

UNISALES
CENTRO UNIVERSITÁRIO SALESIANO

IZABELA FURTADO PAUSEN COUTINHO

**COMPLEXO CULTURAL E DE LAZER DO PORTO DE VITÓRIA/ES: UMA
PROPOSTA DE PRESERVAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO**

VITÓRIA

2022

IZABELA FURTADO PAUSEN COUTINHO

**COMPLEXO CULTURAL E DE LAZER DO PORTO DE VITÓRIA/ES: UMA
PROPOSTA DE PRESERVAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO**

Projeto de Pesquisa apresentado ao UNISALES –
Centro Universitário Salesiano, como requisito
obrigatório para obtenção do título de graduação em
Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Me. Anna Karine de Queiroz Costa Bellini

VITÓRIA

2022

IZABELA FURTADO PAUSEN COUTINHO

**ARMAZÉNS DO PORTO DE VITÓRIA: UMA PROPOSTA DE PRESERVAÇÃO E
REQUALIFICAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
UNISALES - Centro Universitário Salesiano, como
requisito obrigatório para obtenção do título de
graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em 16 de dezembro de 2022, por:

Prof.^a Me. Anna Karine de Queiroz Costa Bellini - Orientadora - Unisaless

Prof.^a Me. Vinícius Galvão Ramos - Unisaless

Arq. Patrícia Bragatto Guimarães – Examinador externo

AGRADECIMENTOS

A decisão de elaborar esse trabalho com um período de antecedência da finalização do curso veio dentre muitas incertezas. Como reflexo da pandemia e cuidado próprio tive que tomar decisões que adiaram minha formação, mas na volta me mantive com meus amigos de classe, que me deram forças para continuar.

Quero agradecer primeiramente a Deus, que se manteve presente em diversas formas e momentos durante o ano mais difícil da minha vida até então. Sua bondade, paciência, amor e carinho chegaram a mim de formas inimagináveis e em momentos que nenhum amigo ou familiar poderia me compreender. Foi um ano de muitas perdas e tive vários motivos válidos e aceitáveis para desistir, porém mesmo com todos os conselhos, apenas eu com o suporte dele pude decidir quais caminhos trilhar.

A elaboração desse trabalho passou pelas mãos de várias versões de mim mesma, versões que eu não planejava encarar esse ano e só tenho a agradecer aos meus amigos que deram o máximo para me compreender nos momentos de muita risada ou profundo silêncio. Quero agradecer profundamente a minha amiga Karoline Nogueira, que iniciou essa jornada comigo há 5 anos atrás e que compartilhou comigo muitas alegrias e lágrimas, e me fez entender que amizades verdadeiras surgem de momentos inimagináveis. Victor Cardoso, que durante essa mesma jornada em conjunto com Karoline, me tirou boas risadas e me fez compreender que mudar faz muito bem, com suas reflexões sobre a vida.

Dentre outros poucos amigos que se mantiveram firmes aos meu lado, quero agradecer a Ana Carolina Krause. A vida cobrou muito de nós esse ano, servimos de “muleta” uma para outra, conseguimos tirar um de vários projetos do papel, mas acima de tudo, seu amor e carinho me acalentaram em momentos que você nem pode imaginar. Seus puxões de orelha foram frases de amor para mim, e sem você nada disso aqui seria possível.

Quero agradecer a minha família e especialmente a minha avó Aleida *in memoriam*, cuja o sonho era me ver formada, casada e seguindo os passos que me ensinou em relação a Deus, e que por decisão Dele, partiu nesse presente ano. Meu amor por você vai além da eternidade de que tanto me falou, seus ensinamentos se mantêm vivos em mim e sempre serão base para minhas escolhas. Seu exemplo de força e perseverança, estão presentes nesse trabalho através de mim.

Por último, mas não menos importante, quero agradecer a minha orientadora Anna Karine de Queiroz que me auxiliou durante todo o processo do trabalho e me proporcionou uma nova visão sobre meu amor pela arquitetura de restauro. Seu apoio e compreensão foram fundamentais para a minhas escolhas nessa trajetória final.

“Não há novo mundo que você faça sem o
velho mundo.”

JANE JACOBS

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo dar uso público com foco em entretenimento aos antigos armazéns e prédios anexos do Porto de Vitória, edificações que atualmente se encontram sem utilização e passaram a ser delimitadoras da zona portuária em relação à população que reside no centro de Vitória. Para melhor compreensão das possibilidades de aplicabilidade foi feita uma pesquisa entorno da evolução portuária e centros urbanos que foram fruto desse complexo. A partir dos resultados foi possível identificar um padrão de crescimento e similaridades quanto a tipologias arquitetônicas dessas áreas em portos brasileiros e internacionais.

Como reflexo do contexto histórico atrelado a revolução industrial, os armazéns são categorizados como patrimônio industrial e vistos como foco de projetos para novos usos em portos que atualmente mantêm essas edificações sem uso devido à modernização e globalização. É através do aprofundamento na história do surgimento do Porto de Vitória que se entende qual papel os armazéns e seus prédios desempenharam na sociedade e em qual momento deixaram de pertencer à dinâmica urbana e interesse do centro de Vitória.

Após compreensão do estado atual dessas edificações, quanto a sua arquitetura, tombamento, interesse público e governamental as ideias projetuais foram postas em prática a partir de um questionário voltado para a população que reside e/ou frequenta o centro, a título de se obter o grau de conhecimento sobre os armazéns e prédios quanto a antigo uso e história, se há espaços públicos de interesse no centro e sugestões sobre usos que seriam agradáveis para a população e que poderiam ser inseridos nos armazéns 04 e 05 em conjunto com seus prédios anexos.

Como resultado da coleta de informações obtidas através do questionário, foi criado um projeto focado no usufruto de toda a população com foco no entretenimento, educação, lazer e incentivo cultural, transformando os armazéns e seus prédios em um complexo cultural com diferentes atividades com diversidade do público-alvo, ao mesmo tempo em que preserva essas edificações, mantendo e disseminando sua bagagem histórica.

Palavras-chave: Armazéns, patrimônio industrial, portos, centro histórico.

ABSTRACT

The present work aims to give public use focused on entertainment to the old warehouses and annexed buildings of the Port of Vitória, buildings that are currently unused and became delimiters of the port area in relation to the population living in downtown Vitória. To better understand the possibilities of applicability, a research was carried out around the port evolution and urban centers that were a result of this complex. From the results it was possible to identify a growth pattern and similarities regarding architectural typologies of these areas in Brazilian and international ports.

As a reflection of the historical context linked to the industrial revolution, the warehouses are categorized as industrial heritage and seen as the focus of projects for new uses in ports that currently keep these buildings unused due to modernization and globalization. It is through the deepening in the history of the emergence of the Port of Vitória that we understand what role the warehouses and their buildings played in society and in which moment they ceased to belong to the urban dynamics and interest of Vitória's downtown.

After understanding the current state of these buildings, regarding their architecture, heritage, public and governmental interest, the project ideas were put into practice based on a questionnaire directed to the population that lives and/or frequents the center, in order to obtain the degree of knowledge about the warehouses and buildings regarding their old use and history, if there are public spaces of interest in the center and suggestions about uses that would be pleasant for the population and that could be inserted in the warehouses 04 and 05 together with their attached buildings.

As a result of the collection of information obtained through the questionnaire, a project was created focused on the enjoyment of the entire population with a focus on entertainment, education, leisure and cultural incentive, transforming the warehouses and their buildings into a cultural complex with different activities with diversity of the target audience, while preserving these buildings, maintaining and disseminating their historical baggage.

Keywords: Warehouses, industrial heritage, ports, historic center.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - modelo de Anyport de J. Bird.....	23
Figura 2 - Projeto Novo Arrabalde.....	29
Figura 3 - Evolução temporal da cidade portuária industrial ocidental.	31
Figura 4 - Construção dos Armazéns 01 e 02.....	32
Figura 5 - Fundação dos armazéns 01 e 02.....	33
Figura 6 - Armazém 03 ao fundo.....	33
Figura 7- Fundação do armazém 04.....	34
Figura 8 - Construção do prédio 04.....	34
Figura 9 – Fundos do Armazém 01.....	35
Figura 10 - Frontão do Armazém com adição de anexo.....	35
Figura 11 - Visão interna do Armazém 02.....	36
Figura 12 - Armazém 02 na Avenida Elias Miguel.....	36
Figura 13 - Visão interna do Armazém 03.....	37
Figura 14 - Armazém 03 na Avenida Elias Miguel.....	37
Figura 15 - Armazém 03 na Avenida Elias Miguel com prédio da OGMO a direita ...	38
Figura 16 - Visão geral dos Armazéns 04 e 05.....	38
Figura 17 - Armazém 04 e prédio 04, Avenida Getúlio Vargas.....	39
Figura 18 - Armazém 05 e prédio 05, Avenida Getúlio Vargas.....	39
Figura 19 – Visão interna do Armazém 05.....	40
Figura 20 - Fachada dos fundos do prédio 05.....	40
Figura 21 - Entrada do prédio 05 pelo cais.....	41
Figura 22 - Entrada do prédio 05 pela avenida Getúlio Vargas.....	42
Figura 23 - Sala do prédio 05.....	42
Figura 24 - Laje danificada, prédio 05.....	43
Figura 25 – Sala com divisórias, prédio 05.....	43
Figura 26 – Sala com alvenaria, prédio 05.....	44
Figura 27 – Porta para varanda, prédio 05.....	44
Figura 28 – Janelas, prédio 05.....	45
Figura 29 – Danos na fachada do armazém 05.....	45
Figura 30 – Porta de vidro no armazém 05.....	46
Figura 31 – Decoração CASACOR 2017 em parede no armazém 05.....	47
Figura 32 – Decoração CASACOR no chão do armazém 05.....	47

Figura 33 – Painéis fotográficos da CASACOR 2017 em parede do armazém 05....	48
Figura 34 – Obra de demolição do galpão anexo.....	48
Figura 35 – Frontão do armazém 04	49
Figura 36 – Frontão do armazém 05	49
Figura 37 – Fachada dos fundos do prédio 04	50
Figura 38 – Vista da entrada do prédio 04	51
Figura 39 – Elevador do prédio 04	51
Figura 40 – Sala rebaixada no prédio 04.....	52
Figura 41 – Sala com mobília entulhada no prédio 04	52
Figura 42 – Sala na cobertura do prédio 04	53
Figura 43 – Banheiros na cobertura do prédio 04	53
Figura 44 – Vista da cobertura do prédio 04	54
Figura 45 - Anexo 19.....	57
Figura 46 – Planta baixa com setorização do Centro de Memória do Porto.....	59
Figura 47 – Área interna do Centro de Memórias	59
Figura 48 – Praça entre os armazéns 01 e 02	60
Figura 49 – Estação Porto internamente	61
Figura 50 – Show na Estação Porto, Armazém 05.....	62
Figura 51 - Outro show na Estação Porto, Armazém 5	62
Figura 52 – Armazéns propostos como estação do BRT	64
Figura 53 – Implantação da Estação das Docas	65
Figura 54 – Feira de Artesanato, Boulevard das Artes.....	66
Figura 55 - Boulevard da Gastronomia.....	66
Figura 56 – Fachada do Boulevard das Feiras e Exposições	67
Figura 57 – Teatro Maria Sylva Nunes.....	67
Figura 58 - Praça em frente à Estação Fluvial	68
Figura 59 – Conexão entre os armazéns	69
Figura 60 – Implantação do projeto de Puerto Madero	71
Figura 61 – Projeto de arborização, zoneamento e traçado de Puerto Madero	71
Figura 62 – Setorização da cidade de Puerto Madero	72
Figura 63 – Galpão 15, localizado no Dique 1.....	72
Figura 64 – Tipologia arquitetônica do Dique 2	73
Figura 65 – Ponte de la Mujer, no Dique 3.....	73
Figura 66 – Edificações terciárias no Dique 4	74

Figura 67 - Implantação dos Armazéns e Prédios Anexos.....	79
Figura 68 - Conexão entre Praça Oito de Setembro e nova praça inserida entre os armazéns.....	79
Figura 69 - Planta baixa Armazém 05.....	80
Figura 70 - Vista do restaurante, playground e lanchonetes.....	81
Figura 71 - Vista da área de descanso, muro de escalada, pista de skate e arborismo urbano.....	81
Figura 72 - Planta baixa Mezanino (Armazém 05).....	82
Figura 73 - Vista do mezanino (Armazém 05).....	82
Figura 74 - Planta baixa térreo (Prédio anexo 05).....	83
Figura 75 - Vista térreo (Prédio 05).....	84
Figura 76 - Planta baixa 1º pavimento (Prédio 05).....	84
Figura 77 - Sala de dança (Prédio 05).....	85
Figura 78 - Sala de música (Prédio 05).....	85
Figura 79 - Planta baixa 2º pavimento (Prédio 05).....	86
Figura 80 - Sala de gravação (Prédio 05).....	86
Figura 81 - Sala multiuso (Prédio 05).....	87
Figura 82 - Planta baixa 3º pavimento (Prédio 05).....	88
Figura 83 - Vista administração (Prédio 05).....	88
Figura 84 - Planta baixa praça.....	89
Figura 85 - Vista da praça em relação ao cais.....	90
Figura 86 - Planta baixa armazém 04.....	91
Figura 87 - Museu do Porto (Armazém 04).....	91
Figura 88 - Exposição de cerâmicas.....	92
Figura 89 - Planta baixa mezanino (Armazém 04).....	92
Figura 90 - Teatro do armazém 04.....	93
Figura 91 - Planta baixa térreo (Prédio 04).....	94
Figura 92 - Planta baixa 1º pavimento (Prédio 04).....	95
Figura 93 - Sala de cerâmica.....	95
Figura 94 - Sala de pintura.....	96
Figura 95 - Planta baixa 2º pavimento (Prédio 04).....	97
Figura 96 - Biblioteca.....	97
Figura 97 - Sala kids.....	98
Figura 98 - Planta baixa 3º pavimento (Prédio 04).....	99

Figura 99 - Vista administração.....	99
Figura 100 - Planta baixa cobertura (Prédio 04).....	100
Figura 101 - Cobertura (Prédio 04)	101
Figura 102 - Tipologia dos corredores de circulação dos prédios anexos.....	101
Figura 103 - Relação Armazéns e Porto por meia da praça.....	102

LISTA DE SIGLAS

CEC	Conselho Estadual de Cultura
CODESA	Conselho Estadual de Cultura
CPV	Companhia dos Portos de Vitória
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro
PMV	Prefeitura de Vitória
SECULT	Secretaria da Cultura
SADNPEES	Desatracadores de Navios nos Portos do Estado do Espírito Santo
SEDEC	Secretaria de Desenvolvimento da Cidade e Habitação

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
1.1	OBJETIVO	15
1.2	METODOLOGIA	16
2	REFERÊNCIAL TEÓRICO	18
2.1	CENTROS HISTÓRICOS PORTUÁRIOS: BREVE PANORAMA DOS PROCESSOS DE EVOLUÇÃO E MODIFICAÇÃO	18
2.2	A VALORIZAÇÃO E REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE ZONAS PORTUÁRIAS COMO MEIO PARA SUA PRESERVAÇÃO	22
2.3	CENTRO DE VITÓRIA: RELAÇÃO CIDADE – PORTO	26
2.4	O COMPLEXO EDIFÍCIO DO PORTO DE VITÓRIA - OS Armazéns.....	32
2.4.1	Situação atual dos armazéns	34
2.4.2	Processo de tombamento do conjunto edilício do Porto de Vitória	55
2.5	PROPOSTAS DE INTERVENÇÕES: TENTATIVAS DE REINSERÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA AO TECIDO URBANO	58
2.5.1	Centro de Memória do Porto	58
2.5.2	Estação Porto	60
2.5.3	Estação para <i>Bus Rapid Transit</i> - BRT	62
2.6	REFERÊNCIAS PROJETOVAIS	64
2.6.1	Estação das Docas – Belém/PA	64
2.6.2	Puerto Madero – Argentina	70
3	RESULTADOS E DISCUSSÕES	76
3.1	COMPREENDENDO AS DEMANDAS LOCAIS – APLICAÇÃO DE QUESTIONÁRIO COM POPULAÇÃO LOCAL.....	76
3.2	ESCOLHA DOS ARMAZÉNS OBJETO DE INTERVENÇÃO	77
3.3	PROPOSTA PROJETOVAL	78
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	103
	REFERÊNCIAS	105
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO COM A POPULAÇÃO	112
	APÊNDICE B – PRANCHA PROJETOVAIS DE ESTUDO PRELIMINAR	119

1 INTRODUÇÃO

O Centro de Vitória é um berço cultural e histórico que traçou a evolução da capital do Espírito Santo, sendo modificado através dos anos e de acordo com o cenário de cada década. O porto de Vitória, localizado no centro, entra em foco como âncora econômica atemporal nesse processo de evolução, tendo passado por processo de modernização desde sua criação, em 1906. Além do fator econômico, é um dos principais ambientes de comércio do centro, e guarda em sua estrutura a história de conflitos, acordos, chegadas e partidas da capital (MORAIS, 2014).

Em sua composição se encontram os armazéns, construídos entre as décadas de 1910 e 1950 (período de ascensão do café), e nessa época eram utilizados para armazenamento das sacas. Com o passar dos anos, a forma de importação e exportação mudou, assim como a logística e prioridades comerciais e logo o café passou a ser exportado dentro de contêineres, inviabilizando o uso desses armazéns (MORAIS, 2014).

Como reflexo dessa evolução em conjunto com a modernização do porto, os armazéns se tornaram edificações sem planos de utilização e conseqüentemente sem manutenções para manter o caráter e estrutura da edificação (MORAIS, 2014). Hoje esses armazéns, ainda sem utilização, foram privatizados e pertencem a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) e mesmo com algumas intervenções em andamento, como a demolição de um galpão anexo entre os armazéns 04 e 05 e projeto que prevê requalificação desses mesmos armazéns para fins culturais, ainda não é garantido o uso dos mesmos para este fim, assim como o destino dos restantes (AGAZETA, 2022).

1.1 OBJETIVO

Este trabalho tem como objetivo geral desenvolver um projeto, a nível de anteprojeto, para a requalificação dos armazéns 04 e 05 do Porto de Vitória-ES, transformando-os em edificações provedoras de cultura e economia, com a finalidade de reintegrar este edifício à dinâmica urbana do Centro, implementando espaços convidativos e democráticos.

Para tanto, estabeleceu-se os seguintes objetivos específicos:

- Compreender o atual cenário social e econômico do Porto de Vitória-ES, através de seu contexto histórico com a cidade;
- Compreender o estado anterior e atual dos armazéns, visando subsidiar as intervenções a serem propostas;
- Estudar formas de intervenção que não descaracterizem ou deflagrem as edificações existentes, mas que melhorem suas condições de infraestrutura;
- Propor usos que sejam atrativos funcionais e que contemplem um público-alvo abrangente;
- Promover a integração entre ambientes projetados e seu entorno imediato, movimentando o entorno de uma área que hoje se encontra hostil e esquecida;

1.2 METODOLOGIA

A elaboração desse trabalho se deu por meio de pesquisas bibliográficas, teses e artigos acerca do tema em questão. A Carta de Nizhny Tagil (2003) auxiliou na compreensão geral dos conceitos de patrimônio industrial e de intervenções que não descaracterizam esse tipo de arquitetura.

Já o livro “Preservação e patrimônio: intervenções em sítios históricos industriais” (RUFINONI, 2013), auxiliou na compreensão e transformações do espaço urbano em que se está inserida a edificação, dando suporte para intervenções em grandes centros urbanos, tal qual o trabalho. As teorias de Jan Gehl em “Cidade para Pessoas” (2013), conciliaram a proposta com o ideal social e de integração harmônica e coletiva com o meio, compatível com o desejo do presente trabalho.

Os artigos de Flávia Nicco Vasconcelos, que dizem respeito a evolução portuária atrelado a edificações e modernização, foi guia para a compreensão atual do que se estabelece hoje como o complexo portuário de Vitória. Suas pesquisas em conjunto com os estudos de Fred Hoyle, foram fundamentais para se entender as modificações futuras do porto, assim como o impacto da requalificação dos armazéns nessa área.

Também foram utilizadas informações do atual zoneamento urbano do município, através do Plano Diretor Urbano de Vitória e consultas legislativas relacionadas ao porto, para compreensão sobre os processos de tombamento dos armazéns, em uma cronologia que se inicia em 1980 e se finda nos dias atuais do ano de 2022.

A dissertação de Pós-Graduação de Livia Santos de Moraes (2014), “Porto de Vitória: Armazéns do século XX patrimônio industrial e memória do trabalho”, auxiliou na compreensão total da cidade de Vitória e seu contexto histórico em relação a cidade, armazéns e porto, a partir do momento em que é dotado de informações históricas aprofundadas, além de coleta de dados fortemente necessária para compreensão total do assunto.

Os projetos propostos pela Prefeitura de Vitória e CODESA e uso dos armazéns, guiaram o presente trabalho no quesito de finalidades que devem ou não ser inseridas no estudo preliminar proposto, a partir do momento em que esses projetos passaram por um processo de estudo de caso e inserção na mesma região em que este trabalho acadêmico irá propor.

Como estudo de referência projetual tem-se a área portuária da cidade de Puerto Madero (Argentina) e o Porto de Belém (Brasil), como base para compreensão e resultado projetual. Ambas as intervenções partiram da mesma premissa de requalificação da zona portuária através da reutilização dos armazéns do complexo, como forma de valorização do acervo patrimonial arquitetônico, comercial e cultural existente e subutilizado, no entanto, apresentam reflexos diferentes na cidade, enriquecendo a pesquisa.

Foi feita uma pesquisa direcionada para a população que mora ou frequenta o Centro de Vitória através de um questionário online, cujos resultados se encontram presentes no item “Resultados e Discussões”. As perguntas contidas nesse questionário visam obter informações quanto ao conhecimento da população em relação à história dos armazéns do porto de Vitória, se há espaços de lazer suficientes na localidade e quais usos agradariam a população para que sejam inseridos no projeto de requalificação dos armazéns. As respostas obtidas no mesmo, auxiliaram nas tomadas de decisão quanto aos usos gerais dos armazéns e prédios anexos.

2 REFERÊNCIAL TEÓRICO

Visando um melhor embasamento para a realização da proposta conceitual de intervenção necessário se fez a compreensão da participação das infraestruturas portuárias. Nos centros urbanos assim, formados desde sua essência.

Outrossim, pesquisar a requalificação do património industrial de zonas portuárias como meio para a preservação destas áreas se tornou fundamental para dar prosseguimento à pesquisa.

Para tanto, buscou-se também aprofundar e conhecer algumas experiências propostas para a área em estudo, Porto de Vitória desenvolvidas nos últimos anos.

2.1 CENTROS HISTÓRICOS PORTUÁRIOS: BREVE PANORAMA DOS PROCESSOS DE EVOLUÇÃO E MODIFICAÇÃO

Uma cidade, com o passar dos anos, decorre de um processo de modificação fluída de acordo com as exigências temporais, se moldando à realidade atual em que se insere. Essas mudanças geralmente são formadas por uma ação progressiva conectada ao âmbito político, econômico e social. A sociedade entra em foco principalmente porque é ela quem move a política e economia, usufrui do espaço e gera demandas de melhoramento e atrativos no dia a dia (VASCONCELOS, 2011).

A Revolução Industrial desempenhou um papel importante no que diz respeito à evolução das cidades e o interesse político e social pelo que deveria ser preservado ou modificado, a partir do tecido urbano já existente (RUFINONI, 2013).

Com a expansão industrial e econômica o caráter morfológico de principais cidades europeias no século XIX foi sendo modificado, para que houvesse espaço para estabelecimento dessas atividades. Como reflexo a sociedade ficou mais atenta para os ambientes arquitetônicos e urbanos ao seu redor, assim como o que estava sendo perdido (RUFINONI, 2013).

A revolução, assim como seu cenário póstumo, gerou o ato de urbanização, já que o aumento da massa populacional nas grandes cidades europeias culminou em uma nova necessidade de organização (devido a disfunção causada por esse êxodo). A partir disso entrou em foco o questionamento acerca dos monumentos e a necessidade de sua preservação. Porém a prioridade do poder público estava focada na rápida coordenação que se viu necessária nessas cidades, deixando em segundo

plano a preservação e funcionalidade, dando foco às necessidades provenientes da modernização (RUFINONI, 2013).

Com a preocupação quanto à organização urbana, devido aos reflexos negativos relacionados à mobilidade e habitação, surgiram diretrizes a respeito da criação e construção de espaços URBANOS delimitando assim, diferentes correntes urbanísticas e sua aplicação no caráter diferenciado das grandes cidades europeias (CHOAY, 2013). Essas delimitações e diretrizes, que demarcaram, um caráter único a cada cidade e sua aplicação, geraram discussões e conceitos bases que, no ponto de vistas de estudiosos da área, deveriam ser aplicados em todos os espaços urbanos, independentemente de sua categorização.

Em 1960 Jane Jacobs (2000), afirmou na introdução de sua obra que é referencial para o estudo do urbanismo - *Morte e Vida de Grandes Cidades* -, sua aversão aos fundamentos do planejamento urbano e reurbanização presentes na época, além de propor novas alternativas de aplicabilidade urbanística ao tecido urbano, que hoje se tornaram soluções atemporais e assertivas para a melhora dos espaços das cidades:

Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes. É também, e principalmente, uma tentativa de introduzir novos princípios no planejamento urbano e na reurbanização, diferentes daqueles que hoje são ensinados em todos os lugares, de escolas de arquitetura e urbanismo a suplementos dominicais e revistas femininas, e até mesmo conflitantes em relação a eles. (JACOBS, 2000, p.14)

Suas diretrizes focam em como esses fundamentos urbanísticos adversos, separam a relação interpessoal cotidiana, e focam em diretrizes que revertam esse reflexo como aplicação de um centro comum com usos variados, alargamento de calçadas, revitalização de habitações com moradores de baixa renda, foco nos bairros e seus espaços, além da inserção das crianças em todos esses espaços, em resumo, uma diversidade urbana (JACOBS, 2000).

Tanto a evolução das cidades, quanto a linha de pensamento no quesito de preservação se deram tardiamente nos continentes subdesenvolvidos, mas é correto afirmar que nos dias atuais essas práticas estão contidas na maior parte da população mundial, mesmo que não aplicadas (RUFINONI, 2013).

Segundo Freitag (2003), o êxodo populacional para as grandes cidades e seus núcleos econômicos e administrativos, trazem consigo tradições e costumes regionais gerando uma mistura cultural. Essa mistura de costumes inserida em um espaço

dotado de evolução constante, em conjunto às atividades comerciais e cotidianas, gera novos fluxos refletindo em uma simbiose, o centro da cidade (FERREIRA, 2016).

Tratando-se de centros históricos de cidades marítimas, é correto afirmar que sua consolidação tem relação com as redes comerciais, obtendo expansão mundial a partir do século XVII. Segundo Braudel (1979), a emergência e consolidação do capitalismo mercantil proveio do [...] triunfo do capitalismo industrial e o advento da hegemonia definitiva dos Estados territoriais as “praças portuárias” do Mediterrâneo e da Europa do Norte [...]. (apud MONIÉ, VASCONCELOS, 2012).

Os portos no século XIX se encontram em uma realidade mais moderna em relação as suas formas de operação, com docas para recepção de navios maiores, equipamentos modernos, estruturas maiores para suprir o maior fluxo de armazenamento e cais lineares, isso devido a expansão das atividades industriais (CHALINE, 1994 apud (MONIÉ, VASCONCELOS, 2012). Já no século XX, as atividades portuárias se tornam o centro da economia de cidades portuárias e estilo de vida urbana. Essa realidade se consolidou em portos brasileiros ligados ao ciclo do café e da borracha, como no Rio de Janeiro, Santos, Belém e Manaus, tendo reflexo na criação de estabelecimentos organizadores dessas atividades (bancos, empresas de apoio a navegação, estruturas para processamento de mercadoria) (MONIÉ, VASCONCELOS, 2012).

Ainda no cenário brasileiro, é notório o papel das atividades portuárias para o crescimento e desenvolvimento do caráter central urbano dessas áreas, já que os tripulantes e migrantes dos navios faziam parte da mão de obra industrial-portuária, se estabeleciam nas proximidades, podendo durar semanas de estadia. Geralmente essas pessoas se estabeleciam em ocupações irregulares, em morros e áreas insalubres e até mesmo nos complexos portuários, tudo isso devido a uma remuneração ruim. Logo, foi se criando um cenário onde o porto e a cidade dependiam um do outro, já que no porto se encontrava o trabalho e na cidade anexo, o trabalhador. Essa relação fortificou mais ainda o que se conhece hoje com sendo a relação cidade-porto, não somente se baseando em tipologia arquitetônica, mas na vivência populacional que gerou esse espaço (MACHADO; JESUS, 2022).

Com o crescimento dessas atividades há o reflexo construtivo dos portos em relação a cidade. Sua monumentalidade se torna um divisor do solo urbano, através de seus muros, armazéns e ferrovias que se conectam ao cais (MONIÉ, VASCONCELOS,

2012). Em meados da década de 1960, a modernidade traz a facilidade de importação e exportação através dos contêineres, com reflexo de expedições baratas e mudança no cenário econômico mundial. Através dessa nova configuração operacional, os centros de produções portuários, que existiam há séculos, não são mais necessários e em vez de uma reconfiguração desses espaços, há a realocação dos trabalhadores em áreas de melhor custo-benefício, já prontas para recepção das atividades, o que tornou a arquitetura portuária ociosa (LEVINSON, 2009 apud MACHADO; JESUS, 2022).

Para acompanhar o ritmo dessa nova realidade na indústria portuária, os espaços e arquitetura obsoletas desses complexos passam por uma reestruturação abandonando os armazéns e criando pátios amplos e distantes dessa área, configurando os denominados “vazios urbanos” dessas áreas, mais conhecidos como *brownfields* (COUTO, 2014).

Esse desenvolvimento acabou refletindo no espaço e suas funcionalidades, deixando de lado o “velho” e dando foco ao novo, requisitado pela modernidade. Os mercados, praças e edificações sem manutenção perdem sua função e identidade, roubadas pelas novas tipologias arquitetônicas que mudaram o fluxo desse centro, um ciclo que se repete de década em década (LIMA; MALEQUE, 2007).

Segundo Abreu (1998), a partir do século XX a linha de pensamento modernista que guia a evolução das cidades se volta para o antigo, “[...] quando a valorização do passado e da memória das cidades ganharam espaço nos discursos e projetos, ligados à restauração, preservação e revalorização de vestígios dos tempos pretéritos” (ABREU, 1998 apud FERREIRA, 2016, p. 5). Essas edificações, que geralmente se encontram nos centros das cidades, passam a ser foco de projetos de revitalização e megaempreendimento cultural para renovação de uso e reinserção urbana, em comum acordo com poder público e privado baseado no discurso de valorização histórica, quando de fato o foco é econômico, transformando esses projetos em produtos para enquadramento do cenário globalizado (HARVEY; BIENENSTEIN apud LIMA; MALEQUE, 2007, p. 25).

2.2 A VALORIZAÇÃO E REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE ZONAS PORTUÁRIAS COMO MEIO PARA SUA PRESERVAÇÃO

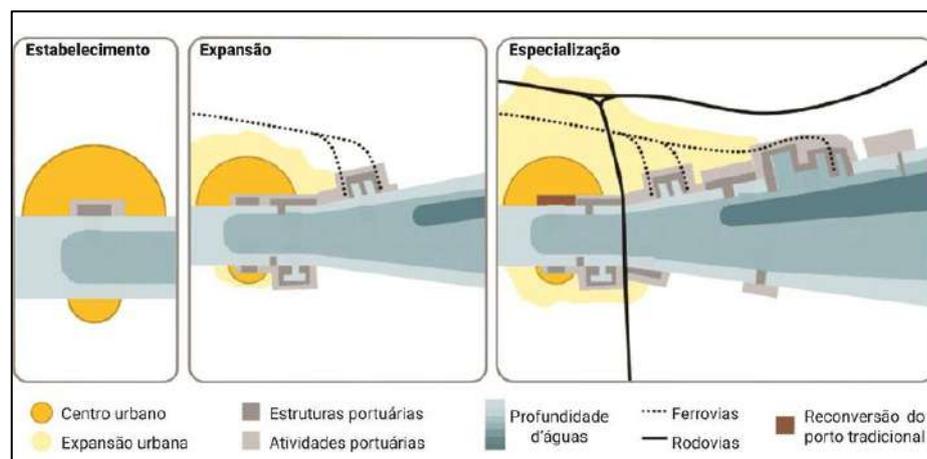
As zonas portuárias estão ligadas ao comércio mercantil, propriamente iniciados nas costas europeias e mediterrâneas. Com o avanço da industrialização essas áreas se tornaram mais comuns e de caráter similar, independentemente da localização, já que praticam da mesma atividade ligada a importação e exportação de produtos, necessidade de armazenamento e transporte de pessoas (VASCONCELOS, 2014).

No Brasil, a fim de se conectar ao padrão europeu e implementar a economia e expansão do mercado, muitas cidades da costa como Rio de Janeiro, Salvador, Belém, Manaus, Recife e Santos implementaram a linha cidade-porto, modificando a hierarquia urbana colonial da época. Além de melhorar o caráter comercial, gerou um status social privilegiado e de progresso, sendo essas cidades importantes “[...] na formação dos espaços regionais, contribuindo, inclusive, para a formação do “arquipélago” característico do Brasil colônia” (ROCHA, 2019, p. 3).

O êxito das atividades portuárias gerou uma necessidade de expansão para que se suprissem as necessidades criadas a partir do aumento da massa populacional nessa área da cidade, que acaba se tornando foco deste território e contribuindo, posteriormente, para o berço histórico. Essa movimentação modificou o urbanismo das cidades portuárias, mas foi só no início do século XX, com a evolução comercial e modificação no estilo de importação, que o papel do porto se tornou heterogêneo ao fluxo da cidade, em comparação com os novos métodos de comércio e o porto logo se tornou um delimitador de espaço entre a cidade e a baía (AZEVEDO, 2016).

Bird (1963), através do modelo Anyport na Figura 1, explica em três etapas, como a evolução do porto tem conexão com a evolução urbanística das cidades e a percepção de que sem a cidade o porto também não se desenvolveria. A análise aprofundada da etapa de especialização nos dias atuais prova que mecanismos como trilhos e a grande quantidade de instalações dos terminais não se aplicam mais a realidade atual dos portos, já que esse processo de movimentação dos materiais se dá de forma mais rápida através dos contêineres, o que também diminuiu fortemente a necessidade de armazéns.

Figura 1 - modelo de Anyport de J. Bird.



Fonte: BELOTO e RIBEIRO (2020)

A reconversão do porto tradicional pode ser vista hoje em instalações mais modernas localizadas nessas zonas, enquanto os antigos armazéns se encontram obsoletos, sem função e como limitador entre o porto em si e a cidade.

