das moradias localizadas nas partes mais altas.

Caracterizando, ainda, a maneira precária destas moradias, observamos que embora muitas possuam luz elétrica (particular ou coletiva - o número de moradias com luz elétrica coletiva é relevante), em Santa Rita 13,2% dos domicílios não possuem luz elétrica.

Os dados referentes aos lançamentos de esgotos são mais alarmantes, e vale a pena citá-los separadamente:

- . Santa Tereza: 62,2% dos domicílios com rede pública contra 12,7% que não possuem nenhum tipo de saneamento;
- . Maria Ortiz: 66,1% com rede pública, 16,3% que se utilizam de valas e 10,1% que não possuem;
- . Porto de Santana: 32,4% com rede pública, 15,3% valas e 25,5% não possuem;
- . Santa Rita: apenas 17,5% dos domicílios são atendidos com rede pública de esgotos, enquanto 47,4% são lançados em valas e 11,8% que não possuem.

Vimos portanto, que embora possuam a condição de *donos* dos domicílios, esta população vive, precariamente, em áreas desprovidas de infra-estrutura básica, que traz consequências no estado de saúde de seus habitantes e diminui a capacidade de sobrevivência.

QUADRO 7

CONDIÇÃO DE OCUPAÇÃO DOS DOMICÍLIOS - 1980

ÁREAS CONDIÇÃO DE OCUPAÇÃO	TOTAL		SANTA TEREZA		MARIZ ORTIZ		PORTO DE SANTANA		SANTA RITA	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Total	13.356	100,0	1.172	100,0	1.702	100,0	4.462	100,0	6.020	100,0
Próprio	10.214	76,5	919	78,4	1.192	70,0	3.598	80,6	4.505	74,8
Cedido	920	6,9	101	8,6	106	6,2	324	7,3	389	6,5
Alugado	2.222	16,6	152	13,0	404	23,8	540	12,1	1.126	18,7

Fonte: IJSN. *Pesquisa Sócio Econômica - CPM/BIRD* - Vitória, Outubro/1980.

QUADRO 8
 CARACTERÍSTICAS DA HABITAÇÃO - 1980

CARACTERÍSTICAS \ ÁREAS	TOTAL		S. TEREZA		M. ORTIZ		P. SANTANA		S. RITA	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
REVESTIMENTO										
TOTAL	13.356	100,0	1.172	100,0	1.702	100,0	4.462	100,0	6.020	100,0
Alvenaria	3.843	28,8	409	34,9	449	26,4	1.321	29,6	1.664	27,6
Madeira	9.274	69,4	755	64,4	1.177	69,1	3.066	68,7	4.276	71,0
M. aproveitado	239	1,8	8	0,7	76	4,5	75	1,7	80	1,4
ILUMINAÇÃO ELÉTRICA										
TOTAL	13.356	100,0	1.172	100,0	1.702	100,0	4.462	100,0	6.020	100,0
Possui. É privativa	9.915	74,2	894	76,3	1.177	69,1	3.648	81,7	4.196	69,7
Possui. É coletiva	2.199	16,5	185	15,8	449	26,4	548	12,3	1.017	16,9
Não possui	1.224	9,2	93	7,9	76	4,5	258	5,8	797	13,2
S/ declaração	18	0,1	-	-	-	-	8	0,2	10	0,2
ABASTECIMENTO D'ÁGUA										
TOTAL	13.356	100,0	1.172	100,0	1.702	100,0	4.462	100,0	6.020	100,0
Rede geral	10.385	77,8	818	69,8	1.298	76,3	3.515	78,8	4.754	79,0
Poço	691	5,2	46	3,9	-	-	515	11,5	130	2,1
Nascente	56	0,4	8	0,7	-	-	8	0,2	40	0,7
Chafariz ou similar	207	1,5	51	4,3	-	-	17	0,4	139	2,3
Água do vizinho	2.009	15,0	249	21,3	404	23,7	399	8,9	957	15,9
S/ declaração	8	0,1	-	-	-	-	8	0,2	-	-

