



Planejamento urbano, uma exigência da comunidade

Por Cloves Geraldo

Fotos: Arquivo de A TRIBUNA

Antes que a cidade devore o homem, ele precisa colocar-lhe uma coleira. Esta coleira chama-se PDU — Plano de Desenvolvimento Urbano. Vitória terá em 1990, segundo projeções da FJSN — Fundação Jones dos Santos Neves — e IBGE, 225.867 habitantes. E a Grande Vitória, 910 mil habitantes, passando de 30% do total do Estado para 40%. Por isso — concordam diversos técnicos — precisa urgentemente do PDU para evitar o estrangulamento de sua infra-estrutura.

O PDU, como define o citado estudo, "(...) é instrumento de implementação de uma política de uso de solo a nível municipal, consubstanciada a uma estratégia maior personalizada para a estruturação do espaço, da aglomeração urbana (população e empresas); com vistas à melhoria da qualidade de vida da população".

Entretanto, o PDU deve ser muito mais. E através dele que são definidas as áreas de vizinhança, isto é, a delimitação de uma área e suas respectivas estruturas. Assim, um bairro com dez mil habitantes deve ter escola, hospital, transporte, comércio e área de lazer para evitar que o morador tenha de se deslocar para outros bairros para, por exemplo, fazer suas compras.

UNIDADE DE VIZINHANÇA

Desse modo, quando uma entidade qualquer entra na Prefeitura com uma planta solicitando aprovação para se instalar num bairro onde já exista um hospital, será função do Poder Público orientar o empresário ou a organização no sentido de construí-lo no bairro X. Em Vitória a construção de postos de saúde em bairros necessitados foi substituída pela implantação de serviços médicos e dentários nos centros comunitários. E uniu-se assim o útil ao agradável, poucos investimentos tiveram de ser feitos e criou-se o clientelismo político.

O PDU é o instrumento que permite ao Poder Público levar e distribuir melhor a infra-estrutura, dotando todos os bairros, a partir da Unidade de Vizinhança, de serviços, assistência médico-hospitalar e instrução condizente com as necessidades da população. E evita que haja um crescimento desordenado da cidade, com densidades flagrantemente como hoje. E ainda através do PDU que se evita que sejam instaladas indústrias em zonas destinadas a residências ou ao comércio. E se estipula que tipo de indústria deve ficar próxima às zonas residenciais, para não tornar o percurso de ida e volta do trabalhador um martírio diário.

Com toda esta coordenação em execução, parte-se para a exigência de mecanismos antipoluentes nas indústrias, a fim de evitar o surgimento de doenças pulmonares na população, principalmente crianças e velhos, poluição do ar e das águas. E sobretudo harmoniza-se o crescimento da cidade, obrigando as empresas construtoras a delimitarem a altura de seus prédios, diminuindo com isso a poluição visual e permitindo-se a corrente de ar.

PDU DE VITÓRIA

cias do mercado, que cria e dita as suas próprias regras. As zonas de vizinhança não foram delimitadas, a infra-estrutura mostra-se deficiente. Mas desde 1976 a Fundação Jones dos Santos Neves começou a estudar o comportamento da capital. Sua análise está contida em dois volumes chamados Estudos Básicos.

Neles é observado o funcionamento da cidade. A começar pelo sistema de transportes. A Capital é servida por duas linhas ferroviárias a Estrada de Ferro Leopoldina (antiga Leopoldina Railway) que liga o Espírito Santo ao Rio de Janeiro, hoje praticamente desativada, e a Estrada de Ferro Vitória-Minas, que transporta minério de Itabira, mercadorias e passageiros.

E Vitória é também dotada de duas rodovias: a BR-101, que liga o Estado ao Rio de Janeiro, Sul do País, Bahia e Norte do País; e a BR-262, que une a cidade a Minas Gerais e interior do País, serve de ligação com outros Estados, como São Paulo e Rio de Janeiro, e a toda faixa oriental de Minas Gerais e Bahia.

Tanto as ferrovias quanto as rodovias são suportes para o funcionamento dos quatro portos da cidade: cais comercial de Paul, de Capuaba e de Tubarão. Estes sistemas servem às indústrias, hoje envolvendo o Civit — Centro Industrial da Grande Vitória —, o complexo siderúrgico de Tubarão e as pequenas e médias indústrias que começaram a surgir na Grande Vitória — notadamente ao longo da BR-101, em Carapina — na década de 70.