Este é o problema de que trata o presente trabalho de conclusão de curso. Levantando as questões de como garantir as condições necessárias à preservação desta herança arquitetônica da industrialização, digna de ser preservada e mantida e de como assegurar na prática atual, a manutenção de suas peculiaridades, sua reinserção na dinâmica urbana, bem como o reconhecimento de seu valor histórico.

Sobre este acervo, muito recentemente, foram lançados olhares de valorização histórica cultural, o que vem fomentando o reuso dessas antigas infraestruturas. No entanto, o que se vê em alguns casos são ações/intervenções motivadas por razões puramente econômicas, que pouco ou nada têm a ver com sua preservação.

Nas últimas décadas do século XX, observa-se uma progressiva aceitação do legal industrial, que passa a ser compreendido. Na esteira deste pensamento, a Carta de Nizhny Tagil (2003) define o conceito de patrimônio industrial como “[...] vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. [...]” e o enquadra nas seguintes tipologias arquitetônicas:

Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como

habitações, locais de culto ou de educação. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Ainda sobre as definições e atributos, a carta define que o patrimônio industrial recebe proteção devido aos seus valores históricos e não quanto a alguma singularidade contida em qualquer sítio. Esses valores históricos estão atrelados ao contexto social em que a edificação foi inserida no passado, alegando que testemunham um “[...] registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. [...]” (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003) e que além dessas atribuições há o valor científico e tecnológico, além de concepção e design. Todos esses fatores, em conjunto, definem o valor de um patrimônio industrial, sem que haja maior relevância em um desses fatores (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Quanto a finalidade de utilização desses patrimônios em dias atuais, a seção de conservação e manutenção afirma aceitável a adaptação quando o intuito está atrelado em assegurar sua conservação. No entanto, não respeitar fatores originais como circulação e produção não é aconselhado, sendo recomendado inserção de atividades que relembrem o seu antigo uso. Garantir que as novas aplicações de uso sejam reversíveis e de pequeno impacto é fundamental para preservação da edificação (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003). O reflexo da utilização de uma edificação que está inserida ao conceito de patrimônio industrial favorece a sociedade a partir do momento em que:

“[...]evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento económico sustentado. O património industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração económica de regiões deprimidas ou em declínio. A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos.” (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

A reabilitação deste patrimônio industrial, suporte de memória coletiva de vários territórios como a cidade de Vitória, por exemplo, não deve ser feito sem diretrizes preestabelecidas. Deve focar em manter as características arquitetônicas visando não apagar a história da edificação, além da preocupação com o uso, bem como sua interface com cidade atual, conforme também preconiza a Carta de Lisboa (1995) (DEMARTINI, 2020).

“b) Reabilitação urbana é uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a

valorizar as potencialidades sociais, económicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infra-estruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito” (CARTA DE LISBOA, 1995).

A Carta de Lisboa (1995) também define o conceito de requalificação urbana como “[...] locais funcionais da “habitação”; trata-se de operações destinadas a tornar a dar uma actividade adaptada a esse local e no contexto actual.” (CARTA DE LISBOA, 1995).

A ideia de utilização de uma área portuária para outras atribuições foi colocada em prática, primeiramente em Boston (Massachusetts) na década de 1970, onde foi inserido um centro comercial na orla marítima da cidade (MACHADO; JESUS, 2022).

Já no continente Europeu, Londres viu nas suas antigas docas portuárias a oportunidade de uma revitalização, mantendo seu uso. Foi só em Barcelona (Espanha), que se ocorreu um processo de revitalização e planejamento que envolveram todo o centro histórico e portuário, obtendo êxito até os dias atuais. Sendo o maior porto da Espanha, a estratégia de reabilitação e adição de novos usos envolveu uma grande reestruturação e modernização da área que se encontrava bastante ociosa devido à mudança no curso econômico. (MACHADO; JESUS, 2022).

As propostas projetuais tinham como objetivo “[...] criar espaços amplos, culturais e multifuncionais, que oferecessem opções de atividades relacionadas à cultura, esportes, lazer e negócios, integrando a área portuária à Cidade Velha, e essa ao mar.[...]” (MACHADO; JESUS, 2022, p. 13). Hoje, Port Vell, nome dado a área reabilitada, é referência turística quando se diz respeito a espaços públicos atrativos em Barcelona (MACHADO; JESUS, 2022).

Quanto a exemplos de portos brasileiros que viram na reabilitação uma solução para a reconexão cidade-porto, tem-se o “Porto Maravilha”, no Rio de Janeiro, que teve como fator decisivo para inserção do projeto a chegada de eventos como a Copa do Mundo, em 2014 e as Olimpíadas, em 2016. O plano de reencontrar o centro urbano com o porto proveio de parceria público-privada e focou na reestruturação da infraestrutura urbana, do meio ambiente, habitação, transportes e patrimônio histórico e culturais. (RECIFE, 2002 apud MACHADO; JESUS, 2022).

Outro exemplo importante é o projeto “Porto Novo” em Recife, Pernambuco, que teve foco na revitalização de oito armazéns do cais portuário dessa região. Além dos armazéns, um prédio desativado, responsável por operações no porto também foi revitalizado. O programa de necessidades consistiu em áreas para exposição e convenção, hotéis, e área comercial, com escritórios, lojas, restaurantes, bares e uma marina (RECIFE, 2002 apud MACHADO; JESUS, 2022).

2.3 CENTRO DE VITÓRIA: RELAÇÃO CIDADE – PORTO

Em 1535, Vasco Fernandes Coutinho chega ao Espírito Santo (ES) com intuito de colonização, implementado pela Coroa Portuguesa. Em 1551, a sede da capitania é transferida para outra localidade que recebeu a denominação de Vila Nova e, posteriormente, Vila de Victoria. Com o passar dos anos, pode-se perceber o potencial da baía para atividades portuárias. Nessa época, Vitória já tinha um núcleo composto por plantações de cana de açúcar, residências para colonos, casa-grande e uma área periférica, mas foi só em 1564 que houve uma expansão na vila, através de concessão de terras que possibilitou a expansão de lavouras, construção de edifícios e engenhos, criação de gado e aumento do plantio da cana, cereal, anil e algodão, medida tomada pelo filho de Vasco Fernandes Coutinho, quando assumiu a capitania (VASCONCELOS, 2011).

Além da policultura, o ouro também era foco econômico, mas as expedições para busca desse material em terras além do litoral eram dificultadas pela represaria dos índios, fazendo com que o mar fosse o único meio de locomoção dos europeus para terras vizinhas (MORAIS, 2014).

O cerco que o mar e os limites florestais geraram para a Vila de Vitória refletiu em invasões piratas, devido à concentração populacional local na baía, e o reflexo foi a necessidade de fortificação dessa área. Em consequência disto, houve uma diminuição de importações e exportações por via marítima, o que não foi problema já que a fonte de economia provinha, em maior parte, dos engenhos de açúcar (MORAIS, 2014).

Já no século XVI, o Espírito Santo encara uma crise econômica, com uma agricultura subdesenvolvida e sem condição de atrair o contingente populacional que necessitava. Isto tudo associado a outras dificuldades como a limitação territorial, por

exemplo, acarreta a piora do quadro econômico à época (BITTENCOURT, 1987 apud MORAIS, 2014).

Essa crise se intensificou no século XVIII, quando a coroa portuguesa introduz o militarismo às terras do Estado, transformando-o em uma barreira de defesa das minas de ouro de Minas Gerais (MORAIS, 2014). Derenzi (2019) evidência que resultado foi o fechamento do porto para exportações, dando prioridade a fortificação da vila de Vitória:

O conde de Sabugosa manda o engenheiro Nicolau de Abreu, em 1726, fortificar a vila de Vitória. Transformaram-na em verdadeira praça de guerra. Em um percurso de pouco mais de um quilômetro, erguem cinco bastiões artilhados. O forte São João, [...] foi ampliado e melhorado. Ao pé da atual escadaria, que comunica a praça Costa Pereira com a Cidade Alta, levanta-se o forte Santiago, aos poucos apelidado de São Diogo, em complemento ao logradouro junto ao qual foi edificado o baluarte (DERENZI, 2019, p. 85).

No início do século XIX, há uma reviravolta no cenário econômico e urbano na vila de Vitória devido às medidas tomadas por Francisco Alberto Rubim ao assumir o governo, entre 1812 e 1819 (DERENZI, 2019). Anos de crises e sucessivos ataques externos sofridos pelo território levaram-no a um cenário empobrecido, que carecia de estruturas básicas como escolas, hospitais, urbanismo e moradias dignas, sendo necessária uma reestruturação urbana e administrativa para um melhor desenvolvimento da região. Para tanto, Rubim providenciou as primeiras obras urbanas da cap: implementação de aterros e calçadas na cidade baixa, reformas de fortes, quartéis e igrejas, além da reforma e limpeza de fachadas e fundação de igrejas e escolas. Outra contribuição importante foi a distribuição de mudas de café e sementes de trigo, linho e cânhamo, em 1815 (DERENZI, 2019).

Em 17 de março de 1823, Vitória é elevada à categoria de cidade em um momento em que a economia ainda se encontra instável, sem indústrias e com a produção rural sem muitos retornos financeiros. Logo o enriquecimento provinha de repartições públicas e “[...] o Espírito Santo foi aos poucos ganhando dependências ministeriais” (DERENZI, 2019, p. 141). Dentre as repartições se tem a Capitania dos Portos, fundada em 1856, tendo Francisco Luís da Gama Rosa como primeiro titular (DERENZI, 2019).

Ainda no século XIX, em meio ao cenário incerto das lavouras e comércio voltado para o Rio de Janeiro, sem contato direto com os portos estrangeiros, a produção do café

começa a ganhar força e ser símbolo de esperança, já que a produção da cana de açúcar entrou em declínio a partir de 1854 (VASCONCELOS, 2011).

Assim, o objetivo dos produtores de café era o de colocar a produção nos portos com vistas à exportação. À medida que os núcleos das colônias cafeeiras foram se instalando, estradas e ferrovias passaram a ser construídas para o fluxo da produção cafeeira. Essas obras e investimentos tiveram participação principalmente de capitais britânicos e franceses (MORAIS, 2014, p.77).

Prevendo resultados positivos provenientes da exportação do café, ao final do século XIX foi estudada a possibilidade de transformar os atracadores de embarcações situados na Baía de Vitória em um único porto com o propósito de centralização do comércio. Porém, um estudo feito pelo engenheiro americano Milnor Roberts salientou os riscos da implantação de um porto na ilha de Vitória, e que esta iria gerar reflexos negativos para a evolução urbana da cidade (Relatório Ministerial, Indústria, Viação e Obras Públicas de 1909, volume 3 p. 111-112).

Essa proposta estava vigorosamente relacionada a chegada da Revolução Industrial em solo brasileiro, o que introduziu novas prioridades e estilo de vida a cidade já que “[...] o Brasil passou a servir de mercado de consumo de produtos industrializados” (MORAIS, 2014, p. 79). A necessidade de modernização para seguir o ritmo dessa corrente internacional ocasionou na necessidade de convergência dos cais do país para recebimento de embarcações a vapor, que antes eram a vela. O porto de Vitória em si, era caracterizado pelos cais de madeira devido ao baixo movimento comercial da época, o que levou ao planejamento de melhor estruturação (MORAIS, 2014).

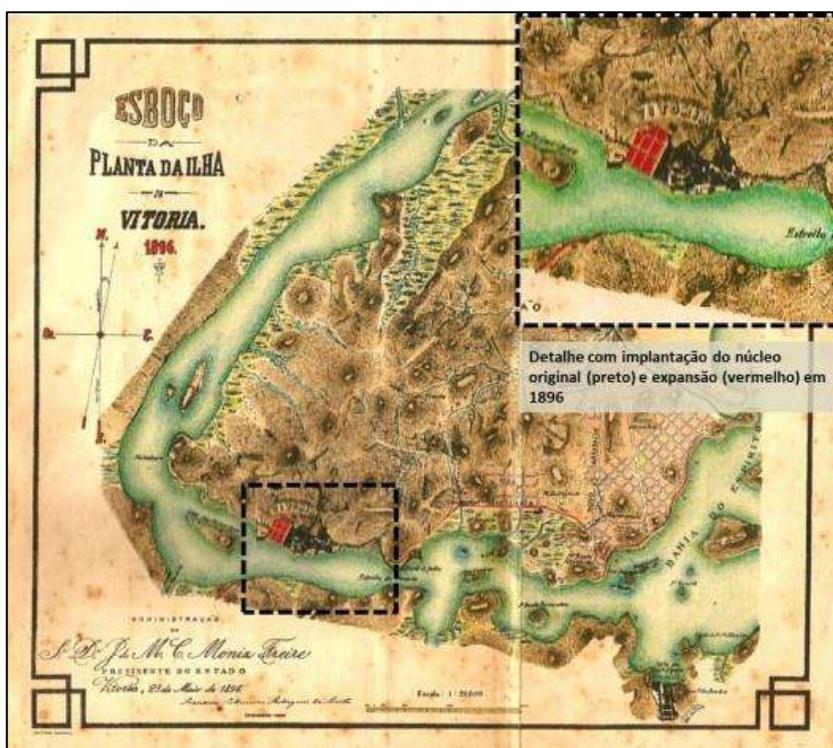
Arelado aos fatores de modernização e industrialização, em 1895, surge o primeiro projeto de intervenção planejada no espaço urbano de Vitória “O Novo Arrabalde”, proposto pelo engenheiro e urbanista Saturnino de Britto. O plano foi concebido no governo de José de Mello Carvalho Moniz Freire, que presidiu o estado do Espírito Santo de 1892 a 1896 e 1900 a 1904 (MAGALHÃES, 2016). Segundo Magalhães (2016, p. 33), “O planejamento, dentro da perspectiva bastante otimista do governador, visava transformar a capital numa cidade cinco ou seis vezes maior do que a área ocupada até aquele momento”.

Esta modificação tinha como objetivo o melhoramento do tecido urbano para melhor atendimento do cenário econômico e moderno do Estado. O cenário entorno do café favoreceu a imagem de uma capital que até então não obtinha uma estrutura urbana

condizente com a burguesia que atracava no porto e os trabalhos provenientes da exportação e importação. Neste sentido, as ideias modernistas de Hausmann para uma Paris de 1870 eram referência de modernidade para o projeto de Saturnino, que implementava uma atualização da paisagem da capital no fim do século XIX.

A dinâmica da economia portuária provocou mudanças na fisionomia das cidades, com o afluxo de pessoas para os centros urbanos e a demanda por espaços onde essa nova realidade pudesse efetivamente ser vivenciada. Daí a valorização da paisagem urbana onde espaços públicos e sistema viário teriam papel fundamental na construção da imagem de cidade modernizada (PIMENTEL, 2018).

Figura 2 - Projeto Novo Arrabalde



Fonte: Viviane Lima Pimentel.

Se no século XIX a capital era marcada pela aparência colonial portuguesa, com a Proclamação da República em 1889, o século XX marca a consolidação da cidade, com a criação de aterros para expansão do centro e diminuição de áreas alagadiças, construções de prédios públicos e alargamento das ruas com a finalidade de ocupação comercial e habitacional (PIRES, 2006).

Em 1911, as obras do porto tiveram início a partir de um contrato feito entre a Companhia dos Portos de Vitória e a firma C.H. Walker & Cia., e assim se iniciaram os processos de drenagem e aterro do canal para obtenção de espaço onde seriam instaladas duas seções de plataformas no cais para construção de seis armazéns para

depósito de produtos de exportação e importação, com foco no café. Essa mesma plataforma teria uma área de embarque e desembarque de mercadorias das vias ferroviárias Ferro Sul do Espírito Santo e Ferro Vitória Minas Gerais, ou seja, um porto modernizado de acordo com exigências da época (SIQUEIRA, 1980). Morais (2014, p. 82) descreve como a interface da cidade seguia a localidade do porto:

Na capital do Estado, a rua do Comércio e o Cais do Imperador foram interligados à rua da Alfândega. Assim, todas as vias da orla marítima tiveram comunicação direta com os atracadouros. Cleto Nunes desapropriou terrenos para que a Rua Jerônimo Monteiro (antiga rua da Alfândega) desembocasse na escadaria do Palácio.

Cronologicamente há a criação da Companhia dos Portos de Vitória (CPV), em 1906 tendo inícios das obras de melhoramento em 1911. Devido a Primeira Guerra Mundial, há a interrupção das obras de ampliação em 1914, tendo a primeira fase da construção finalizada apenas em 1927, após a união ter transferido a concessão da CPV para o governo estadual em 1924. O Cais de Atalaia, localizado em Vila Velha, foi inaugurado em 1945, destacando a expansão de exportação não só do café, mas também do minério. Em 1960, o complexo portuário já era dotado dos cinco armazéns e neste momento, o minério começava a superar o café no quesito exportação (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS, 2021).

Em 1957, há a erradicação do café no Espírito Santo, que leva a criação de projetos industriais e planejamento de mais expansão portuária com a criação do Cais de Capuaba, em Vila Velha, e o Terminal Especializado de Barra do Riacho, com foco na movimentação de celulose. Apenas em 1982, que a CODESA (Companhia Docas do Espírito Santo) é criada, sendo constituída em 1983 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS, 2021).

A partir destas modificações é possível destacar a desassociação do Porto de Vitória a área urbana, focando apenas em atingir metas relacionadas aos interesses econômicos locais. Segundo Vasconcelos (2014), esta é uma característica presente na segunda etapa do modelo de Hoyle (1989), denominada Porto-Cidade em Expansão, na qual há o crescimento acelerado industrial/comercial, o que impede o desenvolvimento do porto além da cidade, caracterizado por um cais linear e indústrias de carga fracionada (VASCONCELOS, 2014).

A expansão física do novo complexo portuário é reflexo da inserção definitiva da economia capixaba no processo de industrialização e da mudança da dinâmica urbana e econômica da cidade. É nas décadas de 1970 e 1990 que verificamos o distanciamento cidade e Porto de Vitória. E é a partir desse

momento que a cidade atrapalha o Porto e vice-versa (VASCONCELOS, 2014, p. 413).

Hoyle (1989), apresenta um modelo de evolução de temporal de cidade portuárias, conforme Figura 3, que na prática se aplica à evolução portuária da cidade de Vitória e explica como a separação entre cidade e porto ocorreu com o passar dos séculos e conexão a modernidade.

Figura 3 - Evolução temporal da cidade portuária industrial ocidental.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro/roll-on/roll-off impõe ao porto a necessidade de mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fonte: Hoyle, (1989)

Entre os anos de 1995 até 2020, houve mais expansões na zona portuária de Vitória, como a organização do Terminal Vila Velha e construção da Retroárea de Capuaba entre 1998 e 1999, instalação de um terminal em Barra do Riacho pela PETROBRAS em 2008 e ampliação dos berços 101 e 102 no Cais de Vitória. Em 2018 são finalizadas as obras de dragagem e derrocagem e, em 2020, há a inauguração do novo Cais do Atalaia (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS, 2021).

Essas modificações se enquadram na fase V do modelo de Hoyle (1989) denominada “Remodelação da Frente Marítima (*waterfront*)”, na qual o porto atual toma boa parte do tecido marítimo e urbano devido a sua modernização e visa uma renovação das partes antigas e obsoletas, que se enquadram com os armazéns. Esse interesse de renovação, que marca na verdade um interesse econômico e político, se aplica ao

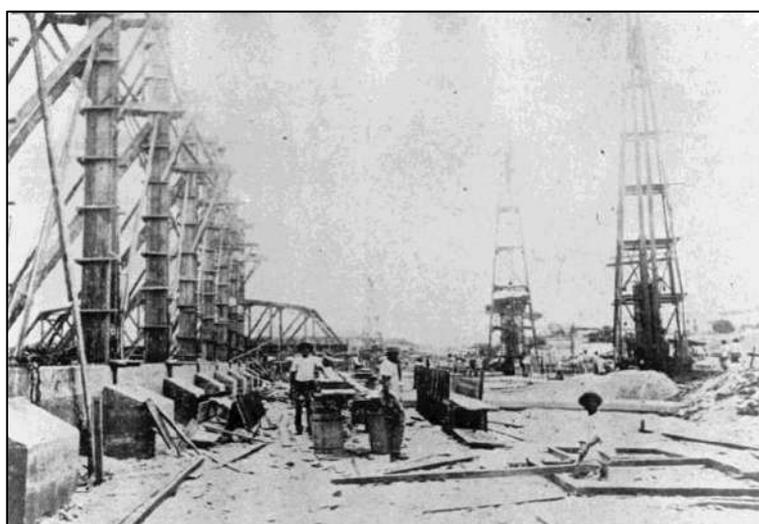
Porto de Vitória nos projetos propostos pela Prefeitura Municipal de Vitória e pela CODESA, com o intuito de requalificação e reconversão de antigas áreas do porto com aplicação de equipamentos culturais, órgãos públicos e privados e até mesmo incentivo ao transporte público com projeto de instalação de linhas de *Bus Rapid Transit* (BRT). Mesmo com essas propostas, na prática nenhum projeto foi aprovado e atualmente os Armazéns se encontram sem uso e obsoletos, subutilizando uma região que pertence a cidade, mas é dividida por essas edificações, que com usos e aplicabilidades aceitáveis, reverteriam esse cenário (DEMARTINI, 2020).

2.4 O COMPLEXO EDILÍCIO DO PORTO DE VITÓRIA - OS ARMAZÉNS

Os armazéns do Porto de Vitória foram construídos com a finalidade de estocagem do café, além de outros produtos que seriam exportados, mas acabaram favorecendo a delimitação entre o porto e a cidade, já que os indivíduos não possuíam acesso a área ou visão além dessas edificações (MORAIS, 2014).

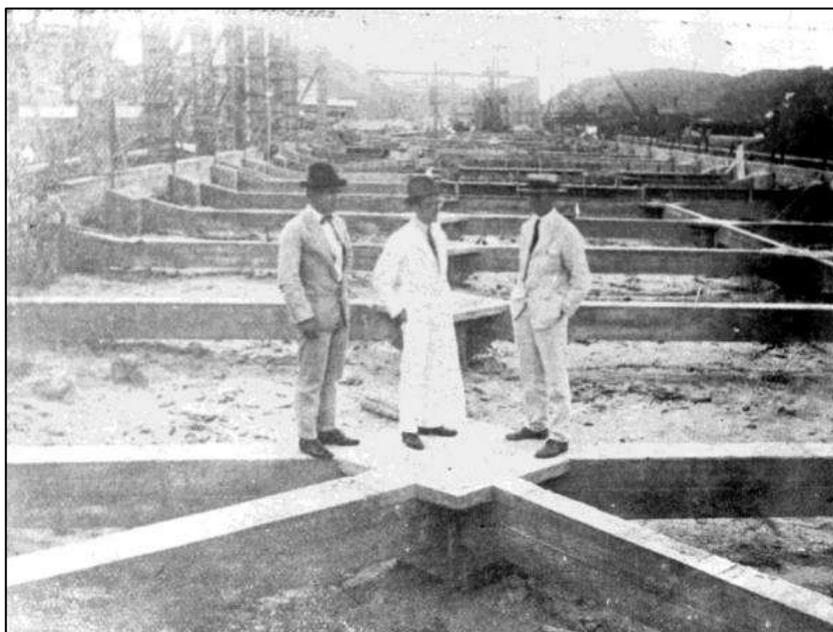
Os armazéns 01, 02 (Figura 4 e 5) e 03 (Figura 6) tiveram suas obras iniciadas em 1927 e inauguração em 1929. Já o armazém 05 foi construído com o intuito de expansão de armazenamento, com obras iniciadas em 1937 (RM, Viação e Obras Públicas, 1937 apud MORAIS, 2014). O armazém 04 foi construído posteriormente ao 05, a partir do Plano de Valorização Econômica, em 1950, tendo sua inauguração no ano de 1959. As Figuras 7 e 8 mostram fundação do armazém e a estrutura do prédio 04. Além dos armazéns, edificações administrativas também foram construídas (RM, Viação e Obras Públicas, 1959 apud MORAIS, 2014).

Figura 4 - Construção dos Armazéns 01 e 02



Fonte: Acervo da Codesa

Figura 5 - Fundação dos armazéns 01 e 02



Fonte: Acervo da Codesa.

Figura 6 - Armazém 03 ao fundo



Fonte: Acervo da Codesa.

Figura 7- Fundação do armazém 04



Fonte: Acervo da Codesa.

Figura 8 - Construção do prédio 04



Fonte: Acervo da Codesa.

2.4.1 Situação atual dos armazéns

No ano de 2014, Moraes (2014) fez uma análise de uso dos armazéns e registros fotográficos para uso futuro, indicando as modificações e patologias nessas edificações de interesse histórico.

O Armazém 01 abrigava oficinas mecânica e elétrica da CODESA, além de acervo histórico dela. Também era sede da OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra),

SADNPEES (Desatracaadores de Navios nos Portos do Estado do Espírito Santo) e Sindicato dos Amarradores. A Figura 9 mostra uma visão geral dos fundos desse armazém com vista para o berço 104, evidenciando grande descaracterização. Já a Figura 10 indica a modificação do frontão com adição de um anexo.

Figura 9 – Fundos do Armazém 01



Fonte: Moraes, 2014.

Figura 10 - Frontão do Armazém com adição de anexo



Fonte: Moraes, 2014.

Já o armazém 02, estava sendo utilizado para armazenamento de cargas, como indica a Figura 11. A Figura 12 mostra que sua parte externa se mantém quase intacta, sem grandes modificações e boa preservação temporal (MORAIS, 2014).

Figura 11 - Visão interna do Armazém 02



Fonte: Morais, 2014.

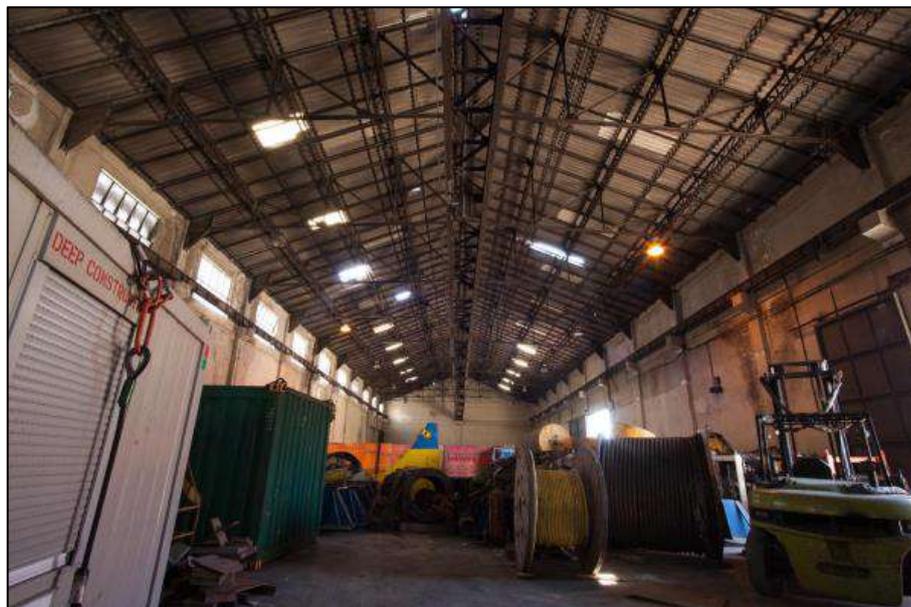
Figura 12 - Armazém 02 na Avenida Elias Miguel



Fonte: Morais, 2014.

O Armazém 03, armazenava peças e servia de estacionamento para os funcionários do porto. A Figura 13 mostra sua parte interna com peças de utilização portuária e a Figura 14 mostra sua vista para a Avenida Elias Miguel.

Figura 13 - Visão interna do Armazém 03



Fonte: Morais, 2014.

Figura 14 - Armazém 03 na Avenida Elias Miguel



Fonte: Morais, 2014.

A Figura 15 ilustra a vista do Armazém 03 para a mesma avenida e com prédio 03 a direita, que abriga a OGMO.

Figura 15 - Armazém 03 na Avenida Elias Miguel com prédio da OGMO a direita



Fonte: Morais, 2014.

No Armazém 04, funcionava a alfândega e o 05 abrigava a Estação Porto, administrada pela PMV. A figura 16, ilustra a visão geral de ambos os armazéns e o anexo que foi construído entre as duas edificações.

Figura 16 - Visão geral dos Armazéns 04 e 05



Fonte: Morais, 2014.

Tanto o armazém 04 (Figura 17), quanto o armazém 05 (Figura 18), possuem prédios anexos a sua edificação.

Figura 17 - Armazém 04 e prédio 04, Avenida Getúlio Vargas



Fonte: Morais, 2014.

Figura 18 - Armazém 05 e prédio 05, Avenida Getúlio Vargas



Fonte: Morais, 2014.

O armazém 5, até 2014 abrigava o projeto da PMV, “Estação Porto”, e sofreu modificações internas, como inserção de palco, cantina banheiro e melhorias físicas, conforme Figura 19 (MORAIS, 2014).

Figura 19 – Visão interna do Armazém 05



Fonte: Morais, 2014.

Imagens cedidas pela Secretaria da Cultura do Espírito Santo, mostram o estado dos armazéns 04 e 05 e seus respectivos prédios em uma visita de campo feita no ano de 2021. Na figura 20 é possível ver de forma mais detalhada a fachada dos fundos do prédio em conjunto com o armazém 05, com descaracterização através da retirada da janela da área esquerda da fachada do térreo e crosta negra na estrutura e varandas.

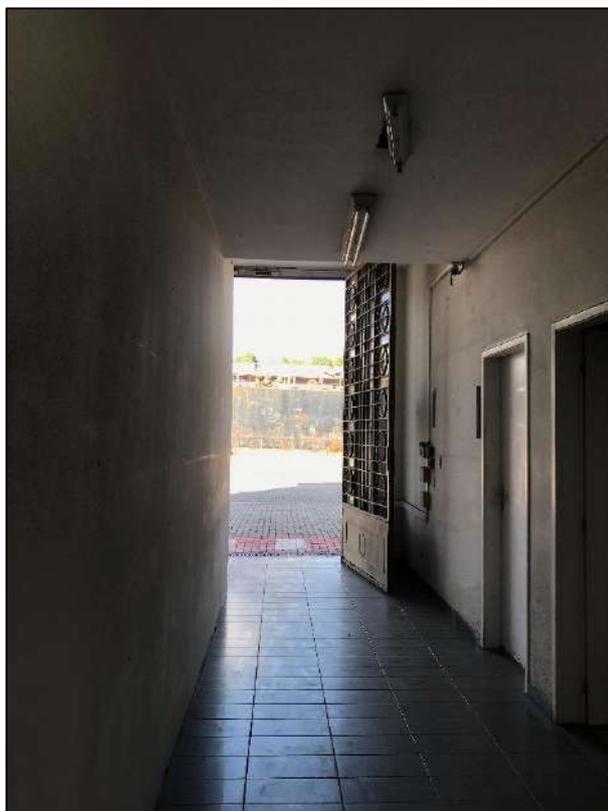
Figura 20 - Fachada dos fundos do prédio 05.



Fonte: Acervo Secult, 2021.

A figura 21 e a figura 22, respectivamente, apresentam a vista de entrada pelo cais com a adição de alvenaria de tipologia desconhecida ao centro do térreo e a entrada pela avenida Getúlio Vargas com divisórias em vidro, removíveis.

Figura 21 - Entrada do prédio 05 pelo cais



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 22 - Entrada do prédio 05 pela avenida Getúlio Vargas



Fonte: Acervo Secult, 2021.

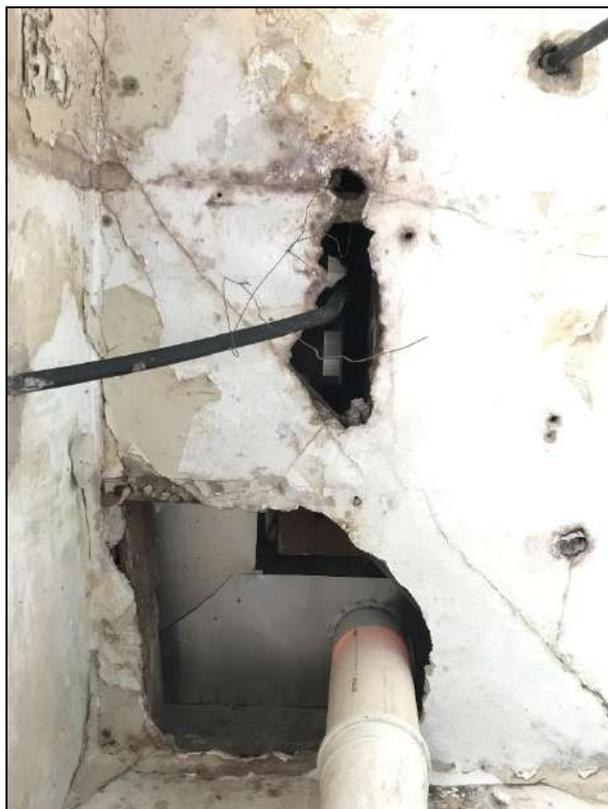
Já na figura 23 é possível ver o estado interno de uma das salas presentes no prédio com fios aparentes e danos nas estruturas. Na figura 24 é possível ver com maior detalhe o buraco feito na laje e a presença de um cano em PVC.

Figura 23 - Sala do prédio 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 24 - Laje danificada, prédio 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Em outras salas é possível ver as divisórias removíveis (figura 25), além de alvenaria sem definição de tipologia (figura 26), presente no espaço.

Figura 25 – Sala com divisórias, prédio 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 26 – Sala com alvenaria, prédio 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

As esquadrias dessa edificação, conforme figura 27 e figura 28, são originais e se encontram em bom estado.

Figura 27 – Porta para varanda, prédio 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 28 – Janelas, prédio 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Já em relação ao armazém 05, a figura 29 aponta um dano na estrutura conectada ao prédio 05 na parte externa da edificação, com conjunto de tubulação, presença de crosta negra, assim como a adição de uma porta de vidro na alvenaria original (figura 30).

Figura 29 – Danos na fachada do armazém 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 30 – Porta de vidro no armazém 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Em decorrência de edição da CASACOR 2017 tem ocorrido dentro do armazém 05, a figura 31 e figura 32 aponta a decoração da recepção criada para o evento ainda na parede e espalhados pelo local assim como os painéis fotográficos na parede (figura 33).

Figura 31 – Decoração CASACOR 2017 em parede no armazém 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 32 – Decoração CASACOR no chão do armazém 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 33 – Painéis fotográficos da CASACOR 1971 em parede do armazém 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Durante a visita realizada pela SECULT no ano de 2021, estava ocorrendo a demolição do galpão anexos entre os armazéns 04 e 05 (figura 34), e foi possível visualizar os frontões dos armazéns 04 (figura 35) e do armazém 05 (figura 36), que não eram visíveis devido à preservação da referida edificação.

