

CENTRO UNIVERSITÁRIO SALESIANO – UNISALES

JAIANY SILVA RODRIGUES MARTINS

**CONEXÃO E IDENTIDADE ÀS MARGENS DA GRANDE VITÓRIA:
REDESENHO DA ORLA DA FOZ DO RIO ITANGUÁ AO CAIS DO HIDROAVIÃO**

VITÓRIA
2021

JAIANY SILVA RODRIGUES MARTINS

**CONEXÃO E IDENTIDADE ÀS MARGENS DA GRANDE VITÓRIA:
REDESENHO DA ORLA DA FOZ DO RIO ITANGUÁ AO CAIS DO HIDROAVIÃO**

Monografia apresentada ao Centro Universitário Salesiano (UNISALES), como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Me. João Lemos Cordeiro Sayd

VITÓRIA

2021

TERMO DE APROVAÇÃO

JAIANY SILVA RODRIGUES MARTINS

CONEXÃO E IDENTIDADE ÀS MARGENS DA GRANDE VITÓRIA: REDESENHO DA ORLA DA FOZ DO RIO ITANGUÁ AO CAIS DO HIDROAVIÃO

Monografia apresentada ao Centro Universitário Salesiano (UNISALES),
como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura
e Urbanismo.

Aprovado em ____ de _____ de ____, por:

Prof. Me. João Lemos Cordeiro Sayd - Orientador

Prof.^a Esp. Tatiana Aparecida Gonçalves Rodrigues, Unisaes

Tamar Firer, Arquiteta e Urbanista

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, por ter aberto portas e me sustentado nesta caminhada. Ao meu esposo, por me apoiar e incentivar nos momentos difíceis. Aos meus pais, que me ensinaram que, com dedicação e esforço, tudo é possível.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus por ter me sustentado e conduzido nesse caminho estreito e cheios de obstáculos, que ao longo dessa jornada fechou portas e abriu janelas, que me trouxeram até esse momento de finalização da minha primeira monografia. Agradeço a pessoa que fui no passado, que não desistiu do sonho de cursar uma universidade, que enfrentou as mudanças que graduação proporciona no âmbito pessoal e profissional. A mulher que sou hoje não é a mesma de cinco anos atrás, a arquitetura mudou meu olhar, meu modo de pensar e agir. Acima de tudo me tornou mais forte e pronta a enfrentar novos desafios.

Muitas pessoas me ajudaram e me apoiaram nessa jornada, como o meu esposo, meu maior incentivador, sempre esteve ao meu lado, fazendo o que pôde para me ajudar e motivar. Minha família, que mesmo sem entender o motivo dos finais de semana inteiros na frente do computador, me respeitaram e fizeram o que podiam para aliviar o fardo que foi conciliar o trabalho em tempo integral e a graduação no período noturno.

Outro fator importante a reconhecer, são as pessoas que a faculdade trouxe para minha vida, em especial a *Quattre*, nosso grupo em todos os trabalhos da faculdade, hoje muito além, amigas. A Karlla K., Vanessa B. - que juntas passamos pela saga da mudança de instituição - e a Laiany R. gratidão por todo apoio, companheirismo e por sempre estarem comigo.

Ao professor e orientador para essa monografia, João Sayd, agradeço por todo o conhecimento passado durante o curso, por abrir meus olhos e ver a cidade de uma nova forma e pelos ensinamentos assertivos ao longo da monografia. Juntamente com a professora Tatiana Rodrigues, que despertou em mim uma profunda admiração pelo urbanismo.

Por fim, agradeço a todos os amigos e aos professores que me acompanharam durante o curso e agregaram muito valor a minha vida profissional. As arquitetas Carina Mello e Letícia Brandão, que gentilmente me ensinaram a atuação do arquiteto na prática, juntamente a Luana Amaral e Aline Lacerda, gratidão por todo ensinamento compartilhado.

“A arquitetura é a arte que determina a identidade do nosso tempo e melhora a vida das pessoas.” Santiago Calatrava

RESUMO

As margens d'água tiveram grande importância e influência para o surgimento de núcleos urbanos, mas com o crescimento populacional e a falta de planejamento urbano os leitos de águas foram negligenciados e suprimidos, por vezes considerados obstáculos para a vida contemporânea. Entretanto, a preservação das margens d'água e da mata ciliar é essencial à vida humana.

As cidades podem ser convidativas e atraentes despertando no usuário o desejo de percorrê-la caminhando, contemplando sua beleza e estimulando a permanência dos usuários de forma a contemplá-la e interagir socialmente com os demais usuários. Essa vivência com o espaço construído intensifica as relações entre o indivíduo e o lugar criando memórias afetivas, identidade e conexão.

Esta monografia teve como objetivo discutir a importância das margens d'água no espaço público com o propósito de agregar valor paisagístico ao meio urbano. O objetivo é conectar e criar identidade agregando valor a beleza natural as margens da baía de Vitória, em um recorte espacial abrangendo trechos **da orla nos municípios de Cariacica, Vila Velha e Vitória/ES**, criando uma identidade em torno da baía, como elo de ligação entre os diferentes municípios, desse modo uma integração intermunicipal. A proposta de um *Masterplan* para a revitalização da orla fluvial, nos três municípios citados, com as intenções projetuais e especificação das diretrizes gerais. A região escolhida tem um potencial incrível considerando a vista para baía de Vitória além de atender e valorizar comunidades vizinhas como Alto Boa Vista, Itacibá, Vila Oásis, Porto de Santana.

Palavras-chave: Margens d'água. Espaço Público. Paisagem Natural. Identidade.

ABSTRACT

The water banks had a great importance and influence for the emergence of urban centers, but with the population growth and the lack of urban planning, the watercourses were neglected and suppressed, for sometimes they were considered obstacles to contemporary life. However, the preservation of water margins and riparian forest is essential to human life.

Cities can be inviting and attractive, awakening in the user the desire to walk along it, contemplating its beauty and encouraging the permanence of users in order to contemplate it and socially interact with other users. This experience with the built space intensifies the relationships between the individual and the place, creating affective memories, identity and connection.

This monograph aimed to discuss the importance of water margins in public space in order to add landscaping value to the urban environment. The goal is to connect and create an identity, adding value to the natural beauty of the margins of Vitória bay, in a spatial cut covering stretches of coastline of **Cariacica, Vila Velha and Vitória cities**, creating an identity around the bay as a link to connect those different municipalities, thus an inter-municipal integration. The conceptual proposal of an urban plan to revitalize the riverfront in the three cities mentioned, with the project intentions and specification of the general guidelines. The chosen region have an incredible potential considering the view of Vitória bay, in addition to serve and enhance neighboring communities, such as Alto Boa Vista, Itacibá, Vila Oásis, Porto de Santana.

Keywords: Water margins. Public place. Natural landscape. Identity.

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 – Parâmetros para o processo de reabilitação das frentes de água.....	28
Figura 2 – Escala Humana	30
Figura 3 – <i>Masterplan</i> do Lago Paranoá.....	36
Figura 4 – Implantação da área 1, Lago Sul.....	37
Figura 5 – Perspectiva da área 1, Lago Sul.....	38
Figura 6 – <i>Wetlands</i>	38
Figura 7 – Implantação da Área 2, Lago Sul.....	39
Figura 8 – Perspectiva da área 2, Lago Sul.....	40
Figura 9 – Mirante vertical e roda gigante.....	40
Figura 10 – Implantação da Área 3.....	41
Figura 11 – Principal elemento de identidade da Área 3, <i>deck</i> sobre a água	42
Figura 12 – Arquitetura modular	43
Figura 13 – Esportes aquáticos	43
Figura 14 – Parque Urbano da Orla do Guaíba	44
Figura 15 – Projeto luminotécnico	45
Figura 16 - Pôr do Sol na Orla do Guaíba	45
Figura 17 – Implantação da Orla do Guaíba.....	46
Figura 18 – Corte do Restaurante	47
Figura 19 – Ambiente construído e natural	47
Figura 20 – Localização.....	48
Figura 21 – Recorte Espacial.....	49
Figura 22 – Ilha da PólvoraFonte: Acervo da autora, 2021.....	50
Figura 23 – Ilha da Pólvora e Ilha do Cal.....	50
Figura 24 – Manguezal, foz do rio Itanguá.....	51
Figura 25 – A natureza e o meio urbano.....	51
Figura 26 – Espaço subutilizado em baixo da Ponte do Príncipe - Cariacica/ES	52
Figura 27 – Espaço subutilizado em Mario Cypreste, Vitória/ES.....	52
Figura 28: Recorte Espacial.....	53
Figura 29 – Sede do matadouro em Porto de Santana	56
Figura 30 – Ponte Florentino Ávidos.....	58
Figura 31 – Vista aérea do Ginásio Tancredão	60

Figura 32 – Eixo viário.....	62
Figura 33 – Projeto Quarta Ponte.....	63
Figura 34 – Implantação do Projeto Complexo Viário Portal do Príncipe.....	64
Figura 35 – Equipamento Público de Lazer	65
Figura 36 – Praça das Crianças, Portal do Príncipe.....	66
Figura 37 – Estações de embarque e desembarque.....	67
Figura 38 – Estrutura do aquaviário	67
Figura 39 – Projeto do aquaviário	68
Figura 40 – Embarcação	68
Figura 41 – Trecho da Orla Noroeste.....	69
Figura 42 – Plano Orla Viva	70
Figura 43 - Proposição das vias.....	71
Figura 44 – Proposição Sambódromo.....	71
Figura 45 – Piscinas Flutuantes	72
Figura 46 – Corte Sambódromo.....	73
Figura 47 – Orla de Cariacica.....	74
Figura 48 – Quiosque da Orla de Cariacica	74
Figura 49 – Mapa de Zoneamento Urbano	78
Figura 50 – Mapa de Uso de Solo.....	80
Figura 51 – MAPA VIÁRIO	81
Figura 52 – Mapa de percurso	82
Figura 53 – Acesso ao Cais da Lancha.....	83
Figura 54 – Chegada ao Cais da Lancha.....	84
Figura 55 – Vista da Orla de Cariacica.....	84
Figura 56 – Cais do Hidroavião	84
Figura 57 – Vista para Ilhas.....	85
Figura 58 – Vista para o Mestre Álvaro	85
Figura 59 – Comunidade cuidando do espaço público.....	85
Figura 60 – Espaço subutilizado	86
Figura 61 – Espaço cuidado pela população	86
Figura 62 – Quadra de Vila Oásis	87
Figura 63 – Ponte Preta	87
Figura 64 – Trecho com vegetação a margem predominante.....	88
Figura 65 – Marina com a maré baixa.....	88

Figura 66 – Marina com a maré cheia	88
Figura 67 – Trecho da Orla sem vegetação predominante.....	89
Figura 68 – Extensão de areia com a maré baixa	89
Figura 69 – Mirante de Cariacica.....	90
Figura 70 – Espaço de permanência, Mirante da Orla em Cariacica.....	91
Figura 71 – Falta área sombreada.....	91
Figura 72 – Não há barreira de proteção	92
Figura 73 – Crianças brincando nos aparelhos de academia	93
Figura 74 – Estacionamento do mirante	93
Figura 75 – Mobiliário urbano	94
Figura 76 – Pessoas pescando	94
Figura 77 – Rampa de acesso ao mirante	95
Figura 78 – Queda de árvores	95
Figura 79 – Trecho com maior área gramada.....	95
Figura 80 – Paisagem transformada ao longo do dia	96
Figura 81 – Ciclovia	96
Figura 82 – Mobiliário Urbano.....	97
Figura 83 – Pescadores na fundação da Segunda Ponte	97
Figura 84 – Área na fundação da Segunda Ponte.....	98
Figura 85 – Rampa para descida de barco.....	98
Figura 86 – Ponte Florentino Ávidos.....	99
Figura 87 – Ginásio Tancredo Neves	100
Figura 88 – Quiosque na entrada da Orla.....	100
Figura 89 – Entrada da orla em Mário Cypreste	101
Figura 90 – Entorno da orla	101
Figura 91 – Orla em Mário Cypreste antes da estrutura do Sambão do Povo.....	101
Figura 92 – Escolinha de Remo.....	102
Figura 93 – Vão livre entre as duas estruturas do Sambão do Povo.....	102
Figura 94 – Unidade da polícia militar	103
Figura 95 – Área subutilizada	103
Figura 96 – Marina.....	104
Figura 97 – Cais do Hidroavião	104
Figura 98 – Cais das Barcas.....	105
Figura 99 – Vista do Cais das barcas, Mário Cypreste	105

Figura 100 – Trechos da Orla a serem detalhados	106
Figura 101 – Imagem de Satélite, Quadra de esportes de Vila Oásis.....	107
Figura 102 – Quadra de esportes de Vila Oásis.....	108
Figura 103 – Imagem de Satélite Trecho 2 - Mirante da Orla em Cariacica/ES.....	108
Figura 104 – Ligação ao bairro Alto Boa Vista	109
Figura 105 – Imagem de Satélite – Fundação da Ponte do Príncipe Cariacica/ES	109
Figura 106 – Área subutilizada na fundação da Ponte do Príncipe.....	110
Figura 107 – Imagem de Satélite - Cais da Lancha em Porto de Santana.....	110
Figura 108 – Cais da Lancha, Porto de Santana.....	111
Figura 109 – Em qual bairro você mora?	111
Figura 110 - Você frequenta a orla de Cariacica?	112
Figura 111 - Qual forma de uso da Orla de Cariacica?	112
Figura 112 - Qual período do dia utiliza a Orla de Cariacica?	113
Figura 113 - Na Orla de Cariacica existe atrativo para crianças?	113
Figura 114 - O que você considera bom na orla:	114
Figura 115 - Você conhece o outro lado da margem, a Orla em Mário Cypreste?..	114
Figura 116 - Nuvem de palavras com as respostas dos entrevistados	115
Figura 117 - Proposta do <i>Masterplan</i>	119
Figura 118 - Orla tipo	121
Figura 119 - Restaurante	122
Figura 120 - Quiosque.....	123
Figura 121 - Pergolado.....	124
Figura 122 - Estrutura Urbana.....	124
Figura 123 - Praça Itanguá.....	125
Figura 124 – Implantação Praça Itanguá	126
Figura 125 - Biblioteca ao ar livre.....	127
Figura 126 - Esporte.....	128
Figura 127 - Economia	129
Figura 128 - Espaço para feiras	130
Figura 129 - Academia ao ar livre	130
Figura 130 – Implantação Mirante da Orla	131
Figura 131- Mirante da orla	132
Figura 132 - <i>Playground</i> e espaço para contemplação	133
Figura 133 – Implantação Praça Ponte	134

Figura 134 - Restaurante.....	135
Figura 135 - Perspectiva praça ponte.....	136
Figura 136 - Passarela.....	137
Figura 137 - Isométrica Aquaviário.....	137
Figura 138 - Aquaviário.....	139
Figura 139 - Área de embarque e desembarque.....	140
Figura 140 - Espaço para comunidade.....	141

LISTA DE SIGLAS

IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IJSN	Instituto Jones dos Santos Neves
PDUI	Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado
PDM	Plano Diretor Municipal
PDU	O Plano Diretor Urbano
RMGV	Região Metropolitana da Grande Vitória

SUMÁRIO

<u>1 INTRODUÇÃO.....</u>	18
1.1 TEMA E PROBLEMÁTICA.....	19
1.2 OBJETIVOS	20
1.2.1 OBJETIVO GERAL	20
1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	20
1.3 JUSTIFICATIVA	21
1.4 METODOLOGIA.....	22
<u>2 DAS CIDADES E AS ÁGUAS</u>	23
2.1 DO CONVÍVIO A RUPTURA.....	23
2.2 DO RESGATE DAS MARGENS URBANAS	25
2.3 A RELAÇÃO DA CIDADE E A PAISAGEM.....	29
2.4 CONEXÃO E IDENTIDADE	31
2.5 ESPAÇO DE PERMANENCIA	32
<u>3 MARGENS URBANAS: PROJETOS SIMILARES</u>	34
3.1 A ORLA DO LAGO PARANOÁ.....	34
3.1.1 PROJETO ORLA LIVRE	35
3.1.2 ÁREA 1, LAGO SUL.....	37
3.1.3 ÁREA 2, LAGO SUL.....	39
3.1.4 ÁREA 3, LAGO NORTE	41
3.2 A ORLA DO GUAÍBA.....	44
<u>4 TERRITÓRIO: RECORTE ESPACIAL</u>	48
4.1 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	48
4.2 FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA ORLA	53
4.2.1 EM CARIACICA	53
4.2.2 EM VITÓRIA	57
4.3 PROJETOS NA ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	61
4.3.1 QUARTA PONTE	61
4.3.2 PORTAL DO PRÍNCIPE	64

4.3.3 PROJETO AQUAVIÁRIO	66
4.3.4 ORLA NOROESTE	69
4.3.5 ORLA DE CARIACICA	73
4.4 CONDICIONANTES	75
4.4.1 LEGISLAÇÃO VIGENTE	75
4.4.2 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	79
4.4.3 MOBILIDADE	79
4.5 DIAGNÓSTICO URBANO E DA PAISAGEM.....	82
4.5.1 CAIS DA LANCHA.....	83
4.5.2 ORLA EM CARIACICA	87
4.5.3 ORLA EM MÁRIO CYPRESTE.....	100
4.6 TRECHOS DA ORLA A SEREM DETALHADOS.....	106
4.6.1 QUADRA DE ESPORTES EM VILA OÁSIS - CARIACICA.....	107
4.6.2 MIRANTE DA ORLA DE CARIACICA	108
4.6.3 FUNDAÇÃO DA PONTE DO PRÍNCIPE	109
4.6.4 CAIS DA LANCHA, PORTO DE SANTANA.....	110
4.7 PESQUISA DE OPINIÃO	111
<u>5 PROPOSIÇÕES</u>	<u>116</u>
5.1 MEMORIAL DE INTENÇÕES	116
5.1.1 ÁREAS E EQUIPAMENTOS DE APOIO	116
5.1.2 CULTURA E CONTEMPLAÇÃO.....	117
5.1.3 ESPORTE	117
5.1.4 MOBILIDADE	117
5.1.5 MEIO AMBIENTE.....	118
5.2 DESENHO URBANO.....	120
5.2.1 PRAÇA ITANGUÁ	125
5.2.2 MIRANTE DA ORLA	131
5.2.3 PRAÇA PONTE	134
5.2.4 AQUAVIÁRIO	138
<u>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</u>	<u>142</u>
<u>REFERÊNCIAS.....</u>	<u>144</u>

1 INTRODUÇÃO

No âmbito da proposta para este Trabalho de Conclusão de Curso, o tema surge de uma inquietação como moradora da cidade de Cariacica em relação aos espaços subutilizados em áreas de considerável potencial urbano e paisagístico, que merecem mais atenção não só de arquitetos e urbanistas como também do poder público e, principalmente, da sociedade, a maior beneficiária. Com a intenção de valorizar esses espaços surge a proposta de requalificação, com a finalidade de aumentar a qualidade urbanística e natural, de modo a obter espaços públicos com melhores infraestruturas e equipamentos urbanos, criando um espaço de permanência, onde a população possa explorar completamente seu potencial.

