

# Plano Diretor prevê pré-metrô no centro de Vitória

Texto: Friederick Brum Vieira  
Fotos: Arquivo

Recém-elaborado por uma equipe técnica da Fundação Jones dos Santos Neves, supervisionada pelo secretário do Planejamento, Arlindo Vilaschi, o Plano Diretor Urbano de Vitória — PDU — que agora será levado ao debate de todos os setores interessados da sociedade se apresenta muito mais que um plano: é, ante de tudo, uma denúncia da estrutura urbana mantida até agora na Grande Vitória, por força tanto da legislação quanto de um jogo de forças econômicas. O PDU

## Maioria absoluta da população usa ônibus como transporte

A integração dos sistemas rodoviário, aquaviário e ferroviário para o transporte urbano de passageiros, a diminuição dos congestionamentos com "soluções duradouras" — inclusive um pré-metrô passando pelo Centro — e a melhoria das condições de conforto e qualidade dos serviços de transporte coletivo. Estes são os objetivos do PDU para melhorar a circulação na Grande Vitória que, para isto, parte de constatações nada animadoras, como por exemplo: 30,2 por cento das vias municipais servidas por transporte coletivo na região não têm pavimentação. Das 69,8 por cento que são pavimentadas, 74,9 por cento exigem melhorias.

Outras informações são de que 32,2 por cento das vias não contam com iluminação e que das 67,8 por cento iluminadas, 68,3 por cento requerem melhoramentos. Segundo o PDU, embora o sistema aquaviário tenha tido grande aceitação, é ainda pequena a sua participação no deslocamento intra-urbano, que em maciços 75 por cento dos casos é feito por automóveis, 21 por cento por ônibus e em quatro por cento por caminhões.

Como a taxa média de ocupação dos ônibus é de 47 passageiros por veículo, e a dos automóveis 1,89, o estudo conclui que cerca de 87,44 por cento dos deslocamentos de pessoas são realizados por ônibus e apenas 12,56 por automóveis. As lanchas seriam responsáveis por um percentual em torno de três por cento do total.

### AS PROPOSTAS

Como propostas para equacionar o problema estão, no caso do tráfego interurbano, a integração da rodoviária da Ilha do Príncipe com terminais urbanos e aquaviário, partindo da premissa principal de que 47 por cento dos usuários deste subsistema demandam ao centro metropolitano. O projeto de urbanização de áreas centrais de Vitória

não pretende modificar de imediato esta situação, mas apenas a apresentar propostas que, depois de convenientemente discutidas e viabilizadas, sejam aplicadas na resolução dos problemas. Assim é que imaginados desde um pré-metrô circulando no centro da Capital até a formulação de organizações e estruturas urbanas visando a satisfação das necessidades sociais da população. Se o PDU será aprovado, ainda não se sabe. Menos ainda se se transformará em lei e se será executada na prática. Por enquanto, é apenas um excelente plano, composto em dois grossos volumes, o primeiro dos quais, referente à Grande Vitória, é publicado hoje.

suburbano, já que atravessa áreas periféricas cujo adensamento populacional viabilizaria o seu aproveitamento, integrando-a com o terminal aquaviário de Paul.