Figura 34 – Obra de demolição do galpão anexo



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 35 – Frontão do armazém 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 36 – Frontão do armazém 05



Fonte: Acervo Secult, 2021.

As fachadas do prédio 04, assim como o prédio 05, contém presença de crosta negra e é possível ver a descaracterização do armazém 04, com adição de portas de alumínio á alvenaria da edificação (figura 37).

Figura 37 – Fachada dos fundos do prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

O prédio 04 apresenta no térreo divisórias, porém com maior visão da área interna desse espaço a partir da entrada pela avenida Getúlio Vargas (figura 38), diferentemente do prédio 05. É possível ver na figura 39 a presença de um elevador presente no térreo.

Figura 38 – Vista da entrada do prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 39 – Elevador do prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

As salas se encontram com rebaixamento em gesso (figura 40) e em outro caso, com mobília entulhada (figura 41).

Figura 40 – Sala rebaixada no prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 41 – Sala com mobília entulhada no prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Sua maior modificação está na descaracterização da cobertura, que diferentemente do prédio 05, no lugar das telhas foi construída uma sala na parte sul às escadas (figura 42), e à oeste os banheiros (figura 43), além da adição de barrilete em torre. Esses espaços ocupam apenas a metade da área total da cobertura, sendo a outra uma área aberta para observação, conforme figura 44.

Figura 42 – Sala na cobertura do prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 43 – Banheiros na cobertura do prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

Figura 44 – Vista da cobertura do prédio 04



Fonte: Acervo Secult, 2021.

A globalização da zona portuária de Vitória, com o passar dos anos, culminou em mudanças nos métodos de estocagem e exportação, dando preferências aos contêineres e extinguindo a utilização desses armazéns, já que não são dotados de espaço suficiente para armazenamento de contêiner e vão contra a nova logística (MORAIS, 2014).

Em 2013, os armazéns 4 e 5 passaram por risco de demolição devido a ampliação e drenagem do cais, para que fosse criada uma área para armazenamento de cargas pesadas. Essa proposta esteve atrelada ao projeto de revitalização do Porto de Vitória, apresentado por Eduardo Prata na 57ª Reunião Ordinária do CONSELHO ESTADUAL DE CULTURA – CEC (MORAIS, 2014).

Em 2017 a Mostra Anual de decoração da CASACOR foi sediada nos armazéns 04 e 05 e no anexo anteriormente existente entre eles. Anunciada no site oficial através da manchete “CASACOR ES 2017 transforma o Porto de Vitória em sua sede”, a matéria apontou que a escolha dos armazéns para a referida edição estava relacionada ao processo de revitalização do Centro de Vitória. O aval para inserção da mostra nos armazéns foi feito pela CODESA (Companhia das Docas do Espírito Santo) e SECULT (Secretaria de Cultura do Estado do Espírito Santo).

A vinculação ao processo de revitalização do Centro foi à época justificado pela pretensão da movimentação da população nas áreas onde se localizam os armazéns como forma de incentivo às atividades e culturais e espaços públicos (DRUMOND, 2017).

Em entrevista a editora chefe da TV CASACOR, Marcia Carini, a coordenadora do evento no estado, Rita Tristão, afirmou que o processo de trabalho para entrega dos 42 ambientes, mesmo com as normas portuárias rigorosas e que dificultam a execução, foi facilitada pelo ambiente e paisagem do porto. As normas e dificuldades dizem respeito ao fato de que o porto se encontrava ativo, logo havia processo de vistoria rigoroso para recepção dos materiais e acesso de veículos, já que a área era e ainda é restrita. Foi ressaltado que a CODESA tinha como intenção dar uso aos armazéns após o evento, para que a população capixaba pudesse usufruir do espaço. Ainda na entrevista, Tristão afirma que a área de entrada do evento com 370 m², seria mantida em conjunto com banheiros acessíveis, palco e bar com foco em eventos e que comportassem pessoas que vem dos navios de cruzeiros. Também ressaltou que toda a decoração continuaria no local permanentemente (NOGUEIRA, 2017).

Em que se pese as afirmações acima, nota-se a partir das imagens fornecidas pela Secult, que, após a ocupação da casa cor, houve um substancial acréscimo na incidência de descaracterizações dos galpões utilizados. Estas são especialmente observadas nas fachadas voltadas para o cais, cujos vãos foram alterados, incluindo a inserção de esquadrias e elementos espúrios aos originais, como aparelhos de ar-condicionado, tubulações aparentes, entre outras. Internamente, os galpões encontram-se bastante deteriorados, necessitando de reparos urgentes, assim como o exterior destes.

De 2021, ano em que as fotos fornecidas pela Secult foram tiradas, até a presente data, não foram realizadas quaisquer intervenções nos armazéns, objeto do presente trabalho, a exceção da demolição do anexo entre os armazéns 04 e 05 e reparos as fachadas contíguas a eles.

2.4.2 Processo de tombamento do conjunto edílico do Porto de Vitória

Em relação a existência de processo de tombamento do conjunto edílico do porto de Vitória, segundo uma matéria do jornal A Gazeta de 24 de outubro de 2013, as edificações possuem dois processos em andamento, com um deles aberto desde 1980 (AGAZETA, 2013). A mesma afirmação é feita em notícia mais recente, publicada pelo jornal online Século Diário, em 20 de agosto de 2020, sob o título “Tombamento pode proteger galpões do porto de desconfiguração”, no qual é

informado que a intenção de tombamento dos armazéns foi protocolada em meados dos anos 1980 (TAVEIRA, 2020).

Em uma audiência pública realizada em 01 de novembro de 2013, na qual foi apresentado o projeto de implementação do BRT (*Bus Rapid Transit*), nos armazéns 01 e 02 do cais do porto, Viviane Pimentel, membro titular da Câmara de Patrimônio Arquitetônico, Bens Móveis e Acervos do Conselho Estadual de Cultura (CEC) e conselheira do CAU/ES foi contra o projeto, em conjunto com outros membros do conselho.

A arquiteta trouxe a tona o fato de que no ano de 2011 foi enviada uma notificação à CODESA, solicitando manifestação quanto a inscrição dos cinco armazéns do Porto de Vitória no livro do tombamento do patrimônio histórico, no prazo de 15 dias estabelecidos por lei. A notificação em questão não foi respondida, razão pela qual o conjunto do Porto foi à época tombado provisoriamente, estando o processo ainda em trâmite. (CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DE ESPÍRITO SANTO, 2013).

Patricia Bragatto, gerente de Memória e Patrimônio da Secretaria de Cultura do Estado do Espírito Santo (Secult), concedeu uma entrevista publicada pelo jornal online CBN Vitória, em 28 de agosto de 2020 (com atualização em 18 de maio de 2021), visando explicar a proximidade da conclusão do processo de tombamento dos armazéns do porto. A continuidade do processo de tombamento dos armazéns pertencentes à CODESA, foi aprovado em 13 de agosto de 2020 pelos conselheiros do CEC (Conselho Estadual de Cultura), e previu que a efetivação do processo possibilitaria uma recuperação dos armazéns 04 e 05 para que os mesmos possam ser usados para fins culturais no futuro. Ainda ressaltou sobre o interesse de tombamento mencionado anteriormente, em meados de 1980 e afirmou que esse mesmo processo foi arquivado em 1989, com reabertura de outro para mesmo fim em 2011 (BOTACIN, 2020).

Quanto ao armazém 01, é identificado como interesse de preservação no Grau de Proteção GP1 e GP2, conforme anexo 19 (figura 45) do Plano Diretor Urbano de Vitória (Lei nº 9.271/2018). O artigo 193 do plano diretor define GP2 como:

“II - Proteção integral secundária (GP2), para edificações, conjuntos, obras e sítios urbanos que, por sua importância histórica e sociocultural, devem ser objeto, no seu exterior, de restauração total, incluindo fachadas e cobertura e, no seu interior, de adaptação às atividades desde que não prejudiquem seu exterior;” (Plano Diretor Urbano de Vitória, 2018).

Quanto à salvaguarda municipal de armazém 01 do porto, cumpre destacar que esta ocorreu no ano de 1999, conforme resolução 14/99.

Figura 45 - Anexo 19



Fonte: Plano Diretor de Vitória, 2018 (adaptado).

No ano de 2011, foi aberto um processo de tombamento municipal com vistas à preservação de todo o conjunto etílico do porto. O referido processo ainda permanece em trâmite.

Em 30 de março de 2022, a CODESA foi desestatizada, passando a ser uma empresa privada assumida pela Quadra Capital, representada pela FIP Shelf 119 Multiestratégicas, em um contrato de 35 anos. Além da CODESA, a empresa irá assumir o Terminal de Barra do Riacho (Aracruz) e o Porto de Vitória (FREITAS, 2022).

Em contato com a comunicação do Porto de Vitória, a fim de obter respostas quanto aos usos atuais dos armazéns do, dos antigos prédios administrativos, assim como possíveis os planos para uso futuro destes, foi respondido via e-mail que “[...] o assunto Armazéns consta do contrato de encargo da nova autoridade portuária. Não há ainda nenhuma definição sobre ocupação e uso dos imóveis, que poderão ser operacionais, terem outra destinação, ou as duas coisas [...]. Quaisquer informações agora seriam mera especulação.”

Atualmente há uma solicitação em aberto quanto ao tombamento dos cinco armazéns do porto, sob o título “VIX - Solicitação de Tombamento Histórico do Conjunto dos Galpões/Armazéns da CODESA, localizado no Centro de Vitória.”, autuado pela

Secretaria executiva do Conselho Estadual de Cultura, sob custódia de GOVES - SECULT - GMP – Gerência de Memória e Patrimônio – SECULT, em 28 de outubro de 2022.¹

Devido a possíveis novas notícias quanto aos assuntos relacionados a privatização do Porto de Vitória e todo o seu complexo, as pesquisas quanto às novas informações sobre armazéns, para que sejam inseridas no presente trabalho de conclusão de curso, foram finalizadas na data de 20 de novembro de 2022.

2.5 PROPOSTAS DE INTERVENÇÕES: TENTATIVAS DE REINSERÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA AO TECIDO URBANO

2.5.1 Centro de Memória do Porto

O projeto do Centro de Memória do Porto foi desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Vitória no ano de 2013. O projeto tinha como finalidade transformar o Armazém 1 em um espaço cultural. A restauração deste armazém estava prevista em uma das diretrizes do projeto, pois em que pese o imóvel estar bastante descaracterizado, sua reversão era factível (MORAIS, 2014).

Além da restauração, o projeto visava liberar acesso a uma parcela da área portuária para sociedade, assim como abertura do armazém com a mesma finalidade, divulgação do acervo portuário de caráter fotográfico, documental e físico em redirecionamento da Codesa e do OGMO para esse armazém, o que melhoraria as atividades operacionais (MORAIS, 2014).

O programa de necessidades do projeto contava com espaços para exposição, sala audiovisual, biblioteca, café, loja além de áreas administrativas e espaços externos, como consta na figura 46 (MORAIS, 2014).

¹ Documento público, sob processo de nº2022-QGSG8. Disponível em: <https://e-docs.es.gov.br/d/2022-7Dw165>.

Figura 48 – Praça entre os armazéns 01 e 02



Fonte: Acervo Sedec.

Mesmo com uma proposta que mudaria o destino precário dos armazéns 01 e 02, o projeto não foi efetivado após apresentação do mesmo para a CODESA (MORAIS, 2014).

2.5.2 Estação Porto

A Estação Porto (figura 49) foi um projeto de iniciado em 2006, tendo em foco a utilização do Armazém 5 do Porto de Vitória, para recepção de turistas de cruzeiros. De cunho cultural, o projeto teve intuito de apresentar a cultura e tradução capixaba, não só para brasileiros, mas também estrangeiros. O projeto se estendeu e o armazém acabou se tornando um berço de entretenimento para os moradores de Vitória, com apresentações de shows, mostras culturais etc. (MATTEDI, FRANÇA, 2009).

Figura 49 – Estação Porto internamente



Fonte: Codesa apud Moraes, 2014

Em 01 de janeiro de 2011 a Prefeitura Municipal de Vitória, em conjunto com a Secretaria da Cultura iniciaram um convênio com a CODESA para uso da estrutura do Armazém 05, que já era arrendado pela PMV. O objetivo do convênio era preparar a identificação para receber exposições de arte, além de outros projetos de lazer e cultura, ou seja, adaptar o armazém para melhor recepção dessas atividades, de forma concreta e regular. Além de garantir o uso de uma edificação desocupada, outro ponto positivo da proposta seria a geração de empregos e renda. O projeto visou receber atrações nacionais e internacionais, premiações, competições, festivais de filmes, entre outras atividades relacionadas (MORAIS, 2014).

Na figura 50 é possível ver um de muitos shows que aconteceram no armazém 5, com o projeto Estação Porto. Até o ano de 2014, evidenciado por Moraes (2014), as apresentações ainda aconteciam no armazém, fruto do projeto mencionado, porém em pesquisas feitas atualmente não é evidenciado quando e como se deu o fim da Estação Porto no armazém 5. Depoimentos de frequentadores demonstram o quanto enriquecedor e divertido foram os tempos em que o espaço era usado para fins culturais. A figura 51 evidencia que o espaço lotado pela população, trazia divertimento para a região.

Figura 50 – Show na Estação Porto, Armazém 05



Fonte: Santos, 2008.

Figura 51 - Outro show na Estação Porto, Armazém 5



Fonte: Antolini, 2009.

2.5.3 Estação para *Bus Rapid Transit* - BRT

Com iniciativa do Governo do Estado, o projeto para a implantação das estações de BRT (Ônibus de transporte rápido) foi apresentado como forma de melhorar o trânsito da Grande Vitória, com a substituição do transporte individual pelo transporte coletivo. Além de melhorar a mobilidade urbana, fatores como conforto, segurança, eficiência em operação e redução de gás carbônico (CO₂), foram as diretrizes chave do projeto (MORAIS, 2014).

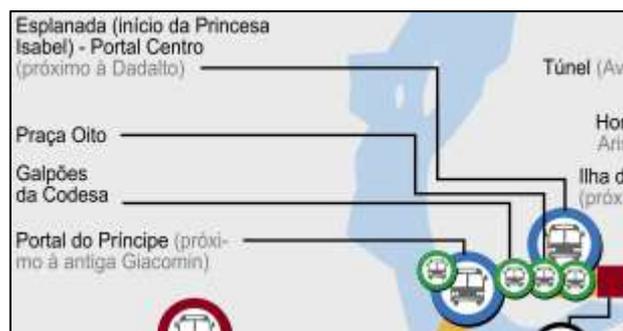
A implementação do projeto seria feita nos armazéns 01, 02 e 03 do Cais Comercial, com a intenção de que os ônibus passassem por dentro dessas edificações. O jornal A Gazeta, publicou as intenções do projeto, em 04 de outubro de 2013, sob o título “Armazéns do porto viram estação de ônibus” e segundo a matéria, era previsto um

espaço cultural no armazém 01 e a adição das plataformas nos armazéns 02 e 03, além da demolição dos prédios administrativos e dos armazéns 04 e 05, onde seria construído um novo prédio e a ampliação do pátio de estocagem. Em conjunto com essas propostas foi apresentada uma iniciativa da CODESA de doação de parte do terreno para alargamento de 6 metros da Avenida Getúlio Vargas. O projeto não foi bem aceito pelo Conselho Estadual de Cultura, visto que o projeto proposto iria de encontro ao processo de tombamento histórico já iniciado. Eduardo Prata, superintendente da CODASE à época, que apresentou a proposta projetual afirmou para a Rádio CBN Vitória que a demolição desses armazéns era fundamental para o crescimento econômico da cidade (A GAZETA, 2013).

Duas semanas após a publicação da notícia, no dia 24 de outubro de 2013, o jornal AGazeta volta a falar sobre o projeto de implementação do BRT nos armazéns, porém com a seguinte manchete “Mudanças com BRT. Rejeição a obra em galpões do porto”. A matéria deixa evidente o desagrado do Conselho Estadual da Cultura quando ao projeto proposto e uma intenção de embargo do mesmo. Marcos Ortiz, um dos conselheiros do CEC, à época, afirmou ter prerrogativas para o embargo da obra além de pontuar que os armazéns são parte do patrimônio cultural de Vitória, além de abrigarem atividade artísticas. Também evidenciou que o projeto era de cunho exclusivamente progressistas e que para execução deste, seria preciso ter autorização do Conselho Estadual da Cultura (CHAGAS, 2013).

Já no dia 25 de outubro de 2013, um dia após publicação do ponto de vista do conselho, o jornal AGazeta novamente pública uma matéria especificando em um mapa da Grande Vitória, onde se localizariam as 43 estações propostas para o projeto do BRT. No mesmo é possível localizar os armazéns sendo uma das 43 estações que foram propostos para o projeto, conforma figura 52, além de apontar o início de obras em vias para recepção dos ônibus (AGAZETA, 2013).

Figura 52 – Armazéns propostos como estação do BRT



Fonte: A Gazeta, 2013

Contudo ao buscar respostas quanto a decisão de implementação dos pontos de parada nos armazéns, como previsto no projeto, não foi encontrada nenhuma decisão concreta sobre o caso até a data de hoje (20 de novembro de 2022). O se encontram são notícias quanto as obras realizadas em vias da grande vitória para melhor recepção do projeto. É valido lembrar, como já afirmado anteriormente, que com a privatização do Porto de Vitória, por parte da CODESA, não se sabe quais fins terão os armazéns.

2.6 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

O presente tópico teve como finalidade, apresentar e analisar referências de projetos em áreas portuárias com foco em reabilitação de edificações com tipologia semelhante à dos armazéns do Porto de Vitória e implantação de usos culturais, cuja aplicabilidade prática auxiliou na criação do projeto central desse trabalho de conclusão de curso.

2.6.1 ESTAÇÃO DAS DOCAS – BELÉM/PA

O porto de Belém foi projetado às margens do Rio Guajará, no início do século XX, quando a economia girava em torno do auge da extração da borracha, logo a movimentação das atividades foi propícia para a implementação do porto nessa região (FREITAS, 2019).

Como reflexo da necessidade de melhores condições portuárias para exportação da borracha e outras matérias primas, iniciam-se em 1908 as obras de melhoramento do Cais de Belém. Elementos arquitetônicos característicos da tipologia arquitetônica portuária como armazéns, diques, aterros e edifícios com foco em atividades operacionais portuárias, substituíram as estruturas mais simples e os trapiches.

Através desse projeto foi obtido um porto com capacidade de operar atividades de comércio exterior, além do transporte de passageiros (FREITAS, 2019).

O fim do ciclo da borracha desestabilizou as atividades portuárias de tal forma que o porto perdeu seu uso e impactou o centro histórico localizado em seu entorno. Os espaços se tornaram subutilizados e o comércio informal se estabeleceu, já que a área não manteve a frequência populacional anterior, contribuindo para a insalubridade, e falta de segurança na localidade (FREITAS, 2019).

Para reverter o cenário desse espaço a SECULT - PA (Secretaria de Cultura do Estado do Pará) apresentou o projeto de intervenção da área, tendo como arquiteto Paulo Chaves Fernandes. O foco do projeto estava na recuperação do patrimônio edificado, implementação de lazer e turismo, a partir da cultura e história das edificações. O projeto foi implementado pelo governo do estado do Pará como Estação das Docas e teve início em 1991. (ARRUDA, 2008, apud FERREIRA, 2019).

Inaugurado em 2000 e localizado na Avenida Boulevard Castilho no bairro Campina, o projeto deu usos aos três primeiros armazéns do cais que mantiveram sua estrutura metálica e estilo inglês, além de restauração dos guindastes de ferro e inserção de espaços para alimentação, apresentação peças, orquestras e exposição (FERREIRA, 2019).

Os armazéns foram divididos por caráter de atividades (figura 53): o armazém 1 foi denominado “Boulevard das Artes”, o armazém 2 “Boulevard da Gastronomia” e o armazém 3 foi nomeado “Boulevard das Feiras e Exposições” (NEGREIROS, 2014).

Figura 53 – Implantação da Estação das Docas



Fonte: Kliass (20?)

O Boulevard das Artes (figura 54), comporta a exposição “Memória do Porto” de caráter permanente, com objetos e fotografias antigas. Além da exposição, esse

armazém possui lojas, bares, cafeterias, barracas artesanais e quiosques com comidas típicas da região (NEGREIROS, 2014).

Figura 54 – Feira de Artesanato, Boulevard das Artes



Fonte: Marfurte, 2017.

Já o Boulevard da Gastronomia (figura 55), é totalmente destinado a gastronomia da região, o que inclui comidas típicas com reflexo na valorização da culinária local (NEGREIROS, 2014).

Figura 55 - Boulevard da Gastronomia



Fonte: Dantas, 2018.

Além de espaço expositivo, o Boulevard das Feiras e Exposições (figura 56), é área para congressos, seminários e convenções. Um grande atrativo desse armazém é o teatro-cinema Maria Sylvia Nunes, que comporta 426 pessoas (figura 57) (NEGREIROS, 2014).

Figura 56 – Fachada do Boulevard das Feiras e Exposições



Fonte: Teixeira, 2016.

Figura 57 – Teatro Maria Sylva Nunes



Fonte: Palco Belém, (20?)

A Estação Fluvial Turística abriga o terminal hidroviário, que dispõe de uma loja de souvenir, agência de turismo, um caixa de atendimento bancário e um posto do CIPTUR (Comando Independente de Policiamento Turístico). Um diferencial são os bancos do hall de entrada, que podem ser retirados para transformação do espaço em uma área para eventos. Em seu entorno há uma praça (figura 58) com formato de anfiteatro, que interliga o terminal e o calçadão (FERREIRA, 2019).

Figura 58 - Praça em frente à Estação Fluvial



Fonte: Forte, 2020.

A tipologia industrial é aparente nos três armazéns, que são em sua totalidade iguais em estrutura, altura e materialidade. Apenas o terminal hidroviário se diferencia destas edificações, sendo ele mais baixo e com vedações diferentes. Para realização do projeto foi necessária uma reestruturação e a demolição de alguns elementos que foram adicionados ao longo dos anos, que de certa forma descaracterizaram parte dos armazéns. Para reverter estas modificações e retomar o caráter antigo, a proposta de reabilitação previam a demolição de paredes internas e remoção de grades, além das pontes de concreto que conectavam os armazéns. Essas modificações proporcionaram um espaço mais amplo e uma melhor visão da baía (FERREIRA, 2019).

Quanto à estrutura, se manteve o metal de forma aparente com adição de vidro para permeabilidade visual e solar, assim tanto quem está na parte entre a baía e a edificação ou orla e edificação poderia ver por dentro, dando uma sensação maior de integração entre interno e externo. A adição de túneis de metal e fechamento em vidro nas laterais e uso do teto em policarbonato entre os armazéns (figura 59), possibilitou além da conexão, proteção contra chuva (FERREIRA, 2019).

Figura 59 – Conexão entre os armazéns



Fonte: Forte, 2020.

A relação edificação-entorno se deu pela presença de altos prédios em contraste com outras edificações históricas mais baixas e os armazéns, devido a seu gabarito baixo e contínua presença em um local que ao longo dos anos foi crescendo verticalmente, no limite da orla (FERREIRA, 2019).

Dantas (2019) documentou em seu artigo - “O espaço público no contexto de grandes projetos de requalificação urbana: o caso das Estação das Docas em Belém-PA” - entrevistou e documentou o panorama geral das respostas dadas por 7 participantes que frequentaram a Estação das Docas. De uma maneira geral, o local hoje é visto como uma área acessível quanto ao custo, já que é necessário apenas pagar pela alimentação, com entrada franca e livre acesso pelas áreas internas dos armazéns. Quanto ao lazer, a maioria aprecia a conexão com a paisagem portuária um grande atrativo, além do fator positivo na isenção de custo para entrada. Quanto ao turismo, é perceptível o auto fluxo diário em todo o complexo dos armazéns revitalizados (DANTAS, 2019).

Entretanto em análise aprofundada, pequenas atitudes quanto ao preço de consumação, a paisagem externa como fator mais satisfatório de turismo e acesso e casos de inibição de artistas de rua e vendedores ambulantes demonstram que o foco dos armazéns das docas de Belém mesmo requalificados para o fim cultural e de uso livre de toda a população, pendem para uma massa social caracterizada pelo seu poder aquisitivo também. A bela paisagem do cais do porto de Belém mascara bem essa realidade, não dando muita preocupação quanto a esse fator para a população de baixo poder aquisitivo, já que elas ainda terão o acesso ao interior mesmo que com uma limitação “invisível” aos olhos (DANTAS, 2019).

Após análise do projeto, fica evidente a similaridade da dinâmica urbana e edificações requalificadas no complexo portuário de Belém, em relação ao porto de vitória e seus armazéns, especialmente no que tange à conexão entre os armazéns pré requalificação, a dinâmica portuária e o centro da cidade.

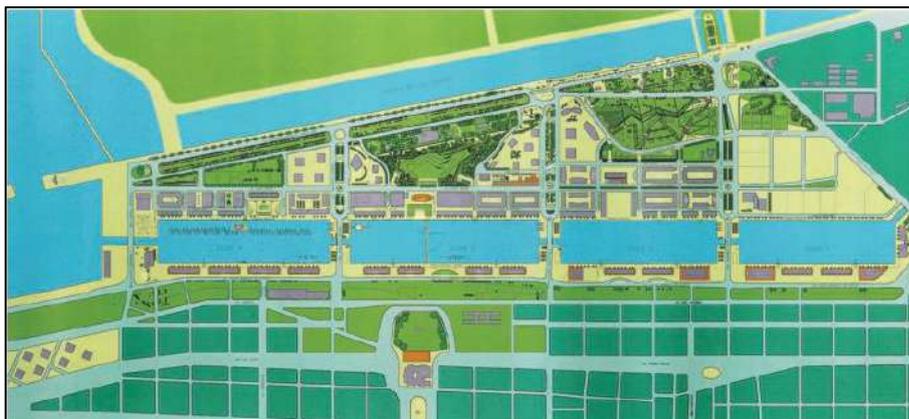
De modo geral, os usos com foco no usufruto da população vai ao acordo com os ideias projetuais que são propostos neste trabalho para os armazéns 04 e 05 do porto de vitória. o cunho cultural e preocupação em manter viva a história da dinâmica dos armazéns da estação das docas convergem para o conceito de requalificação de edificações de interesse histórico. no entanto, a adoção de um uso específico de área para alimentação limitou o acesso à população de baixo poder aquisitivo, como mencionado anteriormente.

2.6.2 PUERTO MADERO – ARGENTINA

Localizado na cidade de Buenos Aires, Argentina, o bairro de Puerto Madero é uma ilha de grande importância para cidade já que se situa próximo ao centro urbano e comercial. A evolução econômica e industrial da área teve um reflexo na cidade de modo que foi previsto a necessidade de uma intervenção em Puerto Madero, onde foram apresentadas variações de projetos ao longo do tempo, mas todos com uma proposta de reintegração dessa zona portuária com o resto da cidade (GIACOMET, 2008).

Decididos a iniciar a revitalização dessa área a Sociedade Central de Arquitetos organizou o Concurso Nacional de Ideias para o Puerto Madero, criado pela Junta de Barcelona e Municipalidade da Cidade de Buenos Aires. Diversos foram os projetos cadastrados, e as três equipes finalistas foram convertidas em uma só equipe que criou o Plano Mestre de urbanização para Puerto Madero, baseado em normas urbanísticas conectadas ao zoneamento, uso do solo, tipologias, ocupações, perímetros e altura área (figura 60) (GIACOMET, 2008).

Figura 60 – Implantação do projeto de Puerto Madero



Fonte: Corporação Puerto Madero S.A. (apud GIACOMET, 2008).

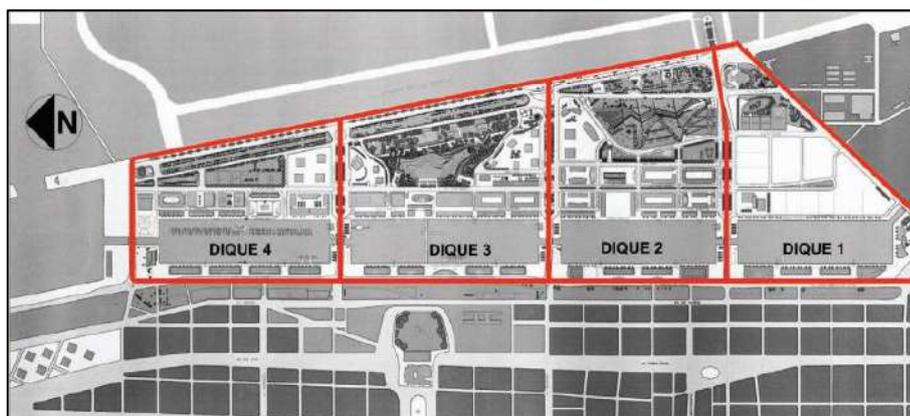
Uma das propostas foi integrar o bairro à cidade a partir de trechos já existentes e a requalificação dos 16 armazéns dispostos na área (figura 61), fazendo uma conexão dessas vias com o projeto, e a partir desse fator criar uma divisão de setores (figura 62) através da localização dos Diques (GIACOMET, 2008).

Figura 61 – Projeto de arborização, zoneamento e traçado de Puerto Madero



Fonte: Corporação Puerto Madero S.A. (apud GIACOMET, 2008).

Figura 62 – Setorização da cidade de Puerto Madero



Fonte: Corporação Puerto Madero S.A. (apud GIACOMET, 2008).

No Dique 1, o plano de desenvolvimento previu a adição do Prédio Federal e atividades destinadas a exposições, convenções, hotéis e usos anexos. Com a urbanização dos outros diques, foi necessária adição de edificações residenciais e serviços (figura 63) para suprir o fluxo populacional na área logo, o plano de desenvolvimento inicial para esse dique foi modificado, dando espaço para hotéis, teatros, shoppings, supermercados, lojas de departamento e torres residenciais. As áreas verdes com quadras esportivas para uso público estão localizadas nos terrenos mais próximos ao rio, o mesmo acontece nos outros diques (GIACOMET, 2008).

Figura 63 – Galpão 15, localizado no Dique 1



Fonte: Giacomet, 2007

Já o Dique 2 (figura 64) é dividido em duas quadras, separadas por um bulevar onde as edificações a oeste (mais conectados a cidade) possuem uso predominantemente residencial nos pavimentos superiores e o uso comercial no térreo. Já nos prédios costeiros, a leste, o comércio predomina no térreo, enquanto usos residenciais e terciários se localizam nos pavimentos superiores. Um diferencial desse dique é o fato de que as edificações a oeste serem mais altas que as localizadas a leste, fazendo com que estas se diluam na costa (GIACOMET, 2008).

Figura 64 – Tipologia arquitetônica do Dique 2



Fonte: Corporação Puerto Madero S.A. (apud GIACOMET, 2008).

Por estar posicionado na frente da Praça Cólón e Casa do Governo, o Dique 3 só não possui uma conexão direta com o centro da cidade e essas edificações devido à grande Avenida Ingeniero Huergo e os antigos galpões do bairro. Para moderar esse impacto e dar uso a localização propícia desse dique, a Ponte de la Mujer foi instalada a frente do centro cívico (figura 65), sobre o espelho d'água do dique, como forma de alongar a Avenida de Mayo, da cidade. A ponte é para uso de pedestres e liga a ala leste-oeste do dique, além de ter uma abertura central de 90° para passagem de embarcações (GIACOMET, 2008).

Figura 65 – Ponte de la Mujer, no Dique 3



Fonte: Corporação Puerto Madero S.A. (apud GIACOMET, 2008).

Mesmo tendo uma menor parcela de área em comparação com os outros diques, o Dique 4 tem um vínculo maior com o micro centro já que possui uma ligação contínua com a Avenida Cordoba, importante para a cidade de Buenos Aires. As edificações presentes nesse dique possuem foco empresarial devido a sua proximidade com centros terciários da cidade (figura 66), fomentando esta atividade nas duas áreas e

conectando mais o bairro a cidade. Esta conexão criou um berço financeiro e deu foco ao mercado imobiliário dessa região em especial (GIACOMET, 2008).

Figura 66 – Edificações terciárias no Dique 4



Fonte: Giacommet, 2007

Por fim, pode-se dizer que o projeto de requalificação de Puerto Madero se sucedeu de forma fluida em relação ao histórico portuário e seu desuso. A inserção do mercado de negócio da cidade de Buenos Aires em conjunto atividade de atrativo público dentro do bairro fez com que a cidade se estendesse a essa área renovada.

O reuso dos armazéns antigos com novas atividades favoreceu arquitetonicamente e culturalmente esse projeto urbano. O bairro se tornou uma amplitude da grande capital argentina mantendo o diálogo antigo e novo através de uma reconversão sucinta dos elementos desse bairro (GIACOMET, 2008).

A requalificação de Puerto Madero tinha como prioridade o usufruto de toda a população adjacente com empreendimentos e espaços abrangentes, mas hoje os reflexos deste projeto são relativos ao que se tinha em mente no início da operação, quando foram traçadas essas premissas. Hoje Puerto Madero é frequentada por uma população caracterizada por seu alto poder aquisitivo, especialmente empresários, devido aos usos inseridos no projeto focado nesse grupo, o que não vai de encontro com a abrangência do público-alvo, antes considerada fundamental para o projeto. Costanera Sur, reserva ecológica vizinha de Puerto Madero, acaba sendo o principal espaço de lazer frequentado pela população de baixo poder aquisitivo, um local sem grandes investimentos (ÁLVARES, 2006). Em um panorama geral, Puerto Madero é

apontado por críticos como “[...] espaços exclusivos a uma determinada camada da população, por mais que as áreas públicas e de lazer, perfeitamente integradas ao local, tenham notório apelo popular. [...]” (ÁLVARES, 2006, p. 8).

Por outro lado, é inegável o valor do projeto quanto ao foco em requalificação, quando de fato o bairro que antes não se inseria mais ao traçado urbano, é reinserido de forma a reintegrar valores históricos à cidade de Buenos Aires (em questão dos armazéns, porto e seu uso no passado), além de proporcionar mais áreas verdes e espaços públicos ao entorno. O bairro foi genuinamente recuperado assim como suas edificações, e quanto à adição dos edifícios com tipologia moderna, fator que também teve foco nas críticas negativas, é visível que a junção dessas duas tipologias em conjunto com o caráter primitivo do bairro deu a Puerto Madero um caráter de arquitetura única. Como conclusão, num panorama geral, o foco em requalificação foi alcançado genuinamente, e os debates gerados devido à gentrificação dessa área são importantes para os estudos arquitetônicos atuais dessa área (GIACOMET, 2008).

No que diz respeito aos usos dados aos antigos armazéns de Puerto Madero, é possível observar que estes favoreceram, majoritariamente, uma classe de maior poder aquisitivo. No âmbito cultural, poucos usos são direcionados para tal finalidade. verifica-se, no entanto, que a recuperação e manutenção da tipologia arquitetônica industrial original, favorecem a preservação da história local do complexo portuário.