As margens d'água, desde o início da civilização, concedem ao lugar uma identidade própria, como marcos ou referenciais territoriais. A vivência em torno desses cursos d'água proporciona aos indivíduos aspectos relacionados à memória afetiva, reforçando o sentido de pertencimento à comunidade (GORSKI, 2008). Além dessa propriedade, Gorski (2008) cita outros, como

[...] demarcadores de território, produtores de alimentos, corredores de circulação de pessoas e de produtos comerciais e industriais, corredores de fauna e flora, geradores de energia, espaços livres públicos de convívio e lazer, marcos referenciais de caráter turístico, elementos determinantes de feições geomorfológicas e conexão entre elas. (GORSKI, 2008, p. 25)

A orla da baía de Vitória situada em Cariacica (ES), na Avenida Vale do Rio Doce, tem um cenário peculiar por causa da vista panorâmica da cidade de Vitória (ES), do Mestre Álvaro e demais regiões, e, ainda, é contemplada por uma vegetação nativa do manguezal. A área litorânea tem fator potencial em razão da sua localidade e ligação aos municípios de Vitória e Vila Velha.

Apesar das más condições existentes na região da orla, esta é muito utilizada. A vida que movimenta a cidade acontece de várias formas, a partir de atividades de lazer, esportes e entretenimento, além da utilização por pescadores profissionais e amadores. Por conta de sua localização estratégica e de rápido acesso à capital, há um grande tráfego de veículos, pedestres e ciclistas na avenida Vale do Rio Doce. Desse modo, a orla atrai pessoas de bairros adjacentes que, diariamente, a utilizam como área de lazer e locomoção.

A orla marítima é um elemento importante no cenário paisagístico de qualquer região costeira, por assim conter “elementos geográficos relevantes à integração homem — ambiente”, resultando em um espaço público de lazer e contemplação das belezas naturais, acessível à toda comunidade e com forte demanda turística (IEMA, 2009, p.14).

A orla de Cariacica tem vista para o bairro Mário Cypreste, situado em Vitória. O local é caracterizado pelo mesmo problema: a comunidade conta com potencial natural, mas é margeada por espaços subutilizados.

De acordo com o presidente da Associação de Moradores do bairro Mário Cypreste, em reportagem ao jornal A Gazeta (2020), a região de periferia vem enfrentando problemas com jovens que se envolvem no mundo do crime. O presidente da Associação demonstra preocupação com o fato de a comunidade estar perdendo equipamentos culturais e espaço público, e, para ele, tal fato significa “continuar deixando nossa juventude à mercê da criminalidade” (BARCELLOS, 2020).

1.1 TEMA E PROBLEMÁTICA

A região da baía de Vitória é privilegiada por belezas naturais, e a vida acontece na extensão de sua margem. Entretanto, apesar de suas potencialidades, valor histórico e cultural, a região carece de infraestrutura. No trecho da orla, em Cariacica, o passeio para pedestres disputa o espaço reduzido com a ciclovia. À sua frente, na orla, em Mário Cypreste, é nítida a carência da população em espaço urbano, que traga benefícios à qualidade de vida e no comportamento dos moradores da região. Ainda, podemos observar que a ligação entre os dois municípios é limitada, acentuando ainda mais a segregação à margem da baía de Vitória.

Em virtude de tal situação, propõe-se, neste trabalho, a requalificação do trecho da orla fluviomarinha urbana com início na foz do rio Itanguá em Cariacica(ES), à foz do rio Marinho, em Vila Velha (ES), integrando-a ao trecho da orla fluviomarinha em Mário Cypreste, Vitória (ES), por meio da identidade visual, criando, assim, espaços de lazer e contemplação dos visuais paisagísticos e interação com as atividades existentes no percurso, e, além disso, a reativação e reintegração do sistema aquaviário nesse

trecho da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV, ampliando, dessa maneira, o fluxo de pessoas e interligando os três municípios.

Esta pesquisa busca discutir e questionar áreas de usos potenciais que se encontram subutilizadas, de modo a responder às seguintes questões: como o espaço público pode trazer mais vitalidade para a cidade? Como tirar partido do privilégio dos visuais paisagísticos da baía de Vitória, conferindo identidade ao meio urbano?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Este trabalho visa elaborar uma proposta urbanística e paisagística, ao nível de um *Masterplan*, para requalificação do trecho da orla fluviomarinha urbana às margens da Baía de Vitória, nos municípios de Cariacica, Vila Velha e Vitória, no Espírito Santo. Em Cariacica, o projeto abarcará o trecho da foz do rio Itanguá à foz do rio Marinho; em Vila Velha, este contemplará o pequeno trecho entre a foz mencionada e a Ponte Florentino Ávidos; já em Vitória, se estenderá da ponte ao cais das barcas, no bairro Mário Cypreste. A proposta busca estabelecer, sobretudo, um diálogo entre os três municípios, por meio da identidade visual, da integração intermunicipal, a inserção de espaços de contemplação e vivência social. A partir das diretrizes projetuais envolvendo toda a orla, o plano avançará a nível de propostas conceituais em trechos específicos no município de Cariacica, pelo fato deste ser o mais carente dentre os três em equipamentos urbanos dessa natureza. Desse modo, planeja-se que a linguagem dos materiais e o partido arquitetônico sejam replicados nos outros pontos.

1.2.2 Objetivos Específicos

Para alcançar o resultado esperado, o trabalho tem os seguintes objetivos específicos:

- I. Investigar a relação entre conexão e identidade com o espaço urbano;
- II. Abordar a requalificação de orlas fluviais urbanas, buscando projetos de referência;

- III. Compreender a formação socioespacial no recorte proposto e os processos de construção da orla, bem como identificar a legislação urbana incidente sobre o local;
- IV. Proposição de vegetação, mobiliário e pavimentação, de modo a gerar identidade à orla;
- V. Incentivar o uso de diferentes modais, como hidroviário.

1.3 JUSTIFICATIVA

A proposta visa à requalificação e integração da Orla em trechos dos municípios de Cariacica (ES), Vila Velha (ES) e Vitória (ES) é relevante sob diversos aspectos, dentre os quais: ao nível da comunidade, os vazios urbanos serão preenchidos por espaços públicos adequados e de qualidade, contribuindo para a interação do cidadão com o meio ambiente; a proposta contribui para o combate à segregação através da melhoria na conexão entre os municípios, resultando em um traçado que traga unidade e identidade à Grande Vitória. A revitalização da área é um respeito ao direito básico do cidadão, colaborando, nesse sentido, para a qualidade de vida das pessoas.

Às margens da baía de Vitória, o município de Cariacica é o mais carente em relação a equipamento urbano dessa natureza, sua orla é ativa e frequentada por moradores de bairros vizinhos, que necessitam de um espaço com infraestrutura adequada. Atualmente, a cidade está em crescimento e vem recebendo constantes investimentos no âmbito comercial e empresarial.

Vale, ainda, ressaltar as contribuições abrangendo a Região Metropolitana da Grande Vitória - RMGV, pois o projeto fortalecerá a abertura de portas para novos investimentos, além da valorização da região e destaque no cenário turístico.

Riley (*apud* GORSKI, 2008, p. 31) acrescenta que a “valoração econômica em potencial nos planos de recuperação dos rios, que envolverão, por exemplo, critérios de uso de solo, potencial turístico e criação de empregos”. Para Estevens (2005, p.7), as margens d’água conquistam uma “crescente importância social, cultural e econômica, e ganham uma posição central nas estratégias e políticas territoriais”.

Além disso, a continuidade e identidade no desenho urbano da região é fundamental para garantir a integração dos espaços públicos, preservando e organizando a

paisagem à margem da baía de Vitória. Promovendo um espaço público de qualidade para os moradores da região e para os turistas, criando, desse modo, um espaço de referência para a cidade.

1.4 METODOLOGIA

A metodologia adotada para a realização deste trabalho consiste nas seguintes etapas:

- I. Revisão bibliográfica para compor o referencial teórico, em que se buscou conceitos, e como os autores discutem e pensam os diversos temas que compõem o assunto.
- II. Pesquisa de referências em projetos similares.
- III. Levantamento de dados referentes à área de intervenção, dados geográficos, legislação, uso e ocupação de solo, legislação ambiental, histórico e cultural.
- IV. Para a elaboração da proposta e diretrizes de projeto visando atender as necessidades da comunidade e usuários da área de intervenção, serão realizadas visitas em campo para diagnóstico da região, além de entrevistas com os moradores através da plataforma digital do *Google Forms* para compreender a real necessidade e demandas da comunidade.
- V. Definição das diretrizes e ações projetuais no diagnóstico do recorte espacial.
- VI. Proposição da intervenção por meio de uma síntese representada por um desenho do *Masterplan*, apontando detalhes em trechos selecionados. A proposta objetiva estabelecer uma forma de ocupação e configuração da paisagem da orla, suas conexões com o entorno, mobiliário urbano e identidade visual. Estabelecer usos, atividades e edificações conforme necessário.

2 DAS CIDADES E AS ÁGUAS

Este capítulo consiste na construção do referencial teórico, estruturando a temática do trabalho de conclusão de curso. Desse modo, a organização deste capítulo buscou abordar a relação das cidades e as águas, através do convívio à ruptura, ao resgate das margens de águas e a relação da paisagem e a cidade.

2.1 DO CONVÍVIO A RUPTURA

Os rios, córregos e riachos são os caminhos das águas doces que buscam um nível mais baixo de repouso. E desta forma vão desenhando seu percurso em linha ao sabor da topografia, conectando montanhas e planícies, florestas e mares, conectando enfim diferentes fisionomias paisagísticas (COSTA, 2006, p. 11).

Na história da sociedade é comum observar as margens d'água, rios, córregos, riachos como algo que agrega valor e sustento aos sítios, assim muitas cidades coloniais se formaram às margens dos rios (COSTA, 2006).

Desta forma, muitos núcleos urbanos brasileiros vão surgir as margens d'água sejam eles grandes ou pequenos rios, pois os cursos d'água ofereciam muitos benefícios além, claro, de água e alimento, serviam como demarcadores de território, "circulação de pessoas e bens, energia hidráulica, e lazer" (COSTA, 2006, p.10). Gorski (2008) acrescenta a essa lista aspectos relacionados à memória afetiva, reforçando a sensação de pertencimento ao local. "E desta forma as paisagens fluviais foram paulatinamente se transformando também em paisagens urbanas" (COSTA, 2006, p. 10).

Segundo Gorski (2008), ocorreram grandes transformações nos rios urbanos, principalmente após uma intensa urbanização a partir da década de 1950, o que agravou sua degradação, devido à falta de saneamento básico, somado a poluição ambiental, as alterações hidrológicas e morfológicas, e ainda a ocupação irregular em suas margens.

[...] em todo o mundo, grande parte dos cursos d'água que se localizam no meio urbano sofreu, ao longo do tempo, um processo de degradação contínua, transformando-se em alvo de esquecimento e rejeição. Por outro, o meio urbano vem sendo constantemente exposto a inundações, à carência de mananciais adequados para abastecimento público, além de sofrer a desqualificação da paisagem fluvial (GORSKI, 2008, p. 19).

Com o avanço da urbanização a sociedade conseguiu suprir a notoriedade dos cursos d'água, Gorski (2008) descreve, “restringindo sua presença apenas aos sintomas perturbadores”, caracterizando-os como obstáculo a circulação, resultando em ameaça de inundações e mau cheiro. A relação entre os rios e as cidades, tem se dado de forma conturbada, Costa (2006) acrescenta:

[...] os rios têm tido suas margens ocupadas por habitações informais e irregulares, e suas águas transformadas em coletores de lixo e de esgoto doméstico e industrial. Ao longo dos anos, cidades e rios tem travado muitos embates, principalmente através de enchentes periódicas. Cidades invadindo as águas e águas invadindo as cidades – situações pendulares, cíclicas, geradas a partir de antigos conflitos entre os sistemas da cultura e os sistemas da natureza (COSTA, 2006, p. 10).

Para Estevens (2005) a negligência no planejamento somada ao crescimento populacional em áreas urbanas, corroborou para a degradação de recursos e dos processos naturais e paisagísticos, resultando em uma paisagem urbana hostil no que se refere à qualidade de vida, visto a carência de espaços verdes e de lazer. Britto e Silva (2006) criticam a falta de prioridade em relação ao tratamento das águas recebidas do sistema de coleta de esgoto descartado deliberadamente nos rios, não considerando as graves consequências para o meio ambiente e para a população do meio urbano.

Os rios têm relevante valorização na paisagem urbana, porém no processo de urbanização foram esquecidos e ignorados. Britto e Silva (2006) associam as enchentes e a poluição como um fator para a desvalorização das áreas ribeirinhas, retardando a urbanização e favorecendo as ocupações irregulares, resultando em uma “paisagem residual”.

(...) já sabemos que não é mais aceitável pensar em retificar um rio, revestir seu leito vivo com calhas de concreto, e substituir suas margens, vegetadas por vias asfaltadas, como uma alternativa de projeto para sua inserção na paisagem urbana. Estas propostas, que tinham como uma de suas bases conceituais a busca do controle das enchentes urbanas, são muito criticadas não só pela fragilidade socioambiental no resultado final do projeto, como também pela pouca eficiência no controle destas mesmas enchentes. (COSTA, 2006, p.11).

2.2 DO RESGATE DAS MARGENS URBANAS

A partir da Revolução Industrial, os habitantes passaram a inserir a natureza em suas vidas cotidianas, “através de jardins domésticos, parques, bulevares arborizados e propostas de cidades-jardins” (MEDEIROS, 2016, p.02).

No século XX, durante a modernização das cidades e a fase do higienismo, o engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, responsável pelo projeto do novo arrabalde em Vitória/ES, introduziu o conceito de bairros-jardim, “valorizando sua condição natural, por exemplo, os manguezais, posteriormente alvos de destruição” (GORSKI, 2008, p. 62). Em sua metodologia, Saturnino, preservava a morfologia dos leitos fluviais, além da proteção das matas e cabeceiras dos rios. Já na época alertava sobre inundações ocasionadas pela intervenção as margens d’água (GORSKI, 2008).

Para Saturnino a cidade era um organismo vivo e o mesmo defendia a ação preventiva dos males a saúde, e para isso ele considerava que educar o povo era essencial para atingir os objetivos de higiene e saneamento (GORSKI, 2008). Para Brito o ponto de partida para o desenvolvimento do projeto para o Novo Arrabalde de Vitória, a relação do mar com a cidade de forma onde as vias margeassem toda a orla, assim a população teria maior contato visual à paisagem marítima em seu cotidiano. Em linhas gerais, buscava preservar as particularidades e elementos naturais, característicos da região (SARTÓRIO, 2015).

De acordo com Gorski (2008), o reconhecimento por parte da população da importância dos cursos d’água como um recurso natural e essencial para vida humana é o passo inicial para a preservação e recuperação dos mananciais de abastecimento urbano. As paisagens fluviais devem ser percebidas e compreendidas por seu valor estético e ecológico, desta forma é possível criar um vínculo entre homem e natureza.

Embora o ambiente da orla tenha um importante papel na vida cotidiana dos moradores de Vitória, o mesmo vem sendo subutilizado e negligenciado pelo poder público, resultando em degradação ambiental e humana. É necessário revigorar a orla e reintegrá-la estabelecendo uma conexão entre o meio natural e o homem. “Não obstante, é de bom-tom frisar que a vida de muitos trabalhadores desses ambientes depende, exclusivamente, daquilo que a baía de Vitória e o mar proporcionam” (SARTÓRIO, 2015, p. 172).

Como observado, em bairros ou regiões onde o Poder Público não se fez presente, é comum observar práticas de lazer alternativas, desenvolvidas nas próprias ruas e calçadas dos bairros. É a criatividade e a espontaneidade, apontadas por Santos e Volgel (1985) que predominam nos bairros. A demais, é preciso afirmar que os moradores desses bairros clamam pela chegada do Poder Público, através de melhorias urbanas e de equipamentos públicos de lazer. Dentre as demandas, podem-se destacar: parques, praças, calçadas para caminhadas ao ar livre, urbanização de orlas, ciclovias, *playgrounds*, bem como, academias populares, além de uma política de animação cultural, que leve vida para esses espaços; caso realizados sem o estabelecimento de uma conduta do Poder Público para animá-los, podem acabar esquecidos. Dessa forma, é importante reiterar a necessidade de se construir equipamentos que mantenham um vínculo com as comunidades locais, para que as crianças, adultos e idosos, desenvolvam as mais diversas práticas de lazer (SARTÓRIO, 2015, p. 171).

Para Estevens (2005), há um novo modelo de urbanização contemporânea, que surge a partir de uma nova forma de perceber o espaço existente, através da valorização paisagística e ambiental das margens d'água a partir da aproximação da população à água.

Segundo o professor e pesquisador Zysman Neiman:

Não basta despoluir o rio! Mesmo que ele volte a correr límpido, piscoso, potável, de nada modificará a percepção que a população tem do seu “esgoto a céu aberto”. O rio precisa voltar a se incorporar na vida do paulistano e, para isso, a única alternativa é **reconstituí-lo como espaço de lazer** (*apud* GORSKI, 2008, p. 31, grifo da autora).