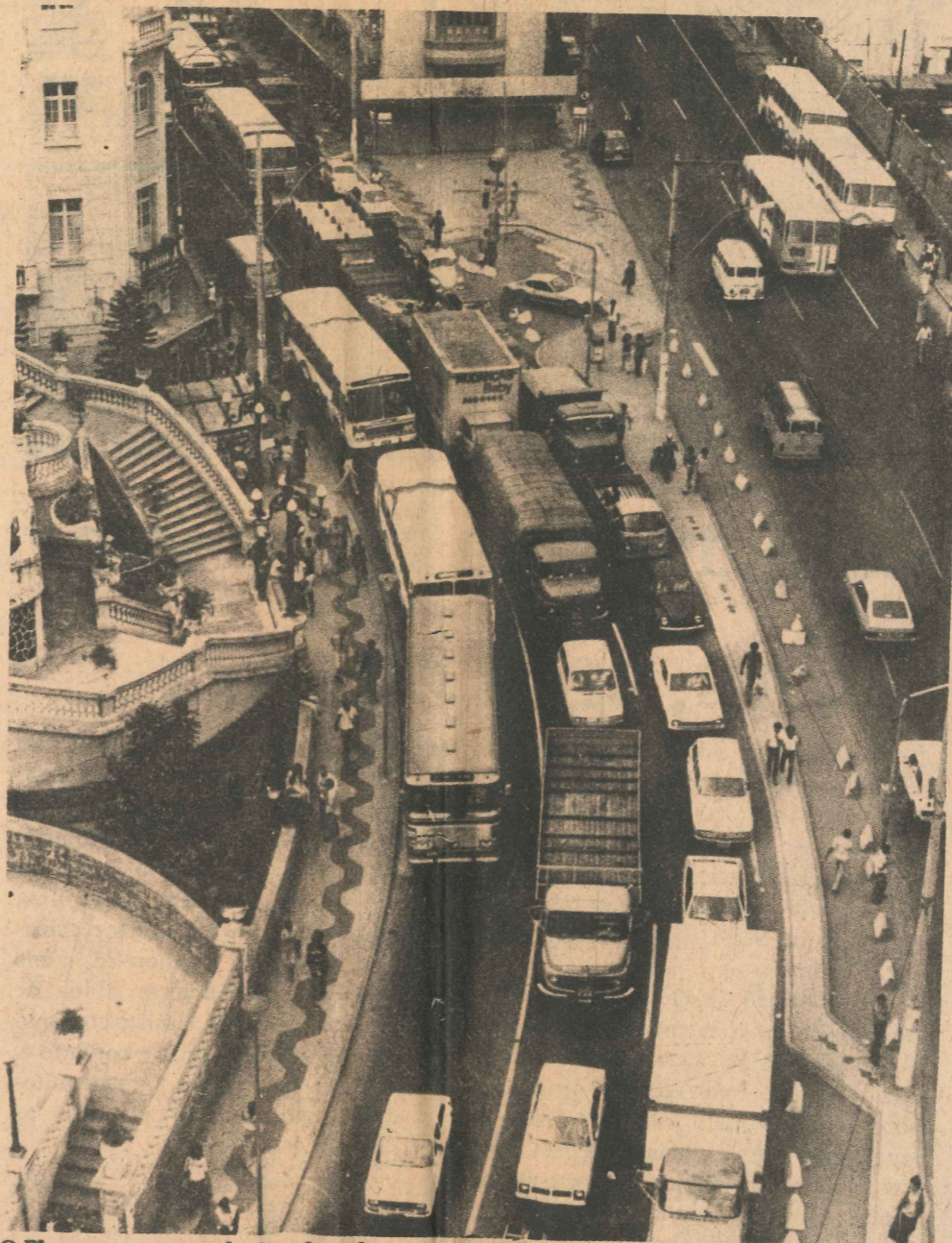
A terceira é a utilização da Estrada de Ferro Vitória a Minas, que em seu trecho entre Paul e Tubarão atravessa áreas de Cariacica, e que teria a função de ligar as partes norte e sul da Grande Vitória sem passar pelo centro da cidade.

Segundo o PDU, historicamente as modalidades vêm se substituindo na Grande Vitória através da competição, o que impediu sua integração. Assim, verificou-se a desativação das linhas de bonde e a diminuição do sistema aquaviário, que de 1850 a 1960 foi largamente utilizado na região.