continuação

QUADRO 8

CARACTERÍSTICA DA HABITAÇÃO - 1980

CARACTERÍSTICAS	ÁREAS		S. TEREZA		M. ORTIZ		P. SANTANA		S. RITA	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
LANÇAMENTO ESGOTOS										
TOTAL	13.356	100,0	1.172	100,0	1.702	100,0	4.462	100,0	6.020	100,0
Rede pública	4.357	32,6	729	62,2	1.126	66,1	1.446	32,4	1.056	17,5
Vala	3.831	28,7	21	1,8	278	16,3	681	15,3	2.851	47,4
Fossa séptica	595	4,4	34	2,9	15	0,9	357	8,0	189	3,1
Fossa negra	971	7,3	72	6,1	30	1,8	590	13,2	279	4,6
Fossa seca	1.556	11,7	97	8,3	71	4,2	1.139	25,5	249	4,1
A céu aberto	946	7,1	67	5,7	10	0,6	191	4,3	678	11,3
Não possui	1.086	8,1	148	12,7	172	10,1	58	1,3	708	11,8
S/ declaração	14	0,1	4	0,3	-	-	-	-	10	0,2

FONTE: IJSN. Pesquisa Sócio-Econômica - CPM/BI RD Vitória, Outubro/1980.

ESTRUTURA ETÁRIA/EDUCAÇÃO

A estrutura etária da população das 4 áreas apresenta uma forte concentração na faixa de 0 a 14 anos. Ou seja, 41,8% das pessoas residentes nestes Aglomerados urbanos tem entre 0 e 14 anos, o que, teoricamente, implicaria em dizer que seria alta a taxa de dependência nestas áreas, uma vez que é assegurado o direito a escolarização às pessoas entre 7 e 14 anos. Porém, em nosso quadro de análise a realidade é outra.

As pessoas procedentes das camadas mais pobres da população por possuírem uma carência de alimentação e saúde, se sentem bloqueadas para desenvolverem normalmente as atividades educacionais prevista para faixa etária escolarizável. Com isto, é grande a incidência de crianças defasadas com relação à idade X série e, aqueles que abandonaram mais cedo a vida escolar.

No total das 4 áreas foi encontrado um percentual de 16,2% de crianças entre 7 e 14 anos que não estudam sobre o total da população das pessoas na faixa etária de 7 a 14 anos. Por outro lado, a taxa de analfabetismo (das pessoas com 15 anos e mais) foi em torno de 23% no total das 4 áreas.

Intrinsicamente associado a todo este problema educacional, está o fato de que com os salários sendo cada vez mais deteriorados, os chefes das famílias são obrigados a retirar seus filhos da escola para que possam ingressar no mercado de trabalho a fim de aumentarem a renda familiar ou, são incapazes de continuarem custeando os estudos de seus filhos. Prova disto é o fato de que os motivos que levaram as pessoas a interromperem seus estudos estão vinculados à falta de recursos financeiros e à necessidade de auferir renda. No total das áreas, 24,7% das pessoas que paralizaram seus estudos o fizeram por falta de recursos financeiros, enquanto, 38,4% paralizaram por motivo de trabalho.

QUADRO 9:

ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO

IDADE	ÁREA	TOTAL		MARIA ORTIZ		SANTA TEREZA		PORTO SANTANA		SANTA RITA	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
TOTAL		65.649	100,0	8.355	100,0	5.381	100,0	21.712	100,0	30.201	100,0
0 - 4 anos		9.178	14,0	1.186	14,3	756	14,0	3.076	14,2	4.160	13,8
0		1.750	2,7	230	2,8	115	2,1	563	2,6	842	2,8
1		1.590	2,4	173	2,1	165	3,1	571	2,6	681	2,3
2		1.903	2,9	295	3,5	153	2,8	623	2,9	832	2,8
3		2.125	3,2	230	2,8	173	3,2	682	3,2	1.040	3,4
4		1.810	2,8	258	3,1	150	2,8	637	2,9	765	2,5
5 - 9 anos		8.863	13,5	1.111	13,4	776	14,4	3.185	14,7	3.791	12,6
5		1.781	2,7	249	3,0	173	3,2	630	2,9	729	2,4
6		1.846	2,8	281	3,4	131	2,4	593	2,7	841	2,8
7		1.501	2,3	183	2,2	142	2,7	562	2,6	614	2,1
8		2.019	3,1	234	2,8	200	3,7	792	3,7	793	2,6
9		1.716	2,6	164	2,0	130	2,4	608	2,8	814	2,7
10- 14 anos		9.398	14,3	1.122	13,4	715	13,3	3.241	14,9	4.320	14,3
10		1.816	2,8	206	2,5	127	2,4	585	2,7	898	3,0
11		2.056	3,1	277	3,3	154	2,9	717	3,3	908	3,0
12		1.737	2,6	228	2,7	143	2,7	629	2,9	737	2,5
13		1.898	2,9	215	2,6	159	2,9	607	2,8	917	3,0
14		1.891	2,9	196	2,3	132	2,4	703	3,2	860	2,8
15- 19 anos		8.775	13,4	1.004	12,0	672	12,5	2.936	13,5	4.163	13,8
15		1.932	2,9	205	2,5	143	2,7	705	3,2	879	2,9

continua

QUADRO 9

ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO

IDADE	ÁREA	TOTAL		MARIA ORTIZ		SANTA TEREZA		PORTO SANTANA		SANTA RITA	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
16		1.945	3,0	225	2,7	105	1,9	623	2,9	992	3,3
17		1.815	2,8	217	2,6	154	2,9	623	2,9	821	2,7
18		1.721	2,6	170	2,0	112	2,1	600	2,7	839	2,8
19		1.362	2,1	187	2,2	158	2,9	385	1,8	632	2,1
20- 24 anos		6.376	9,7	907	10,8	558	10,4	1.903	8,8	3.008	10,0
20		1.528	2,3	231	2,8	100	1,8	443	2,1	754	2,5
21		1.220	1,9	169	2,0	92	1,7	393	1,8	566	1,9
22		1.272	1,9	178	2,1	127	2,4	363	1,7	604	2,0
23		1.313	2,0	183	2,2	127	2,4	371	1,7	632	2,1
24		1.043	1,6	146	1,7	112	2,1	333	1,5	452	1,5
25- 29 anos		4.699	7,1	657	7,9	404	7,5	1.488	6,8	2.150	7,1
25		1.020	1,5	117	1,4	92	1,7	348	1,6	463	1,5
26		984	1,5	122	1,5	92	1,7	326	1,5	444	1,5
27		1.024	1,6	160	1,9	81	1,5	303	1,4	480	1,6
28		869	1,3	136	1,6	85	1,6	252	1,1	396	1,3
29		802	1,2	122	1,5	54	1,0	259	1,2	367	1,2
30- 34 anos		3.599	5,5	535	6,4	364	6,8	972	4,5	1.728	5,7
30		902	1,4	146	1,7	92	1,7	230	1,1	434	1,4
31		522	0,8	108	1,4	46	0,9	141	0,6	227	0,7
32		767	1,2	84	1,0	88	1,6	208	1,0	387	1,3
33		853	1,3	94	1,1	69	1,3	274	1,3	416	1,4
34		555	0,8	103	1,2	69	1,3	119	0,5	264	0,9

ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO

IDADE	ÁREA	TOTAL		MARIA ORTIZ		SANTA TEREZA		PORTO SANTANA		SANTA RITA	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
35 - 39 anos		3.141	4,8	413	4,9	273	5,1	1.178	5,4	1.277	4,2
35		634	1,0	66	0,8	73	1,3	230	1,1	265	0,9
36		658	1,0	99	1,2	27	0,5	267	1,2	265	0,9
37		549	0,8	89	1,0	58	1,1	185	0,8	217	0,7
38		730	1,1	84	1,0	61	1,1	282	1,3	303	1,0
39		570	0,9	75	0,9	54	73,3	214	1,0	227	0,7
40 - 44 anos		3.039	4,6	379	4,5	203	3,8	926	4,3	1.531	5,1
40		870	1,3	117	1,5	69	1,3	259	1,2	425	1,4
41		487	0,8	70	0,8	15	0,3	156	0,7	246	0,8
42		667	1,0	70	0,8	42	0,8	215	1,0	340	1,1
43		476	0,7	61	0,7	12	0,2	148	0,7	255	0,9
44		539	0,8	61	0,7	65	1,2	148	0,7	265	0,9
45 - 49 anos		2.770	4,2	361	4,3	199	3,7	963	4,4	1.247	4,1
45		702	1,1	75	0,9	54	1,0	252	1,2	321	1,1
46		530	0,8	84	1,0	19	0,4	200	0,9	227	0,7
47		599	0,9	84	1,0	42	0,8	237	1,1	236	0,8
48		593	0,9	80	1,0	38	0,7	163	0,7	312	1,0
49		346	0,5	38	0,4	46	0,8	111	0,5	151	0,5
50 - 54 anos		1.941	3,0	267	3,2	120	2,2	637	2,9	917	3,0
50		646	1,0	103	1,2	46	0,8	185	0,9	312	1,0

continua

continuação

QUADRO 9

ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO

IDADE	ÁREA	TOTAL		MARIA ORTIZ		SANTA TEREZA		PORTO SANTANA		SANTA RITA	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
51		249	0,4	28	0,3	19	0,4	89	0,4	113	0,4
52		435	0,7	47	0,6	12	0,2	111	0,5	265	0,9
53		319	0,5	47	0,6	31	0,6	156	0,7	85	0,3
54		292	0,4	42	0,5	12	0,2	96	0,4	142	0,4
55- 60 anos		3.870	5,9	413	4,9	341	6,3	1.207	5,6	1.909	6,3
55		367	0,6	61	0,7	31	0,6	133	0,6	142	0,5
56		334	0,5	66	0,8	15	0,3	111	0,5	142	0,5
57		237	0,4	23	0,3	15	0,3	67	0,3	132	0,4
58		249	0,4	14	0,2	50	0,9	81	0,4	104	0,3
59		152	0,2	19	0,2	19	0,3	67	0,3	47	0,2
60		267	0,4	42	0,5	38	0,7	74	0,4	113	0,4
60 anos e mais		2.198	3,3	188	2,2	173	3,2	674	3,1	1.163	3,8
Idade ignorada		66	0,1	-	-	-	-	-	-	66	0,2

FONTE: IJSN. Pesquisa Sócio-Econômica - CPM/BI RD Vitória, Outubro/1980.

QUADRO 10
TAXA DE ANALFABETISMO (%)

TOTAL	22,8
SANTA TEREZA	21,9
MARIA ORTIZ	23,1
PORTO SANTANA	27,0
SANTA RITA	20,1

FONTE: IJSN. *Pesquisa Sócio-Econômica - CPM/BIRD*. Vitória, Outubro /
1980.

QUADRO 110

POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA - 1980

RAMO DE ATIVIDADE ECONÔMICA	ÁREAS		SANTA TEREZA		MARIA ORTIZ		PORTO DE SANTANA		SANTA RITA	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Total	20.060	100,0	1.863	100,0	2.824	100,0	6.211	100,0	9.162	100,0
Primário	258	1,3	15	0,8	14	0,5	163	2,6	66	0,7
Secundário	6.264	31,2	345	18,5	952	33,7	2.357	37,9	2.610	28,5
Terciário	13.538	67,5	1.503	80,7	1.858	65,8	3.691	59,5	6.486	70,8
Comércio	3.107	15,5	452	24,3	277	9,8	875	14,1	1.503	16,4
Serviços	8.872	44,2	855	45,9	1.309	46,4	2.349	37,8	4.359	47,6
Adm. Pública	1.559	7,8	196	10,5	272	9,6	467	7,5	624	6,8

Fonte: IJSN: *Pesquisa Sócio-Econômica - CPM/BIRD* - Vitória, Outubro/1980.