A requalificação das margens fluviais pode atrair a população, despertando novos usos e atividades. Assim, surge um novo papel econômico destes espaços, refletindo em uma reestruturação econômica e ambiental. Para Estevens (2005), encorajar a participação da população faz parte do processo de gerenciamento das áreas ribeirinhas.

Medeiros (2016) chama a atenção para a necessidade do desenvolvimento das cidades seja integrada aos valores sociais, econômicos e sob tudo ciente dos deveres ambientais, culturais e políticas. Com o aumento da população, a falta de espaços de lazer e a ocupação do solo de forma desordenada, causando problemas no abastecimento hídrico e degradação dos rios urbanos, as cidades precisam de novas intervenções paisagísticas, junto a medidas de recuperação das margens dos rios, da utilização das tecnologias “verdes” e de requalificação de partes significativa das áreas centrais.

Dias (20--) alerta para a importância de “reconstruir a memória” da população, dessa e das próximas gerações, sobre a importância dos recursos naturais e ambientais para nossa existência, assim em uma medida unificada com a despoluição de rios e córregos, e a preservação do meio ambiente possa ter mais eficácia, em linhas gerais, trabalhar com a mentalidade dos moradores está associada diretamente a eficácia de ações de resgate das margens de águas.

[...] é necessário construir a memória das novas gerações de forma que o impacto da preservação resulte na inclusão deste recurso no dia a dia e sua limpeza e revitalização sejam consequência de um novo estilo de vida, ai sim poderá ser trabalhado de forma integral e efetiva com as grandes intervenções de melhoria que o poder público pode proporcionar, para que a melhoria seja complementar ao que o recuso em si pode de fato oferecer e se existe uma ferramenta capaz de executar esta transformação esta ferramenta esta é a memória coletiva (DIAS, 20--, p. 9).

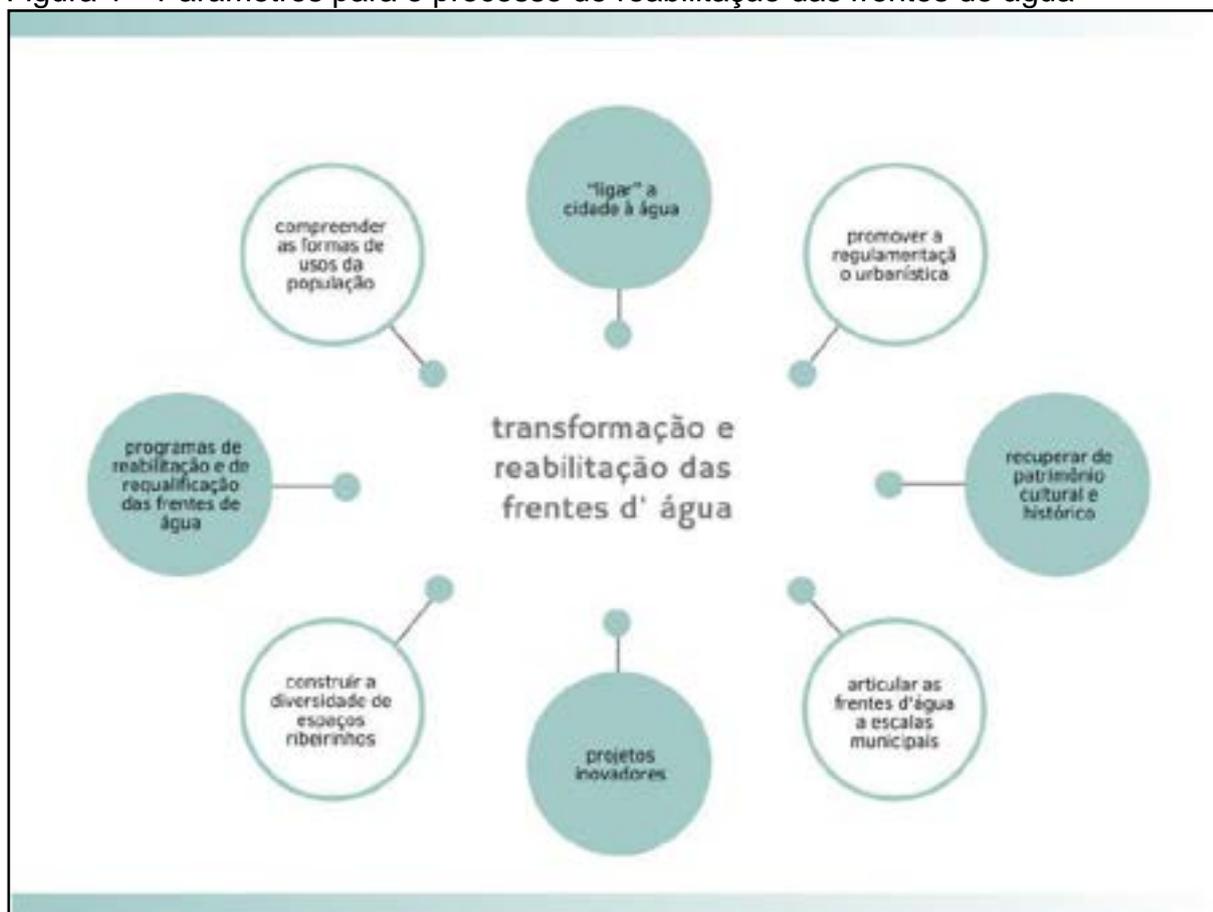
Segundo Costa (2006), as cidades habitam os rios quando em seu processo de construção valorizam e revelam para o mundo o que paisagem têm de melhor, sua beleza e peculiaridades, desta forma, para Costa (2006, p.11), “reconhecer o rio como paisagem, portanto é habitar o rio”.

Para Estevens (2005) é indispensável ações e projetos para a recuperação urbana e ambiental com o propósito de devolver o rio à população, através de projetos de intervenções urbanísticas respeitando a ambiente e a singularidade das margens d'água.

Como resultado de sua pesquisa, Estevens (2005) classifica alguns parâmetros (Figura 1) a serem considerados no processo de transformação e reabilitação das frentes de água como:

Desenvolver programas de reabilitação e de requalificação das frentes de água; construir a diversidade de espaços ribeirinhos, contrariando a banalização e a repetição de modelos conhecidos; entender as formas de apropriação e de identificação das populações com esses espaços, tendo visão dinâmica das mudanças sociais e culturais; transformar os espaços ribeirinhos através de projetos inovadores, enquadrados numa visão de conjunto que tenha em atenção todos fatores relevantes para o ordenamento do território- diversidade social, histórica, cultural, paisagística e biofísica, por exemplo; ter em conta a abordagem a diversas escalas territoriais (metropolitana, intermunicipal, municipal/ local) e a sua articulação; recuperar de patrimônio cultural e histórico; promover a regulamentação urbanística; “ligar” a cidade à água (ESTEVENS, 2005, p.12).

Figura 1 – Parâmetros para o processo de reabilitação das frentes de água



Fonte: ESTEVENS, 2005, p.12. Adaptação da autora.

Neste contexto, segundo o Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI (2018), é fundamental a interação do desenvolvimento urbano com a preservação dos recursos naturais, pois possibilita a “construção de um espaço ambientalmente equilibrado socialmente justo e economicamente viável” proporcionando uma condição de vida melhor à população (IJSN, 2018, p.32). Assim, o PDUI, reforça a necessidade de um gerenciamento integrado entre os municípios, com a finalidade de controlar a emissão de efluentes e resíduos sólidos, conservar e recuperar a qualidade dos cursos de água e das áreas verdes integrando ao sistema urbano (IJSN, 2018).

É de suma importância a recuperação e despoluição das águas dos rios, mares e estuários, para isso, os custos são elevados e o processo é lento. Uma das alternativas, frequentemente utilizadas são as *wetlands* (PALMA, 2018).

As *wetlands* são zonas molhadas, zonas de várzeas com grandes áreas inundadas e características ecológicas destacando-se a capacidades de regularizar os fluxos de água, controlar e melhorar a qualidade das águas. São ecossistemas que refletem a caracterização da fauna e a flora. São formas alternativas para a recuperação de canais, lagoas, rios, pois tratam o

efluente absorvendo os nutrientes bons para as plantas e, assim, diminuem a poluição. Promovem recursos para as pessoas, como comida, materiais para construção e para roupas. O custo da despoluição é menor do que a metade gastada em estações de tratamento de águas residuais convencionais, segundo a empresa Biomatrix. Isso é possível graças à integração e ativação do ambiente fluvial circundante. A utilização desse ecossistema mostrou resultados positivos na China e Filipinas, onde canais em situação alarmante foram revitalizados e hoje são exemplos de desenvolvimento sustentável (PALMA et al, 2018, p. 09).

2.3 A RELAÇÃO DA CIDADE E A PAISAGEM

Para Britto e Silva (2006) a paisagem dos rios é considerada um “elemento de contemplação”, devido ao fato de a vegetação e o fluxo das águas causarem um “efeito relaxante e estimulante”, além de ser um espaço para atividades esportivas e de lazer. Assim, “os rios podem ser percebidos como amenidades urbanas” (BRITTO E SILVA, 2006, p.30).

"Muitas cidades devem sua localização, seu crescimento histórico e a distribuição da população, bem como o caráter de seus edifícios, ruas e parques às características diferenciadas do seu ambiente natural". (SPIRN, 1995, p. 27).

A cidade viva é convidativa, proporciona uma caminhada agradável, e gera qualidade de vida para as pessoas. É mais simples, econômico, saudável e sustentável construir cidades na escala humana (Figura 2), bem como é a solução mais óbvia para atender aos desafios da cidade atual (GEHL, 2010).

Contudo, na cidade moderna, o pedestre fica encurralado em calçadas estreitas, entre fachadas frias, carros e motos estacionados de maneira irregular. Gehl (2010), destaca como a dimensão humana foi negligenciada no planejamento urbano durante todos esses anos. Após um longo estudo de como as pessoas usam a cidade e como isso interfere no cotidiano, a cidade para pessoas é aquela onde o convívio está no nível dos olhos, onde haja qualidade de vida. O ponto de partida do projeto não é a forma, mas sim a escala humana. O autor descreve a cidade ideal com uma arquitetura a 5 km/h, que se caracteriza por espaços pequenos, sinalizações menores e tudo ao nível do olhar, muitos detalhes e pessoas convivendo nas ruas (GEHL, 2010).

Figura 2 – Escala Humana



Fonte: GEHL, 2010, p.40. Adaptação da autora.

Para Lynch (2011) as pessoas são peças integrantes de um bom planejamento urbano:

Os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto às partes físicas estacionárias. Não somos meros observadores desse espetáculo, mas parte dele; dividimos o mesmo palco com os outros participantes. Na maioria das vezes, nossa percepção da cidade não é abrangente, mas antes parcial, fragmentária, misturada com considerações de outra natureza. Quase todos os sentidos estão em operação, e a imagem é uma combinação de todos eles (LYNCH, 2011, p. 2).

Farr (2013) define o urbanismo sustentável com um sistema de transporte público eficaz, que inclua a opção de deslocamento a pé integrando a bairros adjacentes e os destinos regionais. “ A probabilidade de deslocamento a pé é três vezes maior em rotas para pedestres com vegetação” (FARR, 2013, p. 37). O contato humano a natureza em densos ambientes urbanos, é um dos valores centrais do urbanismo sustentável que visa assegurar a preservação do meio ambiente em zonas urbanas, evitando impactos ambientais que causam transtornos a vida cotidiana, como enchentes, deslizamentos e poluição (FARR, 2013).

Segundo Gehl (2010) a cidade também precisa ter lugares disponíveis para atividades importantes com curtas durações, como apresentações de grupos musicais e festivais. Isso com o apoio de um transporte público de qualidade, eficiente e integrado para melhor atender os ciclistas e pedestres.

Para Farr (2013), a sociedade está em um período crucial para se discutir e repensar a forma e o local em que se vive, trabalha, os locais de lazer e de compra. “O caminho para um estilo de vida sustentável se constrói com base e nos princípios do crescimento urbano inteligente, do Novo Urbanismo e das edificações sustentáveis” (FARR, 2013, p. 27). Desta forma acarretará uma significativa diminuição dos impactos ambientais e ainda proporcionará uma melhora na qualidade de vida da população (FARR, 2013).

O contexto desse estilo de vida é o urbanismo sustentável, a criação e a sustentação de comunidades cujo projeto é tão bem direcionado a uma vida de alta qualidade que as pessoas optarão, com prazer, por satisfazer suas necessidades diárias a pé e utilizando o transporte público (FARR, 2013, p. 27).

2.4 CONEXÃO E IDENTIDADE

A princípio os elementos naturais proporcionam identidade ao meio urbano, como as margens dos corpos d'águas que estabelecem “conexão entre o meio construído e o meio natural”. Esses espaços têm capacidade de relacionar a dinâmica urbana e a paisagem da cidade (CORRÊA E BENFATTI, 2014. p. 03).

Um ambiente marcante além de segurança, oferece diversas oportunidades e experiências potenciais na vida humana, as ações cotidianas poderiam ter outros significados caso o cenário da cidade fosse organizada de forma clara, diferente do “caos visual da cidade moderna” enfrentados no dia a dia (LYNCH, 2011, p. 5).

Lynch (2011, p. 5) descreve a cidade como um “símbolo poderoso de uma sociedade complexa”. Quando visualmente organizada ela pode ter um “forte significado expressivo”.

Estevens (2005, p.7) critica a falta de planejamento municipal em aspectos relacionados a “continuidade territorial”. De modo geral, é necessário o desenvolvimento de estudos e planejamento em grande escala, com objetivo de obter uma “lógica de ordenamento”, uma identidade intermunicipal.

A imagem do ambiente pode ser dividida em três elementos, ressalta Lynch (2011): identidade, estrutura e significado. Identidade no sentido de singularidade, reconhecimento do ambiente com individualidade, em sua essência. Desta forma o indivíduo percebe o ambiente em suas particularidades, assim facilmente distingue de outros ambientes, devido as suas características próprias e únicas. O ambiente deve apresentar algum significado ao observador seja prático ou emocional.

Temos a oportunidade de transformar o nosso novo mundo urbano numa paisagem passível de imaginabilidade: visível, coerente e clara. Isso vai exigir uma nova atitude de parte do morador das cidades e uma reformulação do meio em que ele vive. As novas formas, por sua vez, deverão ser agradáveis ao olhar, organizar-se nos diferentes níveis no tempo e no espaço e funcionar como símbolos da vida urbana (LYNCH, 2011, p.101).

Lynch (2011) aponta que a necessidade de “reconhecer e padronizar nosso ambiente é tão crucial e tem raízes tão profundamente arraigadas no passado, que essa imagem é de enorme importância prática e emocional para o indivíduo” (LYNCH, 2011, p.4).

2.5 ESPAÇO DE PERMANENCIA

Nas últimas décadas o lazer nas cidades vem sendo alvo de constantes debates e questionamentos sobre a ausência de espaços onde a comunidade possa aproveitar o tempo livre em equipamentos públicos de qualidade. Esse fato é observado principalmente em áreas periféricas (SARTÓRIO, 2015, p.16).

Para Parente (2016), o lazer tem significativa relevância na vida das pessoas tanto quanto a educação e a saúde, desta forma, devendo ser tratado como uma diretriz no planejamento e políticas públicas, assim como “bens e serviços públicos acessíveis a todos” (PARENTE, 2016, p. 01).

O lazer associado ao contato com a natureza e aos espaços públicos urbanos é entendido como um componente do planejamento urbano. A cada dia o homem busca mais espaços de lazer, contemplação, diversão e cultura, pois a agitação característica da vida urbana contemporânea acarreta desgastes físicos e mentais. Desta forma, o tempo livre e o lazer associado à natureza tornam-se, cada vez mais, necessários e essenciais à vida. (PARENTE, 2006, p. 01).

Parente (2016) define espaço público como “lugares de domínio do coletivo gerido pelas instituições governamentais, sendo proibida a sua utilização e exploração

privada”. O espaço público é democrático de modo a atender toda a comunidade sem discriminação de culturas, ideologias e posição econômica (PARENTE, 2016, p. 06).

O espaço público urbano abriga uma tipologia de usos a partir das suas funções predominantes, como espaço para circulação: vias, pontes, viadutos, ciclovias; espaço para permanência: praças, jardins; espaços para lazer: parques, equipamentos de uso coletivo (instituições governamentais, esporte, cultura e entretenimento); e áreas de preservação ambiental (PARENTE, 2016, p. 6).

O Select Committee on Public Walks (*apud* GORSKI, 2008) salienta que a melhor maneira de garantir espaços abertos em cidades populosas é criando passeios públicos e locais para promover a prática de exercícios físicos e promovendo a qualidade de vida da população (GORSKI, 2008).

Para Farr (2013), as praças e parques localizados em bairros periféricos normalmente são os espaços mais desprezados no planejamento urbano. Contudo, são de extrema importância devido à sua localização privilegiada. Por poder ser acessada com facilidade por pedestres, essa pequena distância percorrida a pé pode melhorar consideravelmente a qualidade de vida da população do bairro. Esses espaços quando equipados com mobiliário urbano e áreas infantis promove um local de encontro e convívio social. E ainda quando somado a um grande espaço de área verde possibilita o contato humano a natureza, tornando a região mais valorizada economicamente.

Convidar as pessoas a permanecerem no espaço urbano requer mobiliários confortáveis, que favoreçam a interação e comunicação com outras pessoas, a posição estratégica dos bancos também deve ser considerada, para melhorar a comunicação entre os indivíduos (GEHL, 2010).

3 MARGENS URBANAS: PROJETOS SIMILARES

Este capítulo dedica-se à avaliação em estudos similares de revitalização de orlas fluviais, como é o caso do Projeto Orla Viva do Estúdio 41, para o Lago Paranoá, localizado em Brasília, Distrito Federal.