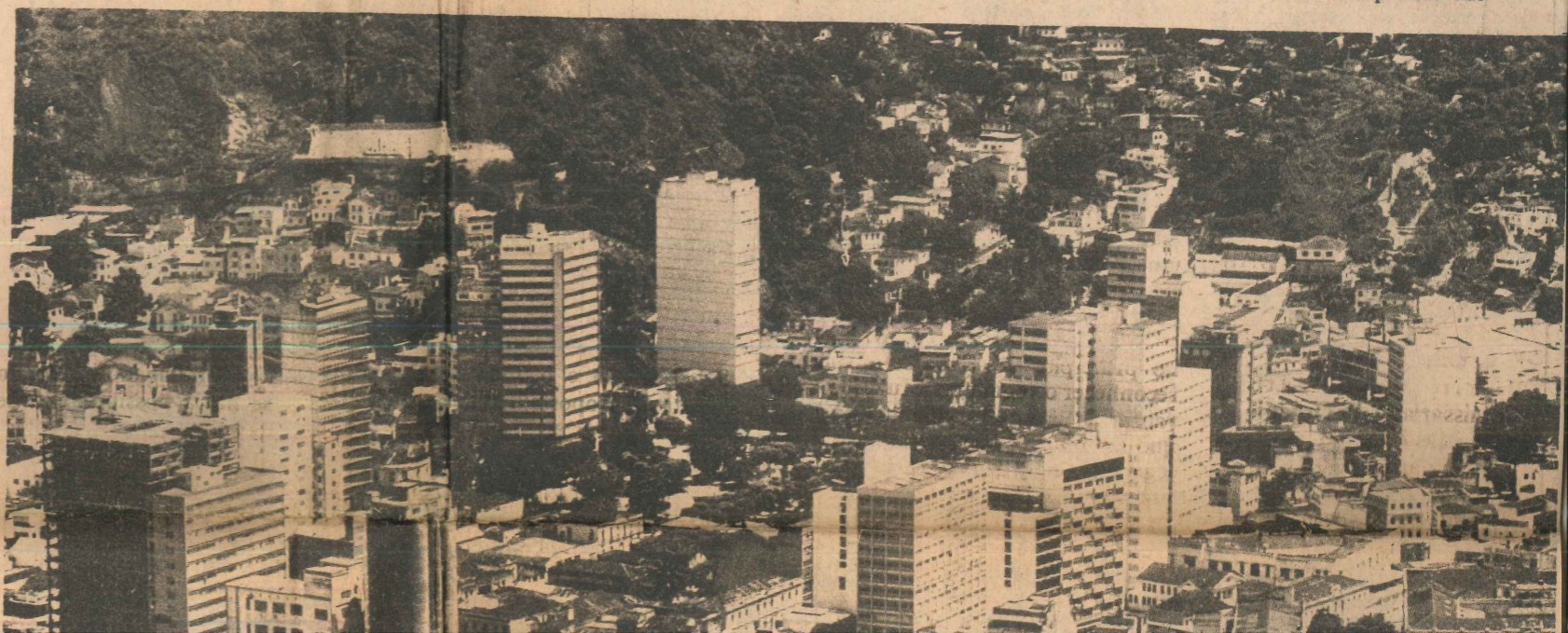
O plano constatou o já observado estrangulamento da capacidade e volume de tráfego em alguns pontos do sistema viário, como São Torquato, ponte Florentino Avidos, Vila Rubim e Palácio Anchieta. Em São Torquato, a rodovia Carlos Lindenberg comporta até 2.400 carros de passeio por um período de tempo determinado. Das 17 às 20 horas, foi registrado um número equivalente a 2.485.

Na BR-262, a capacidade é de 800 veículos, mas ela recebe das 6 às 9 horas, uma média de 1.073. Das 17 às 20 horas, 1.523. Na avenida Robert Kennedy, a capacidade de 1.600 veículos foi ultrapassada pelos 2.026 anotados no rush da parte da manhã.