QUADRO 112

MOTIVOS QUE LEVARAM À PARALIZAÇÃO DOS ESTUDOS - 1980

MOTIVOS	TOTAL		SANTA TEREZA		MARIA ORTIZ		PORTO DE SANTANA		SANTA RITA	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Defic. Física	399	1,6	12	0,6	47	1,4	141	1,8	199	1,6
Faltam Escolas	917	3,6	27	1,3	150	4,6	267	3,3	473	3,9
Falta Vaga	344	1,4	12	0,6	56	1,7	163	2,0	113	1,0
Escola Distante	1.070	4,2	50	2,5	131	4,0	341	4,3	548	4,5
Faltam Recursos	6.276	24,7	268	13,3	521	16,0	3.076	38,5	2.411	19,8
Defic. Mental	385	1,5	31	1,5	-	-	156	2,0	198	1,6
Não Quer	5.296	20,8	514	25,5	910	28,0	1.215	15,2	2.657	21,8
Trabalha	9.782	38,4	974	48,3	1.361	41,8	2.379	29,7	5.068	41,6
Concluiu	950	3,7	107	5,3	80	2,5	-	-	511	4,2
Sem Decl.	23	0,1	23	1,1	-	-	252	3,2	-	-
Total	25.442	100,0	2.018	100,0	3.256	100,0	7.990	100,0	12.178	100,0

Fonte: IJSN: *Pesquisa Sócio Econômica - CPM/BIRD* - Vitória, Outubro/1980.

ESTRUTURA DE EMPREGO E RENDA

Todo o crescimento observado no Espírito Santo a partir da década de 70 fundamentado na industrialização, não foi acompanhado pelo aumento na geração de empregos.

Em um primeiro instante, grande parte da mão-de-obra advinda do campo, dada a estagnação da agricultura, foi absorvida na construção civil. Porém, passado este período, os Grandes Projetos que se instalaram na Grande Vitória possuíam características poupadoras de mão-de-obra e intensivas em capital. Para cada emprego gerado tinha-se um investimento de U\$ 438.835³.

Então, com a decadência do setor primário, a incapacidade do setor secundário de gerar maior número de empregos, a opção que restou foram as ocupações do terciário não-dinâmico⁴, onde são características: a instabilidade ocupacional e os baixos níveis de remuneração.

Isto pode ser observado para a população que trabalha residente nas áreas que estamos analisando, ou seja, 67,5% estão desenvolvendo suas atividades no setor terciário da economia. E ainda, 44,2% da PEA - População Economicamente Ativa - encontra-se no subsetor serviços e 15,5% no comércio. Portanto, parte significativa das pessoas que trabalham estão desenvolvendo suas atividades no setor terciário não-dinâmico, e a julgar pelas características das ocupações desenvolvidas há uma nítida concentração do chamado *mercado informal*.

³ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Estado do Planejamento - *Indicadores de desempenho do setor industrial para o Estado do Espírito Santo - Vitória, 1978.*

⁴Fazem parte deste terciário não-dinâmico as ocupações como: biscateiro, empregadas domésticas, serviços de manutenção e reparação, comércio autônomo, etc...

Embora os dados nos revelem que 75,4% dos trabalhadores são empregados e 24,2% conta-própria, as atividades desenvolvidas nos autoriza a fazer a afirmação anterior. Por outro lado, o perfil da renda individual e renda familiar desta população pode ser vista da seguinte forma: renda individual - 12,7% recebem até 1/2 salário mínimo regional por mês, 22,3% recebem entre 1/2 e 1 salário, 42,0% recebem entre 1 e 2 salários mínimos, e, 11,9% recebem entre 2 e 3 salários mínimos. Isto corresponde a dizer que, 88,9% dos trabalhadores que moram nestas áreas recebem mensalmente até 3 salários mínimos.