O comércio, que foi antes deste incipiente desenvolvimento industrial a mola propulsora do crescimento urbano da cidade, sofreu de acordo com o referido estudo da FJSN, uma estagnação. "O incremento dos transportes rodoviários, ligando diretamente cada praça comercial do interior aos grandes mercados fornecedores do País, fez decrescer a função de entrepostos que Vitória desenvolveu, particularmente no que diz respeito a produtos industrializados e alimentos.

Outros campos de atividade que perderam significação foram — naturalmente — a agricultura e a pecuária. A primeira ainda contribui com a produção de café, banana e abacaxi, todos na Grande Vitória, e a segunda com "a prática leiteira em antigos cafezais". A pesca, que poderia entrar numa fase de industrialização e comercialização, ainda é tímida em relação ao que poderia produzir.

Na área do lazer e turismo há pouco a acrescentar, permanecendo como atracção alguns bairros da Serra (Manguinhos, Carapebus, Jacaraípe e Nova Almeida), uma vez que a Capital não oferece condições de dinamização turística devido à carência de praias.

TRANSPORTE DOMESTICO

Dentro do processo de cornubação em que entrou agora Vitória com os municípios da Serra, Cariacica e Vila Velha, a população da região utiliza um sistema de transporte composto, segundo estudos da FJSN para o PDTU — Plano Diretor de Transportes Urbanos — dos seguintes meios de transportes:

1 — **Aquaviário.** Este sistema, usado desde 1950, teve o seu declínio em 1960, quando os benefícios dos coletivos em



Vitória: acentua-se o processo de cornubação.

Vitória, e a Cariacica (Porto de Santana). Somente o sistema Prainha-Vitória possui sete barcas com capacidade para 160 passageiros.

2 — **Aeroviário.** Ao contrário do primeiro, que a cada dia, devido à crise do petróleo, assume maior importância, o aeroviário serve mais a ponte-aérea para os grandes centros. É composto do Aeroclube do Espírito Santo, em Vila Velha, e destina-se a aeronaves de pequeno porte, e do aeroporto Eurico Salles, situado em Goiabeiras, em Vitória. Uma das observações feitas pelos técnicos que elaboraram o estudo é que três áreas poderão substituir a atual para a construção de um novo aeroporto em caso de saturação do mesmo. A saber: Norte — Nova Almeida; Sul — proximidades de Barra do Jucu e Ponta da Fruta.

3 — **Terminal Rodoviário.** Com área de 27.000 m² e 36 plataformas, o terminal tem capacidade para funcionar sem problemas até o ano dois mil. Porém, o mesmo não se pode dizer dos terminais destinados aos ônibus de circulação urbana, que, ao contrário dos que utilizam a rodoviária, saindo diretamente para a BR-101, sem passar pela área central da cidade, eles — os terminais — são precários.

TERMINAIS RODOVIARIOS

"(...) os que vêm do Norte entram na área central para Leste, atravessa o centro e fazem o retorno na Vila Rubim, situada a Oeste, os que vêm do Sul percorrem caminho inverso e fazem o retorno em Dom Bosco, situado a Leste". A circulação de ônibus já provoca nos fins de tarde — hora do rush — grandes congestionamentos, desde a curva do Saldanha até a Vila Rubim, se bem que com fluxo maior que no Rio de Janeiro, e São Paulo, por exemplo.

Os ônibus que demandam ao interior ou regressam à Capital fazem-no, quando o destino é o Sul do Estado, pela avenida Vitória assim como os caminhões e automóveis, quando existe a alternativa do Contorno para evitar o tráfego na área central. Entretanto, inexistente educação do motorista nesse sentido e ele continua a utilizar uma área — já muito discutida — que não comporta a frota licenciada em 1977, da ordem de 47.865 veículos, quando em 1970 era de 15.133, veículos.

Somados a este complexo sistema de trânsito, que é utilizado ainda por 240 ônibus que transportaram, em 1978, 220.345 passageiros, Vitória tem 163

número não conhecido. Os ônibus são responsáveis pelo transporte de 84 por cento (339.461), as barcas 3 por cento (16 mil) e os automóveis 13 por cento (57.379).

Comentam os técnicos que "automóveis, caminhões, ônibus e pedestres se misturam devido à inexistência de controle de horário para carga e descarga, e ao pouco espaço que sobra aos pedestres que transbordam das estreitas calçadas para as pistas nas horas de maior movimento, principalmente nos pontos de ônibus".

E acrescentam: "Não se pode confundir, 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 quase se pode dizer que o humano é acidental".