Na ponte Florentino Avidos, a capacidade em ambas as mãos de direção é de 800 veículos cada uma, mas o registro do PDU superou esse volume com 1.713 e 1.937 carros, de manhã, e 2.528 e 1.523 à tarde. Na Vila Rubim, as avenidas Marcos de Azevedo e Elias Miguel também se encontram com suas capacidades esgotadas, pois aguentam um volume de tráfego de 2.400 veículos num período de tempo



O Plano pensa em soluções duradouras para acabar com os engarrafamentos



## Região dá condições à arrancada industrial

Somando os fatores positivos e negativos relacionados à tendência industrial da Grande Vitória, o PDU conclui que a região apresenta um maior número de condições favoráveis a esta hipótese de desenvolvimento. Prevê, ainda, que a função político-administrativa de Vitória, como capital do Estado, manterá nos próximos anos a mesma força polarizadora de hoje. "A maior complexidade dos serviços governamentais é resultante não só do desenvolvimento global do Estado, mas também de uma provável maior participação do Governo na vida coletiva. Isso deverá provocar um desdobramento mais acelerado sobre o emprego e o mercado".

No entender do PDU, a função portuária, com a perspectiva de implantação do Porto de Praia Mole e o aumento da movimentação de cargas nos cais existentes, deve consolidar a posição de Vitória como um dos portos mais importantes do País. "As consequências deste processo são óbvias no campo demográfico e social".

### OUTRAS ATIVIDADES

O estudo ainda faz uma análise sobre as outras atividades econômicas existentes na região, muito embora não estabeleça prognósticos sobre seu desenvolvimento. Na área de comércio e serviços, a cidade de Vitória, e em escala menor os demais municípios da microrregião, se expandiram bastante, como decorrência das necessidades de abastecimento da população, da

projeção que alcançam sobre o Estado e da importância da função portuária, responsável por grande parte da atividade atacadista na Capital.

E, em termos de agricultura e pecuária, a análise considera que a microrregião, com suas baixadas quentes e úmidas e vertentes montanhosas de clima mais ameno, oferece condições para um desenvolvimento diversificado nestes campos. Contudo, isso não ocorre porque não oferece resultados expressivos.

Apesar das condições propícias do porto, a aglomeração pouco desenvolveu atividades pesqueiras. "O mercado local pequeno, e as limitações impostas pela comercialização deficiente e ausência de industrialização local do produto explicam essa irrelevância da Grande Vitória como porto pesqueiro".

O setor de turismo representa pouco para Vitória, face às atividades de veraneio e deslocamentos de fim-de-semana. No entanto, a participação de Vitória-Vila Velha no movimento turístico inclui, segundo o PDU, além da parcela de seu movimento hoteleiro vinculado às férias, frequência a lugares pitorescos, restaurantes, por turistas com base em Guarapari e secundariamente em Nova Almeida. Maior importância relativa é acusada por outras localidades praianas, como Manguinhos, Jacaraípe, Nova Almeida e Carapebus, na Serra, que exercem atrativos sobre a própria população de Vitória e veranistas de outras procedências.

Como propostas para equacionar o problema estão, no caso do tráfego interurbano, a integração da rodoviária da Ilha do Príncipe com terminais urbanos e aquaviário, partindo da premissa principal de que 47 por cento dos usuários deste subsistema demandam ao centro metropolitano. O projeto de urbanização da área central da rodoviária, segundo o PDU, prevê um caminho para o pedestre, ligando a ilha do Príncipe ao Centro da Cidade.

O sistema rodoviário urbano proposto tem como elementos principais as linhas troncais, alimentadoras, convencionais, pontos de transbordo e terminais urbanos, dentro de um esquema decrescente de importância e volume de utilização. São previstos terminais urbanos na ilha do príncipe, como integração da rodoviária, que serve ao sistema interurbano, do próprio sistema urbano e do aquaviário.