Por outro lado, a renda familiar nestas áreas se comporta, assim: 0,9% das famílias possuem renda até 1/2 salário mínimo regional; 7,7% têm renda entre 1/2 e 1 salário mínimo, 30,9% possuem renda entre 1 e 2 salários mínimos, e, 23,1% possuem renda entre 2 e 3 salários mínimos. Portanto, 62,6% das famílias possuem renda até 3 salários mínimos.

Comparando a renda individual e a renda familiar, temos que para a média das famílias existe sempre mais de uma pessoa trabalhando. Ou seja, enquanto 62,6% das famílias possuem renda até 3 salários mínimos, 88,9% dos componentes destas famílias possuem, individualmente, renda até 3 salários mínimos.

O grau de carência desta população pode ser reforçado, ainda, pelo fato de que a dieta mínima calculada para cada pessoa adulta (conforme Decreto-lei 399 de 1938) é de Cr\$ 3.484,92 (dados de 01/12/80). Levando-se em consideração que cada domicílio possui uma média de 5 pessoas, o gasto com esta dieta seria de Cr\$ 17.424,60/domicílio, isto equivale a 3 salários mínimos regionais. Ora, 62,6% das famílias residentes nestas áreas possuem renda familiar até 3 salários mínimos e, então, não possuem condições de manter o mínimo de sobrevivência previsto em lei. Vale ressaltar ainda que, nesta dieta mínima não estão incluídos os gastos com: aluguel, condução, remédios, médicos, lazer, prestação, etc, o que implica em um aumento maior no grau de carência desta população.

QUADRO 113

POSIÇÃO DA OCUPAÇÃO DAS PESSOAS QUE TRABALHAM - 1980

POSIÇÃO DA OCUPAÇÃO	ÁREAS		TOTAL		SANTA TEREZA		MARIA ORTIZ		PORTO DE SANTANA		SANTA RITA	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Total	20.062	100,0	1.864	100,0	2.824	100,0	6.211	100,0	9.163	100,0		
Empregado	15.137	75,4	1.381	74,1	2.172	76,9	4.870	78,4	6.714	73,3		
Conta Própria	4.851	24,2	456	24,5	643	22,8	1.312	21,1	2.440	26,6		
Empregador	36	0,2	15	0,8	5	0,2	7	0,1	9	0,1		
Membro não Remunerado da Família	38	0,2	12	0,6	4	0,1	22	0,4	-			

Fonte: IJSN: *Pesquisa Sócio-Econômica - CPM/BIRD - Vitória, Outubro/1980.*

QUADRO 14

GRUPOS DE RENDIMENTOS MENSAL (%) - 1980

GRUPOS DE RENDA	ÁREAS	TOTAL		SANTA TEREZA		MARIA ORTIZ		PORTO SANTANA		SANTA RITA	
		RENDA FAMILIAR	RENDA INDIVIDUAL								
Até 1/2 S.M		0,9	12,7	1,4	15,4	0,3	9,2	0,5	12,6	1,2	13,7
De 1/2 a 1 S.M.		7,7	22,3	13,0	26,4	6,8	17,7	6,9	23,4	6,5	22,0
De 1 a 2 S.M.		30,9	42,0	28,8	37,7	24,6	45,8	36,5	45,0	30,3	39,1
De 2 a 3 S.M.		23,1	11,9	21,9	11,7	24,1	13,8	22,9	10,5	23,3	12,3
De 3 a 5 S.M.		23,9	7,4	21,9	5,7	27,6	9,7	22,2	6,2	24,3	7,8
+ de 5 S.M.		13,0	2,9	12,6	2,2	16,0	3,3	10,8	2,3	13,6	3,5
S/ declaração		0,5	0,8	0,4	0,9	0,6	0,5	0,2	-	0,8	1,6
TOTAL		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: IJSN. *Pesquisa Sócio-Econômica* - CPM/BI RD Vitória, Outubro/1980.

QUADRO 15

CUSTO DA DIETA MÍNIMA NECESSÁRIA POR MÊS (POR PESSOA ADULTA) ESTABELECID
DA PELO DECRETO-LEI 399 DE 1938.