A inserção de edificações modernas, mesmo dando um caráter diferenciado ao espaço, não incentiva o uso deste pela população local, já que a maioria dos seus usos são privados e elitizados.

O mérito do projeto, fato que o aproxima ao ensaio projetual objeto deste TCC, está ligado ao êxito em reintegrar o bairro, em conjunto com suas edificações antigas, à dinâmica de Buenos Aires. Isto demonstra que mesmo com usos variados, os mesmos foram pensados a longo prazo, trazendo o retorno da população (ainda que externa) para essa área, algo que foi pensando propriamente para o contexto econômico e social da cidade.

Logo, pensar em maneiras de uso mais adequadas para a população do centro de vitória, de acordo com as demandas dos cidadãos, poderá proporcionar um reflexo similar ao de Puerto Madero no que tange à requalificação urbana. Destaca-se que o

exemplo ora estudado, apesar de exitoso neste sentido, foi objeto de críticas, especialmente vinculadas à gentrificação local, o que se deseja evitar no projeto a ser idealizado neste trabalho.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Este capítulo visa apresentar o projeto proposto, fundamentado em todas as informações contidas no capítulo de referencial teórico em conjunto com os objetivos deste trabalho em questão.

3.1 COMPREENDENDO AS DEMANDAS LOCAIS – APLICAÇÃO DE QUESTIONÁRIO COM POPULAÇÃO LOCAL

Tendo em foco a requalificação dos armazéns 04 e 05 e seus prédios anexos, de forma que o mesmo volte à dinâmica urbana do Centro de Vitória e não o que se tem atualmente, edificações delimitadoras entre porto e cidade, foi elaborado um questionário online. Este, idealizado através da plataforma Google Forms, direcionado à frequentadores e moradores do centro e redondezas próximas aos armazéns. O questionário está integrado no apêndice A do presente trabalho.

O questionário teve como intuito captar o grau de conhecimento da população quanto a história dos armazéns e seu grau de relevância, diante da opinião pessoal de cada entrevistado. Outro fator primordial contido no questionário foi compreender a quantidade de espaços públicos e suas finalidades no centro de vitória.

Dentre vinte um respondentes, onze afirmaram que há muitos espaços públicos no centro e os outros dez, afirmaram o contrário. Quanto à identificação desses espaços, foram citados o parque Moscoso e morro da fonte grande, por exemplo. Esses locais se inserem no nicho de “lazer”.

Dois entrevistados deram respostas mais detalhadas quanto à pergunta em questão “em relação a esses espaços, especifique qual sua finalidade e localização (lazer, educacional, comercial, etc..)”, sendo a resposta do entrevistado 3 “não considero o centro um lugar de muitos espaços de lazer, inclusive, considero a região muito perigosa pra se estar com a família num final de semana, por exemplo.” já a do entrevistado 12 foi “o centro até possui algumas praças, mas em estado quase de abandono e sem atrativos relevantes, o que culmina para a acentuação da insegurança no local.”

Quando questionados sobre o grau de conhecimento sobre a história dos armazéns e para o que eram utilizados, apenas cinco dos vinte e um entrevistados deram respostas afirmativas. Das perguntas relacionadas a utilização dos armazéns e seus prédios anexos, para fins culturais, educacionais, de esportes ou comercial, todos os vinte e um entrevistados afirmaram que seria de uso agradável, fazer essa conversão de uso.

No que tange às sugestões de atividades e usos para serem inseridas nos armazéns e prédios, observou-se que as respostas mais comuns apontam que museu com acervo capixaba e área expositiva, restaurantes e cafeterias, área para lazer com inserção esportiva e teatro seriam atrativos eficientes para requalificação das edificações em questão. O entrevistado 12 ressalta “acredito que seria interessante algo integrado com a cultura do local, aproximando a população do local e entendendo a importância dele. Desta forma, aliado com alguma recreação pra população, aulas de artes ou algo nesse sentido. Comércio que tenham ligação também com essa questão cultural, valorizando o nosso estado.”

As respostas coletadas através desse questionário auxiliaram na tomada de decisão quando aos usos que seriam inseridos nos armazéns e prédios, de acordo com a demanda coletiva. Inserir espaços aprovados pela população garante que a edificação será apreciada e utilizada pelos mesmos e a longo prazo a probabilidade de que não sofrerá abandono novamente.

Vale frisar o questionário foi direcionado, a moradores e frequentadores do centro, e as respostas foram obtidas através do compartilhamento do questionário via redes sociais e amigos, entre agosto e novembro deste ano.

3.2 ESCOLHA DOS ARMAZÉNS OBJETO DE INTERVENÇÃO

Como proposta inicial do projeto, tinha-se como objetivo principal a requalificação do conjunto dos cinco armazéns e seus prédios, sendo os armazéns 01, 02 e 03 focados na inserção de atividades operacionais e administrativas, de acordo com o atual funcionamento do porto. Esses usos seriam decididos e inseridos apenas após a realização de uma entrevista com representante legal dos Porto de Vitória, a fim de compreender melhor o funcionamento do complexo, planos futuros e possíveis atividades que poderiam ser transferidas para a área do cais portuário. Conforme

apresentado no item 2.4, não foi possível obter informações acerca dos ideais futuros para os armazéns, devido à privatização do porto.

As inúmeras tentativas de entrevistas e acesso aos armazéns não obtiveram êxito, levando a um recorte territorial da ideia original, que passou a focar nos armazéns 04 e 05, bem como seus respectivos prédios administrativos.

A escolha dos armazéns 04 e 05 e seus prédios anexos, para a elaboração do projeto, está relacionada aos seguintes fatores:

- Armazém 05 em bom estado de conservação devido ao seu uso recente para recepção da “Estação Porto” entre 2009 e 2013;
- Os armazéns 04 e 05 possuem conexão com a praça Oito de Setembro.
- A demolição recente do galpão anexo entre os armazéns 04 e 05, localizado em frente à praça Oito de Setembro, praça de transição e conexão com a Cidade Alta;
- Os prédios anexos 04 e 05 vão ao encontro à aplicação de atividades educativas e culturais propostas pelos entrevistados, dando mais possibilidade de espaços.
- Os armazéns 01, 02 e 03 são mais próximos das atividades operacionais portuárias, o que causaria junção de fluxos entre população e trabalhadores, além de ter uma parcela mais limitada de terreno entre o cais e os armazéns.

Esses fatores em conjunto, justificam a escolha quanto aos objetos de projeto em questão.

3.3 PROPOSTA PROJETUAL

Os armazéns 04 e 05, bem como seus prédios anexos, estão localizados na Avenida Getúlio Vargas, 559, Vitória, Espírito Santo (figura 67).

Figura 67 - Implantação dos Armazéns e Prédios Anexos



Fonte: Google Maps, 2022 (adaptado).

Pensando em uma setorização por tipologia de atividades, foi decidido que o armazém 05 abrigará atividades de cunho esportivo e gastronômico, enquanto o armazém 04 abrigará áreas expositivas e de apresentações. A área que antes se encontrava o galpão anexo, será uma praça de transição entre os armazéns e conexão com a Praça Oito de Setembro, sendo uma área que se integrará com o entorno (figura 68).

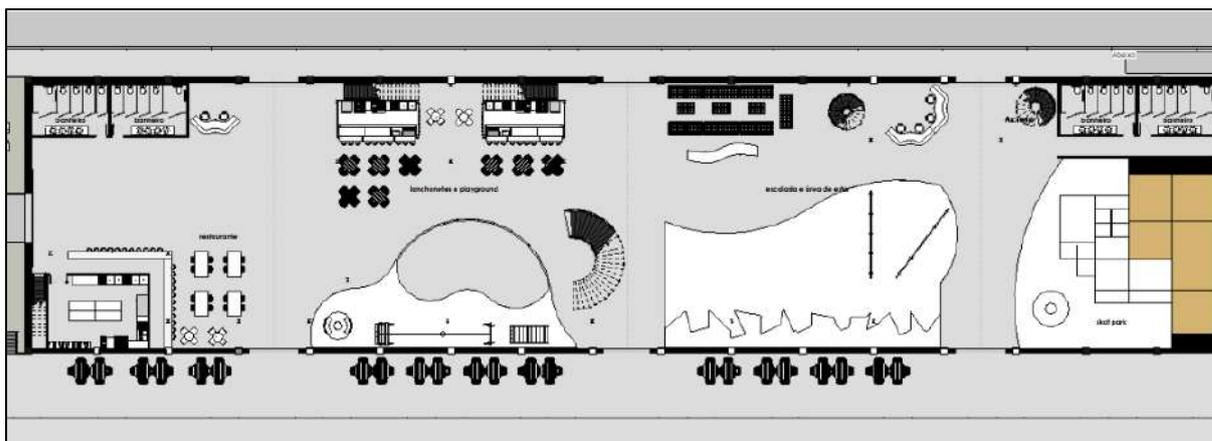
Figura 68 - Conexão entre Praça Oito de Setembro e nova praça inserida entre os armazéns



Fonte: Google Maps, 2022 (adaptado).

A figura 69, apresenta a planta baixa do armazém 05, bem como seus usos. Da direita para a esquerda tem-se a zona com pista de skate em circuitos e para aproveitar o teto do banheiro que se encontra no canto superior direito, a pista de skate se inicia acima dela. Esse espaço tende a atrair o público jovem para o local.

Figura 69 - Planta baixa Armazém 05



Fonte: Autoria própria.

Já a área central do armazém 05 abriga um playground interativo, acoplado em uma estrutura em madeira que pode ser removida e desmontada. O playground é composto por pula-pula embutido, gangorras, barras de metal, circuitos e cordas fixadas na treliça de metal pertencente a estrutura original do armazém. Outro diferencial é a parede de escada que se conecta ao mezanino inserido no projeto.

Na extremidade norte do playground se encontra a área para descanso e espaço de transição para quem está fazendo uso da pista de skate ou os brinquedos.

A ala oeste, que tem acesso à praça de conexão, é ocupada por um restaurante em estrutura metálica condizente com a materialidade e histórica do armazém, em conjunto com uma cafeteria e uma lanchonete container e banheiros na extremidade norte.

Na figura xx é possível ver a integração entre os restaurantes, lanchonetes e o playground interativo. Já na figura xx, a área de descanso e estar conectadas pela parede de escalada, pista de skate e o arborismo urbano no mezanino.

Figura 70 - Vista do restaurante, playground e lanchonetes



Fonte: Autoria própria.

Figura 71 - Vista da área de descanso, muro de escalada, pista de skate e arvorismo urbano

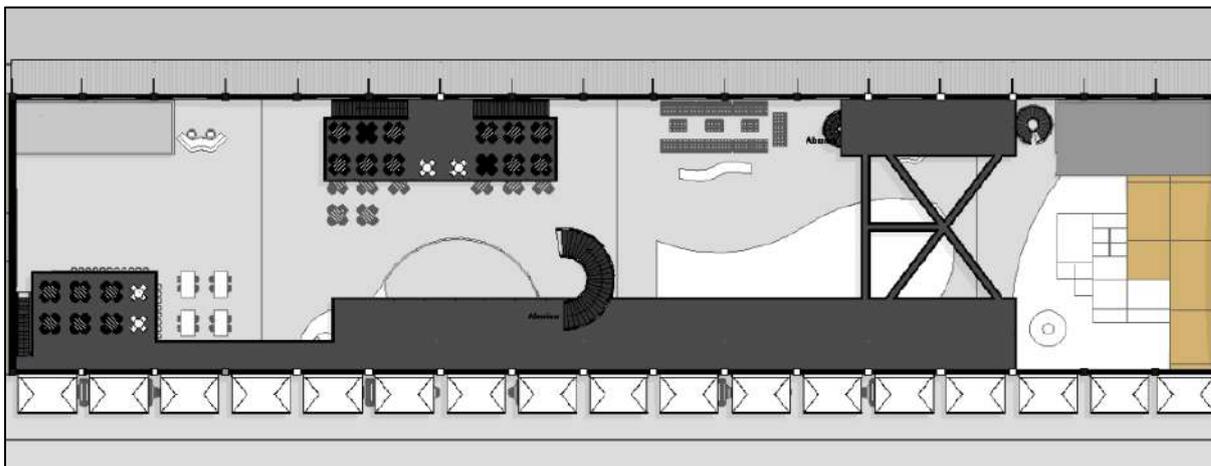


Fonte: Autoria própria.

O mezanino (figura 72) foi pensado para que as pessoas tivessem acesso ao cais, proporcionados pelas janelas existentes nos armazéns, através de lunetas que também possibilitam visão para Vila Velha (figura 73). Outro equipamento inserido no mezanino é o acesso ao “arvorismo urbano” com caminhos em estrutura de aço com

60 centímetros de largura que atravessam o armazém e terminam acima da área de descanso, além do pavimento superior do restaurante.

Figura 72 - Planta baixa Mezanino (Armazém 05)



Fonte: Autoria própria.

Figura 73 - Vista do mezanino (Armazém 05)



Fonte: Autoria própria.

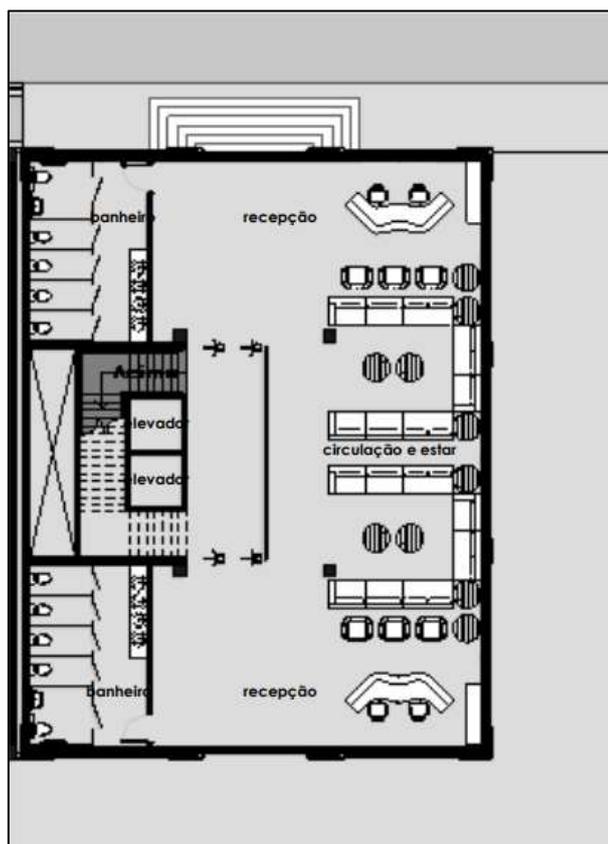
A decisão em fazer um mezanino, relativamente pequeno em comparação ao armazém, sé dá pela quantidade de atividades de lazer que estão sendo propostas para esta edificação, além do desejo em garantir uma visão mais ampla do local, sem

grande enclausuramento, fazendo com que as pessoas apreciem a monumentalidade, estrutura e volumetria do armazém a partir do seu interior.

Para o prédio 05 propõe-se o retorno do espaço de embarque e desembarque de passageiros de cruzeiros, uso já utilizado e que trouxe muitos benefícios para a região central, com aumento de fluxo de visitantes, por exemplo. O edifício também sediará oficinas a serem disponibilizadas para a população, de modo a viabilizar um maior uso do complexo em diferentes horários do dia e da semana.

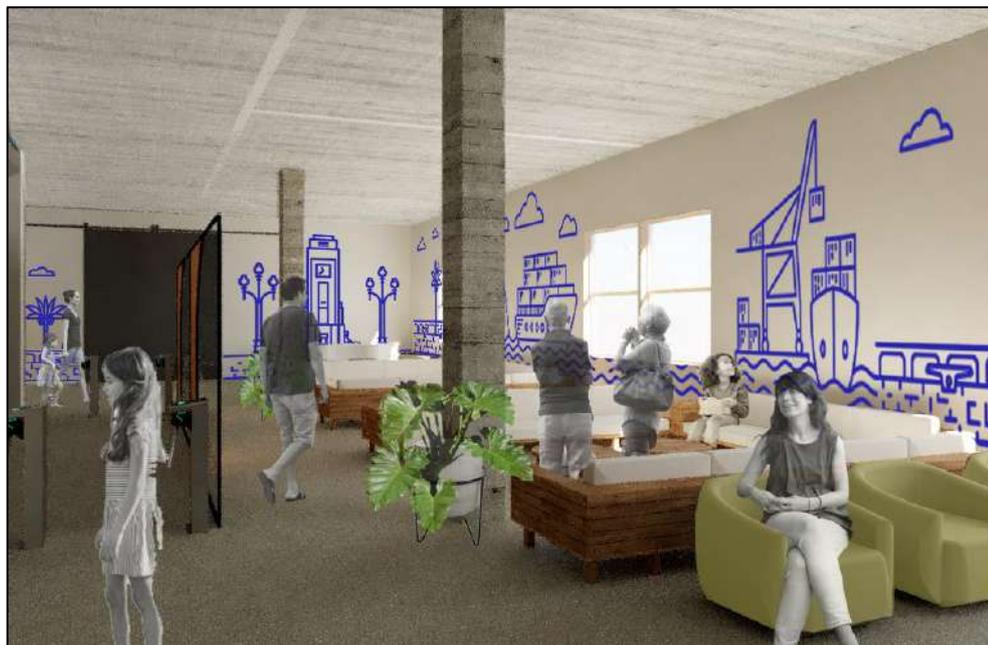
O prédio 05, anexo ao armazém 05, abrigará no térreo (figura 74), uma área de transição entre cidadãos e funcionários que farão uso dos pavimentos superiores e passageiros de cruzeiros, com a entrada pelo cais (figura 75). Logo haverá duas recepções: uma em cada entrada, tanto pela avenida quanto pelo cais.

Figura 74 - Planta baixa térreo (Prédio anexo 05)



Fonte: Autoria própria.

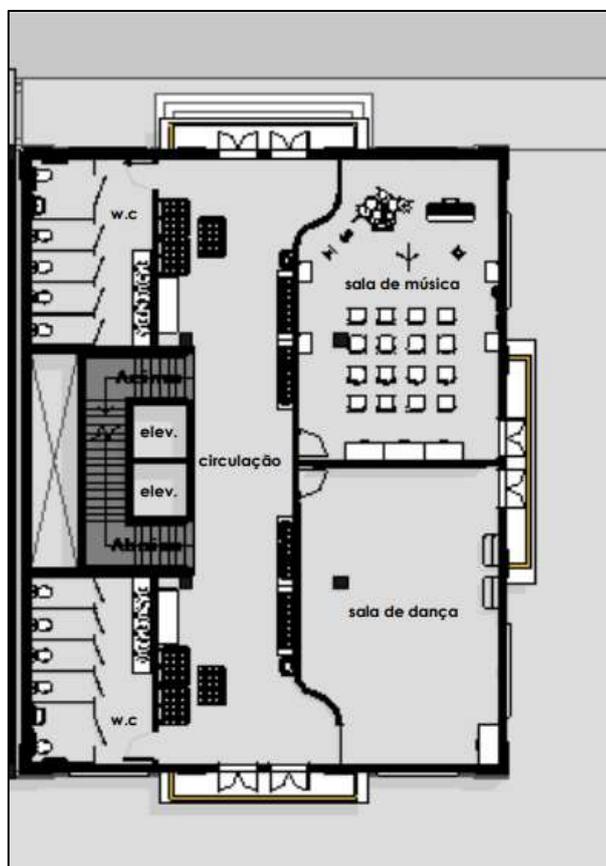
Figura 75 - Vista térreo (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

O primeiro pavimento (figura 76), abrigará uma sala para aula de danças (figura 77) e uma sala para prática de aulas de músicas e ensaios para orquestra (figura 78).

Figura 76 - Planta baixa 1º pavimento (Prédio 05)



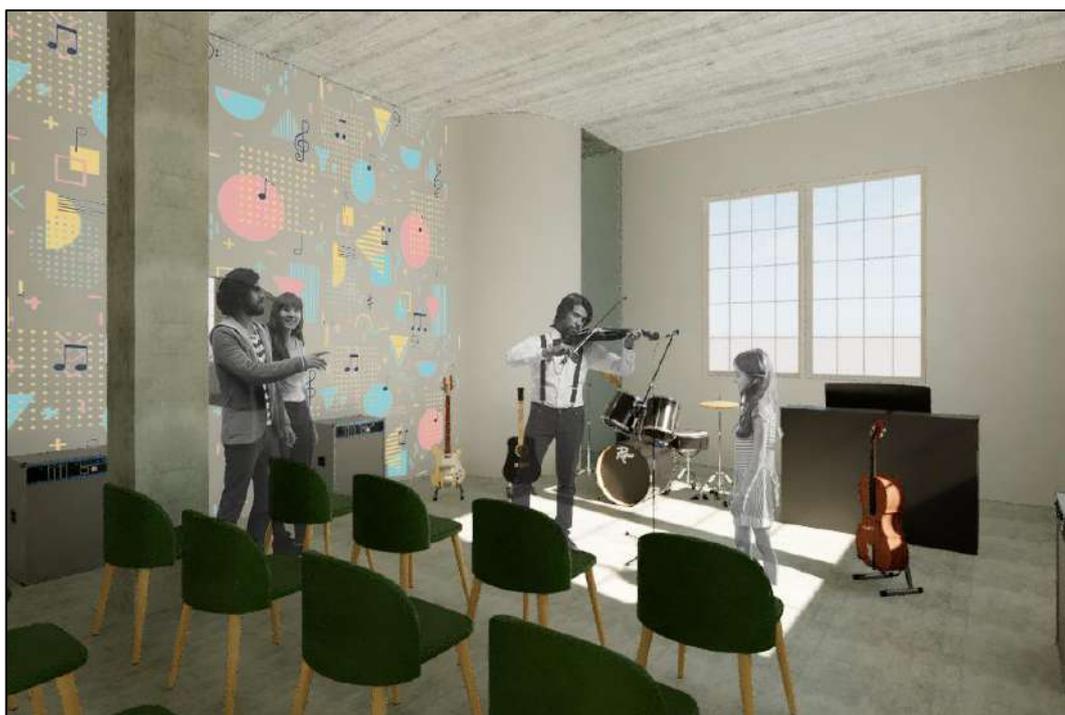
Fonte: Autoria própria.

Figura 77 - Sala de dança (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

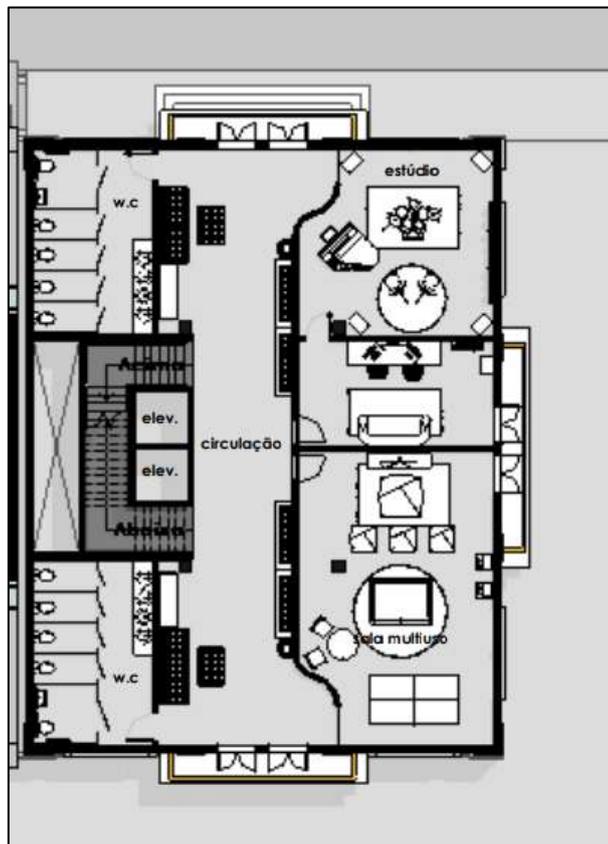
Figura 78 - Sala de música (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

Já o segundo pavimento (figura 79), abrigará um estúdio para gravações de áudio (figura 80) e sala multiuso (figura 81).

Figura 79 - Planta baixa 2º pavimento (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

Figura 80 - Sala de gravação (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

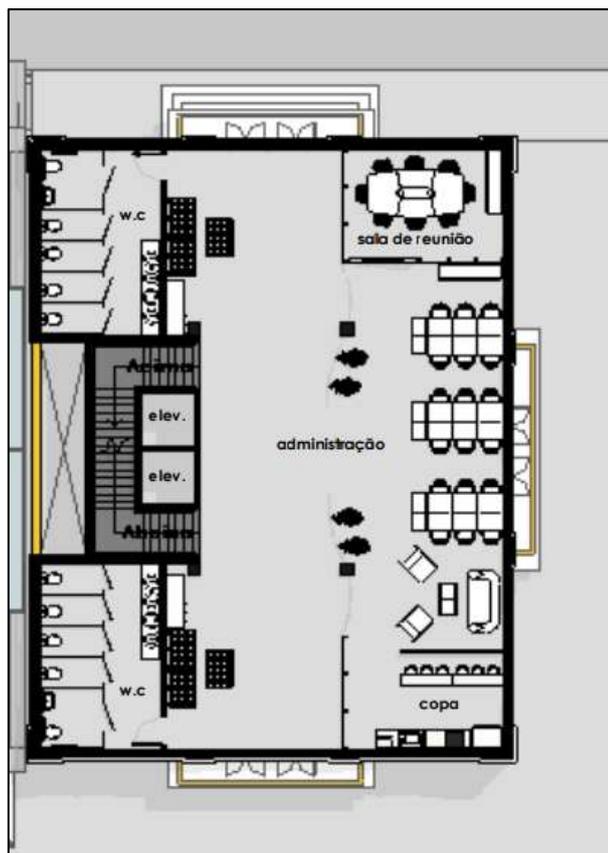
Figura 81 - Sala multiuso (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

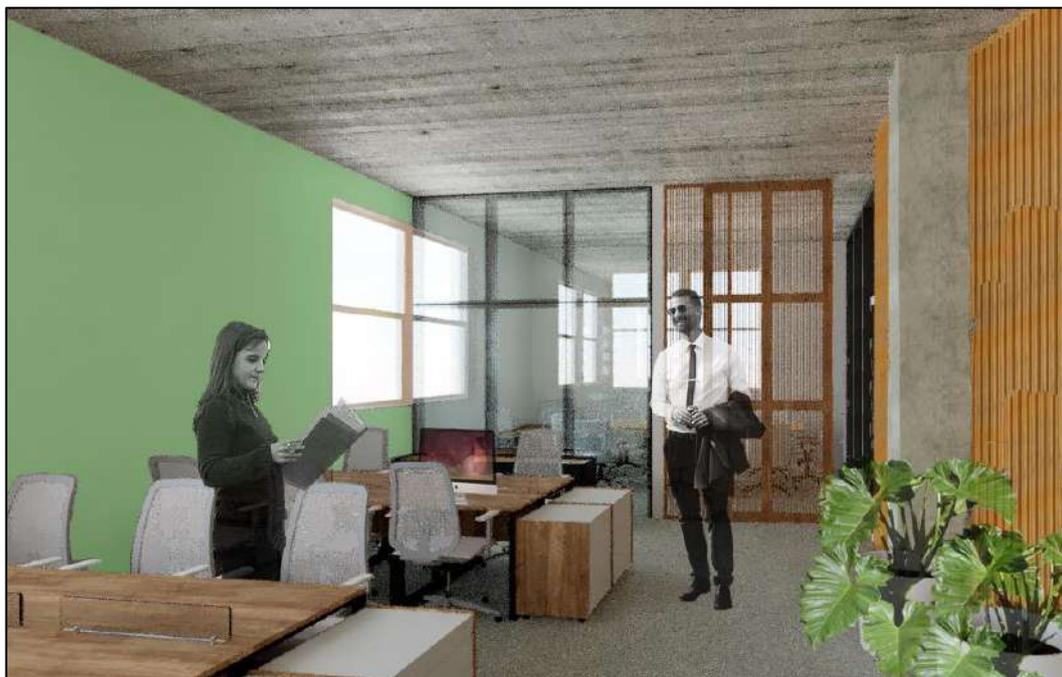
O terceiro pavimento (figura 82) abrigará a administração do armazém 05 (figura 83).

Figura 82 - Planta baixa 3º pavimento (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

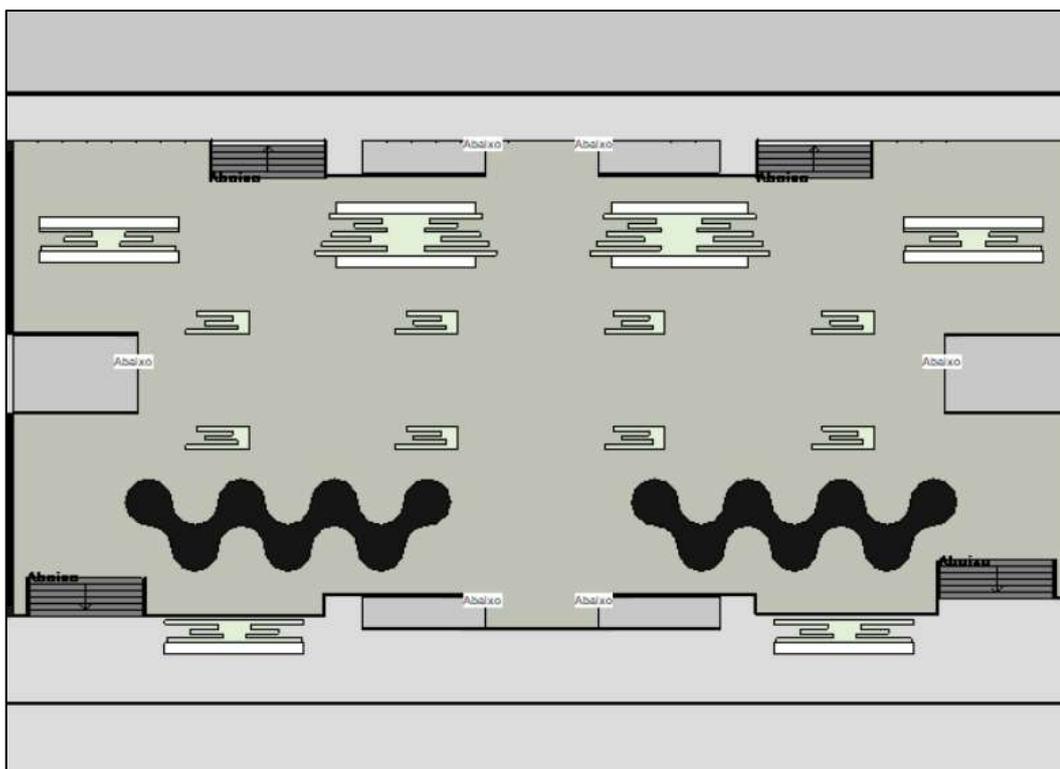
Figura 83 - Vista administração (Prédio 05)



Fonte: Autoria própria.

Como forma de manter a praça como um espaço convidativo para toda a população sem que haja grande necessidade de acesso aos armazéns em busca de lazer e entretenimento, foi adicionada uma fonte interativa onde crianças e pessoas podem se molhar entre outras interações (figura 84).

Figura 84 - Planta baixa praça



Fonte: Autoria própria.

A adição da fonte remete às águas da baía de vitória e não obstruem a vista para o porto assim como a adição de paisagismo baixo, mobiliário urbano com vistas a fomentar a permanência do espaço, mantendo o protagonismo dos armazéns (figura 85).

Figura 85 - Vista da praça em relação ao cais



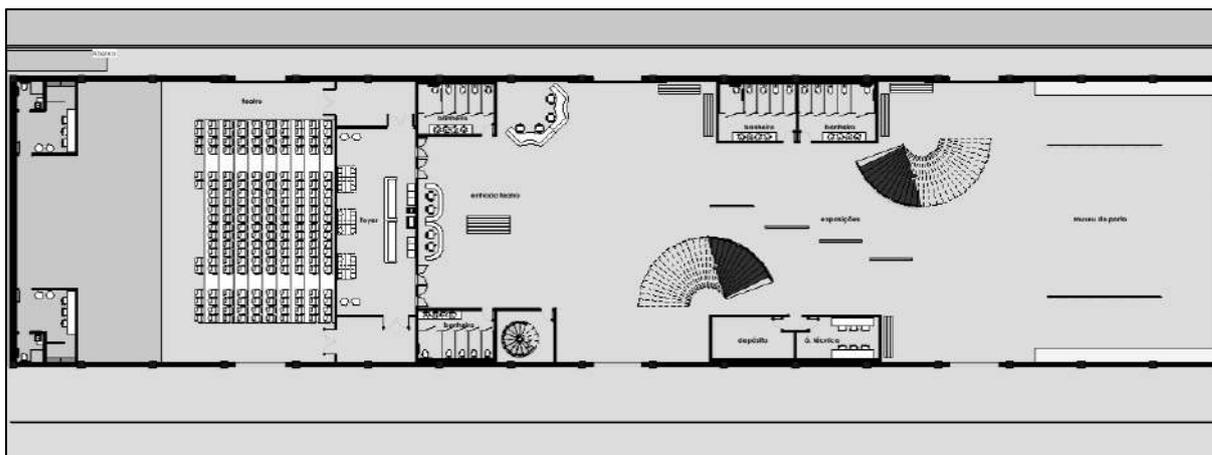
Fonte: Autoria própria.

A praça tem um nível de 80 centímetros mais alto em relação aos armazéns, fazendo com que as portas de acesso dos mesmos fiquem abaixo do nível da praça. A solução para essa peculiaridade foi adicionar uma rampa que termina nas portas dos armazéns, para que não seja necessário adicionar essas rampas com início dentro dos armazéns com o intuito de não descaracterizar o mesmo.

Conforme mencionado anteriormente, para o armazém 04 propõe-se a implantação de equipamentos de cunho cultural.

Como visível na planta baixa do armazém 04 (figura 86), a ala leste com conexão para a praça se inicia com o Museu do Porto, espaço voltado para exposição do acervo de Vitória quanto a história do porto desde sua criação até sua evolução atual. Como forma de se inserir uma exposição interativa e menos monótona, para que se tenha interesse pelo público de todas as faixas etárias, as paredes dessa área reproduzirão fotos antigas em alta escala do acervo capixaba (figura 87).

Figura 86 - Planta baixa armazém 04



Fonte: Autoria própria.