Junto à rua Dom Bosco, em Jucutuquara, haveria um terminal aquaviário, para se integrar com um terminal urbano. Em Paul, a idéia é a de um terminal urbano integrado ao quaviário e ferroviário. Na Prainha, o aquaviário seria complementado por um terminal urbano, o mesmo acontecendo em Porto de Santana.

No centro de Vitória continuará a funcionar o terminal aquaviário principal, e nos bairros de Campo Grande e Carapina terminais rodoviários urbanos. Além do que já foi citado, as perspectivas de participação do sistema ferroviário no transporte coletivo da Grande Vitória seriam definidas, segundo o PDU, pela substituição, "a longo prazo", dos ônibus do Centro pelo bonde moderno ou pré-metrô nas linhas troncais, aumentando assim sua capacidade.

A segunda perspectiva é a da utilização da estrada de Ferro Leopoldina, hoje quase desativada, para o transporte

Na ponte Florentino Avidos, a capacidade em ambas as mãos de direção é de 800 veículos cada uma, mas o registro do PDU superou esse volume com 1.713 e 1.937 carros, de manhã, e 2.528 e 1.523 à tarde. Na Vila Rubim, as avenidas Marcos de Azevedo e Elias Miguel também se encontram com suas capacidades esgotadas, pois aguentam um volume de tráfego de 2.400 veículos num período de tempo em que registraram de 2.666 a 3.618.

Em frente ao Palácio Anchieta, correspondendo às avenidas Jerônimo Monteiro e Getúlio Vargas, a capacidade é de 2.400 veículos, a qual, no entanto, saturada, chega a atingir 3.006.

O sistema de transporte coletivo rodoviário, naturalmente, também foi criticado: para os 220.345 passageiros transportados em média por dia em todos os municípios da Grande Vitória, excluindo a Capital, corresponde uma frota de 240 ônibus. Em Vitória, os 179.116 passageiros são transportados também diariamente, pelas cinco empresas existentes, por meio dos 163 ônibus de que dispõem.

Além da falta de conforto, pontualidade, rapidez e confiabilidade, necessários, "o fato de haver instituições diferentes envolvidas na concessão de um mesmo serviço — prefeituras e Detran — causa vários transtornos na operacionalidade do sistema e na implantação de medidas visando uma integração entre serviços, sob a coordenação destas instituições".

Entre os táxis, as observações são com relação à concessão e o controle do funcionamento, que também são exercidos pelas diferentes prefeituras municipais, ficando a critério das mesmas o estabelecimento do número de veículos em função do número de habitantes. A relação entre habitantes e táxis na Grande Vitória é a seguinte, atualmente: 1/1500, em Vitória, 1/750 em Vila Velha e Cariacica, 1/1000 em Viana e 1/150 na Serra.