3.1 A ORLA DO LAGO PARANOÁ

O Lago Paranoá é elemento singular da paisagem de Brasília. Suas margens abraçam o Plano Piloto de Lucio Costa e seu espelho d'água serve de embasamento para o belo cenário do horizonte que envolve a cidade. O lago é parte fundamental da identidade de Brasília, contudo, sua relação com a população ainda carece de ser estimulada e bem orientada. (TERMO DE REFERÊNCIA CONCURSO INTERNACIONAL Nº 01/2016, p. 8)

Na cidade projetada para ser a capital do Brasil, cercada de monumentos e grandes espaços livres, encontra-se o Lago Paranoá, onde o urbanista Lúcio Costa manteve os aspectos naturais das margens do lago para aproveitamento paisagístico em seu plano piloto. Segundo Medeiros (2016), a proposta do Lago Paranoá era “proporcionar lazer para a população, umidificação do clima e enriquecimento da paisagem” preservando a vegetação nativa do cerrado e assegurando o livre acesso da população. No entanto, o crescimento urbano e as ocupações irregulares as margens do lago corroboram para a destruição da paisagem natural, degradação ambiental e assoreamento, resultando na perda de área do espelho d'água (MEDEIROS, 2016).

Em sua dissertação, Parente (2006), tem como objeto de análise o Lago Paranoá, referência de espaço público de lazer e diversão para a população. Assim a autora distingue duas formas de lazer observado in loco: o lazer passivo, relacionado a “atividades contemplativas e de descanso”, destaca que esta forma de uso vem crescendo nos últimos anos e exige “estruturas adequadas e seguras e é mais apropriado nas áreas às margens do lago”; e o lazer ativo, que abrange várias atividades às margens e dentro do lago como esporte, pesca, entretenimento e competições em geral (PARENTE, 2006, p. 2).

Com o propósito de resgatar o maior patrimônio paisagístico da cidade de Brasília, o governo federal lançou o Concurso para o *Masterplan* da Orla Livre do Lago Paranoá, visando revitalizar os 38 quilômetros de margem do lago, para organizar o espaço

público e garantir um local de lazer e mobilidade para a população, além de fomentar a economia (PEREIRA, 2019).

3.1.1 Projeto Orla Livre

O projeto Orla Livre tem o objetivo de recuperar o espaço público localizado na orla do Lago Paranoá, de modo a conciliar a utilização do espaço pela população com o equilíbrio ecológico, desta forma uma ocupação “sustentável do território”. Cabe ainda ao projeto a desocupação de uma faixa de 30 metros da orla do Lago Paranoá, faixa esta de proteção ambiental (TERMO DE REFERÊNCIA CONCURSO INTERNACIONAL Nº 01/2016).

Através da desocupação da faixa de 30 metros da orla, o projeto Orla Livre reconhece e incentiva a utilização do lago como uma área pública e de interesse coletivo, recuperando o espelho d’água, preservando as reservas e incentivando o uso consciente (PEREIRA, 2019).

A proposta vencedora para o *Masterplan* da Orla do Lago Paranoá (Figura 3), tem como autoria o escritório de arquitetura Estúdio 41. O projeto prevê áreas de contemplação da orla, *decks*, equipamentos de lazer dentro outras diretrizes, das quais ressalta alguns pontos importantes no Termo de Referência como:

01. Reintegrar ao poder público as áreas não contidas nos lotes oficiais;
02. Incrementar a possibilidade de acessos às margens do Lago Paranoá, criando permeabilidades a partir do tecido existente. Para isso, deve ser previsto um desdobramento de ações que possam ser implementadas no curto, no médio e no longo prazos em termos de sistema viário, transporte coletivo e mobilidade urbana.
03. Interligar as áreas verdes objeto do *Masterplan* às existentes, constituindo assim um sistema de espaços livres contínuo e acessível. Além disso, a conexão entre as áreas prevê a possibilidade de criação dos corredores ecológicos contribuindo para a evolução adequada da flora e fauna da região.
04. Recompôr as fitofisionomias do bioma cerrado adequadas a cada setor: cerrado sentido restrito e cerrado no sentido amplo, nos casos em que existam condições de fertilidade dos solos, microclima e umidade.
05. Implantar espécies originárias de mata galeria, mata ciliar e *wetlands* nas margens do lago, sempre que possível, emoldurando os visuais para os corpos água.
06. Manter, sempre que possível, a vegetação existente nas áreas loteadas não oficiais, mesmo exóticas, caso estas não sejam prejudiciais às espécies de cerrado. Algumas dessas árvores já adultas, além do potencial paisagístico, garantem sombra a uma boa parte dos espaços livres e serviriam como indutores de ocupação no curto prazo.
07. Garantir continuidade dos percursos peatonais e ciclísticos paralelamente

à linha d'água. Essa premissa de projeto promove o acesso com conforto a variadas distâncias de caminhada e tem o potencial de manter a movimentação de pessoas em muitas das áreas ao longo do dia, e em grande parte delas, inclusive à noite.

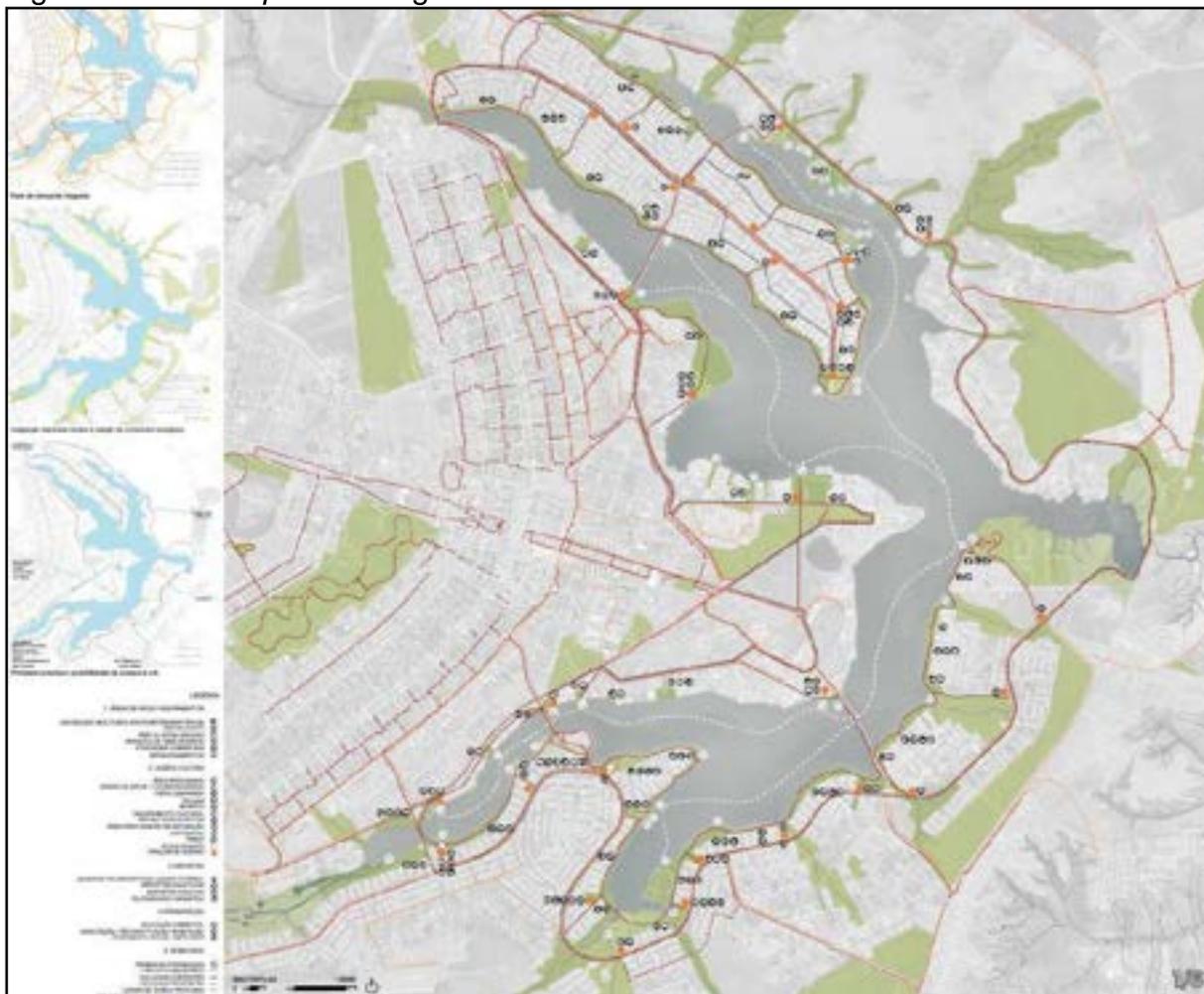
08. Criação de redes de transporte perimetrais, externas à área da orla, colaborando com a circulação viária dos bairros no entorno do lago. Uma linha de ônibus turístico é sugerida com paradas em cada uma das praças de acesso aos setores de lazer propostos.

09. Propor um sistema aquaviário de transporte com possibilidade de conexões intermodais: bicicleta, ônibus, carro e embarcação. Cada estação intermodal contará no mínimo com: ponto de parada de ônibus, estacionamento, bilheteria, sanitários, vestiários, para ciclos e bicicletários.

10. Traçar elementos arquitetônicos com forte identidade geométrica, reforçando a caracterização das áreas polo da intervenção, tornando fácil sua leitura e reconhecimento pelos visitantes.

11. Construir equipamentos de apoio às atividades ao ar livre, respeitando os afastamentos previstos dos corpos d'água (30m), bem como o afastamento preventivo em relação aos lotes legalmente constituídos (20m). Na maioria dos casos esses equipamentos podem ser modulares e pré-fabricados em partes, de forma que garantam logística facilitada de canteiro de obras e menor intervenção nas áreas verdes sensíveis. Ao mesmo tempo a ideia de uma arquitetura modular é promover uma identidade visual comum às áreas de intervenção (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 3 – *Masterplan* do Lago Paranoá



Fonte: <http://concurso.orlalive.df.gov.br/resultado>, 2018.

3.1.2 Área 1, Lago Sul

Conforme a implantação (Figura 4), destacam-se nessa área o *deck* sobre a água (Figura 5), o circuito para educação ambiental e o paisagismo com vegetação de veredas — *wetlands* (Figura 6) — espécies originárias de mata galeria, mata ciliar e *wetlands* nas margens do lago, emoldurando as visuais para os corpos d'água (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 4 – Implantação da área 1, Lago Sul



Fonte: Estúdio 41, 2018.

Segundo o autor do projeto:

Junto à área do Morro do Asa Delta, chamada também anfiteatro do Lago Sul, sugere-se a implantação de um píer e atracadouro (1), como a possibilidade de terminal de transporte intermodal hidroviário (2). Sugere-se o aproveitamento e manutenção dos usos característicos locais como a prática esportiva de *kitesurf*, *kayak*, *standup paddle* e voo livre. O atracadouro tem potencial para organizar inclusive as atividades esportivas. Seguindo na direção sudoeste, a partir do anfiteatro do lago sul, chega-se a uma área de lazer, comércio e serviços (3) que conta também com *playground* (4), academia ao ar livre (5), quadra poliesportiva (6) e uma pequena praça de chegada (7) com visual para o lago. No sítio constituído como Parque Ecológico da Garça Branca é possível apreciar conformações naturais de extrema qualidade paisagística, com qualidades raras no Distrito Federal. Para esse setor foram propostas: passarelas elevadas (8), *wetlands* (9), área de observação das veredas, trilhas (10) e equipamentos para a prática de esportes (11). Apesar dos usos e intervenções sugeridos, a diretriz principal da área é a recomposição da vegetação nativa – fitofisionomias do cerrado – nos locais em que houver suporte dos tipos de solos e condição de umidade. Seguindo na direção nordeste, a proposta prevê um circuito para educação ambiental no formato de um círculo com 400 metros de diâmetro (12). O pavimento do círculo varia, assim como as formações naturais do seu

entorno: *deck* sobre a água (13), passeios em alameda (14), trilha na savana (15), caminho no bosque (16), passarelas na copa das árvores (17), são algumas das possibilidades. Na chegada, junto à porção sul, um pavilhão educacional (18) e uma pequena praça (7) fazem a recepção do visitante. A educação ambiental torna-se um passeio guiado, com potencial de atração turística e para escolas locais, por exemplo. Nas áreas externas ao círculo, além das atividades de educação ambiental, os espaços podem servir para atividades culturais como apresentações ao ar livre, por exemplo. A oeste dessa área propõe-se um píer com a função de mirante horizontal sobre a paisagem da desembocadura do Córrego do Cocho (19). Uma marina com capacidade para 100 embarcações em área molhada (20). Esse equipamento conta com área social, restaurante, área de logística, apoio, oficina e estacionamento. Continuando a nordeste dessa área, propõe-se uma praça de chegada (7) com estacionamento (21), paraciclos e lanchonete (22). Além dessa área, no próximo setor, uma praia com 750 metros de faixa de areia (23), complementada com pavilhão de serviços (24): restaurante, bares, sanitários e vestiários. Na extremidade leste da praia, um atracadouro (25) permite a chegada de visitantes também pela água. Ao sul do pavilhão de serviços ficam áreas de lazer e esportes (26): campo de futebol, quadras poliesportivas, *playground* e academia ao ar livre. Na porção mais a leste, junto à desembocadura do Parque Ecológico Canjerana, um *deck* (27) faz a conexão com a área seguinte do parque. De forma a desfrutar dos visuais da localidade, propõe-se um mirante vertical (28) (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 5 – Perspectiva da área 1, Lago Sul



Fonte: Estúdio 41, 2018.

Figura 6 – *Wetlands*



Fonte: Estúdio 41, 2018.

3.4.3 Área 2, Lago Sul

Segundo a implantação do projeto, a área 2 (Figura 7) receberá um programa de lazer, com uma praia de 700 metros de areia, píer mirante e *decks* sobre a água (Figura 8) (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 7 – Implantação da Área 2, Lago Sul



Fonte: Estúdio 41, 2018.

Segundo o autor do projeto:

[...] a proposta prevê um terminal intermodal para transporte aquaviário (1) e uma marina (2) com capacidade para 60 embarcações em vagas molhadas. Os atracadouros desses equipamentos podem inclusive contar com área pública para embarque e desembarque. De forma a qualificar os acessos de pedestres e possibilitar a transferência intermodal da bicicleta e ônibus para o sistema aquaviário, são previstas duas passarelas de conexão: uma junto ao calçadão da via L4 Sul (3) e a outra na área ao norte (4), para além da mesma via. Paralelamente à Ponte das Garças sugere-se a implantação de uma ponte de pedestres compartilhada com ciclistas (5) de forma a promover maior conectividade com os trechos adjacentes ao sul. O trecho seguinte, ao sul da Ponte das Garças, prevê um atracadouro para embarcações (6). Esse píer forma conjunto com áreas esportivas e de lazer organizadas ao redor de uma praça de chegada (7). O espaço constitui a primeira entrada a partir da EPDB (Estrada Parque Dom Bosco) ao sistema de espaços livres dessa área da Orla do Lago Paranoá. Seguindo na direção leste temos áreas de estacionamentos (8), trilhas (9) e churrasqueiras (10), associadas à mata ciliar de borda proposta na intervenção (11). Na sequência temos uma área de possível acesso a partir da EPDB. O caminho nesse trecho culmina com o atracadouro (12) e deriva também para a área de mirante vertical (13). Ao Nordeste dessa área está previsto um programa associado a locais de lazer: praia (14), píer, mirante e decks (15) sobre a água. A faixa de areia da praia tem comprimento aproximado de 700 metros. Conforme apontado

anteriormente, esse componente paisagístico é delimitado, na extremidade oeste, pelo mirante vertical que ocupa a pequena península natural formada entre a praia e um atracadouro público. A nordeste desse trecho temos um desenho conjunto de *deck* em madeira e areia de praia, configurando uma espécie de piscina natural, onde os banhistas ficam protegidos do trânsito de embarcações. Ao Sul, adjacente à área de praia, algumas áreas de gramados conformam espaços para atividades culturais ao ar livre como um espaço shows (16), por exemplo. Um anfiteatro ao ar livre de formato circular (17) está posicionado nesse local. Na extremidade leste, adjacente ao Pontão do Lago Sul. Além de outra praça de chegada (7) temos áreas de estacionamento (8) e quadras poliesportivas (19) (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 8 – Perspectiva da área 2, Lago Sul



Fonte: Estúdio 41, 2018.

Na região Sul, os gramados receberão atividade culturais ao ar livre como um espaço shows, além de um anfiteatro ao ar livre com o formato circular. A área ainda conta com um mirante vertical e uma roda gigante (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 9 – Mirante vertical e roda gigante



Fonte: Estúdio 41, 2018.

3.4.4 Área 3, Lago Norte

Conforme a implantação do projeto (Figura 10), a área 3 Lago Norte, recebe programas de lazer, esporte, pavilhão de serviços, seu diferencial é um passeio formado por duas vias que se conectam em dois pontos, o encontro acontece em um *deck* (Figura 11) sobre a água (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 10 – Implantação da Área 3



Fonte: Estúdio 41, 2018.

Segundo o autor do projeto:

Nessa extremidade da península, são preservadas as possibilidades de uso já existentes como as áreas de praia (1) e espaços para prática de *kitesurf* e futebol (2). Para dar suporte a essas atividades propõe-se a implantação de pavilhão de serviços com bares, lanchonetes, vestiários e sanitários (3). Na porção norte, uma via de serviços organiza e conecta os acessos de veículos

aos estacionamentos (4), além de servir como acesso de carga e descarga aos serviços oferecidos. Na área a oeste são estabelecidos cinco lotes destinados ao uso comercial (5) – sugere-se atividades como restaurantes e bares – totalizando uma área parcelada de 6300 m² conforme solicitação do edital. O principal elemento de articulação formal e identidade visual da península é um passeio constituído de duas vias que se conectam em dois pontos: na praça de chegada (6) – ao norte – e num deck sobre a água (7). O retângulo formado por esses elementos torna-se assim um novo articulador espacial do Parque Ecológico das Garças, setorizando atividades e organizando fluxos de acesso e permanência. Seguindo pela orla na direção norte temos na sequência: áreas esportivas (8), quiosque para piquenique e churrasqueiras (9). Na altura da SHIN QI 14 temos uma nova área de lazer com quadras poliesportivas (10) e uma área de comércio e serviços onde sugere-se a implantação de restaurante, sanitários e vestiários (11). Nesse trecho um deque de madeira avança sobre a água para permitir continuidade nos percursos peatonais além da possibilidade de acesso pela água (12). O acesso à orla nesse trecho é realizado a partir da Estrada Parque Península Norte (EPPN) onde desenha-se uma praça com paraciclos e equipamentos públicos (13). Na continuidade noroeste dessa área temos o sistema de ciclovia/passeio que conecta à área adjacente ao Hospital Sarah Kubitschek. Ao longo dessa linha sugere-se a ampliação da largura de passeio de forma a qualificar também os espaços públicos de acesso ao edifício (14). Chegando ao chamado Ponto de Interesse de Atração Norte temos uma praça (6) que aproveita a cota elevada da topografia em relação ao lago para gerar visuais sobre os componentes paisagísticos da região. O relevo desse trecho permite também visualizar adequadamente a prática de esportes que ocorrem nas elevações mais baixas: natação, *cross triathlon* e *moutainboard* (15), já existentes na região. No centro desse trecho a principal diretriz é a preservação dos remanescentes de cerrado (16), conjugada com a prática de esportes de baixo impacto. Junto à linha d'água, preservando a vegetação ciliar, propõe-se a implantação de deques que conformem uma área de treinamento para *cross triathlon*. É constituído de piscinas que comportam trechos de natação em águas abertas com 50 metros (17) e com 250 metros (18) de forma a permitir diferentes tipos de prática esportiva. (ESTÚDIO 41, 2018).