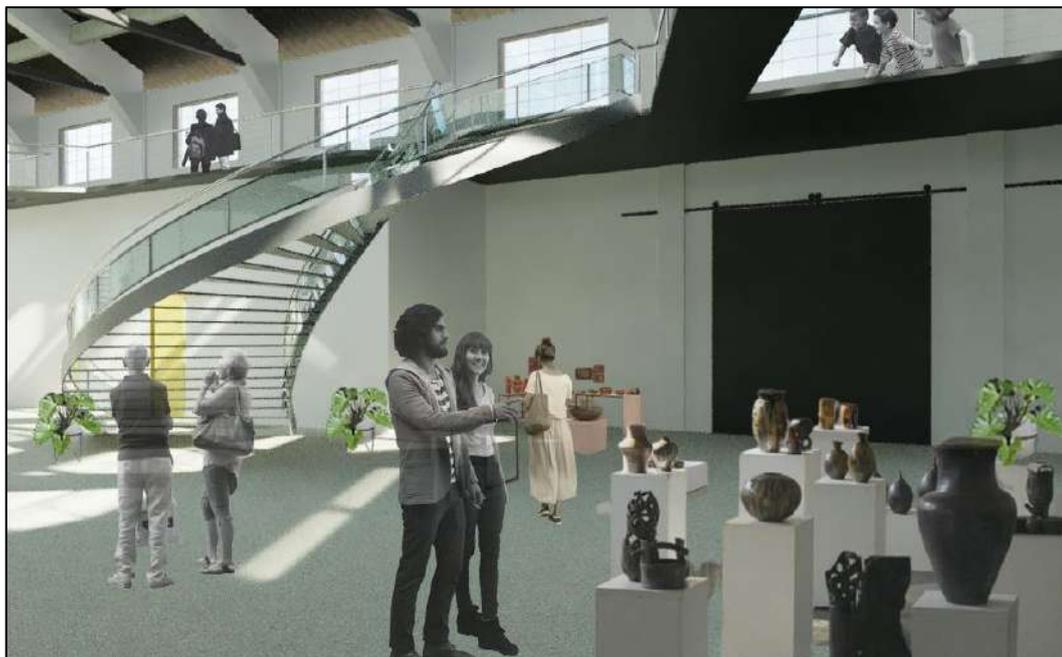
Figura 87 - Museu do Porto (Armazém 04)



Fonte: Autoria própria.

A ala central será destinada para exposições itinerantes e de cerâmicas e pinturas produzidas nas salas educativas do prédio 04, em anexo a esse armazém (figura 88).

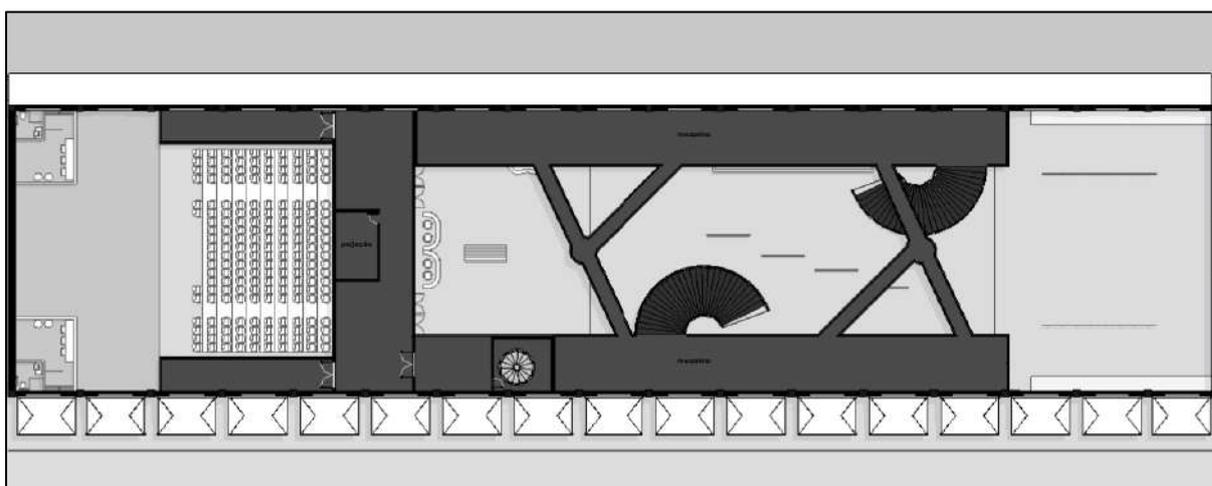
Figura 88 - Exposição de cerâmicas



Fonte: Autoria própria.

Esse armazém também comporta mezaninos (figura 89) nas extensões das paredes norte e sul, conectadas por grandes passarelas. Esses mezaninos de 4 metros de largura dão espaço para que mais exposições aconteçam, em um espaço mais reservado e com visão tanto para o centro quando para o cais.

Figura 89 - Planta baixa mezanino (Armazém 04)



Fonte: Autoria própria.

Na ala oeste do armazém se encontra o teatro com capacidade para 207 pessoas, sua entrada se dá por uma área aberta às exposições com a bilheteria, logo tem-se o foyer com bomboniere e em seguida corredores laterais como entrada para o teatro. A fim de não desnivelar o piso do armazém para adição dos assentos do teatro, a

solução foi subir as fileiras a partir do nível zero do teatro, assim a adição do teatro não causa propostas projetuais irreversíveis a edificação histórica (figura 90).

Figura 90 - Teatro do armazém 04

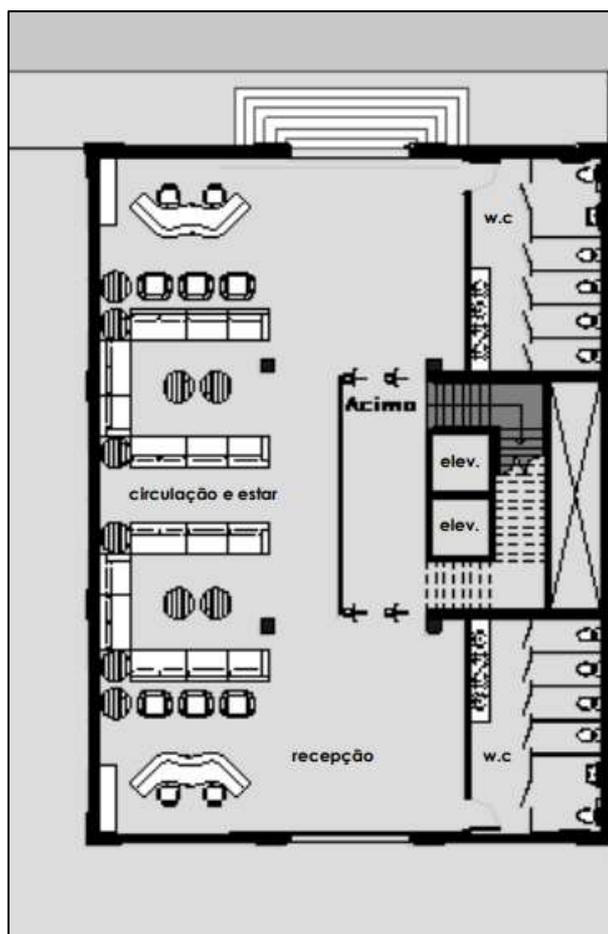


Fonte: Autoria própria.

O teatro é composto por dois camarins e uma cabine de projeção superior, acessada por uma escada ao lado dos banheiros próximos à bilheteria.

O prédio 04, assim como o prédio 05, (figura 91) tem seu térreo voltado para recepção de passageiros de cruzeiros pelo cais e população que fará uso das salas pela Avenida Getúlio Vargas, servindo como uma área de transição, com recepção em ambas as entradas.

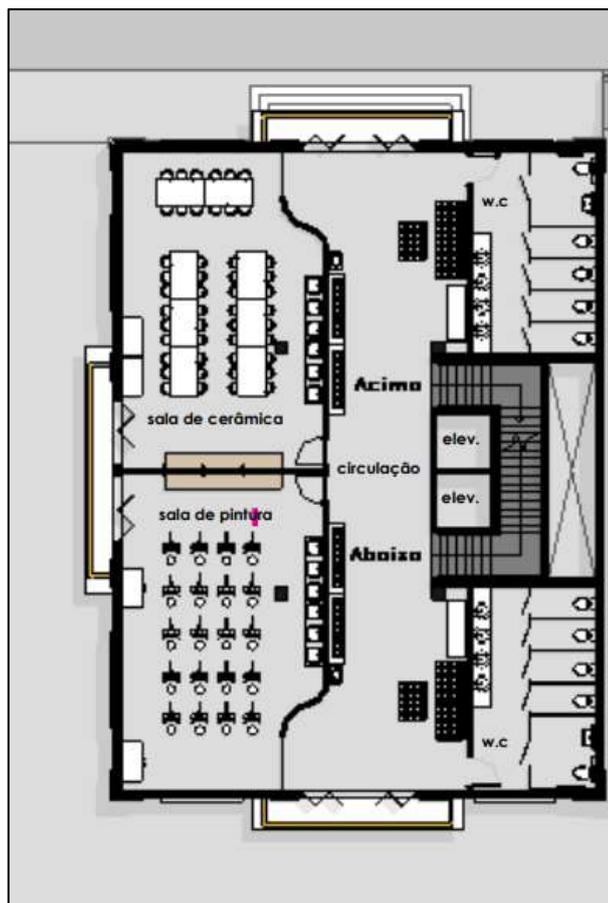
Figura 91 - Planta baixa térreo (Prédio 04)



Fonte: Autoria própria.

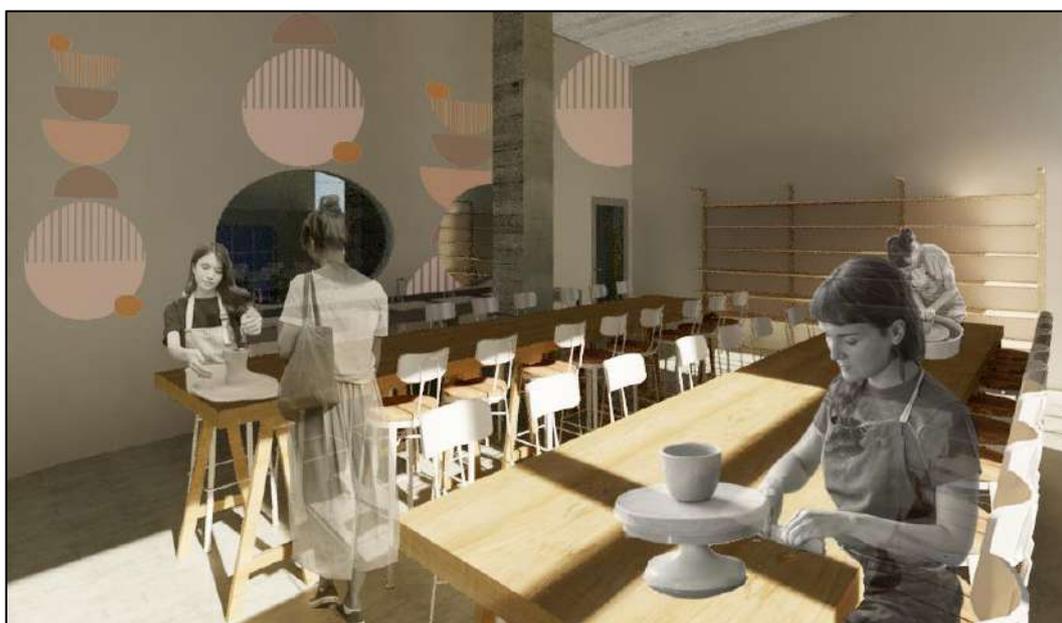
O primeiro pavimento (figura 92), abriga as aulas de cerâmica (figura 93) e pintura (figura 94), onde a produção poderá ser exposta e vendida no armazém 04, razão pela qual estas atividades se encontram neste prédio.

Figura 92 - Planta baixa 1º pavimento (Prédio 04)



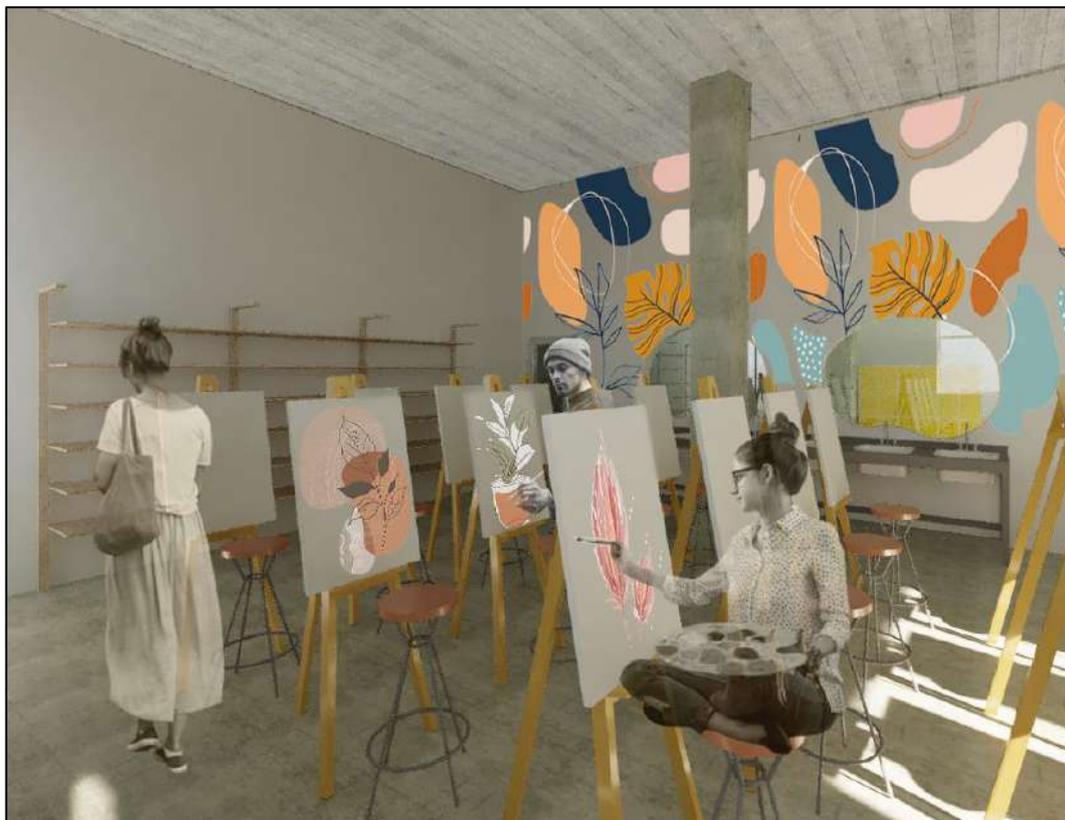
Fonte: Autoria própria.

Figura 93 - Sala de cerâmica



Fonte: Autoria própria.

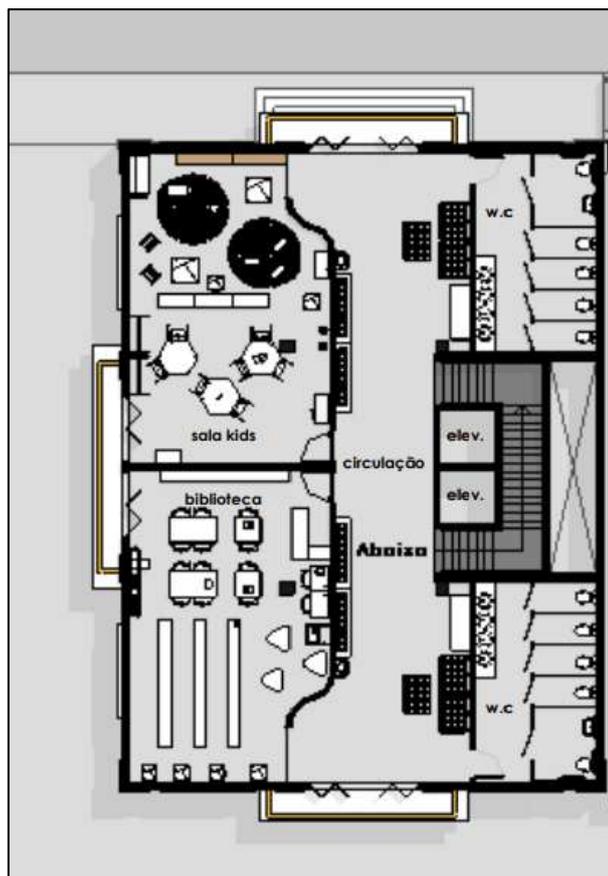
Figura 94 - Sala de pintura



Fonte: Autoria própria.

Já o segundo pavimento (figura 95), abriga a biblioteca (figura 96) e uma “sala kids” (figura 97), espaço pensado para crianças com a faixa etária de até 12 anos visto que dificilmente se encontram espaços públicos com atividades mais controladas voltadas para essa idade.

Figura 95 - Planta baixa 2º pavimento (Prédio 04)



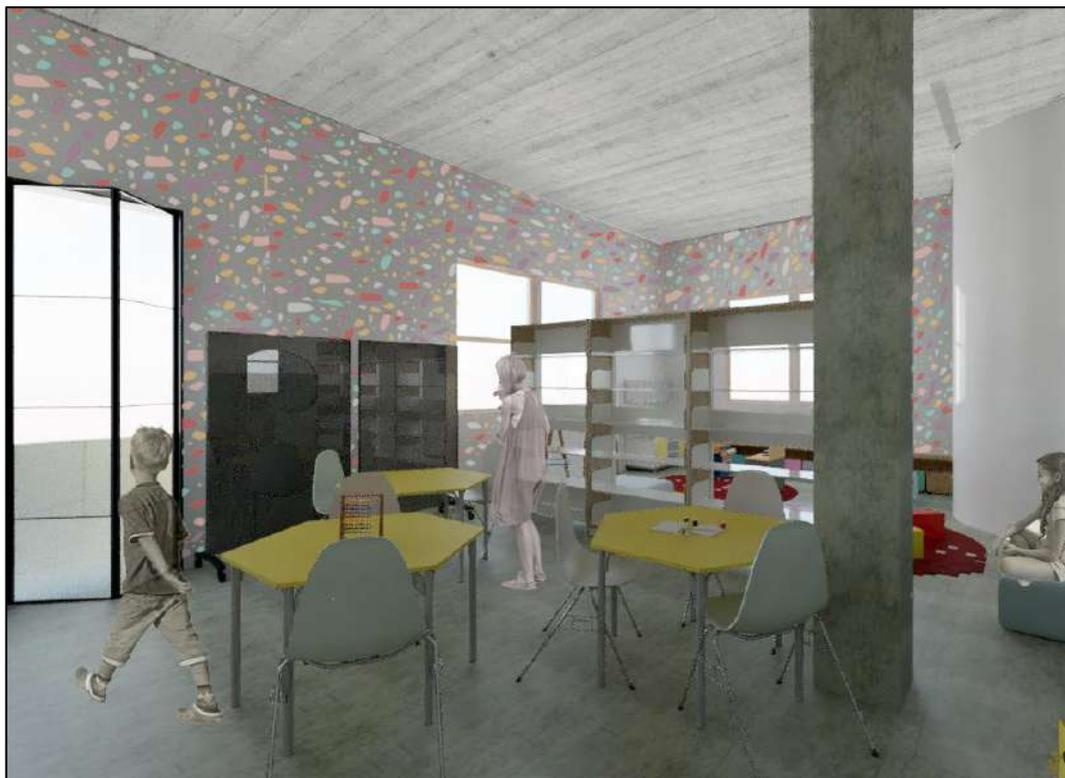
Fonte: Autoria própria.

Figura 96 - Biblioteca



Fonte: Autoria própria.

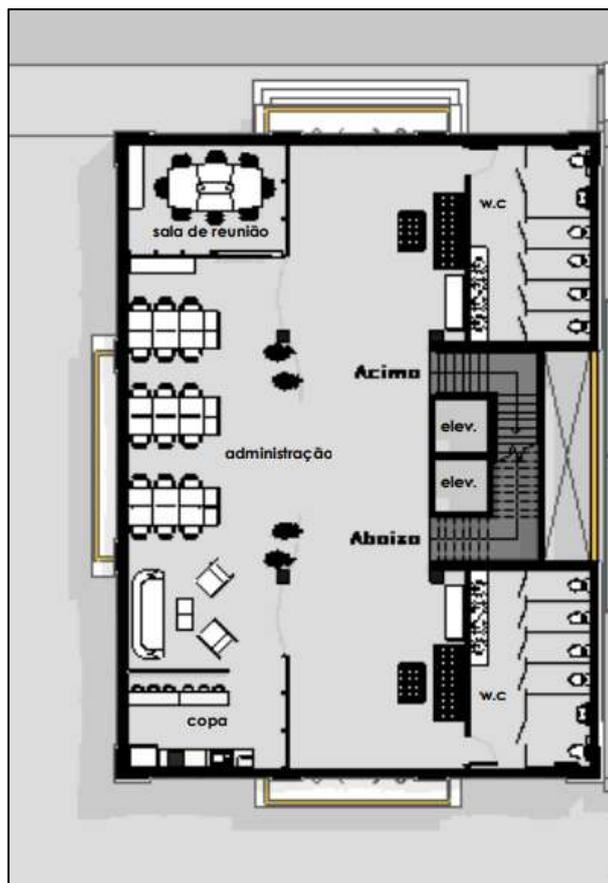
Figura 97 - Sala kids



Fonte: Autoria própria.

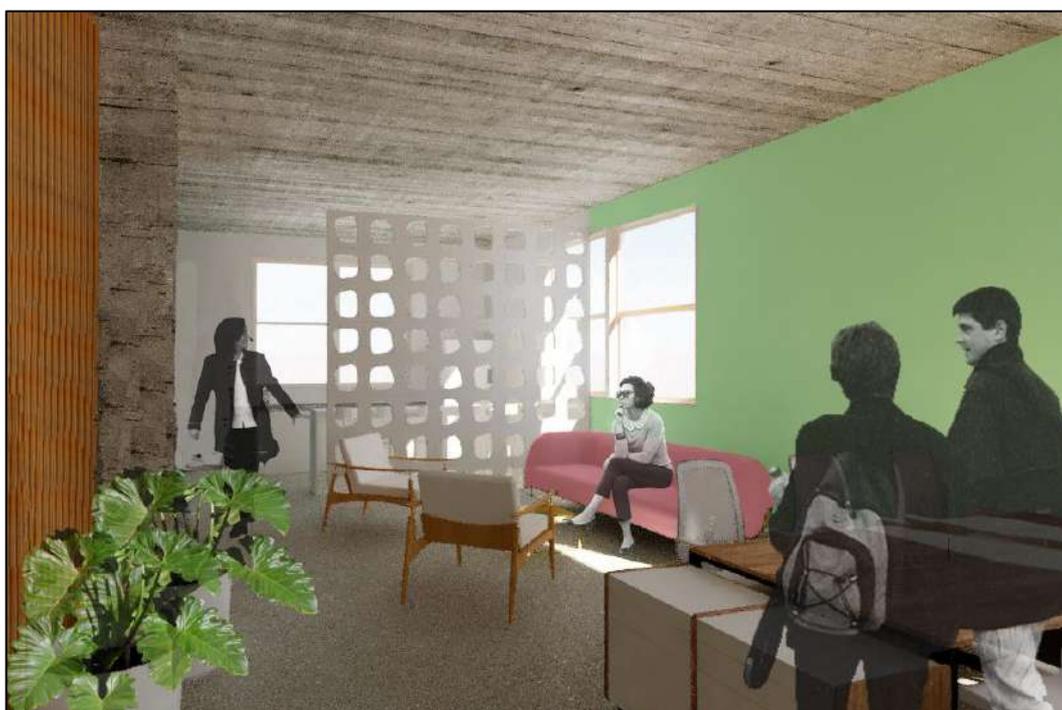
O terceiro pavimento (figura 98) abriga a administração do respectivo armazém em anexo, assim como proposto para o prédio 05 (figura 99).

Figura 98 - Planta baixa 3º pavimento (Prédio 04)



Fonte: Autoria própria.

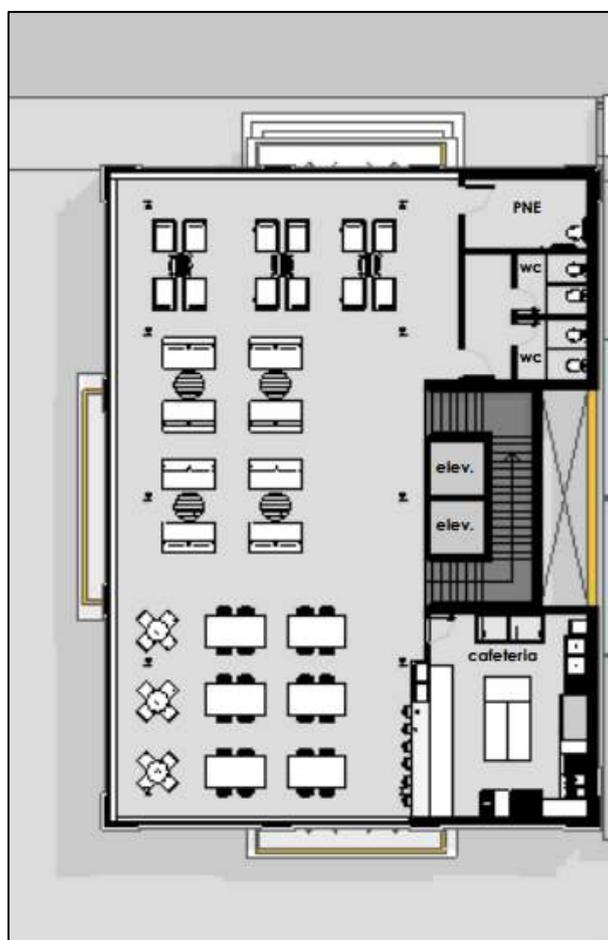
Figura 99 - Vista administração



Fonte: Autoria própria.

Como mencionado anteriormente, o prédio 05 foi acrescido de um pavimento, tendo sido retirado sua cobertura original. Dentre as opções de voltar com a característica original da edificação, com adição do telhado igualando o prédio 04 ao prédio 05, optou-se por utilizar desta alteração da cobertura para implantação de uma cafeteria, além dos sanitários (figura 100). Esse espaço servirá como um rooftop para quem acessa o prédio, tendo vista privilegiada para a baía de vitória e centro. A modificação também se encontrará na estrutura, com adição de pergolado em ferro e telhado em policarbonato para maior recepção solar e elementos mais modernos e bem acabados (figura 101).

Figura 100 - Planta baixa cobertura (Prédio 04)



Fonte: Autoria própria.

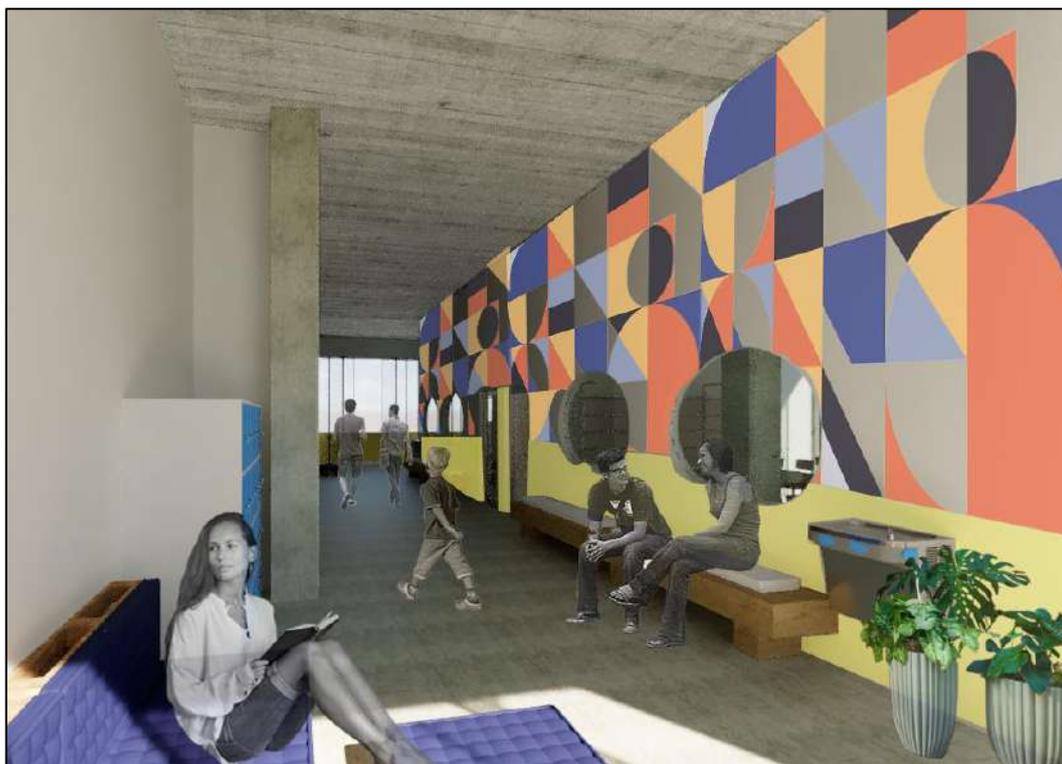
Figura 101 - Cobertura (Prédio 04)



Fonte: Autoria própria.

A adição dessas atividades no prédio 04 seguem uma tipologia de maior tranquilidade em conjunto com os usos inseridos no armazém 04, se comparado com o armazém 05 e seu prédio anexo (figura 102).

Figura 102 - Tipologia dos corredores de circulação dos prédios anexos



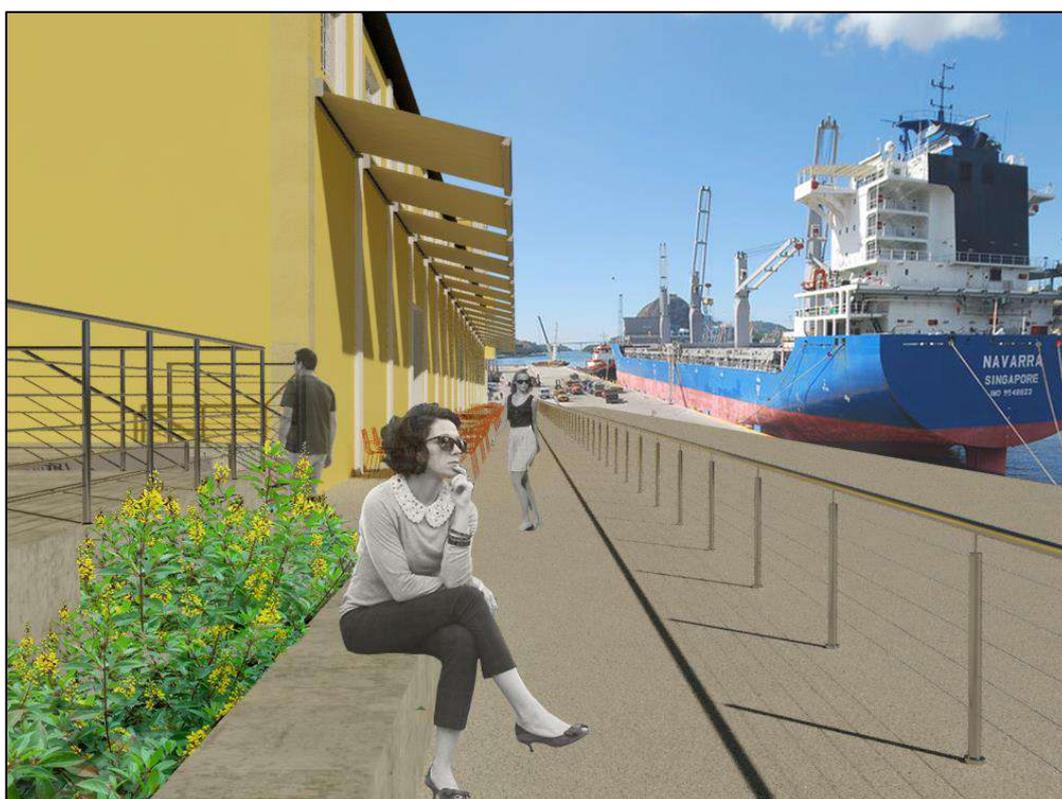
Fonte: Autoria própria.

Cada armazém foi pensado com usos distintos que se complementam dotando a área central de atividades culturais, de lazer esportivo radical, de gastronomia, além de diferentes oficinas visando promover uma maior utilização do complexo, bem como abarcar diferentes tipos de usuários, pertencentes a faixas etárias e perfis distintos.

A proposta visa ainda conectar os imóveis ao porto, na medida em que traz à tona um uso possível de ser explorado, como o embarque e desembarque de passageiros, com a proposta de retorno dos cruzeiros ao porto de vitória.

A conexão do complexo edilício com a cidade se dá através do uso da praça central entre os armazéns como acesso principal aos edifícios. O usufruto desta área por parte da população possibilita uma aproximação com o cais e com as atividades do porto, além de permitir uma maior permeabilidade visual entre a cidade e o mar (figura 102).

Figura 103 - Relação Armazéns e Porto por meia da praça



Fonte: Autoria própria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No processo de estudo e realização deste trabalho, foi possível perceber a diversidade de usos que poderiam ser inseridos nos armazéns e prédios, com base em exemplos nacionais e internacionais, com impactos e focos populacionais diferentes.

A escolha quanto a usos culturais, de lazer e entretenimento se fez no início das pesquisas, tendo como âncora abranger todas as classes sociais, quando se trata de uma edificação pertencente a toda a cidade, porém as respostas obtidas no questionário (APÊNDICE A) tiveram papel fundamental para a certeza quanto aos usos que foram inseridos.

Isso se deu porque a necessidade de espaços dessa tipologia na área do centro de Vitória, foram compartilhadas de forma direta, assim como o fator de que grande parte dos entrevistados não tem conhecimento sobre a história por trás das edificações portuárias, ou não enxergam nelas o fator de importância para o traçado urbano e história da cidade.

Esses reflexos estão atreladas ao fato de que informações quanto a arquitetura e até mesmo história da cidade não são disseminadas para toda a população, através de meios que deveriam ser aplicados pelas entidades culturais governamentais. Logo uma população que não tem conhecimento sobre uma edificação histórica não terá interesse por essa edificação, auxiliando de forma indireta no seu abandono e esquecimento. Vale ressaltar que é evidente a importância dessas edificações para o poder governamental, como visto no decorrer do trabalho, porém é perceptível que essas informações não chegam aos ouvidos de todos os moradores.

Por fim, dar usos que exijam a participação populacional para que o espaço se mantenha “vivo” vai de encontro com os usos adicionada tanto não armazéns quanto nos prédios (áreas de lazer, esporte, exposição, cultura, curso etc.). A princípio a recepção populacional nessas edificações estejam voltadas para o usufruto do que se tem internamente, mas a monumentalidade e arquitetura dos armazéns tenderá a abrir os olhos de quem circula pelo local, fazendo assim com quem o interesse pela história dessas edificações cresça, logo é possível afirmar que o projeto vai de encontro com os ideais de requalificação propostos no dado projeto.