DESTRUIÇÃO ECOLÓGICA

Mas não são apenas estes fatores que devem ser levados em conta no PDU, que em última instância visa disciplinar a utilização das vias públicas a fim de dar ao pedestre a sua faixa própria, que não seja utilizada pelos veículos como estacionamento. A destruição ecológica é outro dado importante. Vitória, como vimos na reportagem anterior, cresceu aterrando mangues e portanto desequilibrando a natureza.

"As zonas de manguezais não deverão ser cobertas por aterros ou outros entulhamentos, pois são áreas controladoras e fornecedoras de substâncias orgânicas e inorgânicas para o ambiente marinho, desempenhando uma função importantíssima no equilíbrio das áreas inundáveis pela maré.

"Manguezais são partes integrantes da região sendo incompatível a sua utilização para uso habitacional, fundamentado em preceitos humanísticos. Sua ocupação gera áreas urbanas problemáticas, além de ocasionar o desequilíbrio do sistema natural, diminuindo a capacidade de formação de nutrientes para a vida marinha — ocasiona problema para implantação de infraestrutura: ruas, instalações elétricas, esgotos e rede d'água.

Porém, se a análise é válida, os migrantes que nas décadas de 60 e 70 criaram os bairros Monte Belo, São Pedro, Ilha de Santa Maria, em sua maioria pessoas de baixa renda, não terão outra saída a não ser seguir a regra: ser empurrados para a periferia, onde a carência de infraestrutura é gritante. E onde se manifesta com maior necessidade a implantação de um PDU que siga as normas de levar à população os melhoramentos necessários a sua sobrevivência.

Conselho

Formação do Conselho de 19 membros, incluída Prefeitura: diretoria da Coordenadoria de Planejamento Administrativo, diretoria da Divisão de Análise e Projeto da Secretaria Municipal de Obras, diretoria de Planejamento da Secretaria Municipal de Obras.

Órgãos: Fema, Cesan, Escelsa e Telest. Entidades: Federação das Indústrias do Espírito Santo e Associação Comercial de Vitória.

É através do planejamento urbano que se delimitam as áreas de ocupação do solo, se estabelecem as unidades de vizinhança que fixam a partir de um certo número de moradores a sua infraestrutura, envolvendo escolas, hospitais, casas comerciais, transportes e lazer. Nesta segunda e última reportagem, mostramos o que será o PDU de Vitória, a situação de seus meios de transporte, e como o PDU foi recebido por entidades de classe e vereadores.



Congestionamentos, uma frequência

As zonas do PDU

A comissão que examina o projeto de lei para a votação definitiva do PDU, dentro de um prazo ainda não estipulado, deverá modificar como se depreende, diversos artigos já incorporados a ele, porém, damos abaixo algumas classificações, entre elas as duas principais, a de Uso e de Zoneamento para o leitor ter uma idéia do que poderá vir a ser o PDU de Vitória:

Categorias de Uso:

Artigo 34 — Residencial: compreende as edificações que acenderem (?), sendo um ou mais lotes de terreno, integrados ou não em loteamentos, destinados à habitação permanente, de caráter unifamiliar e multifamiliar ou coletivo.

Artigo 35 — Comercial: I — Comércio local: atividades de comércio de pequeno porte, disseminadas no interior das zonas residenciais de utilização imediata e cotidiana.

II — Comércio de bairro: atividades de comércio de médio porte, de utilização intermitente e mediata, ligadas ao consumo da população de bairros ou conjunto de bairros.

III — Comércio Principal: atividades de comércio de grande porte relacionadas ou não com o uso residencial, destinadas a atender à população em geral.

Artigo 36:

I — Serviços Locais: atividades de serviços de pequeno porte, disseminadas no interior das zonas residenciais de utilização imediata e cotidiana.

II — Serviço de Bairro: atividades de serviços de médio porte, de utilização intermitente e mediata, ligadas ao atendimento do bairro, ou conjunto de bairros.

III — Serviços Principais: atividades de serviço definidas nas categorias Serviços Locais e Serviços do Bairro, são limitação de área edificada e destinadas à população em geral.

Artigo 37, I — Institucional Local: estabelecimentos ou instalações destinados à educação, lazer e cultos religiosos.

II — Institucional de bairro: estabelecimentos, espaços

crianças e velhos, poluição do ar e das águas. E sobretudo harmoniza-se o crescimento da cidade, obrigando as empresas construtoras a delimitarem a altura de seus prédios, diminuindo com isso a poluição visual e permitindo-se a corrente de ar.