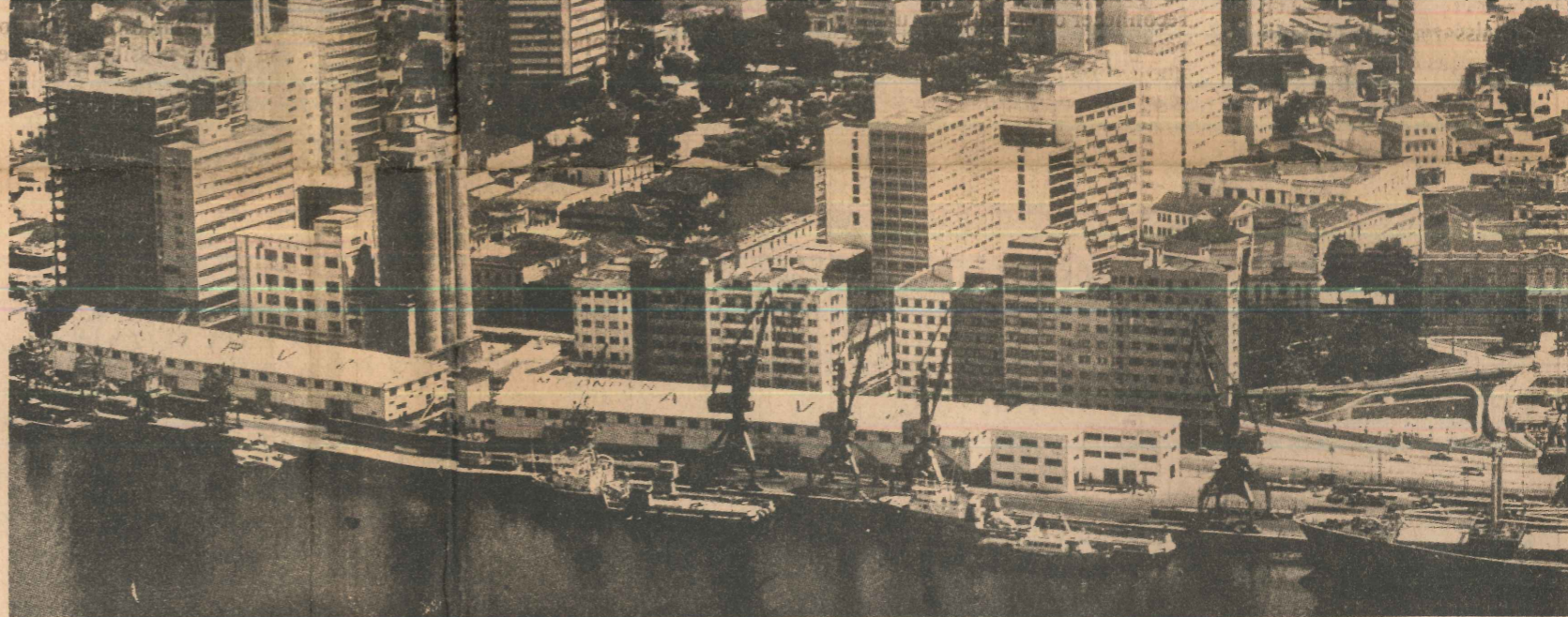
## Devem ser implantadas áreas de preservação permanente

A criação de áreas de preservação permanente é considerada pelo PDU como forma de compatibilizar o desenvolvimento com o meio ambiente. Com 1.461 quilômetros quadrados e integrando somente 3,2 por cento do espaço capixaba, a Grande Vitória é vista, pelo Plano, como região de grande beleza natural, sobretudo de contrastes "entre as planuras dos mangues e aluviões marinhos e os maciços, distribuídos de modo generoso por ali, criando a sensação de movimento".

São as seguintes as áreas destinadas à preservação permanente: morros em cotas acima dos 50 metros, tendo em vista a contenção da erosão e manutenção da paisagem e a própria inviabilidade de extensão de recursos infra-estruturais;

vertentes, onde não seriam permitidas densidades e cortes abruptos das encostas. Estes deverão ter seu uso regulamentado de forma a minimizar ou, se possível, evitar a ocupação.

Também as florestas, lagoas, praias e outros recursos naturais estariam sujeitos à preservação permanente, podendo, no entanto, "ser transformados em excelentes áreas verdes planejadas, desde que equipadas". Da mesma forma, as praias de mar aberto resguardando-se ainda uma faixa de proteção das margens, além de outras destinadas a não comprometer suas características ambientais e paisagísticas. O plano inclui ainda as ilhas, pelo seu expressivo valor paisagístico, e as zonas de manguezais, pelo seu valor no ecossistema local.



O trabalho concluí que Vitória continuará tendo força polarizadora nos próximos anos, ficando como centro político-administrativo do Estado

## Vila Velha: a maior população em dez anos

Em dez anos a Grande Vitória deverá concentrar 41 por cento da população do Espírito Santo — em 1960 era 15 por cento apenas — correspondendo a 914.441 habitantes. O município mais populoso deverá ser o de Vila Velha, com 301.765 pessoas, seguido de Cariacica, com 242.327 e de Vitória, com 225.867. A Serra deve dobrar a população atual, de 54.707, indo para 114.305 e o Estado passará aos 2.216.284 habitantes, o que significará um crescimento de 1,5 por cento ao ano.