Por fim, dar usos demandados pela população local promove espaços vivos e favorece um maior uso destes por várias classes e perfis de usuários, evitando a gentrificação.

Cumpra aqui lembrar que o presente ensaio projetual teve como finalidade compreender a importância do complexo portuário de Vitória para a cidade, bem como vislumbrar possíveis usos que possibilitem uma reconexão dos dois ambientes: cidadão e portuário.

O porto de Vitória esteve presente durante toda a história da cidade e foi se instrumentalizando à medida em que a cidade crescia. Sempre estiveram interligados, mas nos últimos anos um repelia ou negava o outro.

O ensaio projetual e todos os estudos que o embasaram mostram ser possível a reaproximação cidade x porto há algumas décadas fraturadas e enfraquecidas em função do tempo.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. Sobre a memória das cidades. **Território**. Rio de Janeiro, n. 4, p. 05-26, 198.

ÁLVARES, H. S.. **Revitalização de centros urbanos na América Latina: estudo de caso em Puerto Madero, Buenos Aires**, 2006. Disponível em: <http://www.trentoengenharia.com.br/site-novo/15527/>. Acesso em: 20 nov. 2022.

ARMAZÉNS do porto viram estação de ônibus. **A Gazeta**, Vitória, p. 9, 04 out. 2013. Disponível em: http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160713_aj06139_portodevitoria_cultura.pdf. Acesso em 20 nov. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. **115 anos do Porto de Vitória**: o porto dos capixabas. Espírito Santo, 2021. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/site/noticias-do-setor-detalhes.php?cod=78225&q=115+anos+do+Porto+de+Vitória%3A+o+porto+dos+capixabas&bsc=>. Acesso em: 20 maio 2022.

AZEVEDO, A. N. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração conservadora. **Tempos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 151–183, 2016. Disponível em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/temposhistoricos/article/view/12480> . Acesso em: 26 jun. 2022.

BOTACIN, Flavio. Galpões do Porto de Vitória perto do tombamento; entenda o processo. **CBN Vitória**, Vitória, 28 out. 2020. Disponível em: <https://www.cbnvitoria.com.br/entrevistas/galpoes-do-porto-de-vitoria-perto-do-tombamento-entenda-o-processo-0820>. Acesso em: 20 nov. 2022.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL. Revitalização do Porto de Vitória: Conselho Estadual de Cultura exige tombamento dos armazéns. Disponível em: <https://www.caues.gov.br/revitalizacao-do-porto-de-vitoria-conselho-estadual-de-cultura-exige-tombamento-dos-armazens/>. Acesso em 20 nov. 2022.

COMITÊ BRASILEIRO PARA A CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL.

Carta de Niznhy Tagil (2003), 17 jul. 2003. Disponível em:

https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=675. Acesso em: 9 nov. 2022

COUTO, Pela Duarte do. **Revitalizações urbanas em espaços públicos: o Porto Velho da cidade do Rio Grande/RS, tempos e funções distintas**. 2014. 136 f.

Dissertação (Pós-Graduação em geografia linha de pesquisa análise urbano-regional). Universidade Federal do Rio Grande – FURG, Instituto de Ciências Humanas e da Informação, Rio Grande, 2014. Disponível em:

<https://repositorio.furg.br/handle/1/8600>. Acesso em: 09 nov. 2022.

CHAGAS, Katilaine. Mudança com o BRT. **A Gazeta**, Vitória, p. 3, 24 out. 2013.

Disponível em:

http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160714_aj06257_transporecoletivo.pdf.

Acesso em: 20 out. 2022.

CHOAY, F.. **O urbanismo: utopias e realidades**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

DANTAS, A. S.. O espaço público no contexto de grandes projetos de requalificação urbana: o caso das Estação das Docas em Belém-PA. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 1, 2019, Vitória. **Anais de XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana _XVI SIMPURB**. Vitória: UFES, 2019. P. 3227-3241. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/26312>. Acesso em 20 nov. 2022.

DEMARTINI, I. F.. **Requalificação da Zona Portuária de Vitória: o caso dos armazéns do porto**. 2020. 94 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade de Vila Velha, Vila Velha, 2020. Disponível em:

https://issuu.com/igorfabres/docs/igor_fabres_demartini_tcc_2_final_pdf.

Acesso em: 15 maio 2022.

DERENZI, L. S.. **Biografia de uma ilha**. 3. ed. - Vitória, ES: Secretaria Municipal de Cultura, 2019. Disponível em:

https://ael.org.br/publicacoes_da_academia_espirito_santense_de_letras/biografia_d_e_uma_ilha.pdf. Acesso em: 23 jun. 2022.

DRUMOND, Fernanda. CASACOR ES 2017 transforma o Porto de Vitória em sua sede. **CASACOR**. Vitória, 30 mar. 2017. Disponível em: <https://casacor.abril.com.br/noticias/casacor-es-2017-transforma-o-porto-de-vitoria-em-sua-sede/>. Acesso em: 20 nov. 2022.

FERNANDES, Vilmaria. Por dentro do BRT – Veja onde ficarão as 43 estações do sistema. **A Gazeta**, Vitória, p. 3 – 5, 25 out. 2013. Disponível em: http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160714_aj06261_transito_brt.pdf. Acesso em 20 nov. 2022.

FERREIRA, Heloísa Mariz. Centro histórico e centro consolidado: novas dinâmicas e o caso de Marília / SP. In: XVII ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 18., 2016. Maranhão. **A construção do Brasil: geografia, ação política e democracia**. Maranhão: UNESP – Campus de Presidente Prudente, 2016. p. 1-11. Disponível em: http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468197151_ARQUIVO_artigoeng.pdf. Acesso em: 19 maio 2022.

FREITAG, B. A revitalização dos centros históricos das cidades brasileiras. **Caderno CRH**. Salvador, n. 38, p. 115-126, jan./jun. 2003. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/crh/article/view/18617>. Acesso em: 19 maio 2022.

FREITAS, Caroline. Codesa é privatizada por R\$ 106 milhões para fundo de investimentos. **A Gazeta**, Vitória, 30 mar. 2022. Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/es/economia/codesa-e-privatizada-por-r-106-milhoes-para-fundo-de-investimentos-0322>. Acesso em 15 maio 2022.

FREITAS, M. R. R.. **A fábrica das etnias: um Centro Cultural Gastronômico na primeira unidade fabril da empresa CECRISA em Criciúma – SC**. 2019. 75 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) – Campus Tubarão, Universidade do Sul de Santa Catarina, Santa Catarina, 2019. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/handle/ANIMA/8537>. Acesso em: 09 nov. 2022.

GEHL, J.. **Cidade para pessoas**. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIACOMET, Luciane. Revitalização portuária: caso Puerto Madero. 2008. 191 f. Dissertação (Mestrado em Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura). Ciências Sociais Aplicadas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2008. Disponível em: https://lume.ufrgs.br/handle/10183/14975?locale-attribute=pt_BR. Acesso em: 09 nov. 2022.

JACOBS, J.. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3ª tiragem. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

KÜHL, B. M.. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. 1ª ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008

LIMA, E. F. W.; MALEQUE, M. R.. **Espaço e cidade: conceito e leitura**. 2ª ed. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007.

LYNCH, K.. **A Imagem da Cidade**. 3ª ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

MACHADO, Edson M.; JESUS, Fernando S. de. Portos e zonas portuárias urbanas no Brasil: da população tradicional aos processos de revitalização e gentrificação. **GEOFRONTER**, Campo Grande, v. 8, p 1-21, 2022. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/article/view/6903/5180>. Acesso em: 09 nov. 2022.

MAGALHÃES, J.. **Tubarão da ponta ao porto: Vitória em transformação**. Vitória: Instituto Modus Vivendi, 2016.

MATTEDI, José Carlos; FRANÇA, Brunella. Nova temporada da Estação Porto estreia com grande show nacional. Prefeitura Municipal de Vitória, Vitória, 07 dez. 2009. Disponível em: <https://www.vitoria.es.gov.br/noticia/nova-temporada-da-estacao-porto-estrela-com-grande-show-nacional-2437>. Acesso em: 20 nov. 2022.

MONIÉ, Frederic; VASCOLCELOS, Flavia, N.. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogêneas e dinâmicas de diferenciação. **Confins – Revista Franco-brasileira de Geografia**, n. 15, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7685>. Acesso em: 09 nov. 2022.

MORAIS, L. S.de. **Porto de Vitória: armazéns de século XX patrimônio industrial e memória do trabalho**. 2014. 163 f. Dissertação (Mestrado em Artes) – Programa de Pós-Graduação em Artes, Universidade do Espírito Santo, Vitória, 2014.

Disponível em: <https://repositorio.ufes.br/handle/10/2109>. Acesso em: 20 abr. 2022.

NEGREIROS, Júlio C.M. de. **Estação das Docas: Intervenções em Áreas Portuárias Brasileiras**. Belém, 2014. Disponível em:

<http://percorrendobelem.blogspot.com/2014/02/estacao-das-docas-intervencoes-em-areas.html>. Acesso em: 09 nov. 2022.

NOGUEIRA, Evelyn. CASACOR ES 2017: entrevista com a diretora da mostra.

CASACOR, Vitória, 3 dez. 2017. Disponível em: <https://casacor.abril.com.br/tv-casacor/espírito-santo/casacor-es-2017-entrevista-com-a-diretora-da-mostra/>.

Acesso em: 20 nov. 2022.

PIMENTEL, V. L.. **O teatro da modernidade. O protagonismo da avenida**

Capixaba em Vitoria ES. Arqtextos, São Paulo, ano 19, n. 221.04, Vitruvius, out. 2018. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/19.221/7122>.

Acesso em: 24 jun. 2022.

PIRES, M. da C. F. . Vitória no começo do século XX: modernização na construção da capital capixaba. **Sæculum – Revista de História**, n. 14, p. 1-13, jan./jun., 2006.

Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/srh/article/view/11344> . Acesso em: 18 jun. 2022.

RUFINONI, M. R.. **Preservação e patrimônio: intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013.

PREFEITURA DE VITÓRIA, PORTAL DE SERVIÇOS. Anexo 19, Mapa 01 - Edificações de Interesse de Preservação e Tombadas de 21 de maio de 2018.

Disponível em:

<https://sistemas.vitoria.es.gov.br/docOficial/operacoes/exibirDocumento.cfm?cod=14584>. Acesso em: 20 nov. 2022.

PREFEITURA DE VITÓRIA, PORTAL DE SERVIÇOS. **Lei nº 9.271/2018 de 21 de maio de 2018**. Disponível em:

<https://sistemas.vitoria.es.gov.br/atosnormativos/?id=29413>. Acesso em: 20 nov. 2022.

PROJETO de revitalização do Centro de Vitória prevê demolição dos galpões 4 e 5. 2013. **Século Diário**, Vitória 03 out. 2013. Disponível em: <https://www.seculodiario.com.br/cidades/projeto-de-revitalizacao-do-centro-de-vitoria-preve-demolicao-dos-galpoes-4-e-5>. Acesso em 20 maio 2022.

SEDEC/GPU/CRU. Listagem dos imóveis salvaguardados pela Lei 6705/06. **Lei nº 6705 de 13 de outubro de 2006**. Disponível em: <https://docplayer.com.br/41919546-Listagem-dos-imoveis-salvaguardados-pela-lei-6705-06.html>. Acesso em: 20 nov. 2022.

SIQUEIRA, M. P. S.. A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 12, n. 24, pp. 565-584, jul/dez 2010. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5903>. Acesso em: 18 jun. 2022.

_____. **O desenvolvimento do porto de Vitória 1870-1940**. 1980. 167 f. Dissertação (Pós-Graduação em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 1980. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/76662>. Acesso em: 24 jun. 2022.

TAVEIRA, Victor. Tombamento pode proteger galpões do Porto de desconfiguração. **Século Diário**, Vitória, 20 ago. 2020. Disponível em: <https://www.seculodiario.com.br/cultura/tombamento-pode-protger-galpoes-do-porto-de-desconfiguracao>. Acesso em: 20 maio 2022.

TODELO, R. A.. Concepções progressistas e culturalistas do espaço social: a dimensão dos projetos e dos planos para as cidades brasileiras da primeira metade do século XX. **Revista espaço de diálogo e desconexão – REED**. São Paulo, v. 10, n. 2, 2018. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/redd/article/view/11983>. Acesso em: 18 maio 2022.

VASCONCELOS, F. N.. A voz da zona portuária: A presença do porto urbano em Vitória / ES. **Interseções**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 409-424, dez. 2014.

Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/277885780_A_voz_da_zona_portuaria_a_presenca_do_porto_urbano_em_Vitoria_ES . Acesso em 22 maio 2022.

_____. **O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?**. 2011. 463 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/3321>. Acesso em: 19 jun. 2022.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO COM A POPULAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso - Requalificação dos Armazéns do Porto de Vitória.

Me chamo Izabela Furtado e sou aluna do 10º período do curso de Arquitetura e Urbanismo da Unisaes.

- Este formulário tem como intuito obter informações quanto a vivência de moradores, frequentadores ou pessoas que conhecem um pouco do Centro de Vitória e bairros adjacentes, com o objetivo de elaboração de um projeto que propõe novas utilizações dos armazéns 4 e 5 com conjunto com seus prédios anexos, localizados no Porto de Vitória.
- Sua participação nessa pesquisa irá auxiliar em uma proposta que vai de encontro com as necessidades atuais dos moradores e frequentadores dessa área, afim de reconectar essa edificação à cidade.

Contato: izabelafurtadopc@gmail.com

Quanto ao Centro de Vitória e bairros adjacentes, você:

 Copiar

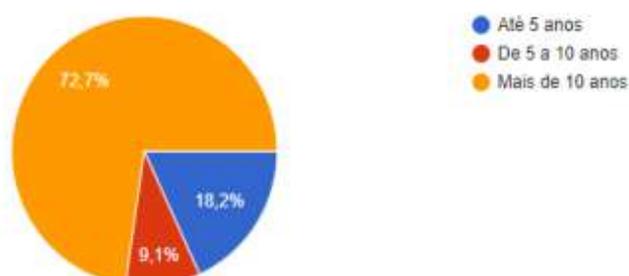
21 respostas



Caso seja morador, a quanto tempo reside no bairro?

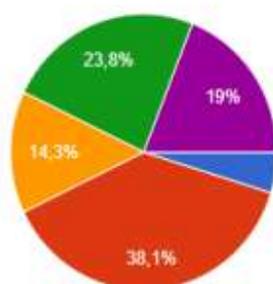
 Copiar

11 respostas



Qual a sua idade?

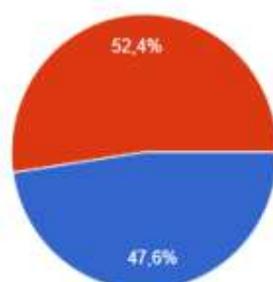
21 respostas

 Copiar


- Entre 12 e 20 anos
- Entre 21 e 30 anos
- Entre 31 e 40 anos
- Entre 41 e 50 anos
- 51 anos ou mais

Quanto aos espaços de uso público:

21 respostas

 Copiar


- O centro POSSUI muitos espaços de uso público
- O centro NÃO POSSUI muitos espaços de uso público

Em relação a esses espaços, especifique qual sua finalidade e localização (lazer, educacional, comercial, etc..)

21 respostas

Lazer

Comercial

Não considero o centro um lugar de muitos espaços de lazer, inclusive, considero a região MUITO perigosa pra se estar com a família num final de semana, por exemplo.

?

Lazer e educação

Parque moscoso

lazer, educacional, comercial...

Lazer parque moscoso

Lazer e educacional

O centro até possui algumas praças, mas em estado quase de abandono e sem atrativos relevantes, o que culmina para a acentuação da insegurança no local

Pracas quadras etc

Lazer

Lazer

Parque moscoso, lazer

Parque Moscoso, lazer para as familias

Comercial

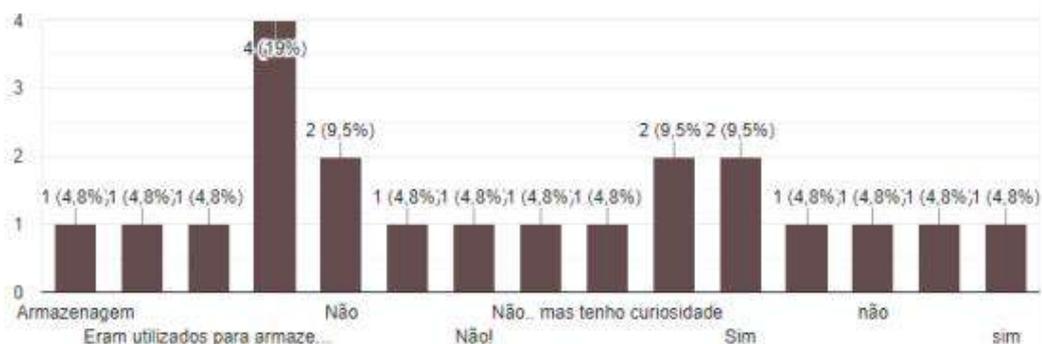
Morro da Fonte Grande; Praça do Papa; Calçadão de Camburi, Horto Municipal; Parque Moscoso; Parque Botânico da Vale; Parque do Tancredão.

Lazer.

Você conhece a história por trás dos armazéns do Porto de Vitória (para que eram utilizados, relevância, etc..) ?



21 respostas



Para você, o que os armazéns do porto representam hoje para o Centro de Vitória?

21 respostas

Como o Centro, abandonado. O porto é uma das partes mais importantes dos estado, pois chegam diversos navios com itens importantes para população.

História que deve ser contata e restaurada

Não os considero importantes, tão pouco, sei o porquê da existência deles.

uma obra nao concluida

É um pouco da cultura da cidade

Renda

algo enigmatico

um patrimônio

Indiferente

Um lugar sem utilidade

Assim como outros bens abandonados, estão servindo apenas para deixar a cidade degradável. Se tivessem a atenção necessária, restauro e qualificação com certeza a cidade seria outra coisa.

Tristeza. É triste passar ali diariamente e ver uma área com tamanho potencial não estar sendo usada/explorada em prol da população

Um local que poderia ser melhor utilizados

Espaço sem utilidade

Nada

Historia

A antiga histórica do Porto

Um lugar cheio de história, cheio de vida

Representam a história do desenvolvimento do nosso estado

Historia da riqueza de um tempo áureo

Um local histórico inutilizado.

Concorda com a utilização dos armazéns 4 e 5, (próximos à Praça 8), em conjunto com seus prédios, para espaço de uso público voltado para lazer, educação, comércio e entretenimento?
Justifique sua resposta

21 respostas

Sim

Sim

Sim. Excelente local para cultura e lazer.

Sim! Totalmente.

(tu traduiras avec Google) Si tu prends l'exemple de Buenos aires avec puerto madero ou le projet de recalification de Rio, oui ces deux projets fonctionne car ce sont deux villes globalisées avec un vivier enorme d'habitants ce n est pas le cas ici. Vitoria est une ville avec une classe moyenne peu educuée. Perreniser un tel lieu , c est le veritable defis. Sinon evidemment oui pour toutes tes proposition (lazer, educação, esporte...)

Sim.. concordo totalmente

concordo, quanto mais espaço melhor

sim, é importante que haja espaços públicos para a população se sentir pertencente dentro do bairro e do mundo, talvez, até, ajudando outras camadas sociais. quanto mais entretenimento, esporte e educação de base, menos mortes por tráfico ou outros motivos futuramente.

Com certeza. Com a requalificação dessas edificações o centro terá outra cara, uma nova roupagem, mais limpa, mais bonita, consequentemente mais segurança e lazer

Concordo. A localização é muito privilegiada e a área merece ser melhor aproveitada

Sim para revitalizar o centro de vitória

Sim concordo

Sim. Porque com isso pode ajudar na revitalização do centro de Vitória

Concordo

Sim, acho que seria um lindo museu com muitas histórias

Sim, concordo. Seria um meio de atrair investidores e alavancar o turismo

Seria mais um cartão postal de Vitória.

Sim, pois fomenta a cultura, a economia e é uma forma de utilizar um espaço que foi importante para a história do Estado.

Quais espaços e finalidades (área pra esportes/diversão, lojas, restaurantes, etc..) você acredita que seriam agradáveis para inserir nessa edificação afim de transforma-la em espaços público acessível a todos? (Qualquer opinião é válida)

21 respostas

Restaurante e lojas.

Restaurantes

Restaurantes com vista para mar. Áreas externas (próxima a beira mar) de lazer.

même reponse d'accord sur tout, mais comment tu ramenes tes clients dans cet endroit sachant que la population du centre ville n est pas suffisante

Lazer, educação, centro cultural..

Porto

quadras de esporte e lazer

talvez um espaço de alfabetização para a inserção de crianças e pessoas adultas que não tiveram a chance de concluir o ensino educacional.

Restaurante,

Se ele for utilizado pra qualquer fim já será um avanço.

Diversão e lojas.

Acredito que seria interessante algo integrado com a cultura do local, aproximando a população do local e entendendo a importância dele. Desta forma, aliado com alguma recreação pra população, aulas de artes ou algo nesse sentido. Comércio que tenham ligação também com essa questão cultural, valorizando o nosso Estado

Um local par show

Esporte e lazer

Restaurante área de lazer

Mostra de acervo cultural com cafeterias e livrarias

Esporte e educação

Um Museo para apreciar enquanto tomamos um café, do qual faz parte da história local

Acredito que os armazéns seriam um excelente espaço para exposições de artes ou talvez um grande mercado municipal no estilo do famoso mercado municipal de São Paulo.

Espaço público com inserção de práticas esportivas e comerciais atendendo aos frequentadores, em conjunto com a mobilidade urbana

Teatro, museu, restaurante, cinema, área de eventos...

Há outras propostas que ajudariam a reintegrar essa edificação à cidade?

21 respostas

No momento não.

Não

Comércio, lazer.

Área de eventos

la rue principale qui separe les depots de la ville est un autre probleme, elle bloque l' integration de l'ensemble au reste de la ville (Rio par exemple a decider d'enterer ses voies rapides . cela est une solution

Nao

não

existem muitas propostas.

Muito prédio abandonado. Dar uma finalidade para eles. restauração.

Houve uma gestão que ele foi utilizado.

Unidades de ensino também seria uma boa ideia

Algum uso noturno para colaborar para o aumento do trânsito de pessoas nesse horário, ajudando na diminuição da criminalidade da região

Um local voltado para cultura capixaba

Áreas para cursos profissionalizantes

Área de lazer

Reforma da praça costa Pereira com inclusão de uma guarita da guarda civil ali

Um Museo, uma biblioteca

Estacionamentos com acesso a água, esgoto e energia elétrica visando atender Motor-homes.

Não.

APÊNDICE B – PRANCHA PROJETOAIS DE ESTUDO PRELIMINAR

Requalificação dos Armazéns do Porto de Vitória

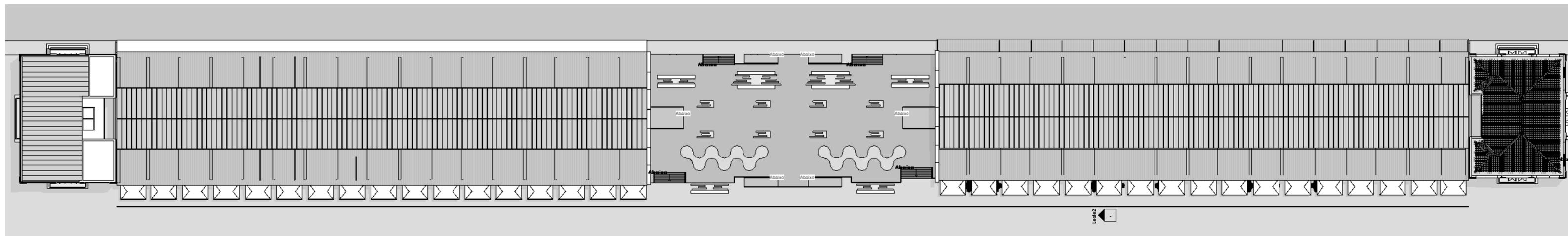
Trabalho de Conclusão de Curso II

Izabela Furtado Pausen Coutinho

Orientadora: Anna Karine Bellini

Dezembro 2022





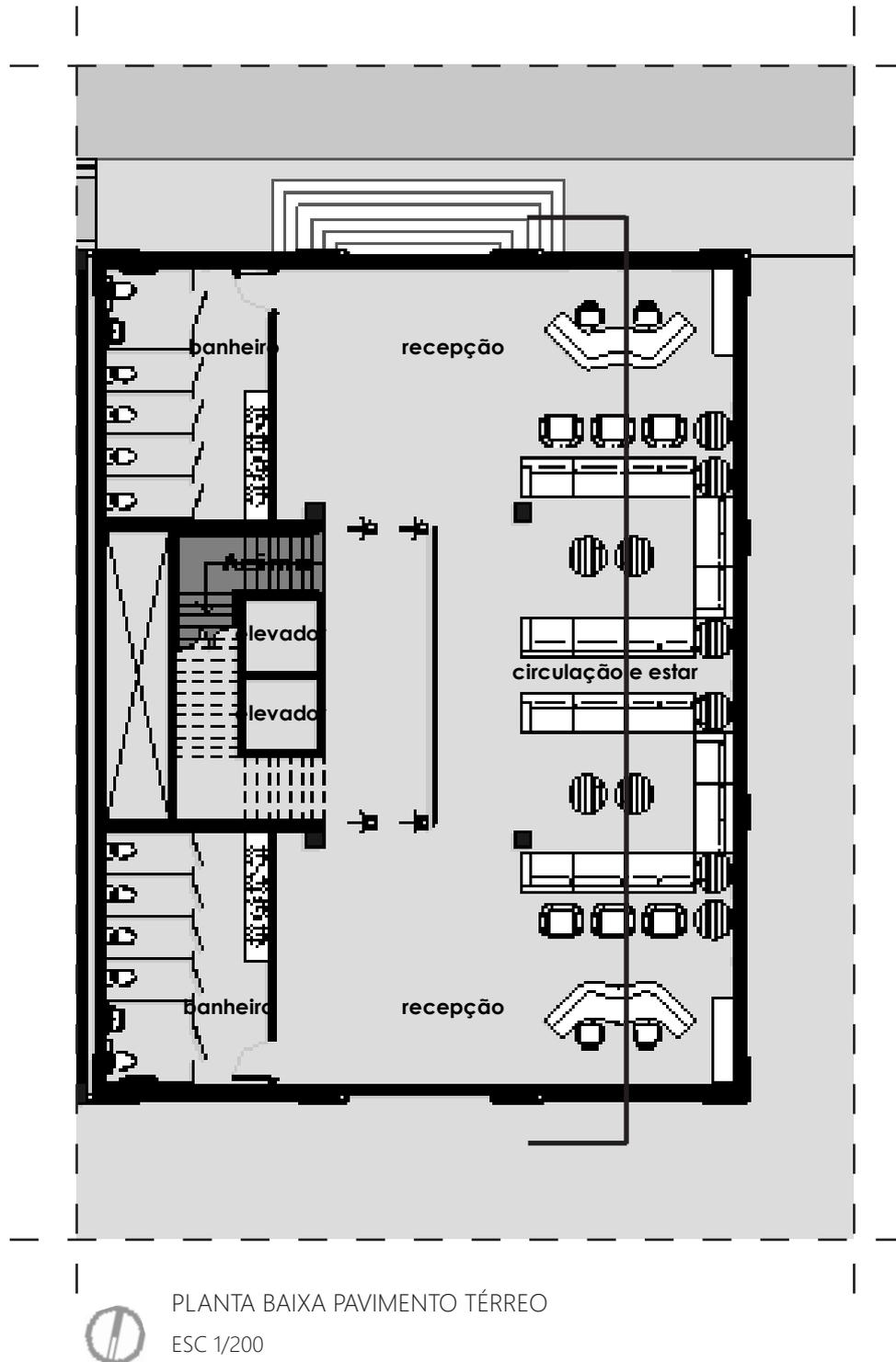
IMPLANTAÇÃO
SEM ESCALA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo: Implantação
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:
01/38



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

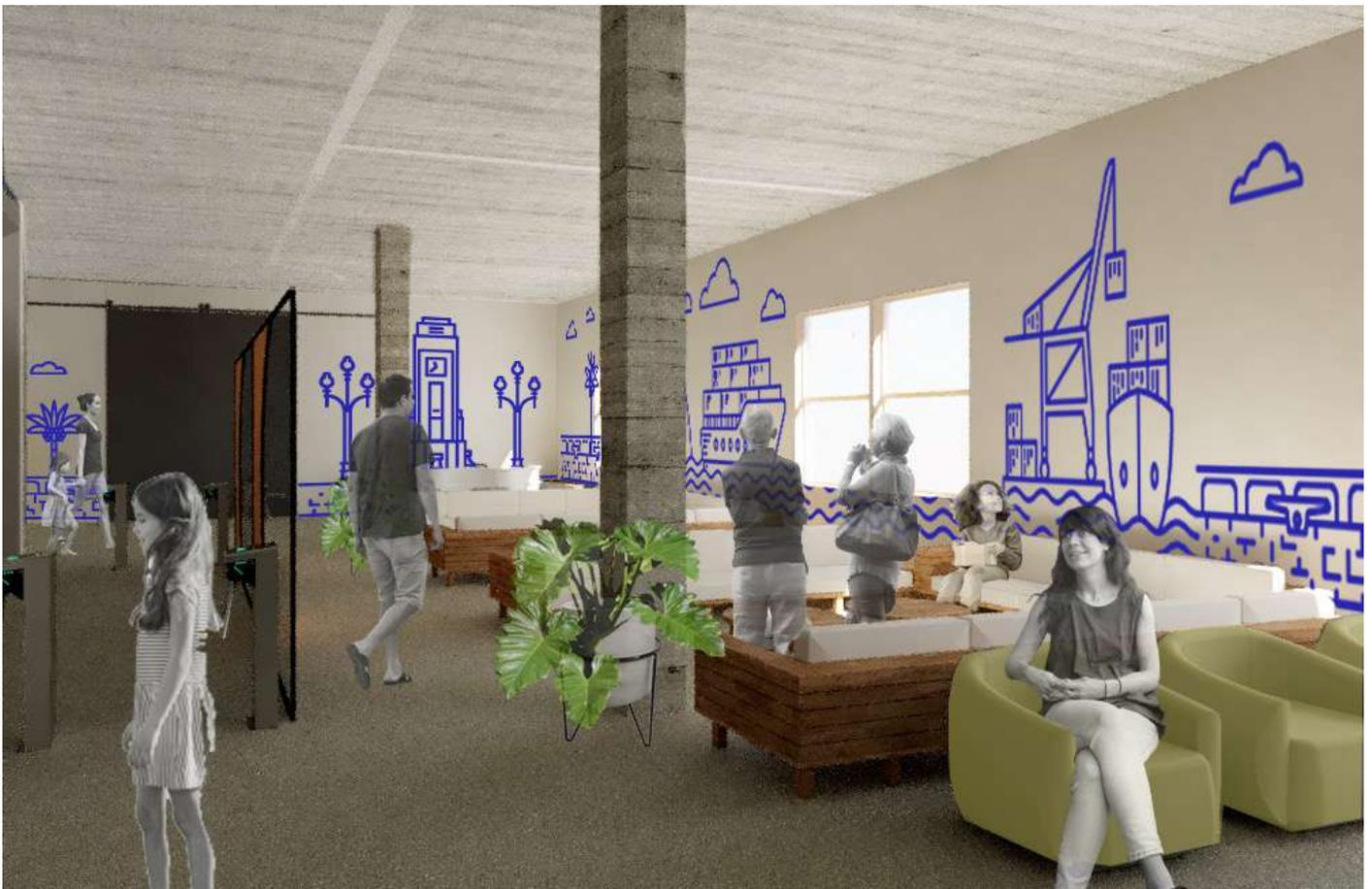
Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

02/38



PERSPECTIVA TÉRREO PRÉDIOS



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

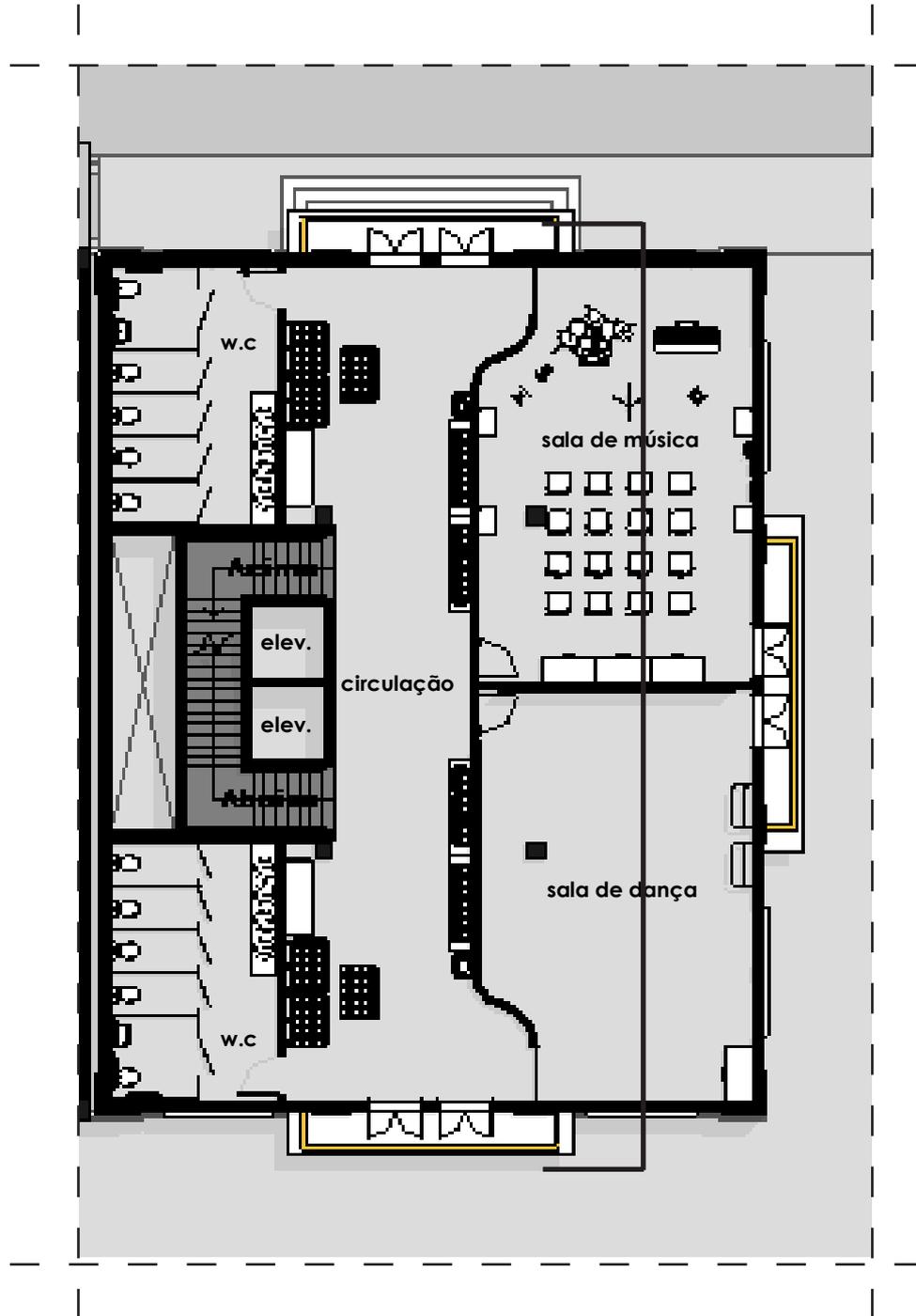
Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