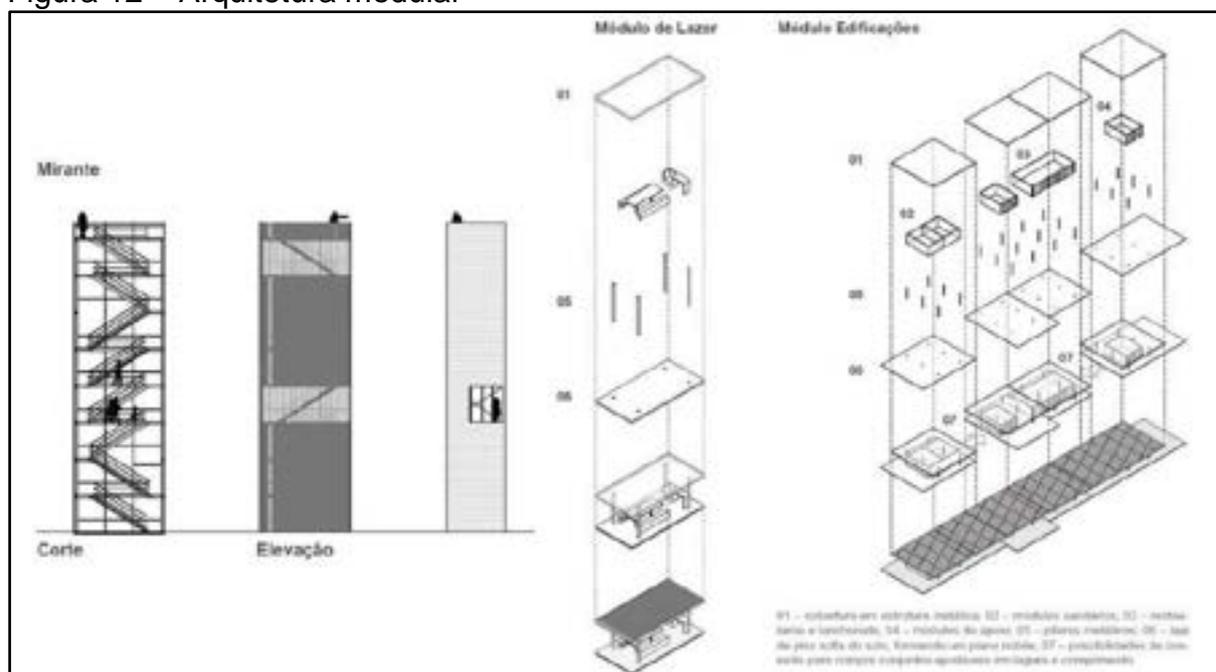
Figura 11 – Principal elemento de identidade da Área 3, *deck* sobre a água



Fonte: Estúdio 41, 2018.

O projeto traz a proposta de edificações pavilhonares (Figura 12) com a finalidade de abrigar equipamentos de parque. A estratégia é a utilização de modularidade dimensional e pré-fabricação de componentes. A sugestão do Estúdio 41 são duas larguras de 12 ou 18 metros, e o comprimento variando em eixos a cada 6 ou 12 metros. “A cobertura tem a forma de uma marquise e os blocos de ambientes fechados sempre são recuados em relação ao perímetro do edifício, constituindo varandas em toda a volta” (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 12 – Arquitetura modular



Fonte: Estúdio 41, 2018.

Algumas estratégias para fomentar a economia são sugeridas no projeto como áreas de marinas (Figura 13), aluguel para shows ao ar livre ou na área de anfiteatro, concessão de direito de uso de restaurante, lanchonetes e áreas comerciais, ingresso para a roda gigante, sistema de aluguel de bicicletas e ainda o transporte hidroviário (ESTÚDIO 41, 2018).

Figura 13 – Esportes aquáticos



Fonte: Estúdio 41, 2018.

3.2 A ORLA DO GUAÍBA

O Parque Urbano da Orla do Guaíba (Figura 14) localizado em Porto Alegre é um projeto do escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, que devolveu na cidade um trecho de 1,5 quilômetros de belezas naturais. “Sérios problemas relacionados à segurança, ao abandono e à degradação tornaram a área, originalmente parte do sistema de controle de cheias, um problema para a cidade” (LERNER, 2018, s/p). O projeto cria *decks* e passarelas sobre a água e na extensão da orla foi criada uma arquibancada para a população contemplar o belíssimo pôr do sol e belezas naturais (LERNER, 2018).

O projeto inaugurado em 2018 conta com um programa de necessidades que valoriza o entorno do parque, através do crescimento do turismo, valorização imobiliária e recuperação ambiental (Figura 17). Assim o projeto integra os elementos naturais e construídos, proporcionando identidade à região e permitindo que as pessoas utilizem o espaço de várias formas, através dos bares, cafés, áreas esportivas, sanitários, entre outros. Assim o elemento de valorização agrega vitalidade ao espaço urbano (LERNER, 2018).

Figura 14 – Parque Urbano da Orla do Guaíba



Fonte: ArchDaily, 2021.

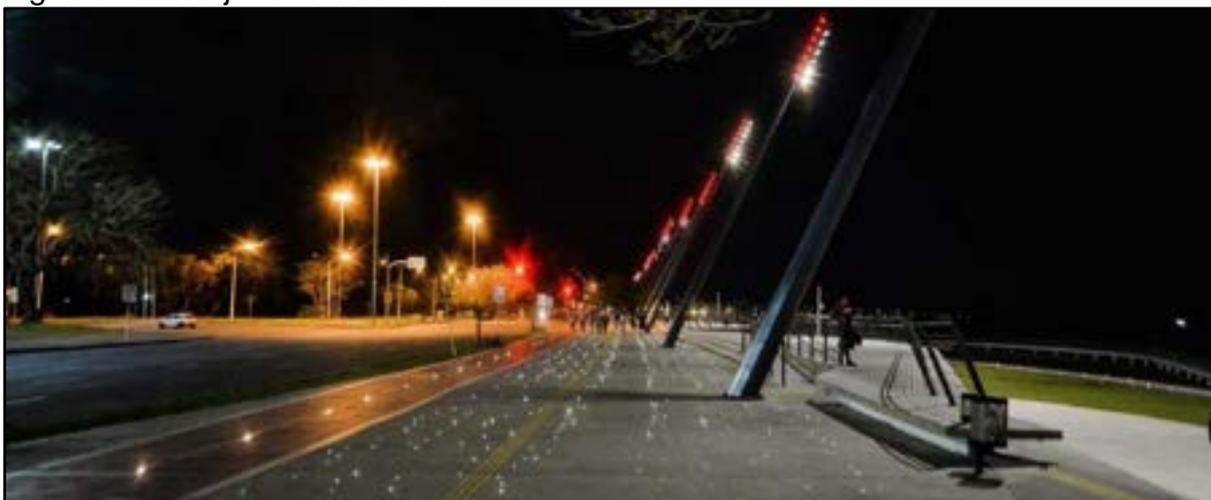
O diferencial do projeto está relacionado à forma com que o projeto se insere na paisagem, tirando partido da topografia (Figura 18) para acomodar o restaurante, criando passeios e espaço de contemplação da paisagem. As formas curvas se

relacionam ao movimento das águas, e tiram partido da plasticidade do concreto. Outros materiais são utilizados como o vidro, a madeira e o aço – estes com seus acabamentos naturais garantem leveza ao projeto (LERNER, 2018).

O autor defende que o projeto tem impacto positivo no tecido social da cidade, pelo fato de recuperar uma área degradada. Assim “aumenta o senso de pertencimento da população e demonstra o cuidado da cidade por seu patrimônio e seus habitantes” (LERNER, 2018).

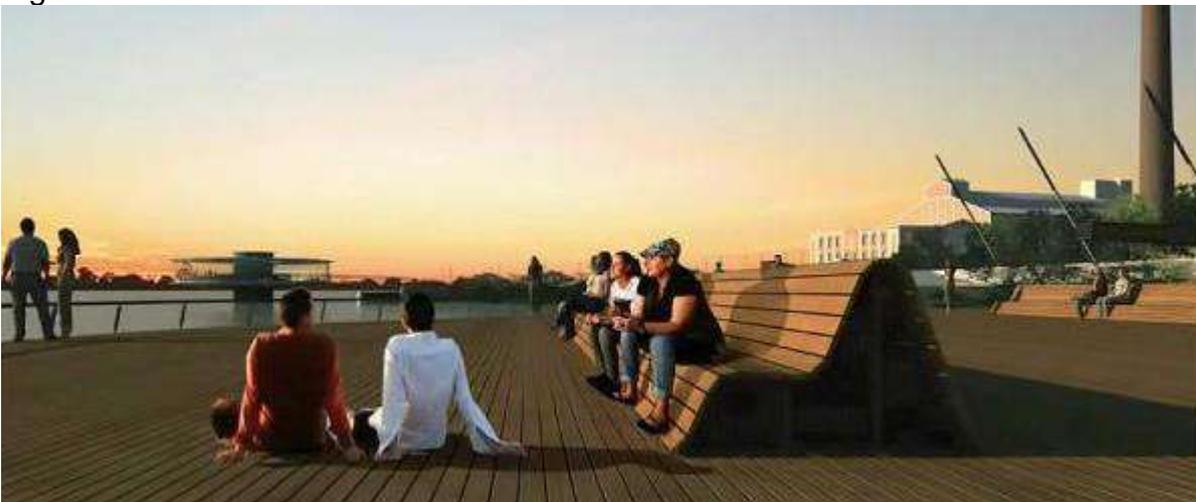
O projeto luminotécnico cria um calçadão semelhante ao céu estrelado, (Figura 15) o piso iluminado por fibra ótica embutidas no concreto é um diferencial no projeto, além dos postes inclinados com iluminação em LED, que oferecem uma iluminação cênica que valoriza a proposta.

Figura 15 – Projeto luminotécnico



Fonte: Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2018.

Figura 16 - Pôr do Sol na Orla do Guaíba



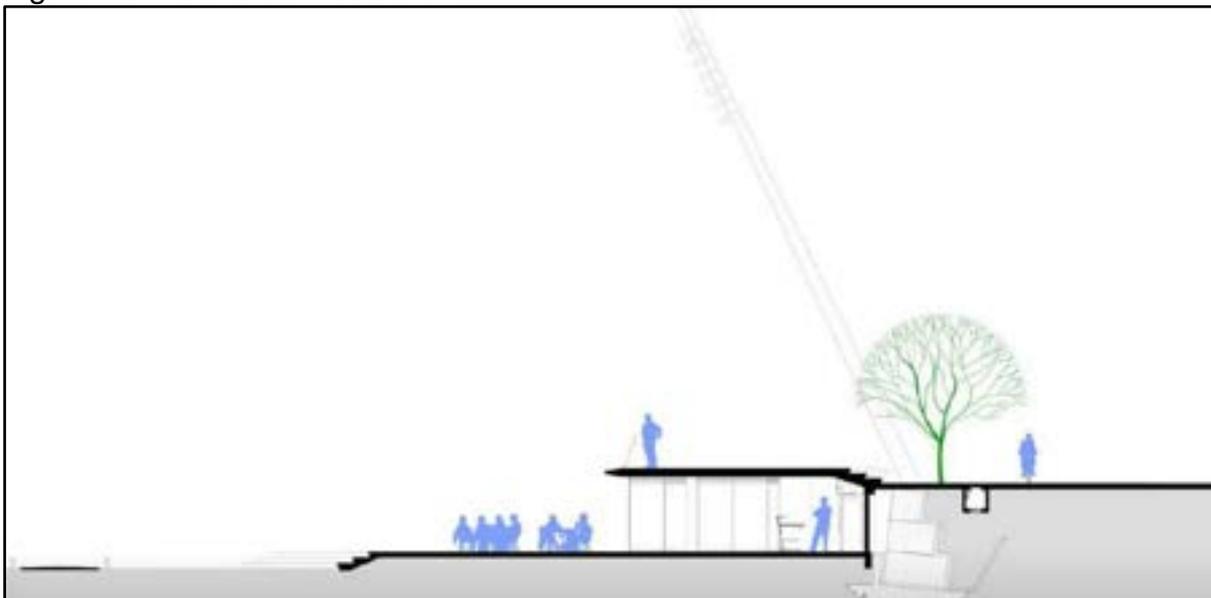
Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2018.

Figura 17 – Implantação da Orla do Guaíba



Fonte: ArchDaily, 2021.

Figura 18 – Corte do Restaurante



Fonte: ArchDaily, 2021.

A orla do Guaíba comprova que um bom programa, aliado a arquitetura, paisagismo e luminotécnica pode equilibrar a junção entre o construído e o natural (Figura 19) resultando em um ambiente vibrante e sustentável, devolvendo à população um espaço revigorado (Figura 16).

Figura 19 – Ambiente construído e natural



Fonte: Omar Freitas/ Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2018.

4 TERRITÓRIO: RECORTE ESPACIAL

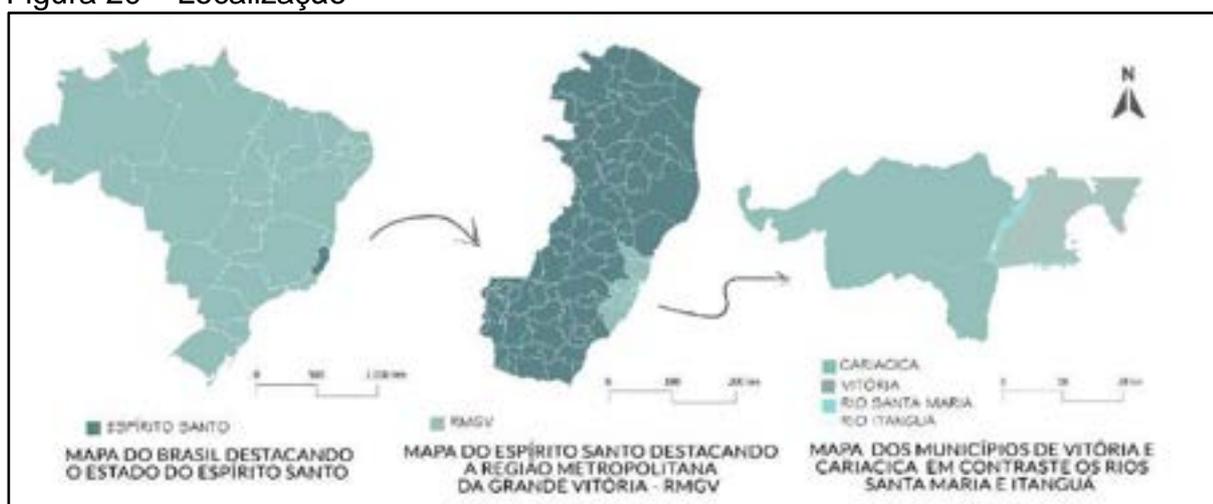
Este capítulo será dedicado à avaliação da área de estudo e seu entorno imediato, apresentando um diagnóstico urbano da área delimitada, suas características, aspectos de formação, zoneamento e legislação vigente.

4.1 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de estudo está localizada no estado do Espírito Santo, litoral sudeste do Brasil, e pertence à Região Metropolitana da Grande Vitória — RMGV (Figura 20), que engloba sete municípios: Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória. Segundo dados do IJSN (20--), “quase 50% dos quatro milhões de habitantes do Estado estão na Grande Vitória, numa área que representa apenas 5% do território capixaba” (IJSN, 20--).

Segundo Castello (2007), a cidade de Vitória está em um processo de desenvolvimento turístico, sendo ele no âmbito econômico, eventos, náutico e de pesca. “Projetos de renovação urbana e revitalização estão cada vez mais sendo discutidos no meio político e econômico, e desde a década de 90 também vêm incluindo a participação popular” (CASTELLO, 2007, p. 01).

Figura 20 – Localização



Fonte: Autora, 2021. Dados: Prefeitura de Municipal de Cariacica e Vitória.

O recorte espacial abrange, principalmente, pontos em dois municípios, Vitória e Cariacica, margeados pelo rio Santa Maria (Figura 21). Há de considerar, ainda, um pequeno trecho da orla que abrange a foz do Rio Marinho em Vila Velha, na divisa com o município de Cariacica. A área de intervenção tem impacto direto nos bairros

Porto de Santana, Itacibá, Vila Oásis e Jardim América em Cariacica e a orla do bairro Mário Cypreste pertencente ao município de Vitória, favorecendo comunidades vizinhas como Santo Antônio, Caratoíra e São Torquato em Vila Velha. Nessa perspectiva engloba bairros de distintos municípios, legislações e zoneamentos urbanísticos.

Figura 21 – Recorte Espacial



Fonte: Autora, 2021. Dados: Google Street View.

A ilha de Vitória, capital do estado do Espírito Santo, compõe a imagem da cidade, formada pela orla e o continente, sendo esta, base da formação de uma cultura (CASTELLO, 2007). A baía de Vitória tem beleza singular, sua paisagem é formada por marcos visuais como Mestre Álvaro (Figura 22), ilha da Pólvora (Figura 22) que abriga as ruínas do antigo hospital de isolamento Oswaldo Monteiro e ao lado a ilha do Cal (Figura 23). Às margens da baía podemos observar vegetações nativas dos manguezais (Figura 24) compondo um belo cenário envolvendo as cidades de Cariacica e Vitória proporcionando um respiro de natureza no meio urbano. O respiro verde no meio urbano (Figura 25), proporciona à comunidade um contato com a natureza, resguardando a vitalidade da cidade.