Nesse contexto, a previsão feita pelo PDU é a de que o município de Vitória, historicamente participante cada vez menor do aumento populacional da Grande Vitória, continuará a seguir esta tendência. Isso se dará apesar de sua localização central, infra-estrutura e equipamentos urbanos bem superior a qualquer dos outros municípios, já que sua área é, como consequência, mais cara e cada vez mais escassa.

Devido à grande disponibilidade de terrenos vagos, a preço baixo, com poucas melhorias infra e superestruturais e com

perspectivas de receber conjuntos habitacionais, Vila Velha e Cariacica deverão aumentar ligeiramente sua participação relativa. Vila Velha, principalmente, deverá ter um incremento populacional nas camadas de renda média e alta, após a conclusão da terceira ponte.

Serra é que sofrerá o maior incremento, devido a ser sede da futura Companhia Siderúrgica de Tubarão e do Centro Industrial da Grande Vitória. Ainda nesta década serão entregues 10 mil habitações populares, número que deverá aumentar futuramente com o desenvolvimento da atividade industrial.

O município de Viana deverá aumentar ligeiramente sua participação relativa, pois abrigará a população que trabalhará nas indústrias que estão se instalando nas BRs 101 e 262. Nestas áreas é que se encontram os terrenos com os preços mais baixos da Grande Vitória, pela sua localização distante do Centro e ausência de infra e superestruturas.

Com relação à natalidade, a constatação do PDU é de que seria razoável supor

que suas taxas deveriam ser menores que as do Espírito Santo como um todo, devido ao forte processo de urbanização previsto para a microrregião. Mas, em virtude do intenso fluxo migratório que ele vai receber, surgirão efeitos no sentido de elevar a taxa, já que a população migrante é constituída preponderantemente de jovens em idade de procriar. A correlação dessas forças deverá apontar na direção de um vetor de 22,92 nascimentos por mil habitantes, em 1990.

Segundo o PDU, com relação à mortalidade, parece improvável que a Grande Vitória sustente níveis ainda menores que os atuais. Considera, no entanto, "a tendência futura no sentido de apresentar um ligeiro crescimento, tendo em vista o fato de que as curvas de mortalidade costumam descer a um certo nível e depois voltam a crescer ligeiramente, pelo simples fato de que a população envelhece a partir da queda da natalidade e do aumento da esperança de vida".

É considerado ainda o monopólio que a Grande Vitória exerce sobre a rede hospitalar do Estado, chegando pessoas de todos os municípios para morrer aqui, aumentando a taxa de mortalidade local. Supondo a invasão de óbitos na Grande Vitória da ordem de 10 por cento, a taxa prevista para o ano de 1990 deverá ser de 8,20 por cento.

### CRESCIMENTO MIGRATORIO

Como resultado dos estudos realizados, o Plano estabelece que o saldo migratório manterá a tendência de participação relevante no crescimento total, da ordem de 2/3 sobre o total nas últimas duas décadas. "Como a influência dos grandes projetos sobre o contingente populacional da microrregião só será acentuada na década de 1980/90, adotaram-se três hipóteses, que prevêem a variação de crescimento migratório sobre o demográfico total entre 70 a 90 por cento.

## Estrutura desumana da cidade é criticada

O ataque à estrutura desumana, desproporcionada, produto de um jogo de forças econômicas onde quase se pode dizer que o humano é acidental, realizado por sociólogos, humanistas, moralistas e médicos, é citado no PDU, no capítulo dedicado aos problemas sociais das metrópoles atuais. Segundo o Plano, "ainda que seja importante dispor de zonas de habitação, de indústrias e de negócios, em forma contígua e dosada, de tal modo que os lugares de trabalho industrial sejam vizinhos à habitação, fazendo com que as habitações estejam livres de gases de fumaça industrial nocivos, o mais importante de uma cidade é que provoque o desenvolvimento pleno das pessoas, levando-as à sua maturidade social".