03 /38



PLANTA BAIXA PAVIMENTO 1

ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

04 / 38



PERSPECTIVA CORREDORES



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

05 /38



PERSPECTIVA SALA DE MÚSICA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

06 /38



PERSPECTIVA SALA DE DANÇA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

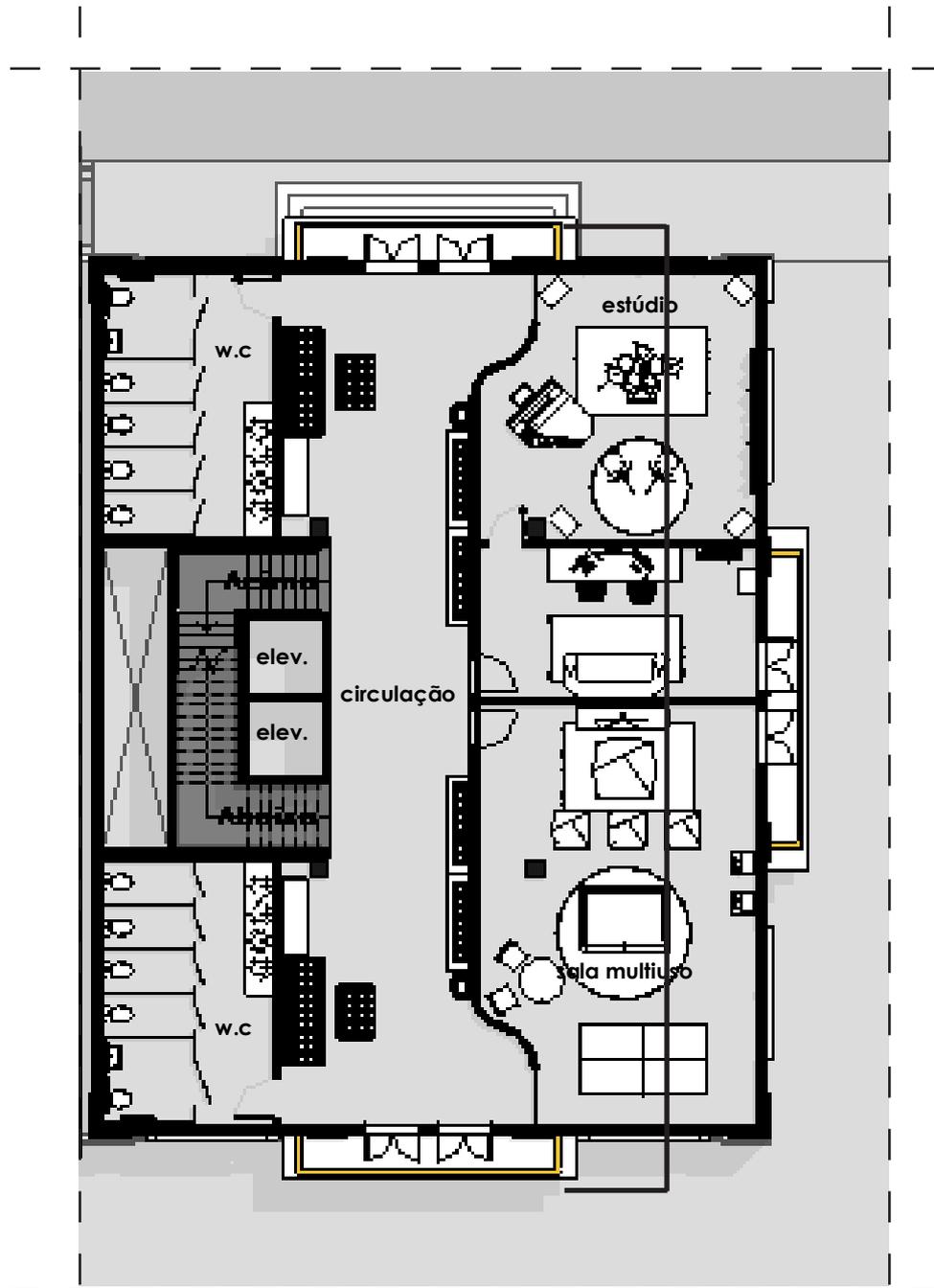
Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

07 /38



PLANTA BAIXA PAVIMENTO 2
ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 05
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

08 / 38



PERSPECTIVA SALA DE GRAVAÇÃO



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

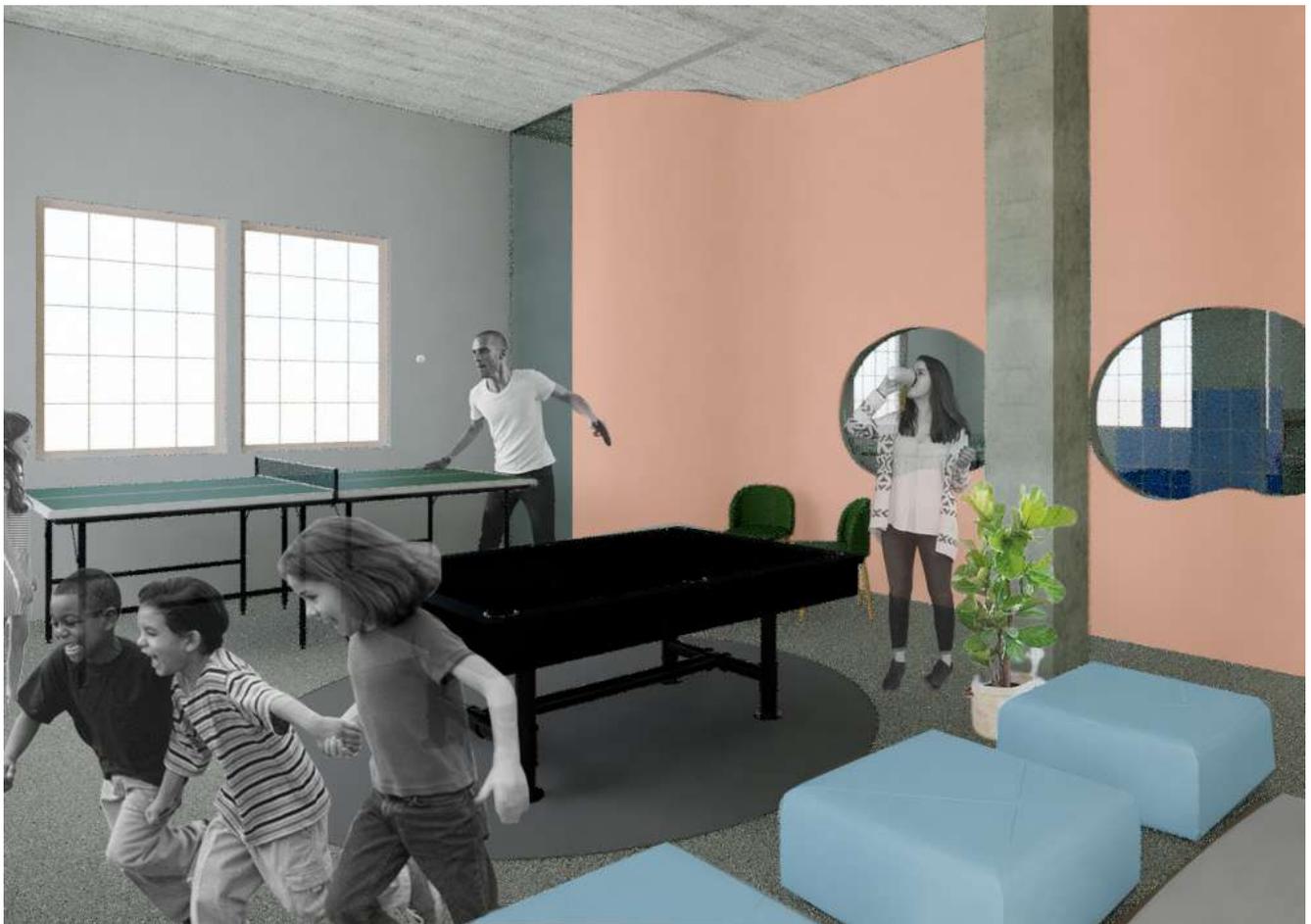
Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

09 /38



PERSPECTIVA SALA MULTIUSO



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

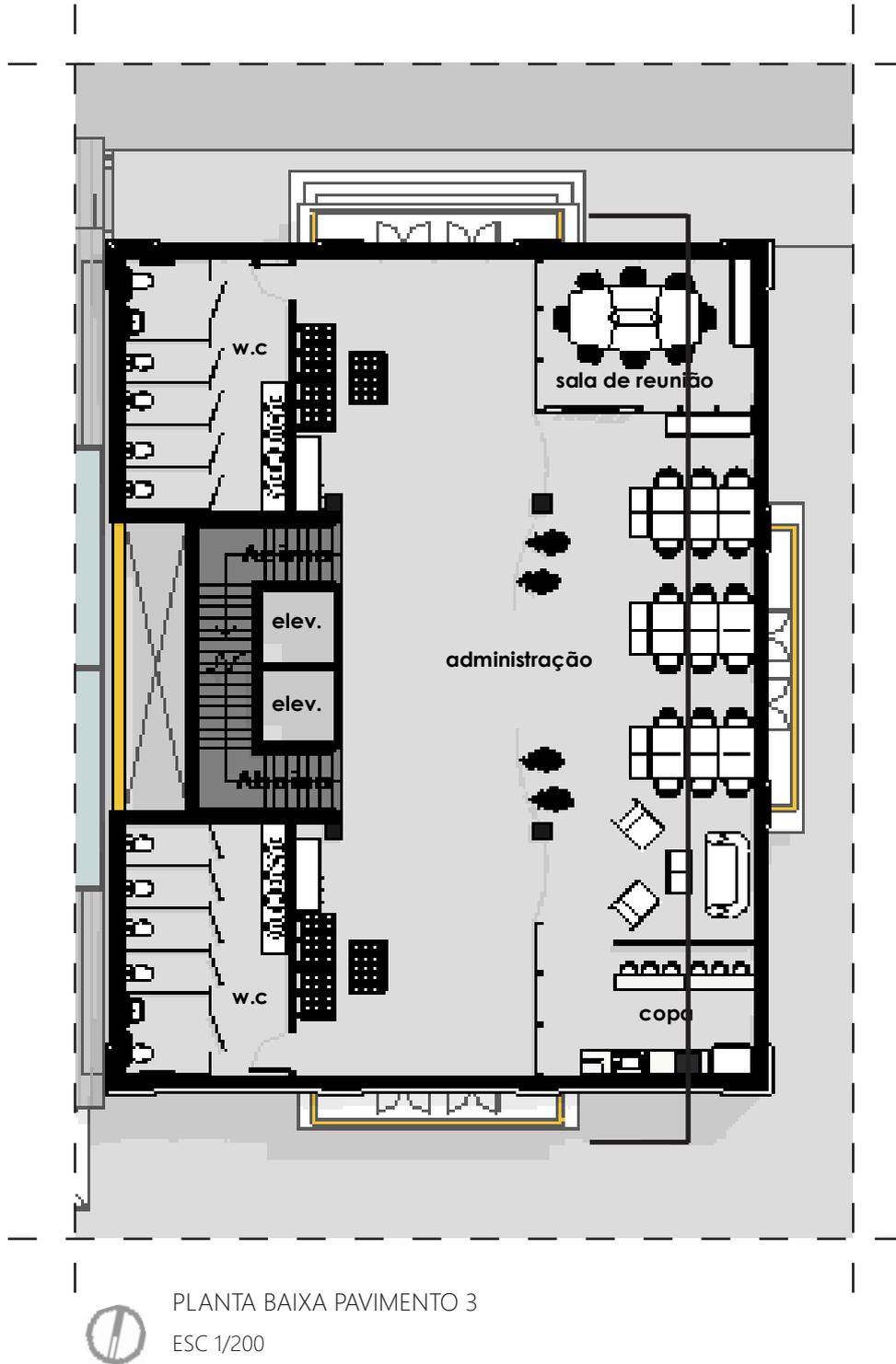
Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

10 /38



PLANTA BAIXA PAVIMENTO 3
ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

11/38



PERSPECTIVA ADMINISTRAÇÃO



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

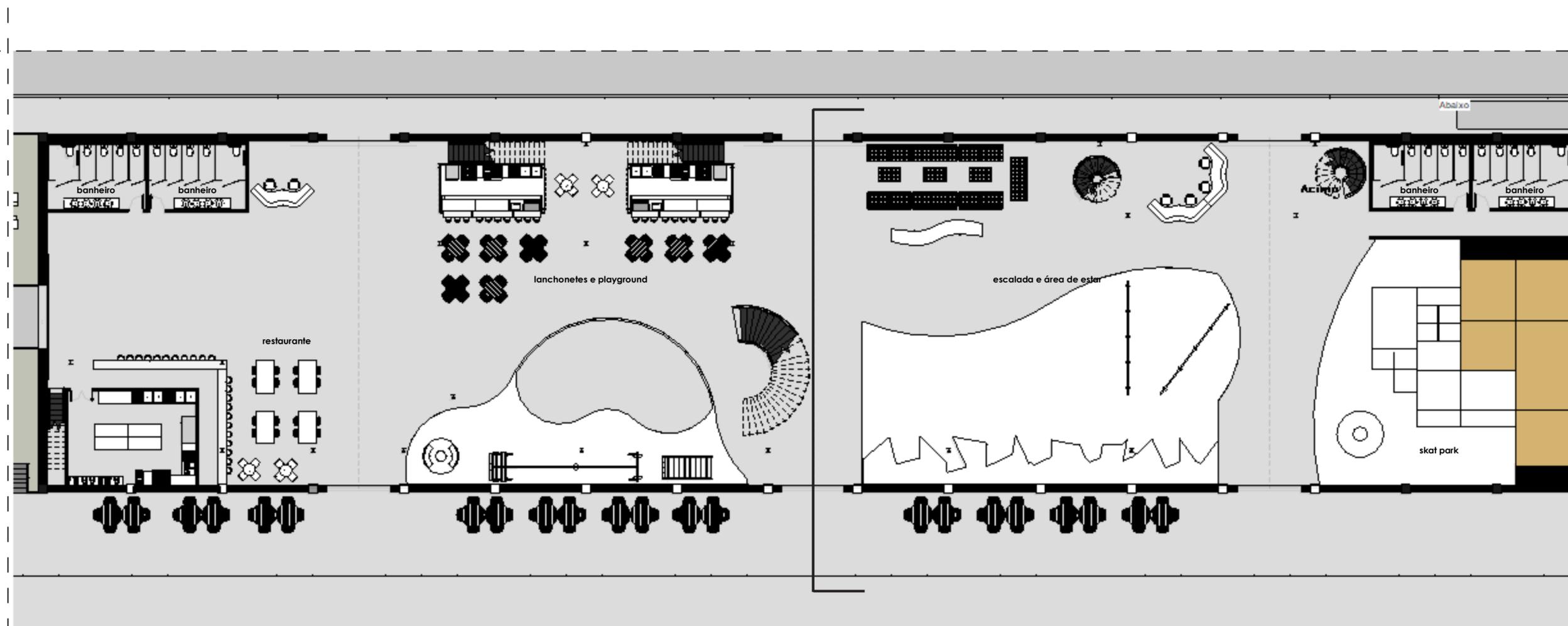
Conteúdo: Prédio 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

12 /38



PLANTA BAIXA TÉRREO - ARMAZÉM 05
ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo: Armazém 05
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:
13 /38



PERSPECTIVA RESTAURANTE, LANCHONETES E PLAYGROUND



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Armazém 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

14 /38



PERSPECTIVA ÁREA DE ESTAR, MURO DE ESCALA E PISTA DE SKATE



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

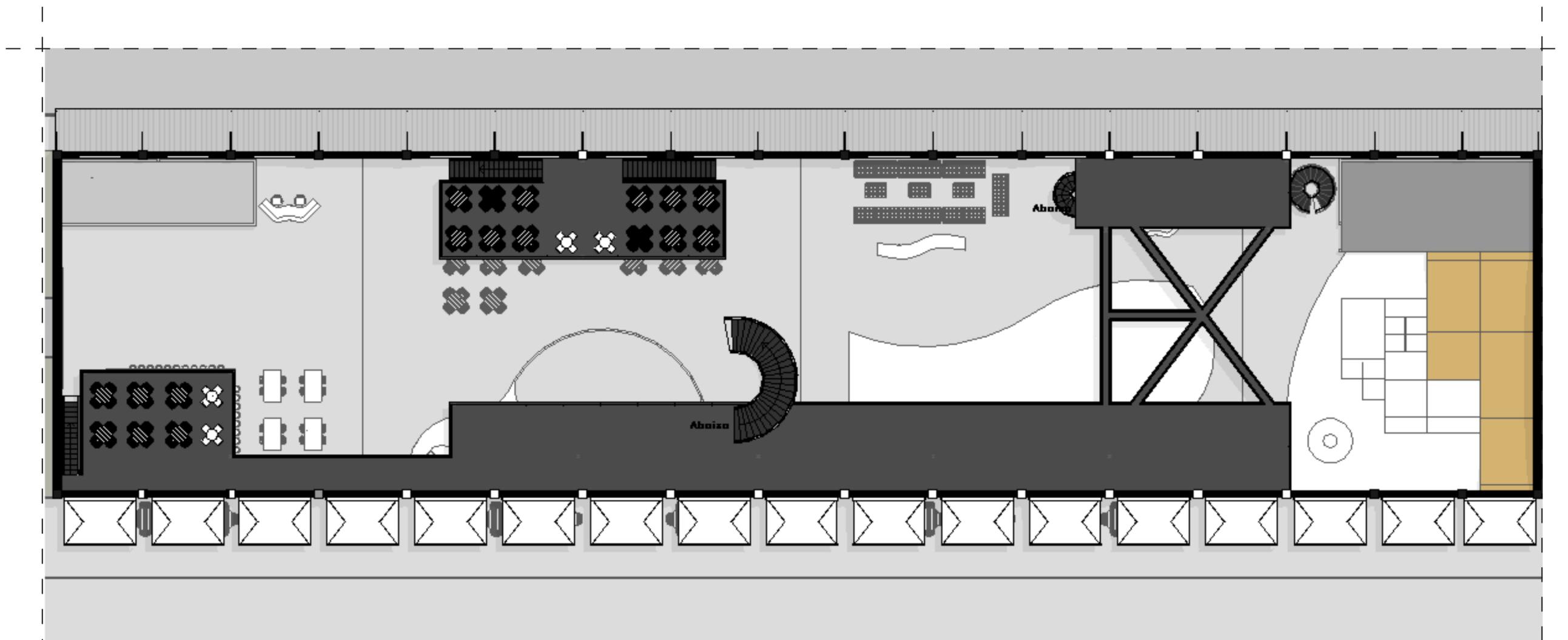
Conteúdo: Armazém 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

15 /38



PLANTA BAIXA MEZANINO - ARMAZÉM 05
ESC 1/200



PERSPECTIVA MEZANINO ARMAZÉM 05



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

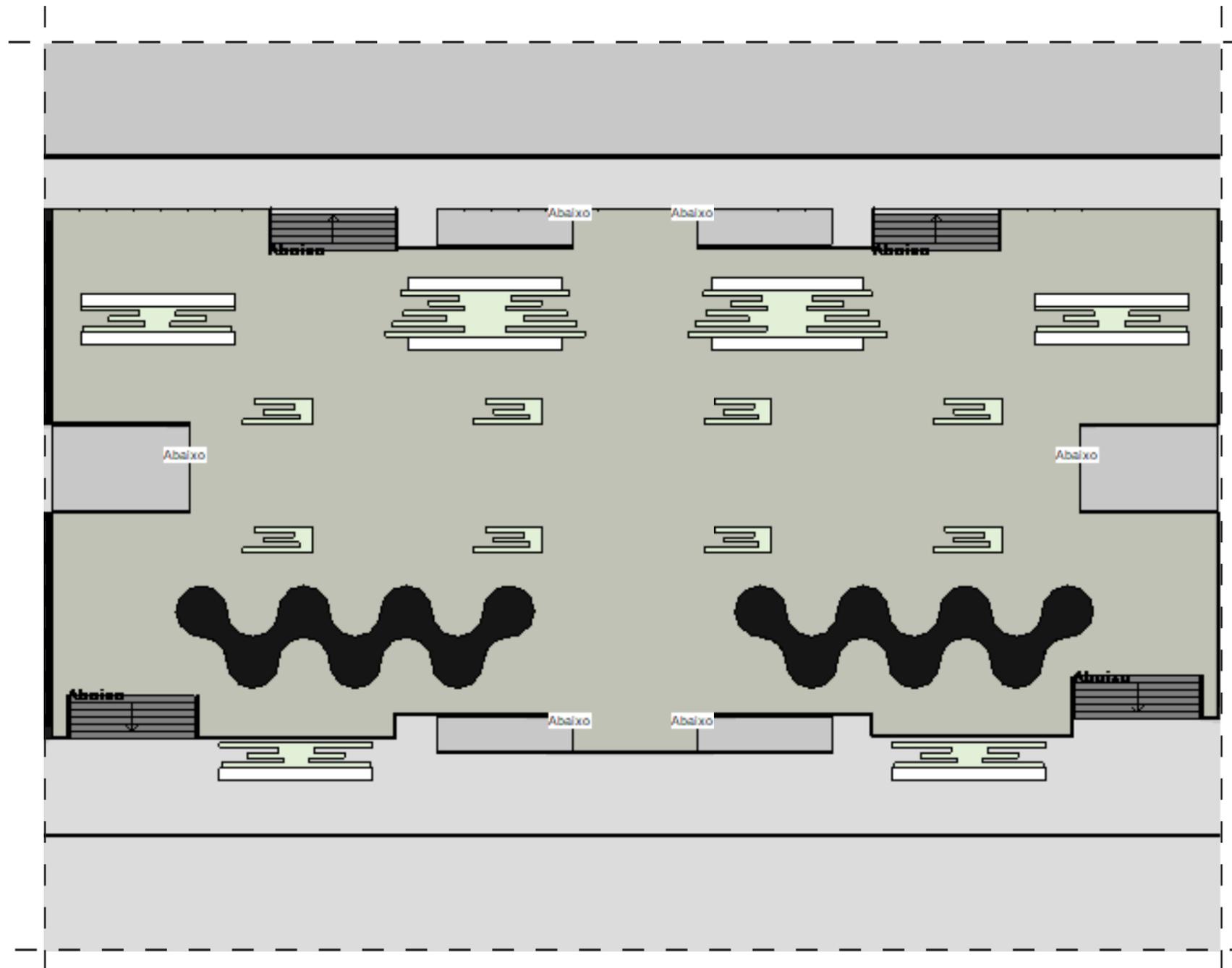
Conteúdo: Armazém 05

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

17 /38



PLANTA BAIXA PRAÇA

ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Praça

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

18/38



PERSPECTIVA PRAÇA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo: Praça
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

19/38



PERSPECTIVA PRAÇA E CAIS

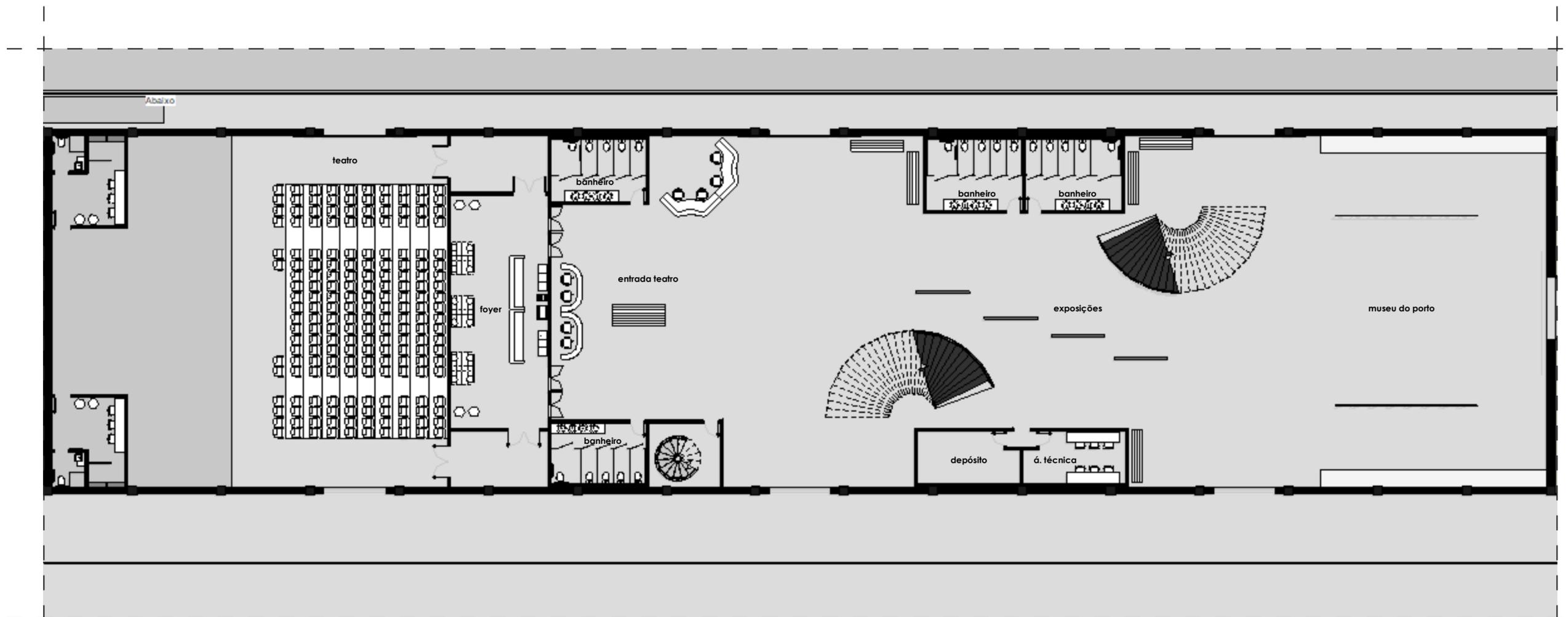


Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo: Praça
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

20/38



PLANTA BAIXA TÉRREO - ARMAZÉM 04
ESC 1/200



PERSPECTIVA MUSEU DO PORTO



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

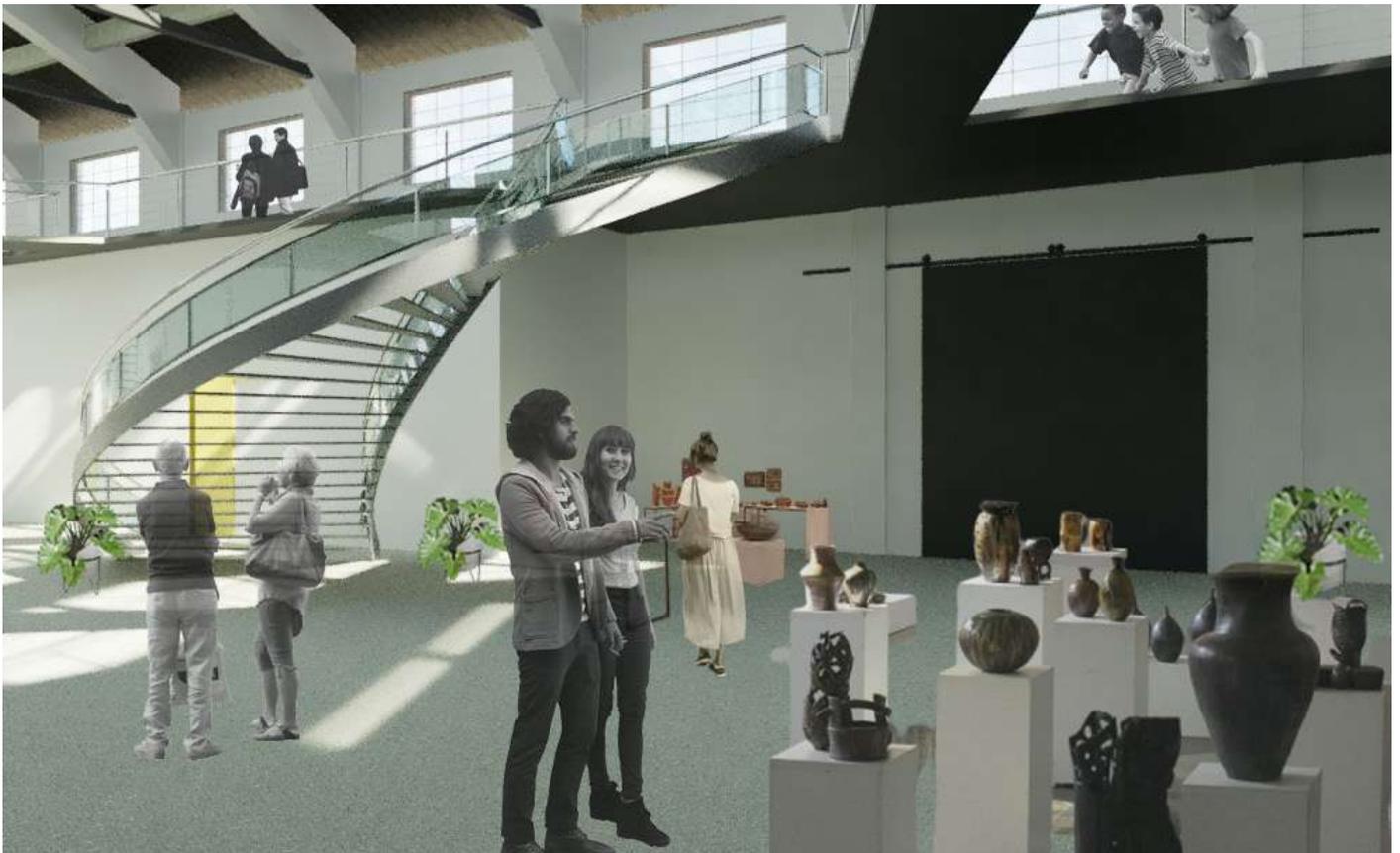
Conteúdo: Armazém 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

22 /38



EXPOSIÇÕES ARMAZÉM 04



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

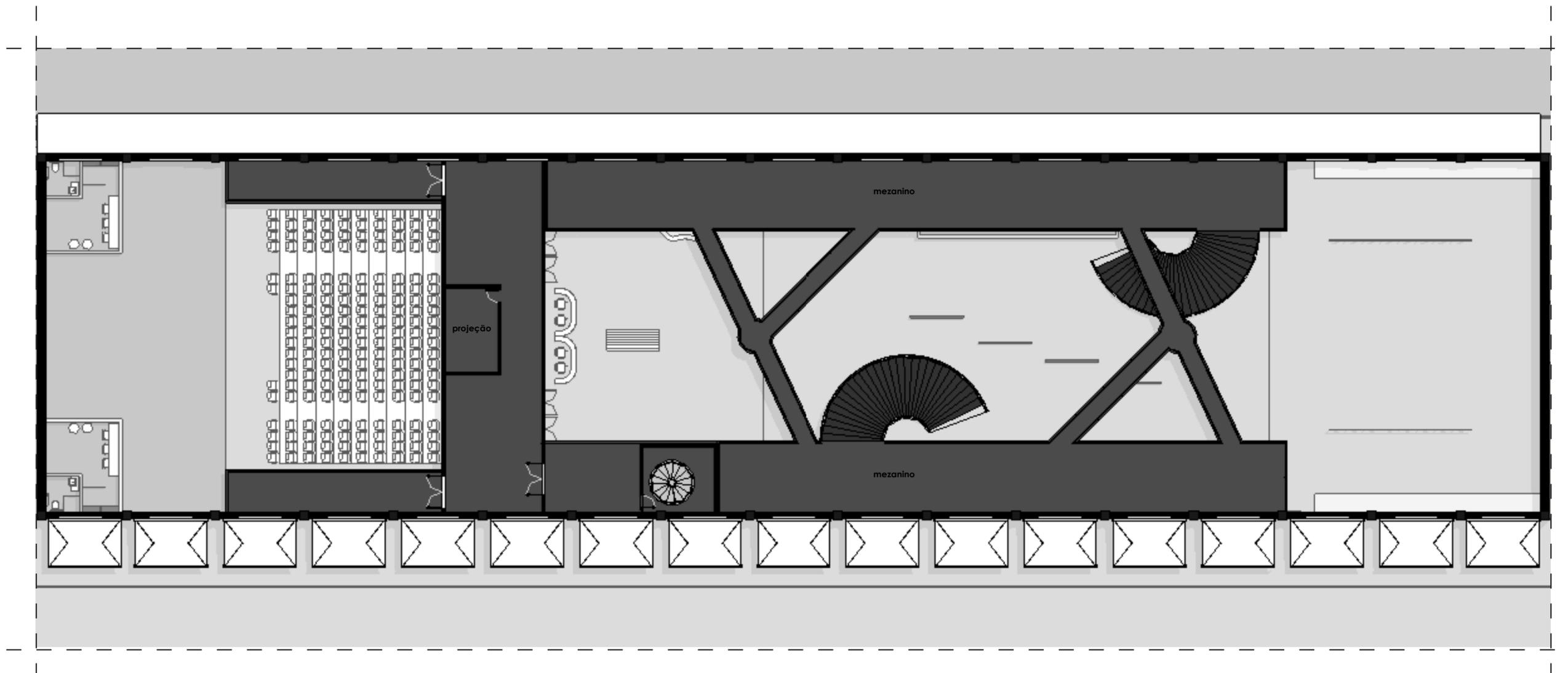
Conteúdo: Armazém 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