Figura 22 – Ilha da Pólvora



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 23 – Ilha da Pólvora e Ilha do Cal



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 24 – Manguezal, foz do rio Itanguá



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Em visita em campo através da terra e por meio da água, e até mesmo através da vivência na região, notamos a relação da cidade de Vitória e Cariacica com a baía de Vitória, e como a paisagem fluviomarina faz parte da vida cotidiana das pessoas que habitam as margens da baía. Os indivíduos relacionam-se com a orla através do lazer, como os banhos de mar, a pesca, caminhadas, contemplação, entre outras atividades. Contudo, a região carece de espaços públicos de qualidade focados em atender o cidadão e fortalecer sua relação com o estuário (Figura 26). Em visita em campo é possível observar vários pontos vazios e subutilizados (Figura 27), mesmo oferecendo forte potencial paisagístico.

Figura 25 – A natureza e o meio urbano



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 26 – Espaço subutilizado em baixo da Ponte do Príncipe - Cariacica/ES



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 27 – Espaço subutilizado em Mario Cypreste, Vitória/ES

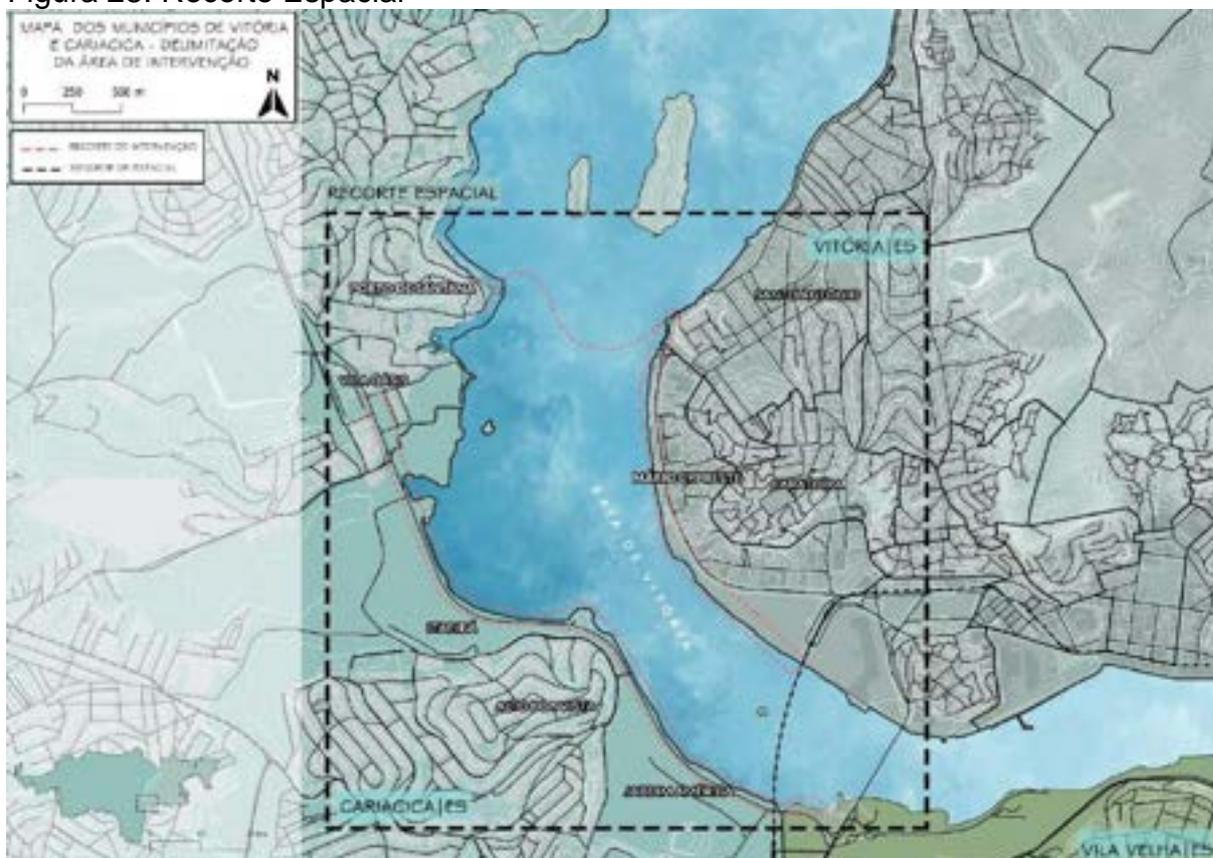


Fonte: Acervo da autora, 2021.

O objeto do estudo é a região da orla (Figura 28) principalmente nesses dois municípios que dividem a vista para o canal da baía de Vitória, visando tirar partido do potencial paisagístico, transformando espaços vazios em áreas de uso para a população. A proposta consiste em traçar um *Masterplan* para revitalização de 2,1 km da orla fluvial com início na foz do rio Itanguá à foz do rio Marinho, cerca de 200 metros de orla na foz do rio mencionado no município de Vila Velha, integrando ao trecho de aproximadamente 1 km de orla fluvial em Mário Cypreste, com o objetivo de criar identidade e integração entre às duas orlas para estabelecer um diálogo entre os municípios. Para isso, o projeto abordará espaços de convívio, bem-estar e

contemplação dos marcos visuais, espaço de lazer e infraestrutura à margem da baía de Vitória.

Figura 28: Recorte Espacial



Fonte: Autora, 2021. Dados: Prefeitura de Municipal de Cariacica e Vitória.

4.2 FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA ORLA

4.2.1 Em Cariacica

O município de Cariacica está localizado a oeste da baía de Vitória (Figura 28), a cidade se estende por 279,718 km² e possui cerca de 386.495 habitantes (IBGE, 2021). Cariacica é uma “formação típica do mar de morros do relevo sedimentar litorâneo brasileiro, que se configura como uma compartimentação variada e de difícil apreensão” (CARIACICA, 2012, p. 07).

A sudeste de Cariacica, o rio formate faz divisa como o município de Viana, que deságua no rio Marinho, fronteira com Vila Velha.

“Entre a foz do rio Santa Maria e a foz do rio Marinho, está o litoral da baía, sendo a fronteira com Vitória. O rio Itanguá drena um vale alagado, com menos de 5 metros de altitude e deságua num manguezal menor junto à baía” (CARIACICA, 2012, p. 07).

O processo de urbanização do município de Cariacica, segundo Moraes (2017) desenvolveu-se a partir da implantação da Companhia Ferro e Aço de Vitória (COFAVI, atual Arcelor Mittal), em 1942, e posteriormente em 1960 com o aumento de indústrias estabelecidas na RMGV intensificou-se a imigração de pessoas vindas do interior do Espírito Santo como também de estados vizinhos, em busca de emprego e melhores condições de vida (MORAES, 2017).

Os primeiros arruamentos projetados na cidade coincidem com a conclusão da ferrovia Vitória-Minas e iniciaram um processo de expansão urbana nitidamente fragmentado, devido à precariedade com que eram apreciados pelo poder público, somada à já descrita complexidade topográfica e à incipiência técnica dos desenhos em si (CARIACICA, 2012, p. 11).

Em Cariacica, todos os processos de desenvolvimento socioeconômico impactaram de maneira significativa a estrutura interna local, e para isso não houve nenhum planejamento formal ou ação coordenada (CARIACICA, 2012).

Em 1940, a chegada da ferrovia Vitória a Minas remodelou as instalações de manutenção e manobra sobre o manguezal do Itanguá. Essa medida realocou muitos trabalhadores além de atrair pessoas em busca de empregos, o que possivelmente resultou no desenvolvimento em um novo núcleo em Itacibá (CARIACICA, 2012).

Por esses aspectos, o tecido urbano de Cariacica foi modificado segundo as transformações econômicas, adaptando o território com base nas atividades desenvolvidas, caracterizado pelo improvisado no planejamento (CARIACICA, 2012).

Em decorrência desses processos, o município, do mesmo modo que os demais da Aglomeração Urbana de Vitória, passou por significativas transformações em seu espaço urbano, que sofreu um aumento considerável via loteamentos legais e ilegais e ocupações irregulares. Essas últimas, em alguns casos, desenvolveram-se em áreas ambientalmente frágeis (encostas íngremes e fundos de vales suscetíveis a inundações) (MORAES 2017, p.13).

Segundo dados da Prefeitura Municipal de Cariacica (2012), o fluxo de veículos tem aumentado consideravelmente nos últimos anos, no entanto, a infraestrutura das vias não acompanhou esse ritmo, com exceção das ruas principais, as demais são estreitas o que dificultam ou impedem a mobilidade (SIMÕES, 2012).

Uma das principais ligações do município é a Avenida Vale do Rio Doce (Figura 28), que faz a ligação dos bairros Porto de Santana ao bairro São Torquato em Vila Velha, sendo uma avenida de mão dupla margeando o canal de Vitória e o pátio ferroviário da estrada de ferro Vitória a Minas. A avenida apresenta um tráfego intenso de

caminhões com destino aos Portos de Vila Velha e as demais empresas em seu entorno. O município destaca a avenida Vale do Rio Doce como “importante via de fluxo a receber investimentos”, devido sua ligação aos municípios de Vitória e Vila Velha, facilitando o deslocamento e reduzindo o tráfego na BR 262. Entretanto, a via tem baixa mobilidade e pontes estreitas, as margens estão limitadas pela existência de empresas, residências e áreas de mangue, dificultando a duplicação da via. (SIMÕES, 2012).

A região de estudo em Cariacica (ES) está localizada na avenida supracitada, segundo Moraes (2017) “a via apresenta boas condições de pavimentação e infraestrutura o que pode ser atribuído à doação de recursos pela Companhia Vale do Rio Doce para a manutenção da via”, localizada entre os muros da Ferrovia Vitória a Minas e a baía de Vitória, a avenida pertenceu à Companhia por muitos anos, e seu tráfego de veículos era restrito a serviços da empresa. A avenida também é conhecida como Beira Mar ou Porto Velho, sendo o caminho mais rápido para se chegar à capital, através da ponte Florentino Ávidos. (MORAES, 2017, p.85).

Um dos bairros impactados com a intervenção é Porto de Santana localizado no extremo oeste do recorte de intervenção (Figura 28), segundo Moraes (2017) devido sua ligação a capital pelo transporte hidroviário a região colaborou para o desenvolvimento do município de Cariacica. Os elementos que tornam o processo de formação do bairro Porto de Santana singular em comparação a outros bairros do município de Cariacica, como o fato de ter sido sede do sistema aquaviário, que ligava o município a capital, um dos principais modais de transporte em meados dos anos 1950, bem como o bairro ter pertencido à Prefeitura Municipal de Vitória que havia comprado grande parte da antiga fazenda São João, em 1913, para instalar um matadouro municipal na área. Assim, apesar do bairro está geograficamente localizado no município de Cariacica, a área pertencia ao município de Vitória. Posterior a muitas disputas de terras e conflitos políticos o bairro é doado a Prefeitura Municipal de Cariacica, resultando em um processo de ocupação marcado pela irregularidade e por conflitos entre a população e o poder público (MORAES, 2017).

O bairro de Porto de Santana era conhecido como Sítio Goiamum, na época pertencente ao município de Vitória, servia como matadouro (Figura 29) bovino para abastecer a Grande Vitória, o produto era transportado por lanchas que atravessavam a baía (PAJAÚ, 2003).

Em 1953, com a chegada da Vale do Rio Doce a região, o bairro recebeu uma invasão de pessoas em busca de trabalho na pedreira que fazia britagem para a construção da estrada de ferro Vitória a Minas (ANDRADE, 2008).

A formação inicial do bairro se deu de forma precária, por meio de invasões que foram, por muitas vezes, reprimidas pelo poder público com violência. O processo de ocupação de Porto de Santana foi caracterizado pela pobreza e pela falta de infraestrutura. O bairro era considerado tão problemático em relação aos seus aspectos socioeconômicos e estruturais que havia, por parte da Prefeitura Municipal de Cariacica, certo receio em assumi-lo como parte integrante do município (MORAES, 2017, p.119).

Em virtude do que foi mencionado, o histórico de ocupação de Porto de Santana, é marcado por melhorias nos indicadores sociais e na infraestrutura do bairro ao longo dos anos. Atualmente o bairro conta com um comércio em seu interior que atende a sua população e a bairros vizinhos, formando assim um conjunto de subcentros, juntamente a outros bairros de Cariacica. Contudo, essas “melhorias estão longe das condições ideais de habitabilidade e cidadania que a população tem direito” (MORAES, 2017, p.119). Moraes afirma haver áreas no bairro que apresentam “maior suscetibilidade de ocorrência de desastres mistos no município, como inundações e deslizamentos” (MORAES, 2017, p.120).

Figura 29 – Sede do matadouro em Porto de Santana



Fonte: IJSN, 1980. Foto de Carlos Alberto Feitosa Perim, Vitória/ES.

4.2.2 Em Vitória

A cidade de Vitória é formada por um arquipélago composto por 33 ilhas e por uma porção continental, totalizando 93,38 km², foi fundada em 1551, na ilha de Santo Antônio, a maior ilha do arquipélago, hoje conhecida como a Ilha de Vitória. Com o passar do tempo várias pequenas ilhas foram soldadas a essa ilha maior através de aterros: Santa Maria, Monte Belo, Papagaio, Sururu, do Boi e Ilha das Caieiras (SARTÓRIO 2015). A capital do Espírito Santo, foi retratada pelos índios como Guanaira ou “ilha do mel” por sua beleza, por águas tranquilas do manguezal, pela vida marítima, a fauna e a flora (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2019).

Segundo Castello (2007), após ser fundada em 1551, a ilha de Vitória passou por processos urbanísticos insignificantes pelos próximos 350 anos, podendo ser explicados por constantes ataques indígenas, epidemias e invasões de estrangeiros (CASTELLO, 2007).

Com o decorrer do tempo outros obstáculos surgiram dificultando o crescimento da vila: existiam poucos recursos destinados à capitania; a economia agrícola era precária; no final do século XVII os Jesuítas foram expulsos prejudicando ainda mais a agricultura e a paz entre colonizadores e índios; e finalmente o isolamento proposital, decretado pela Coroa portuguesa, da capitania com o resto do país, de forma a dificultar o acesso aos sertões auríferos mineiros. Devido a tantos empecilhos, a Vila de Vitória chegou ao ano de 1900 com características basicamente coloniais (CASTELLO, 2007, p. 56).

A cidade de Vitória possui cerca de 355.875 habitantes conforme a estimativa de população do IBGE (2015), é o centro da RMGV totalizando uma população estimada em 1,910 milhão (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2019).

A cidade de Vitória foi marcada por crescimento industrial que ocorreu a partir de meados da década de 1960, segundo Sartório (2015) a capital passou a receber imigrantes em busca de empregos na área portuária com a abertura do Porto de Tubarão, e na produção de minério de ferro. Assim, a ocupação do município de Vitória foi crescendo e os problemas da urbanização desorganizada foram surgindo. “Houve crescimento da poluição, da ocupação de ambientes de encostas e de manguezais, além de crises nos sistemas de transporte, de saúde e de educação”. (SARTÓRIO, 2015, p.51).

A cidade não possuía infraestrutura, equipamentos de educação e saúde suficientes para atender tamanho crescimento demográfico. A partir de então Vitória se depara com graves problemas como violência urbana, surgimento de favelas e precariedade nos serviços básicos como saúde, transporte e educação. Ao mesmo tempo, o mercado imobiliário investe nos bairros originados com o aterro das praias para receber a população de classe média e alta intensificando e verticalizando a ocupação dessa área (CASTELLO, 2007, p. 61).

Em Vitória, o transporte marítimo, segundo Mendonça (2007), foi um dos principais meios de deslocamento tanto de passageiros, quanto de mercadorias até em 1928 com construção da Ponte Florentino Ávidos, conhecida popularmente como Cinco Pontes (Figura 30), desta forma, ligando a cidade de Vitória ao continente, marco de modernização da capital. Segundo Mendonça (2007), esta foi uma das principais transformações da paisagem:

(...) refere-se à instalação da ponte Florentino Ávidos, em estrutura de metal, de origem alemã, em cinco módulos contínuos, ligando o continente à pequena Ilha do Príncipe e outro módulo isolado ligando esta à Ilha de Vitória. Este aparato, edificado na região sudoeste de Vitória, tornou-se desde então significativo marco da paisagem (MENDONÇA, 2007, p. 6).

Figura 30 – Ponte Florentino Ávidos



Fonte: Acervo da autora, 2012.

Outros fatores citados por Mendonça (2007) que corroboraram para significativas transformações na paisagem da região noroeste de Vitória “ocorreu a partir da década de 1970, com a ocupação do mangue por palafitas, seguida de aterro sobre lixo” (MENDONÇA, 2007, p. 5). Como também o Cais de hidroavião em Mário Cypreste, que trouxe para a capital uma nova modalidade de transporte durante os anos 1930 e 1940 (MENDONÇA, 2007).

(...) observa-se que ao longo do século XX, embora fosse possível perceber a manutenção de determinadas referências paisagísticas anteriores, como as águas, a vegetação e os morros, constatou-se principalmente que o processo de urbanização empreendido foi responsável pela conformação de uma nova paisagem. Este processo inicialmente acrescentou novos elementos construídos, marcantes e articulados às águas, como a ponte Florentino Ávidos e o Cais de Hidroaviões. Outro tipo de alteração da paisagem ocorreu a partir de um processo de urbanização que se instalou no lugar da natureza, empreendendo melhorias urbanísticas da época, como o bonde, o cemitério e o Bairro de Santo Antônio. (...) Entre elas estão os novos pontos de vista para apreciação da paisagem; uma outra experiência, mais intensa e abrangente, resultou na ocupação maciça do manguezal, sucessivamente por lixo, palafitas, aterros até alcançar a urbanização formal (MENDONÇA, 2007, p. 7).