PDU DE VITÓRIA

Em Vitória ainda não existe um PDU que ordene seu crescimento. A ocupação do solo é feita de acordo com as exigên-

que entrou agora Vitória com os municípios da Serra, Cariacica e Vila Velha, a população da região utiliza um sistema de transporte composto, segundo estudos da FJSN para o PDTU — Plano Diretor de Transportes Urbanos — dos seguintes meios de transportes:

1 — **Aquaviário.** Este sistema, usado desde 1950, teve, o seu declínio em 1960, quando os benefícios dos coletivos, com a gasolina barata, eram mais atrativos. No momento serve aos moradores de Vila Velha (Prainha), Paul, que se deslocam até

trai. Entretanto, inexistia educação do motorista nesse sentido e ele continua a utilizar uma área — já muito discutida — que não comporta a frota licenciada em 1977, da ordem de 47.865 veículos, quando em 1970 era de 15.133, veículos.

Somados a este complexo sistema de trânsito, que é utilizado ainda por 240 ônibus que transportaram, em 1978, 220.345 passageiros, Vitória tem 163 coletivos distribuídos em 22 linhas, que transportaram no mesmo ano 179.116 passageiros. E ainda uma frota de táxi —

retoria da Coordenadoria de Planejamento Administrativo, diretoria da Divisão de Análise e Projeto da Secretaria Municipal de Obras, diretoria de Planejamento da Secretaria Municipal de Obras.

Orgãos: Fema, Cesan, Escelsa e Telest. Entidades: Federação das Indústrias do Espírito Santo e Associação Comercial de Vitória. Comunidade: Dois representantes.

Críticas e desconfianças

Pelo número de interesses e empresas envolvidas, Vitória já está a merecer um departamento para coordenar o seu crescimento urbano: seja o setor de Negócios Metropolitanos, a exemplo dos grandes centros, que têm uma secretaria só para tratar desse assunto.

A opinião do vice-presidente do Sindicato da Construção Civil do Espírito Santo, João Luiz Tovar, levanta esta questão neste momento em que está participando do grupo que estuda o PDU. Inclusive, é o momento não de se pensar num PDU somente de Vitória, mas da Grande Vitória, porque qualquer decisão envolvendo a Capital estende-se a Serra, Cariacica, Viana, Vila Velha, além de empresas públicas como a Cesan, a Escelsa, a Telest, sem contar as prefeituras, entidades de classe, sindicatos, Detran e a própria comunidade. "Tinhamos que sentar numa mesa e traçar um plano que não conflitasse" — observa.

É justamente este o ponto que gerou controvérsia. Quando o PDU começou a ser elaborado em 1976, pela Fundação Jones dos Santos Neves, nem Sindicato da Construção Civil, nem a Prefeitura, segundo João Luiz Tovar, foram convidados. "Os empresários, naquela oportunidade, estranharam que o PDU fosse elaborado pela Fundação sem a parti-

cipação da classe empresarial, que teria contribuído para elaborá-lo" — salienta.

Hoje esse problema foi contornado, estão sendo realizadas reuniões com a participação de seu sindicato, do Instituto dos Arquitetos — IAB — Prefeitura Municipal (coordenadora da comissão) e Federação das Indústrias do Espírito Santo todas as segundas, quartas e sextas, das oito às 12 horas. O sr. João Luiz Tovar acredita que só agora o trabalho está atingindo o seu objetivo.

INTERESSE EMPRESARIAL

Nas reuniões realizadas na Prefeitura estão sendo discutidos cada artigo do PDU, e o sr. João Luiz Tovar discorda de que elas estão atendendo aos interesses de sua classe e descarta as afirmações de que no princípio ele foi contra a implantação do PDU. "Ninguém mais do que o empresário precisa de um planejamento na cidade. Eu acho que qualquer coisa que se faça, deve ser debatido entre todas as entidades que vivem em função de um PDU" — disse.

Ele mostrou-se, inclusive, concordo com a fixação de 12 pavimentos para a altura dos prédios de apartamentos e comerciais. Mas observou que isso significa buscar outros mercados, onde não exista esta exigência, pois a construção

civil, na sua opinião, é responsável pela absorção da mão de obra desqualificada no Brasil, e no Espírito Santo emprega cerca de 30 mil pessoas.

O vereador peemedebista, Antônio Pellaes foi irônico ao comentar o PDU: "Até agora não se falou nada. Prá vir um PDU para a Câmara para atender só os interesses dos empresários, é melhor que não venha. Para você ter uma idéia: esse PDU tem um conselho que vai opinar, e justamente os seus membros são aqueles que o prefeito vai escolher".

Esse PDU, no seu entender, só vai atender aos interesses dos empresários, pois se for contra eles não será implantado. "Vitória está parada há mais de quatro anos — observou — não estamos vendo desenvolvimento nenhum, o Carlito (von Shilgen) até hoje não fez uma obra". Ao invés de pensar no PDU, que ele não acredita que seja implantado, o prefeito deveria é cuidar do saneamento básico da cidade.