23 /38



PLANTA BAIXA MEZANINO - ARMAZÉM 04
ESC 1/200



PERSPECTIVA TEATRO ARMAZÉM 04



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

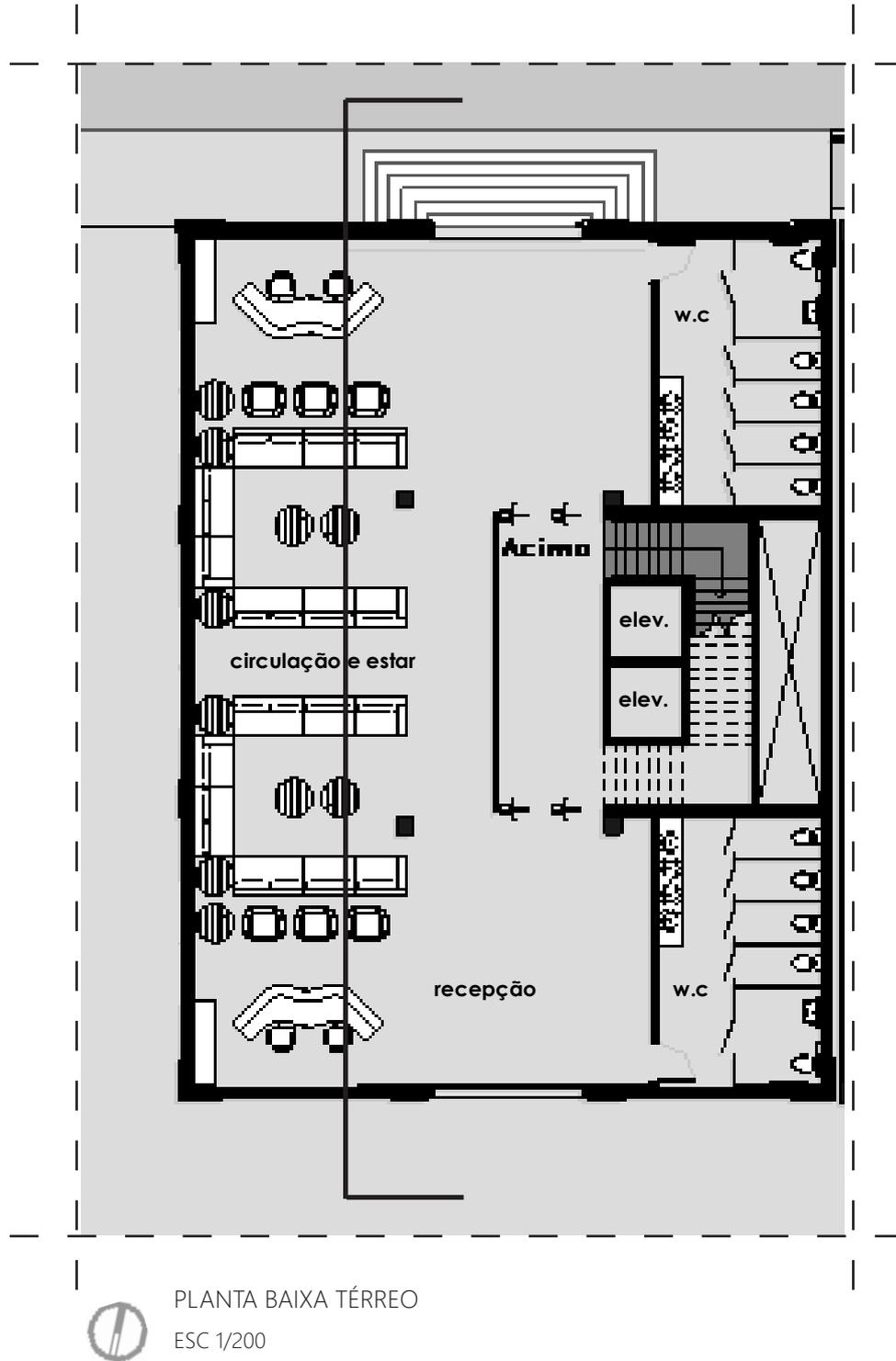
Conteúdo: Armazém 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

25 /38



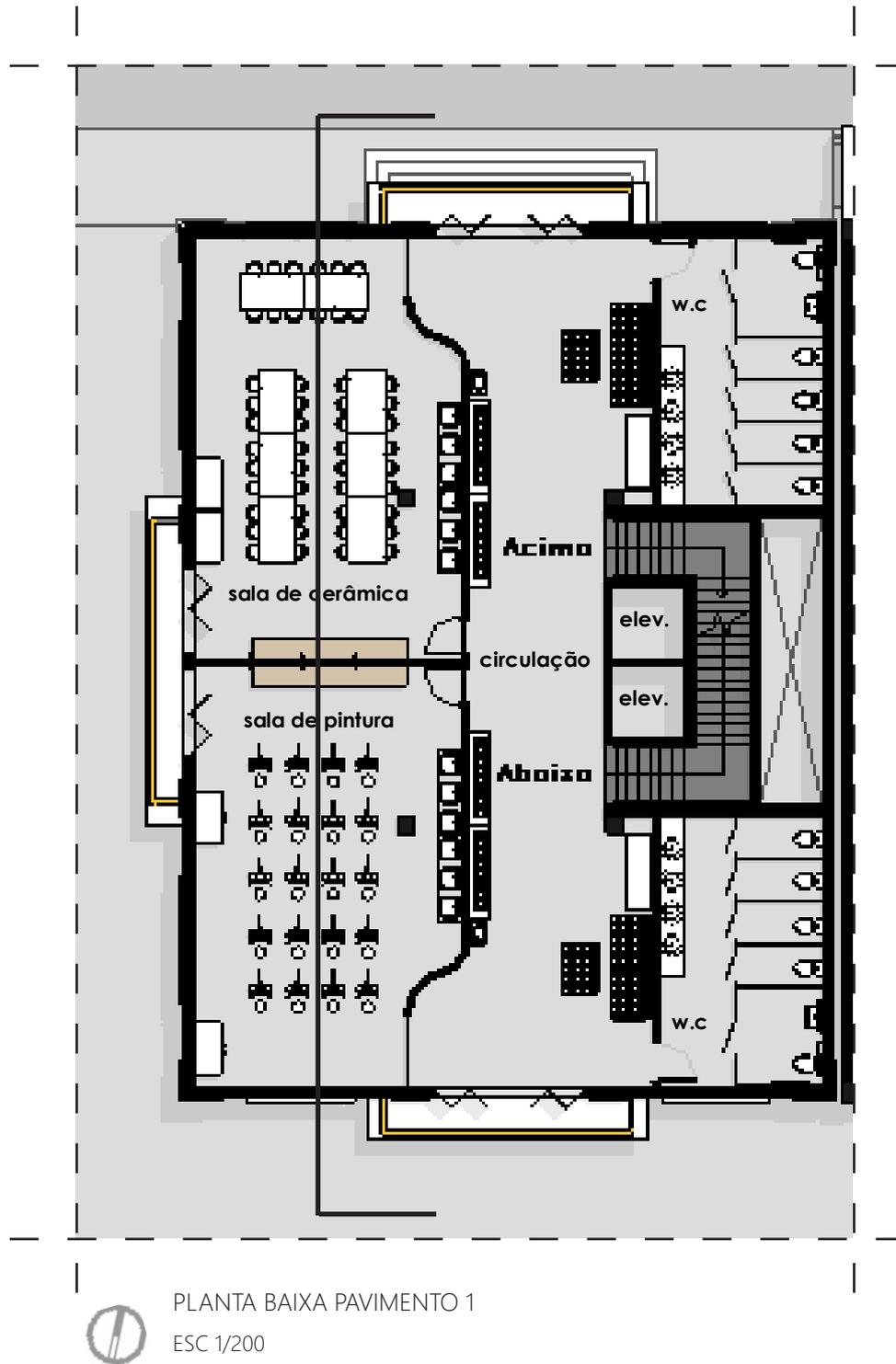
PLANTA BAIXA TÉRREO
ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 04
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:
26 / 38



PLANTA BAIXA PAVIMENTO 1
ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

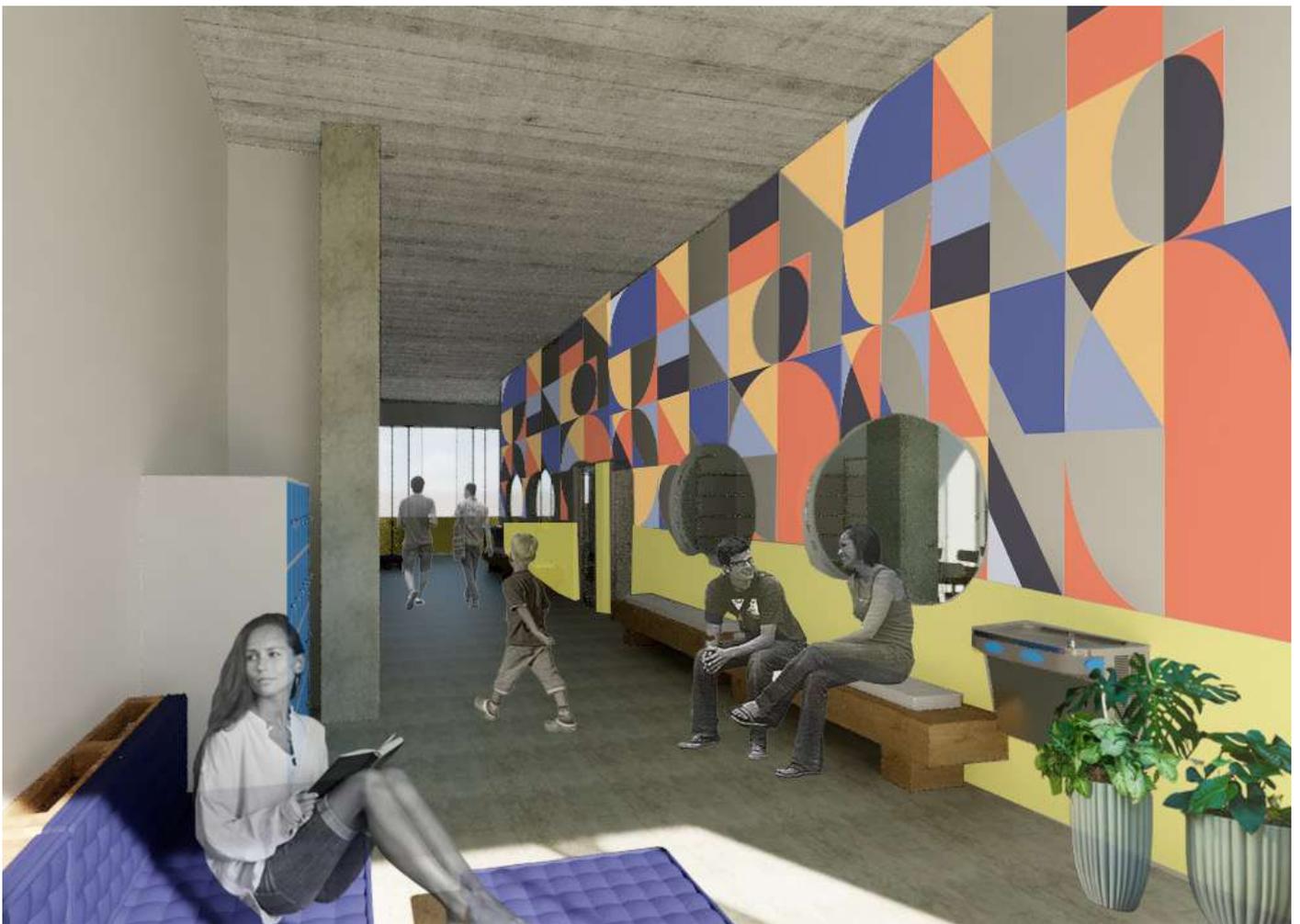
Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

27 /38



TIPOLOGIA CORREDORES PRÉDIOS ANEXOS



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

28 /38



PERSPECTIVA SALA DE CERÂMICA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

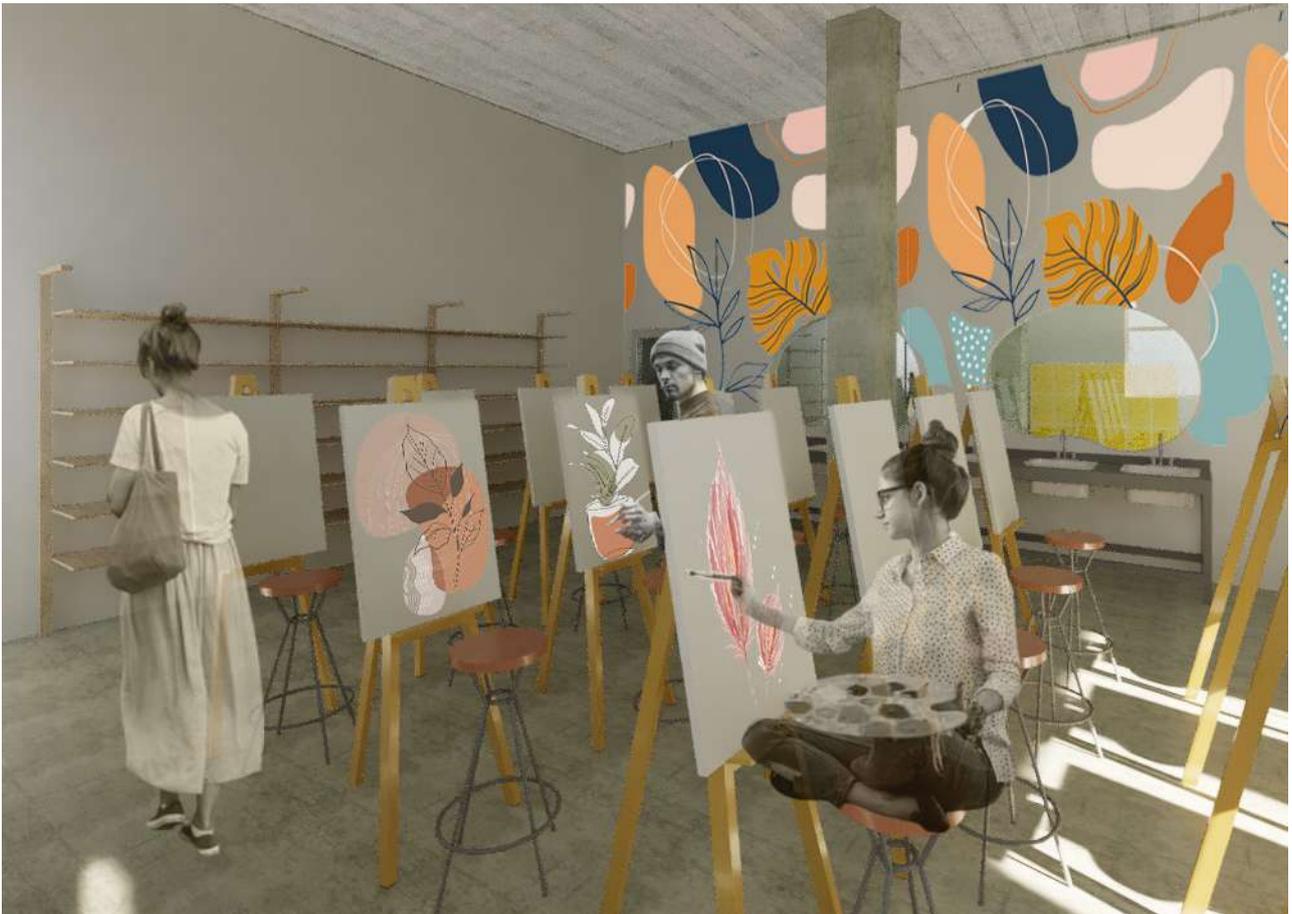
Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

29 /38



PERSPECTIVA SALA DE PINTURA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

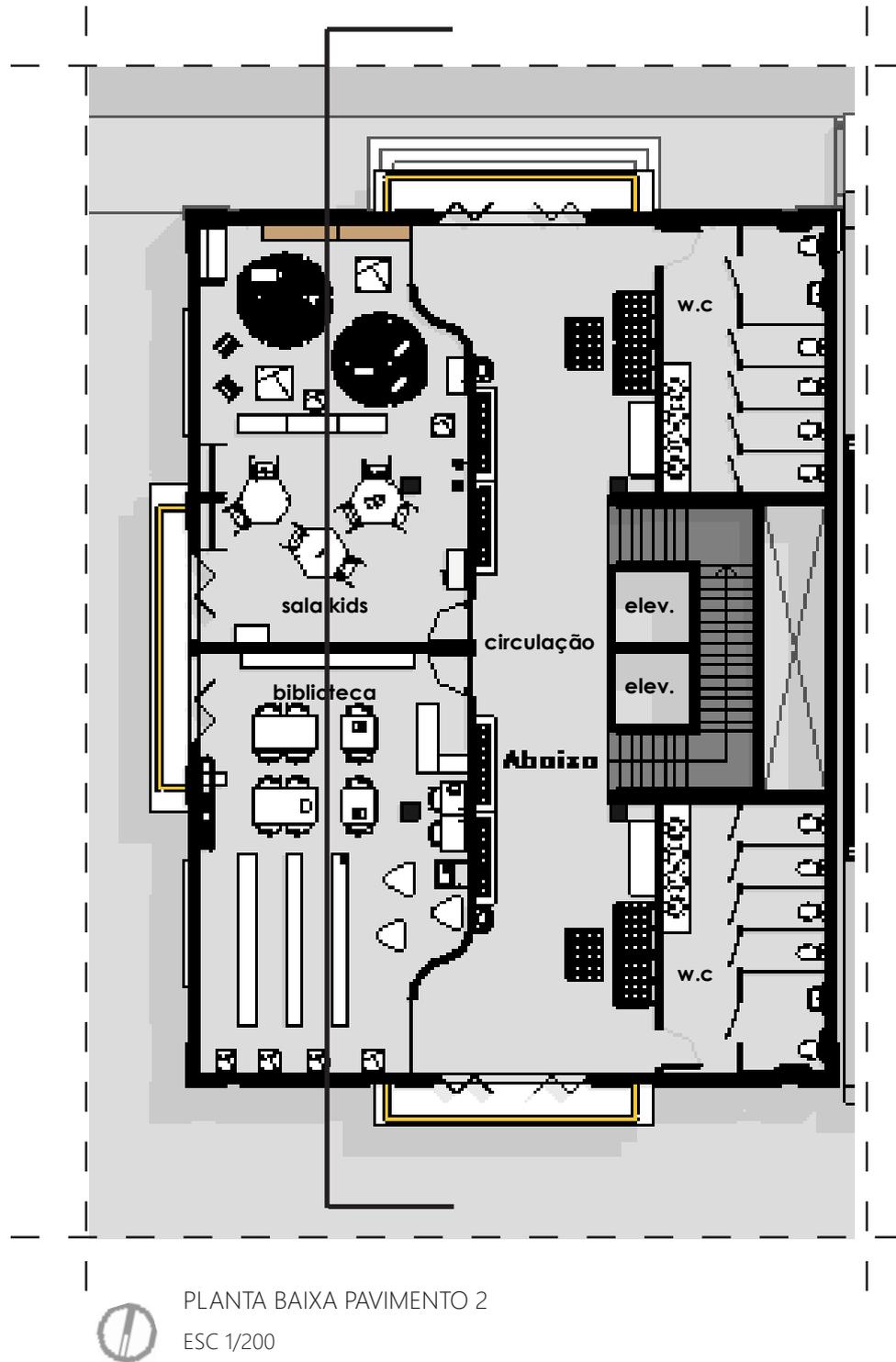
Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

30 /38



PLANTA BAIXA PAVIMENTO 2
ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 04
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

31/38



PERSPECTIVA SALA KIDS



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

32 /38



PERSPECTIVA BIBLIOTECA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

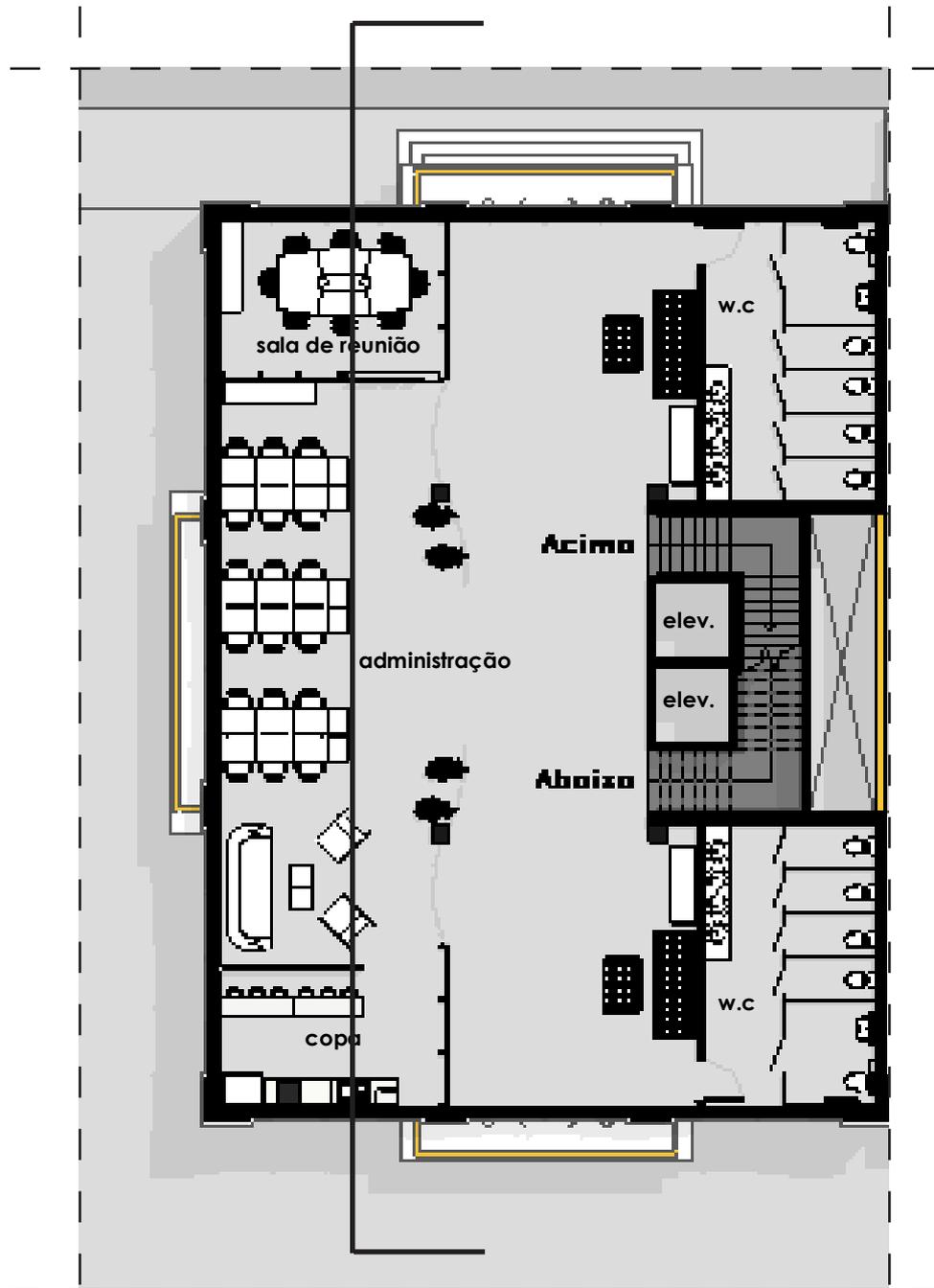
Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

33 /38



PLANTA BAIXA PAVIMENTO 3

ESC 1/200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

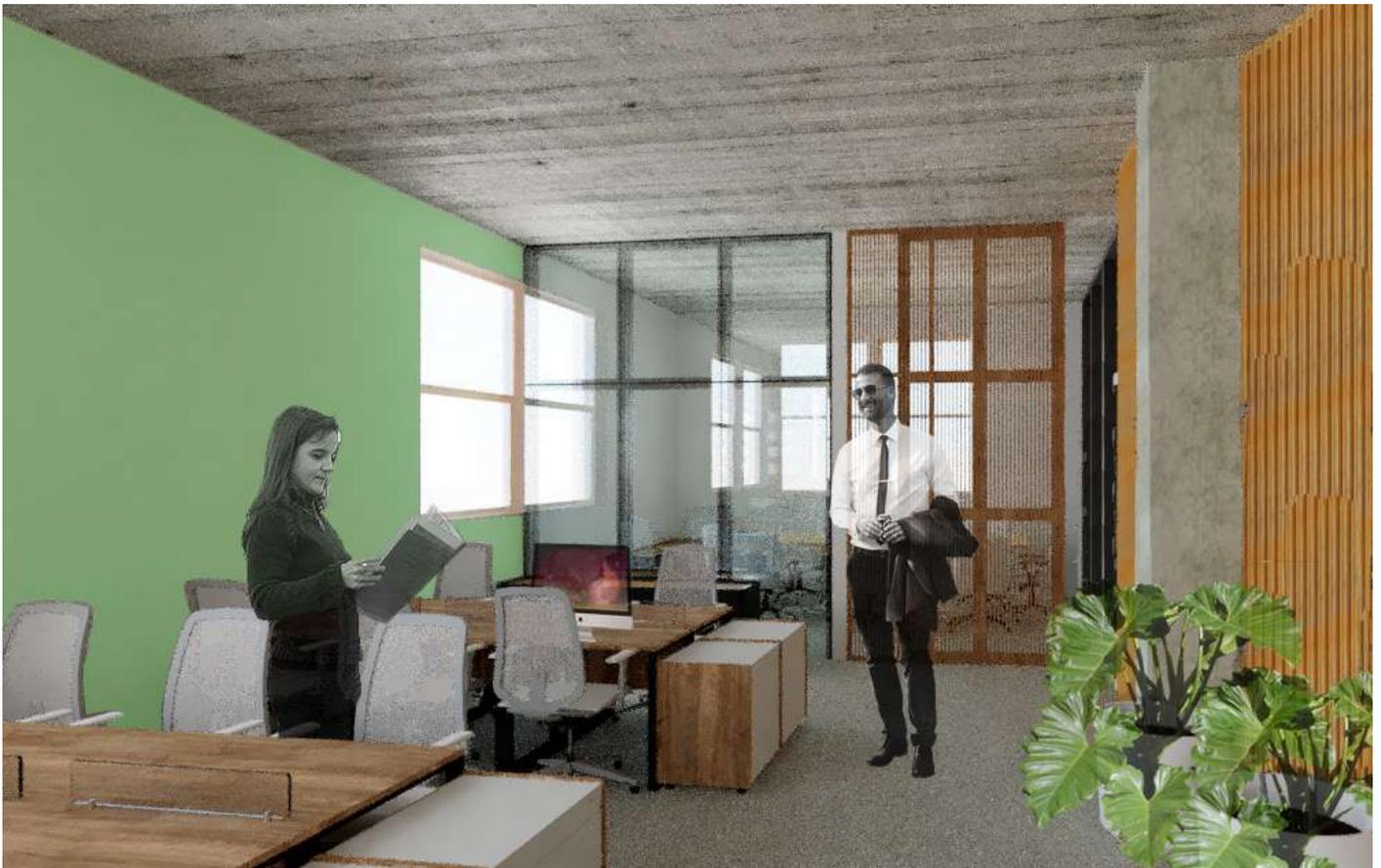
Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

34 / 38



PERSPECTIVA ADMINISTRAÇÃO



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

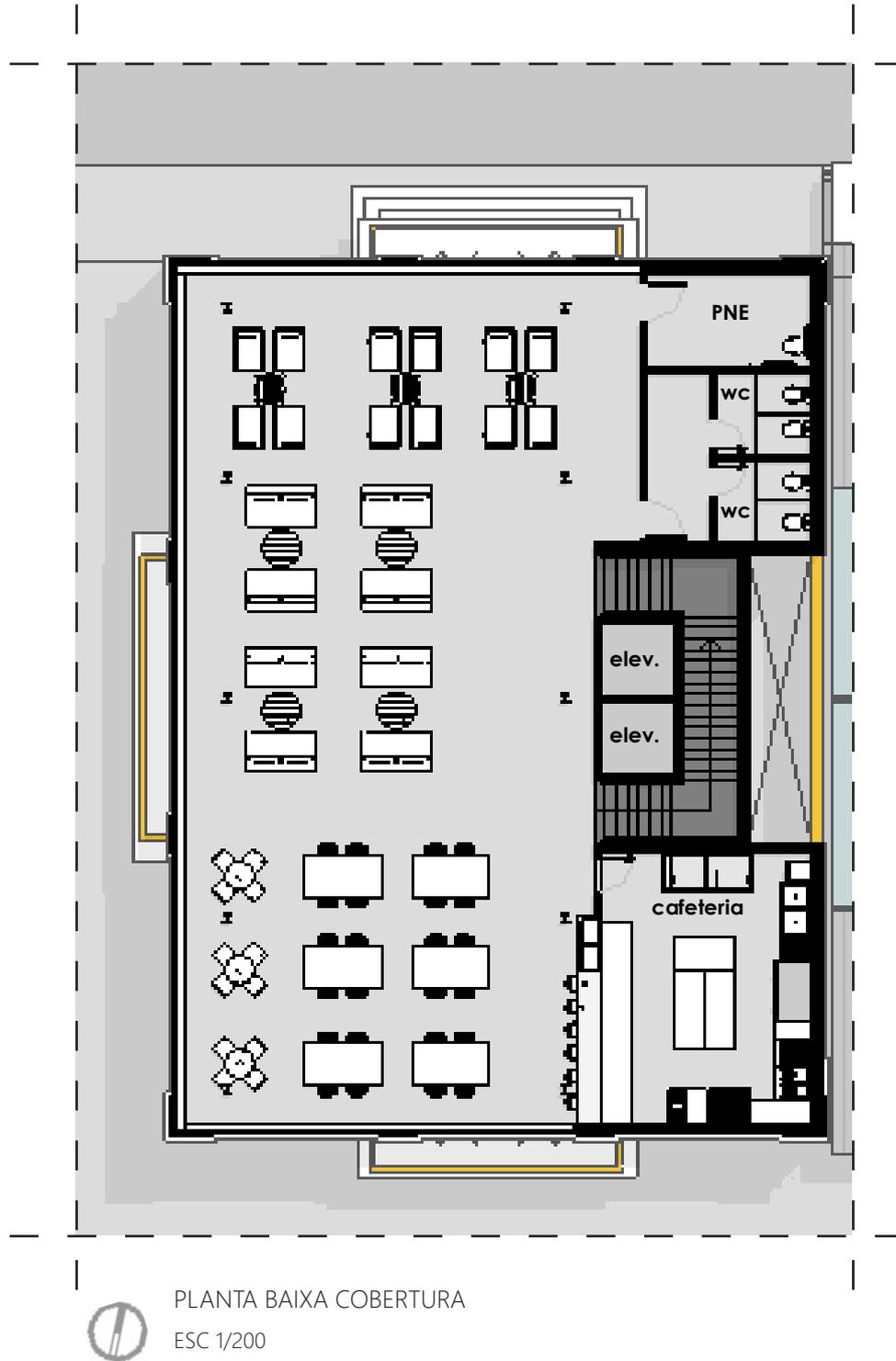
Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

35 /38



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

36 /38



PERSPECTIVA COBERTURA



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória, Espírito Santo

Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho

Etapa: Estudo Preliminar

Escala: 1/200

Conteúdo: Prédio 04

Data: Dezembro de 2022

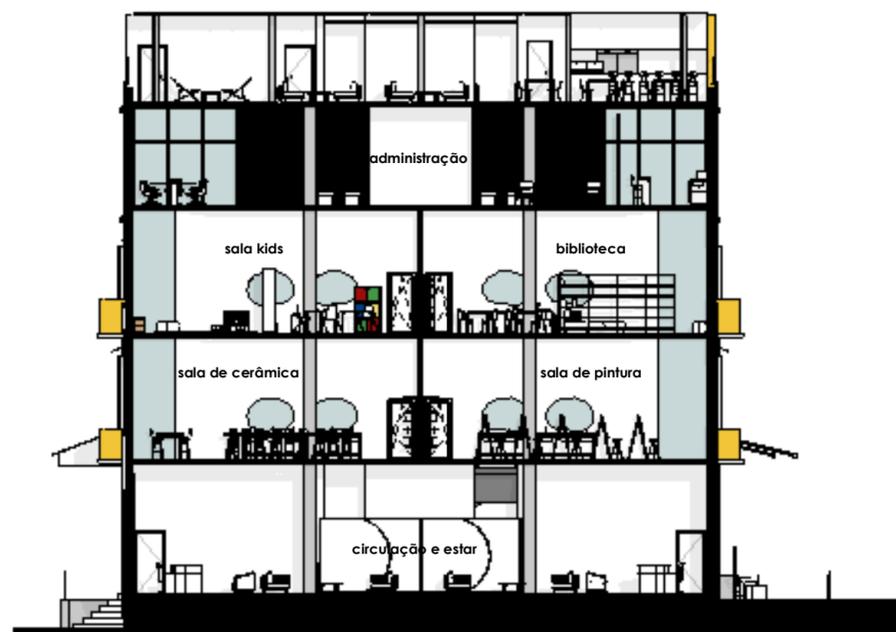
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:

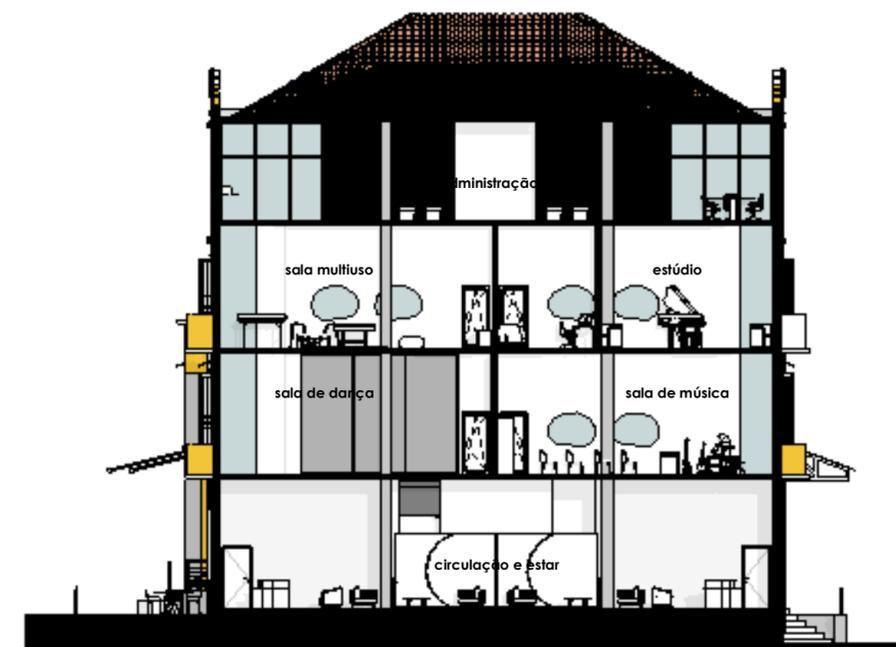
37 /38



CORTE A
ESC: 1 : 200



CORTE B
ESC: 1 : 200



CORTE C
ESC: 1 : 200



Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Vitória,
Espírito Santo
Aluna: Izabela Furtado Pausen Coutinho
Etapa: Estudo Preliminar
Escala: 1/200

Conteúdo:
Data: Dezembro de 2022
Curso: Arquitetura e Urbanismo

Prancha:
38 / 38