Partindo do princípio também de que a função da cidade é a de proporcionar o ambiente físico-social e econômico necessário para o desenvolvimento pleno do homem em todas as circunstâncias de sua vida, o PDU se preocupou, ao estabelecer o planejamento da ordenação urbana da Grande Vitória, com as necessidades e conveniência de fomentar tipos de estruturas comunitárias básicas.

Observa também a segregação física e

social da população, segundo o isolamento dos diversos bairros e entre si de acordo com o padrão econômico vigente. "As classes altas tendem a se isolar em ambientes exclusivos, sem mistura de usos e padrões, homogêneos e nostálgicos dos valores naturais. A vizinhança não representa uma necessidade, mas um incômodo que deve ser evitado".

— As classes de renda baixa, incapazes de competir pelo preço da terra, fixam-se nos locais menos acessíveis ou menos disputados, e a sua distribuição mais próxima do centro ou nas periferias é função da época de urbanização — diz ainda.

Prossegue ainda o documento, dizendo que a maior presteza de atendimento que o poder público oferece aos grupos de alta renda, com acesso facilitado aos centros de poder e decisão, tende a concentrar os investimentos públicos junto a essas áreas, como o atestam a distribuição de equipamentos escolares e de saúde, e a abertura e pavimentação de vias. Quando os investimentos públicos procuram socializar os benefícios, distribuindo-os de uma forma menos distorcida, ocorre um processo de valorização de áreas beneficiadas.

O Plano Diretor Urbano considera indispensável para o pleno desenvolvimento social do homem, pertencer a vários grupos além do familiar, e acha que o problema está em querer passar de um só salto do grupo familiar para a grande não-comunidade metropolitana, quando a única forma adequada à mudança é a transição em passos sucessivos, subindo um a um os escalões cada vez mais altos, que permitam visões sociais mais amplas, integrações a grupos complexos e extensos, em forma eficaz, apoiando-se solidamente nos grupos menores até alcançar a, então, grande comunidade metropolitana.

Assim, foram definidas para a Grande Vitória quatro categorias de organização, com equipamentos urbanos, serviços e infraestruturas adequados. O primeiro é o centro metropolitano, que atenderia à função regional de provimento de comércio e serviços especializados, equipamentos sociais, recreativos e de saúde, serviços públicos, administrativos e financeiros, difusão cultural, comunicações e transportes, necessidades setoriais, gerais e específicas, e se localizaria no centro de Vitória.

Em nível secundário viria o centro de

animação, dispo de comércio e serviços diversificados, equipamentos urbanos apropriados para atender às necessidades de saúde, ensino, lazer e cultura no nível geral, setorial e local. Já existem três centros de animação espontâneos na Grande Vitória, situados em Vila Velha, Carapina e Campo Grande, os quais integram os conceitos de polinucleação das atividades urbanas.

Os centros de bairros vêm em nível mais específico, sendo dotados de comércio e serviços razoavelmente diversificados e equipamentos sociais, recreativos e serviços urbanos para necessidades setoriais e locais, além das de utilização frequente. Se caracterizariam por agrupar vários bairros em um subcentro comum.

O último nível de organização seriam os centros de vizinhança, com atividade e serviços predominantemente locais cotidianos e imediatos e com equipamentos sociais, recreacionais e de lazer, destinados a crianças e pessoas idosas.

Alinhado às necessidades locais para o desenvolvimento industrial, o PDU considera as seguintes: vizinhança com ferrovia, terreno plano e proximidade de mão-de-obra e infraestrutura com energia e água.