"É um crime, o maior absurdo, do mundo é falar em aterrar Camburi. Por que não aplicar esse dinheiro, um milhão de cruzeiros, em outra obra? O Carlito nem o outro prefeito que vier vai inaugurar essa obra, como a terceira ponte. O que de vera ser feito da terceira ponte? Está lá, quando se acabada seria apenas

cinco minutos para se chegar a Vila Velha".

PRESERVAR PATRIMÔNIO

Estas perplexidades se estendem ao presidente do IAB, Cleber Frizzera, que também não acredita que o PDU seja implantado. Para ele, é necessário pensar numa forma de ocupar o solo preservando a ecologia, uma vez que existem áreas para esse fim. E citou o caso dos terrenos da área do Contorno, pertencentes à iniciativa privada. Segundo ele, ali só se poderá construir prédios ou casas que obedecam ao PDU.

Outro ponto salientado pelo sr. Cleber Frizzera é com relação à preservação das praças e edifícios públicos. Para evitar que especulação imobiliária venha a demolir construções já incorporadas ao patrimônio comunitário, e até mesmo tenham sido valorizadas pela proximidade de praças públicas de uso da população, devem ser seguidas as especificações legais.

Desse modo se evitaria, que dos prédios históricos construídos em Vitória ao longo dos séculos só existam a Igreja Santa Lúcia e o Convento São Francisco, (ambos do século XVI, o Convento do Carmo (século XVII), e por último as Igrejas de São Gonçalo e do Rosário, ambas do século XVIII.

de utilização intermitente e mediata, ligadas ao atendimento do bairro, ou conjunto de bairros;

III — **Serviços Principais:** atividades de serviço definidas nas categorias Serviços Locais e Serviços do Bairro, são limitação de área edificada e destinadas à população em geral;

Artigo 37, I — Institucional Local: estabelecimentos ou instalações destinados à educação, lazer e cultos religiosos;

II — **Institucional de bairro:** estabelecimentos, espaços ou instalações destinados à educação, lazer, culto religioso, cultura, assistência social, saúde e administração pública.

III — **Institucional Principal:** estabelecimentos, espaços ou instalações destinados à educação, lazer, cultura, saúde e administração pública de atendimento regional.

USO INDUSTRIAL

Artigo 38 — I — Indústrias de Pequeno Porte: atividades industriais compatíveis relacionadas com uso residencial, a cargo principalmente de população de baixa renda, em geral representadas por pequenas manufaturas de fundo de quintal, cuja área de construção não deve exceder de 100 m².

II — **Indústrias de Médio Porte:** atividades industriais de maior escala, de tipo empresarial, voltadas predominantemente à fabricação de produtos e mercadorias essenciais de consumo e uso da população urbana, cuja área coberta de construção não deve exceder de 1.500 m².

III — **Indústrias Especiais:** Os usos comercial, de serviço, institucional e industrial serão considerados especiais, quando se referirem às atividades urbanas peculiares por serem parte e escala de empreendimento, área de construção erigida e função.

Na classificação do zoneamento urbanísticos são divididas as zonas em cinco categorias: I — Zonas residenciais, II — Zonas Comerciais, III — Zonas Institucionais, IV — Zonas Portuárias e V — Zonas Especiais. Nestas são consideradas em seu artigo 60, "os espaços físicos, cuja ordenação do uso e parcelamento do solo se especifica por preservação ambiental e paisagística, em especial de ocorrências naturais e de bens e manifestações culturais, tais como:

- I — Paisagens e visuais notáveis;
- II — Florestas e demais formas de vegetação natural, bem como áreas destinadas à proteção de recursos naturais renováveis;
- III — Ilhas, praias e mangues;
- IV — Topos de morros e elevações bem como as encostas, acima da cota de nível altimétrico de 50.000 m²;
- V — Prédios e monumentos de valor histórico e artístico;
- VI — Os acidentes naturais e as localidades adequadas à prática do lazer ativo e passivo;
- VII — Os sítios de interesse para a saúde e segurança pública.

A Figura anexa mostra, esquematizante, as áreas urbanas futuras que se afetariam ao se permitir um crescimento compacto da Aglomeração para o Sul e Oeste, considerando que o grosso da indústria da Aglomeração se estabelecerá ao Norte. A outra Figura, mostra uma disposição mais racional das distintas áreas urbanas, deixando áreas não urbanizadas a Oeste das concentrações industriais.