O bairro Mário Cypreste está localizado no lado leste do recorte de intervenção (Figura 28), margeado pelo Rio Santa Maria que compõe a baía de Vitória. Nele estão inseridos os principais marcos visuais que compõem a margem da baía, como o Ginásio Tancredo Neves, o Sambão do Povo e o Cais do Hidroavião.

Segundo Sartório (2015), a partir da década de 1990 a região da orla no município de Vitória passou por diversas intervenções urbanísticas, como o Projeto Orla Marítima, que visou o desenvolvimento social e econômico, urbanização, embelezamento, preservação ambiental e infraestrutura turística e viária em toda a orla marítima do município de Vitória e o Projeto Terra, que segundo Castello (2007), foi um projeto social de desenvolvimento da cidade ocupada por famílias de baixa renda, em geral, localizadas em áreas de risco como encostas e áreas de mangue. A região noroeste, para Sartório (2015), destaca-se a retirada das palafitas e a reurbanização dos bairros contribuindo para a modificação da paisagem da orla. (CASTELLO 2007).

Contribuindo para a paisagem da margem, na área delimitada encontra-se o parque Tancredo Neves, inaugurado em 1986, foi a primeira grande praça pública de esportes de Vitória. Popularmente conhecido como Tancredão, em homenagem ao ex presidente eleito após o regime militar, Tancredo de Almeida Neves (PREFEITURA

DE VITÓRIA, 2011). Com o passar dos anos, o parque foi abandonado pelo poder público, a população passou a usar outros equipamentos, o mesmo passou a ser frequentado por usuários de drogas (CORRÊA E BENFATTI, 2014).

Em 2004 o parque passou por uma significativa reforma, pelo arquiteto Francisco Spadoni através de um concurso público, iniciada em 2006, pela Prefeitura de Vitória, em parceria com o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB). O parque (Figura 31) passou a ser um centro esportivo ocupando uma área de 52.764,54 m² para uso recreativo, esportivo e contemplativo (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2011). O interior conta com calçadão junto a orla, ciclovia, piscinas, ginásio, quadras, pista de skate, playgrounds, centro da terceira idade e campo de futebol. A entrada ao parque é feita mediante apresentação do documento de identidade e menores apenas acompanhado de responsáveis legais (SARTÓRIO, 2015).

Figura 31 – Vista aérea do Ginásio Tancredão



Fonte: Google Street View, 2021.

Segundo Corrêa e Benfatti (2014, p. 9) “a reforma do Tancredão reforça a fragmentação do tecido urbano por meio da delimitação e o gradeamento de uma área pública que poderia estar integrada e em continuidade com as áreas públicas limítrofes”.

O conjunto do centro esportivo teve todo o seu perímetro cercado, impedindo a aproximação com a Baía de Vitória, permanecendo apenas o contato visual com o corpo d’água e cidades vizinhas (Cariacica e Vila Velha). Com isso, a reforma concluída em dezembro de 2011, transformou o parque em centro esportivo de uso controlado, isolado e autônomo, situado na orla da cidade. (CORRÊA E BENFATTI, 2014 p. 9).

Fica claro, dessa forma, ainda que não integrado a área pública a reforma do Ginásio Tancredão, colaborou para a valorização da área, conseqüentemente benefícios à população de Vitória e municípios vizinhos. Contudo, há de se questionar sua forma de utilização dada a circunstância atual de seu entorno imediato.

[...] espera-se muito dos parques urbanos. Longe de transformar qualquer virtude inerente ao entorno, longe de promover as vizinhanças automaticamente, os próprios parques de bairro é que são diretas e drasticamente afetados pela maneira como a vizinhança neles interfere (JACOB, 2014, p. 104).

4.3 PROJETOS NA ÁREA DE INTERVENÇÃO

No decorrer da etapa de levantamento de dados para o estudo, foram encontrados propostas e projetos para a área do entorno imediato do recorte de intervenção. Desta forma, cabe analisar as obras que impactariam de fato as proposições de projeto.

4.3.1 Quarta Ponte

A secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas apresentou em 2013 um projeto de mobilidade urbana (Figura 32), a Quarta Ponte ligaria a rodovia do Contorno em Cariacica a Rodovia Serafim Derenzi em Vitória, prevendo uma inserção de cruzamento com a Rodovia José Sette. Com 36 metros de largura e 20 metros de altura e extensão total de 7,9 quilômetros, a nova alternativa de tráfego para a população da RMGV, terá capacidade para articular vários meios de transportes, como um corredor exclusivo para ônibus adaptado para o sistema BRT (*Bus Rapid Transit*), faixas de carros, bicicletas além de passeio para pedestres (PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA, 2013).

Desse modo, localizada sobre a baía de Vitória, o projeto da Quarta Ponte foi pensado de maneira a reduzir os impactos ambientais e socioeconômicos, minimizando o número de desapropriações e intervenções nos equipamentos públicos na região de intervenção. Desta forma o projeto aponta duas áreas de aterro na baía de Vitória, sendo uma, na Prainha, no bairro Santo Antônio e a outra no contorno do Sambódromo em Mário Cypreste (RIMA).

A ponte do tipo estaiada, passará a vinte metros de altura do bairro Porto de Santana em Cariacica e se dividirá como um “Y” (Figura 33), fazendo ligação à Rodovia do Contorno e outro a um trevo de acesso na Rodovia José Sette, passando sobre o

mangue até o terminal do Sistema Transcol do bairro Itacibá (A Gazeta, Vitória, ES, 27/09/2013, p.3-4.).

A obra prevista para ser entregue em 2018, não foi iniciada mesmo após a licitação além de passar por processos no Ministério de Contas. Em reportagem para O ES Hoje a assessoria do Governo informou que a obra deixou de ser prioridade, devido à realidade do estado distinguir-se de 2013, desta forma o governo anuncia outras obras, como o Complexo Viário Portal do Príncipe, na entrada sul de Vitória, as modificações na Terceira Ponte e o Viaduto de Carapina na Serra (PEROZINE, 2019).

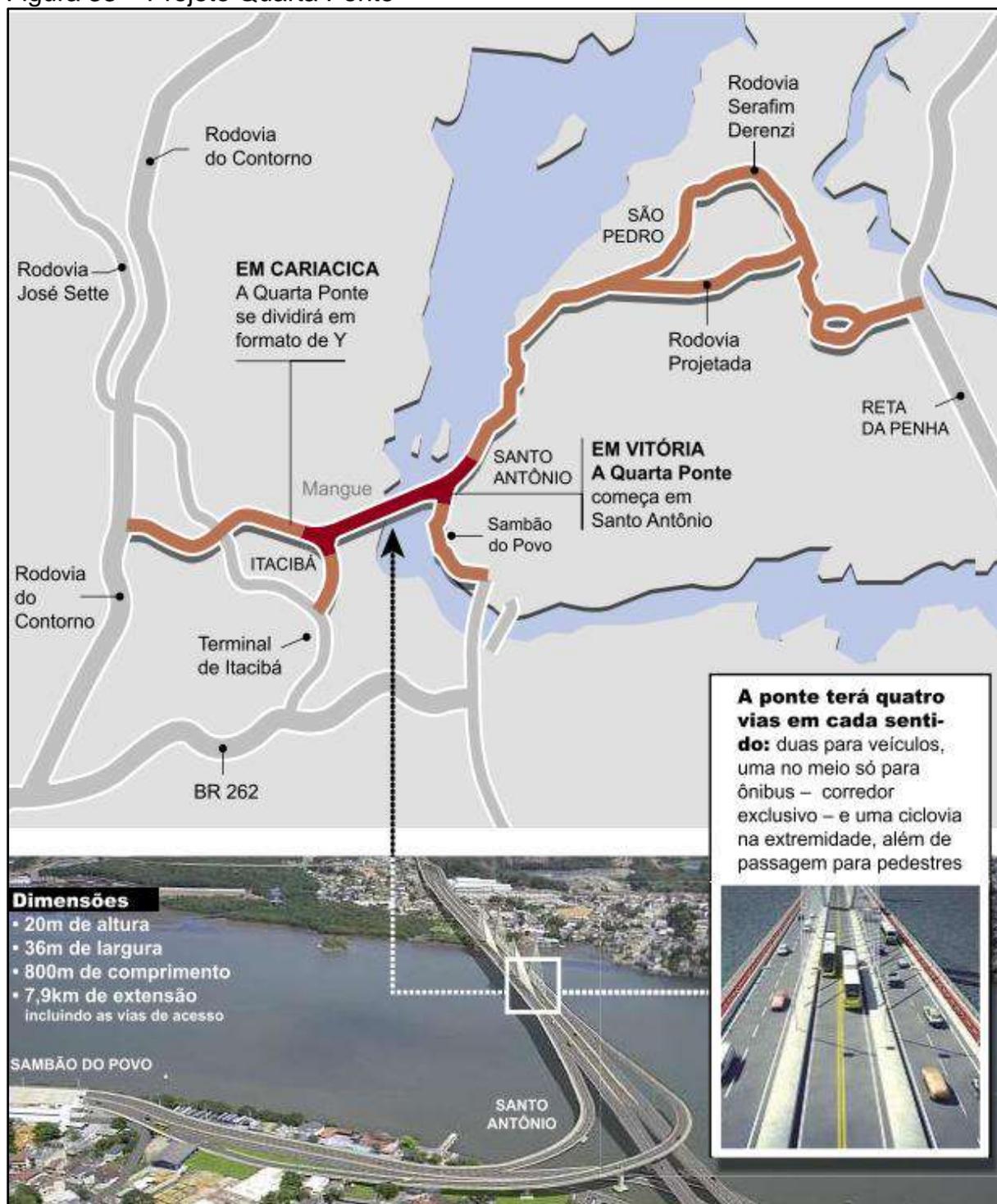
Conforme abordado no referencial teórico e as metodologias adotadas por Gehl (2013), cabe indagar se de fato esta seria uma intervenção que solucionaria os problemas de mobilidade da região da Grande Vitória, considerando que mais vias significam mais carros, bem como a capital conter gargalos que dificultam a fluidez da via. Diante da metodologia adotada e a falta de prioridade que demanda longos anos de projeto, essa proposta não será considerada para a proposição desse trabalho.

Figura 32 – Eixo viário



Fonte: A Tribuna, Vitória, ES, 04/04/2014, p.11, c.1-5.

Figura 33 – Projeto Quarta Ponte



Fonte: A Gazeta, Vitória, ES, 27/09/2013, p.3-4.

4.3.2 Portal Do Príncipe

O projeto do Complexo Viário Portal do Príncipe (Figura 34) tem o objetivo de dar mais fluidez ao trânsito, a obra de alargamento da avenida Alexandre Buaiz que hoje conta com três vias, passará a ter seis vias de acesso à capital desafogando o trânsito para os veículos que chegam através da Ponte Florentino Ávidos e pela Segunda Ponte (ARRUDA, 2021).

O projeto ainda prevê uma reconfiguração urbanística da região da Ilha do Príncipe, implantando um equipamento público (Figura 35) de lazer para a população do entorno com quadras poliesportivas, academia ao ar livre, pista de *skate*, parquinho infantil, bicicletário e praça. Além destas, outras melhorias estão previstas como uma nova iluminação pública, implantação de rede subterrânea de cabeamento, melhorias nos acessos e saídas do Porto, permitindo a operação 24 horas, novas calçadas e ciclovias, além de uma sinalização de trânsito com semáforos inteligentes, melhorando a fluidez do trânsito. (GOVERNO ES, 2020).

Figura 34 – Implantação do Projeto Complexo Viário Portal do Príncipe



Fonte: GOVERNO ES, 2020.

Figura 35 – Equipamento Público de Lazer



Fonte: GOVERNO ES, 2020.

A obra que promete melhorar um dos maiores gargalos na Região Metropolitana de Vitória, a chegada à capital por motoristas que vem de Cariacica e Vila Velha, tem um prazo de 18 (dezoito) meses para execução, teve seu início em agosto de 2020 e está sendo executada até o momento desta pesquisa, sendo o prazo de conclusão em novembro do mesmo ano.

A Ilha do Príncipe recebe esse nome devido um boato de que a região era propriedade de um membro da realeza, à época ainda cercada por dos todos os lados de água, recebeu esse nome em homenagem a seu ilustre proprietário. Contudo, a região não é conhecida por luxo da realeza, sua ocupação foi marcada por pobreza, luta e violência. A ilha foi ocupada de forma espontânea pela população de baixa renda, o planejamento urbano só iniciou com a implantação da ponte Florentino Ávidos (BOURGUIGNON, 2017). Hoje, sem nenhuma conexão com a água, a região recebe um marco em sua entrada, nomeado em sua homenagem, o Portal do Príncipe. O principal interesse é melhorar a mobilidade, e como cortesia urbana, entrega a comunidade um equipamento de uso público. A obra está em fase final (Figura 36) e será considerada no projeto, propondo uma continuidade do traçado.

Figura 36 – Praça das Crianças, Portal do Príncipe



Fonte: Hélio Filho/SECOM, 2021.

4.3.3 Projeto Aquaviário

A promessa do retorno do sistema aquaviário na região da baía de Vitória, é outro projeto que vem se desdobrando há anos. Segundo o secretário de obras, Fábio Damasceno, em reportagem ao jornal A Gazeta, a última previsão para o retorno desse modal de transporte é para o final do ano de 2021. A volta do aquaviário, um dos principais modais de transportes na década de 50 a 90, é um pedido antigo dos moradores dos municípios de Vitória, Cariacica e Vila Velha, com o propósito de melhoria na mobilidade pública e o rápido acesso à capital (A GAZETA, 2021).

O modal será integrado ao sistema de transporte coletivo (Transcol), serão quatro estações, (Figura 37) uma localizada na Prainha, em Vila Velha; na Enseada do Suá e Centro, em Vitória; e em Porto de Santana, Cariacica.

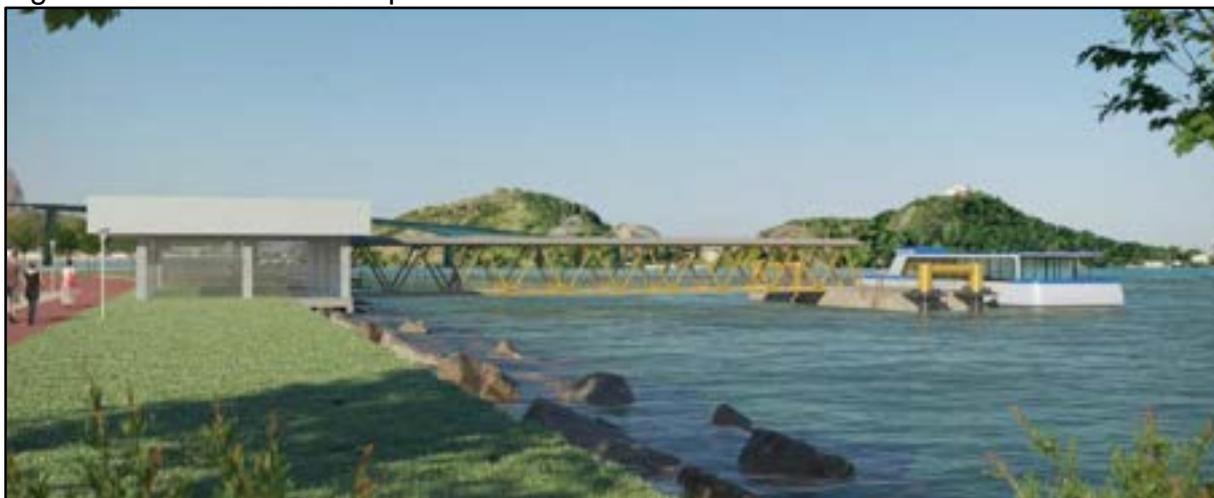
Figura 37 – Estações de embarque e desembarque



Fonte: GOVERNO ES, 2021.

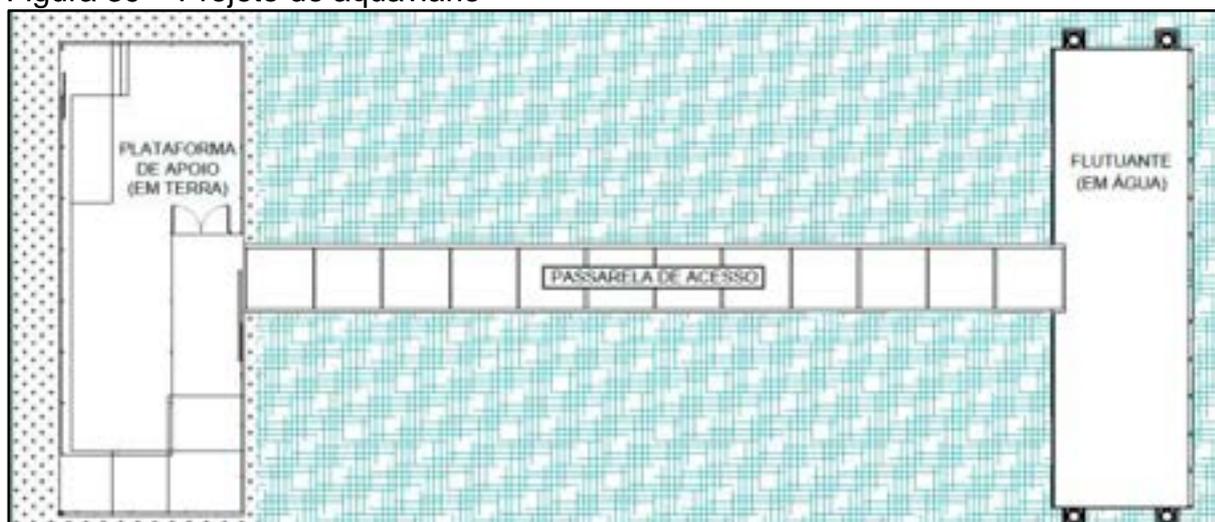
Além dos píeres de embarque, serão construídas estruturas (Figura 38) onde os passageiros poderão aguardar o embarque. O acesso aos barcos será realizado através de uma ponte coberta para o conforto do usuário. O projeto prevê a instalação das seguintes estruturas: plataforma de apoio; ponte de acesso (passarela); e plataforma de embarque (flutuante) (Figura 39). O sistema aquaviário foi desativado na década de 90 e uma das principais queixas da população era a falta de um espaço seguro para aguardar o embarque, além das más condições dos barcos (GOVERNO ES, 2021).