PRODUTO	QUANTIDADE	PREÇO DE MERCADO EM 01/12/80	SUBTOTAL (Cr\$)
Carne	6,0 Kg	157,20	943,20
Leite	7,5 l	23,50	176,25
Feijão	4,5 Kg	120,00	540,00
Farinha	1,5 Kg	25,00	37,50
Arroz	3,0 Kg	47,60	142,80
Batata	6,0 Kg	47,00	282,00
Legumes	9,9 Kg	20,00	198,00
Pão	6,0 Kg	44,00	264,00
Cafê	0,5 Kg	164,00	82,00
Frutas	90 unidades	25,00 (dúz)	187,50
Açúcar	3,5 Kg	28,20	98,70
Banha	0,75 Kg	39,20	29,40
Manteiga	0,75 Kg	195,50	146,62
Sal	0,5 Kg	9,90	4,95
Fósforo	2 pacotes	10,00	20,00
Luz	30 Kw/h	2,90	87,00
Gás	13 Kg	245,00 (botija com 13 Kg)	245,00
TOTAL			3.484,92

Fonte: Pesquisa direta em domicílios comerciais.

EQUIPAMENTOS SÓCIO-COMUNITÁRIOS

Ressaltado o nível de carência da população das áreas de baixa renda, torna-se imprescindível dotar estas áreas de equipamentos sócio-comunitários como: creches, serviços de saúde e áreas de lazer.

Quando existem estes equipamentos nessas áreas carentes, uma característica constante é o estado deficiente.

Prova disto, são as respostas obtidas pela Pesquisa Sócio-econômica CPM/BIRD nas 4 áreas selecionadas para intervenção.

Nestas áreas, as maiores incidências de doenças foram: verminose (19%), problemas de vista (10,5%), doença dos nervos (10,7%), e problemas dentários (27,8%). Embora a maioria procure o INAMPS para atendimento médico (58,6%), as maiores dificuldades para o recebimento desta assistência são: distância dos serviços de saúde (35,5%) e deficiência destes serviços (37,6%).

No que se refere a lazer, ficou evidenciado a impossibilidade das famílias em reverter parte de sua renda em lazer por isto, é importante a transformação de algumas áreas em áreas de lazer aberta a toda a comunidade. Dentre os equipamentos de lazer desejado pela comunidade 48,3% preferem parque para crianças, 30,8% praças públicas e, 19,2% quadras de esportes.

Outro equipamento Sócio-comunitário que assume grande importância nestas áreas pobres são as creches. Esta implantação possibilitaria às mães tentarem obter uma ocupação remunerada, ajudando assim a elevar a renda familiar e proporcionar à família condições de manter o nível de sobrevivência, sem que faltasse a seus filhos os cuidados indispensáveis.

Do total das donas de casa que trabalham fora, 37,9% deixam seus filhos com outros filhos; 26% deixam com outros parentes; 21,5% deixam os filhos sozinhos. Por outro lado, 39% das donas de casa que não trabalham, não o fazem por não terem com quem deixarem seus filhos. Portanto, todos os dados são indicadores do grau de carência desta população quanto à existência de equipamentos, sendo imprescindível sua instalação dentro da proposta de intervenção integrada para as chamadas áreas subnormais.

4.

CONCLUSÃO

Todo o quadro de carência existente nestas áreas periféricas urbanas, reflexo de fatores de ordem estrutural do modelo econômico de crescimento adotado pelo país, foge sob alguns aspectos do controle do Setor Público Estadual. Porém, isto não equivale a dizer que o Governo Estadual não deva traçar uma política no sentido de alterar as condições da sociedade. Portanto, os projetos de ação integrada, nestas quatro áreas pobres da Grande Vitória, que serão descritos a seguir, possuem o caráter precípua de dotar esta população de condições de sobrevivência, permitindo que elas alcancem os bens comuns subsidiados ao segmento menos carente da sociedade.