Figura 38 – Estrutura do aquaviário



Fonte: GOVERNO ES, 2021.

Figura 39 – Projeto do aquaviário



Fonte: GOVERNO ES, 2021.

O Sistema Aquaviário prevê embarcação similar a ônibus coletivo aquático (Figura 40) para transporte de 130 passageiros, com o comprimento de 18 metros, largura de 5,62 metros e calado de 1 metro.

Figura 40 – Embarcação



Fonte: GOVERNO ES, 2021.

A reativação do sistema aquaviário é uma das diretrizes abordadas no desenvolvimento do plano, com a missão de conectar as margens e aproximar o usuário de um dos principais marcos visuais, a água.

4.3.4 Orla Noroeste

Ao contrário da região leste de Vitória, que recebe constantes investimentos públicos e privados, apresentando um padrão adequado e organizado de ocupação, a região oeste da cidade é habitada por população de baixa renda, que através da ocupação do mangue, obteve moradia. A Prefeitura de Vitória lançou um concurso público para a reestruturação urbana da orla noroeste, com o propósito de recuperar essa região através da inserção de espaços de uso público e lazer, calçadas, ciclovias, píeres e atracadouros (TERMO DE REFERÊNCIA).

Figura 41 – Trecho da Orla Noroeste



Fonte: b-arst, 2015.

Os arquitetos responsáveis pela proposta vencedora tiveram a percepção de como o crescimento urbano afastou a ilha de Vitória de sua essência de formação, a água, o mangue e toda sua transição que marcam todo o entorno imediato (Figura 41). Desta forma, a harmonia entre o homem e a natureza, meio ambiente natural e meio ambiente construído é o objetivo da proposta escolhida para o Projeto Orla Viva (PMV, 2014).

O projeto se propõe a ser um novo conector. “O elemento, portanto, por herança, para exercer o papel de conexão e articulação entre os espaços públicos e a contemplação do horizonte/contato com a água, é a orla. Para isso, é fundamental a implantação de atividades que confirmam urbanidade e diversificação de usos e escalas – metropolitana, municipal e local”, afirma a equipe, no resumo da proposta enviada ao júri do concurso (PMV, 2014).

O projeto contempla 15 quilômetros de calçadão e irá interligar vinte bairros da cidade de Vitória, beneficiando setenta e dois mil moradores (Figura 42). “A Orla Viva prevê o equilíbrio através de intervenções urbanísticas adequadas à região, que vai do Cais do Hidroavião até Maria Ortiz” (PMV, 2014).

Para as vias estruturantes propõe a incorporação de uma faixa multiuso, onde em cada perfil (Figura 43) é sugerido um tipo de uso diferente e assim garantindo o mesmo a continuidade do mesmo padrão de via, no caso entregar para uso público o espaço de um estacionamento (B-ARST, 2015).

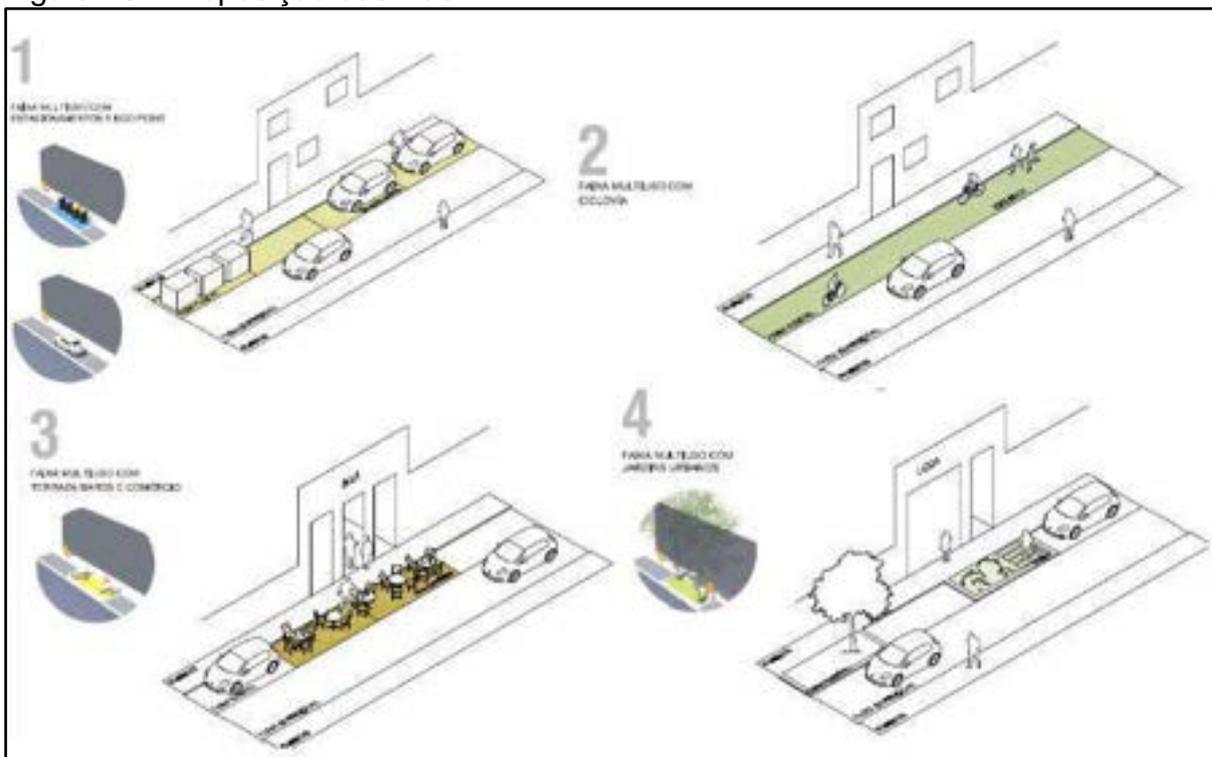
Figura 42 – Plano Orla Viva



Fonte: b-arst, 2015.

Uma das diretrizes previstas no projeto da orla noroeste é a instalação de piscinas flutuantes (Figura 45) no mar, para utilização da comunidade. Como a água da baía é imprópria para banho a proposta sugere dois sistemas de filtragem, que depurarão a água do canal, tornando-a própria para banho (B-ARST, 2015).

Figura 43 - Proposição das vias



Fonte: b-arst, 2015.

Figura 44 – Preposição Sambódromo

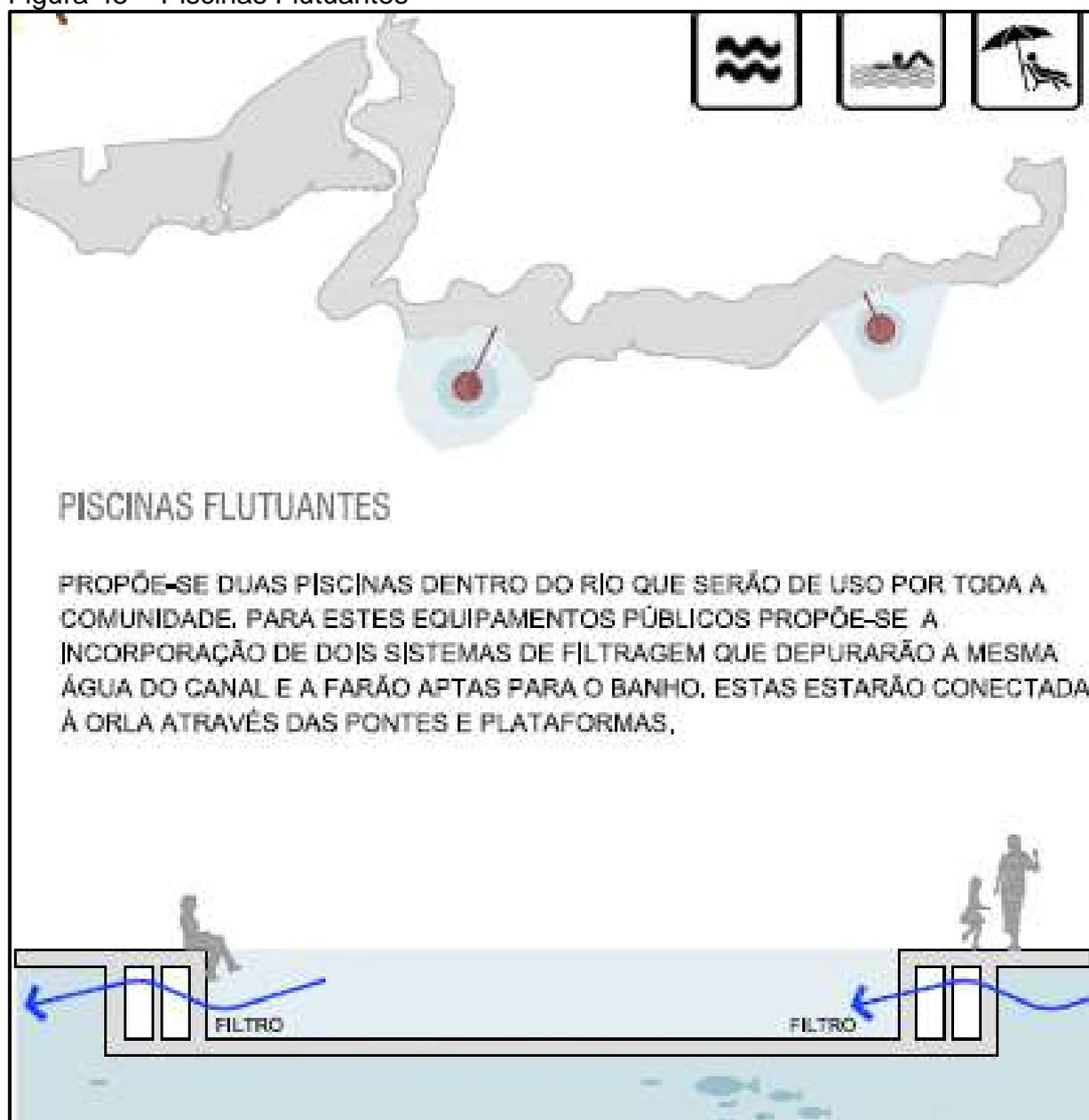


Fonte: b-arst, 2015.

No sambódromo (Figura 44) a proposta de um espaço público metropolitano, com o objetivo de reutilizar e reprojeter o espaço, invertendo a arquibancada existente (Figura 46), deixando-a de frente para o mar, e durante o carnaval seja montado um camarote móvel para dar suporte a festa. E o restante do ano o pode ser utilizado sem

a obstrução e quebra da continuidade da orla, um espaço de lazer, entretenimento, comércio e contemplação em benefício da comunidade (B-ARST, 2015).

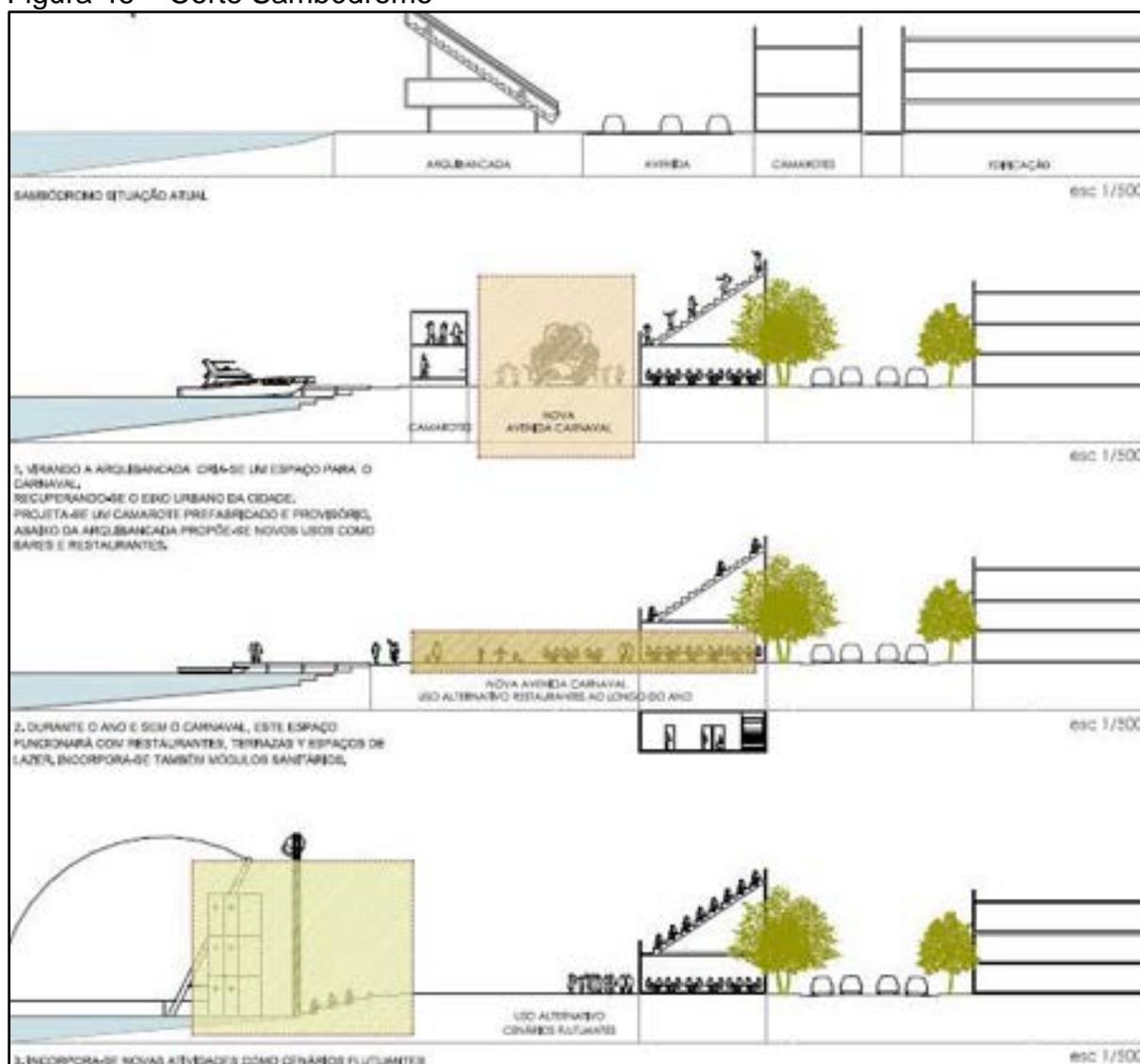
Figura 45 – Piscinas Flutuantes



Fonte: b-arst, 2015.

Para o desenvolvimento deste projeto considera-se as intervenções propostas pelo Projeto da Orla Noroeste para o Sambódromo, por a metodologia adotada ser a mesma linha de pensamento desta autora, reaproximando a população da água e seu entorno natural.

Figura 46 – Corte Sambódromo



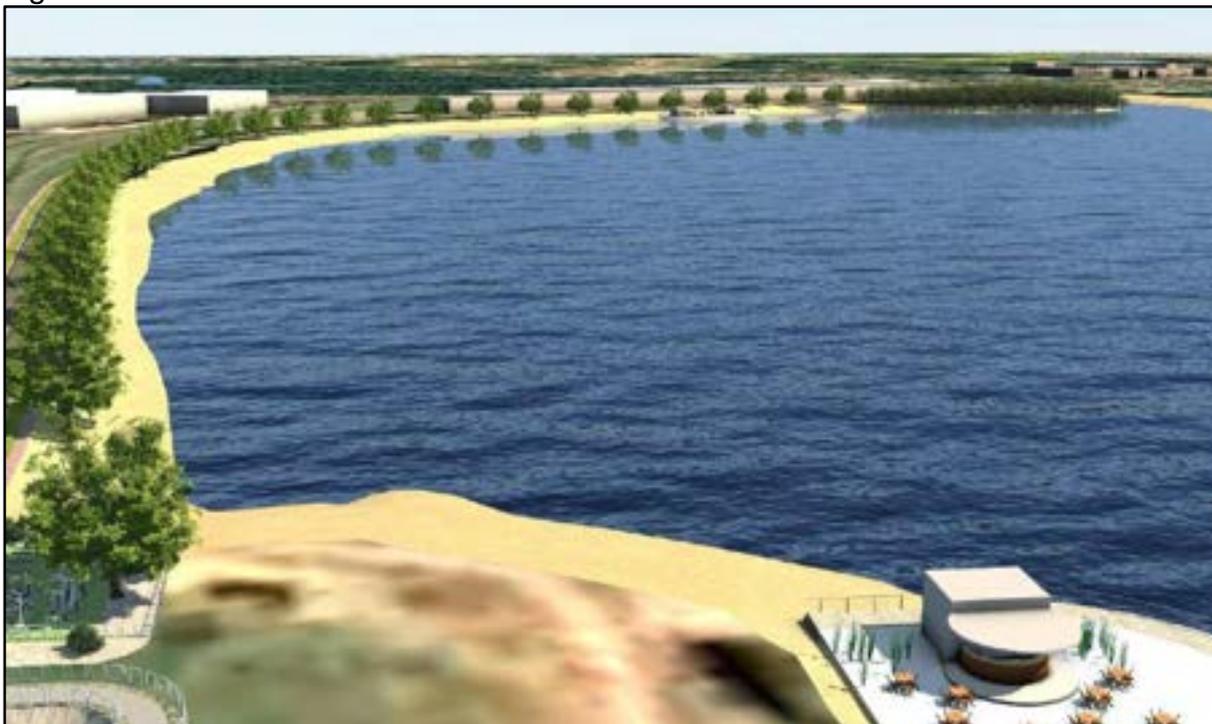
Fonte: b-arst, 2015.

4.3.5 Orla De Cariacica

No decorrer desta pesquisa a Prefeitura de Cariacica junto ao Governo do Estado anunciou um projeto para a orla de Cariacica, uma praia artificial (Figura 47) situada na avenida Vale do Rio Doce. O projeto prevê uma extensão de 1.100 metros de areia. O aterro terá 12 metros de largura com a maré baixa e 8 metros de largura com a maré cheia (TRIBUNA ONLINE, 2021).

Segundo o projeto a praia artificial de Cariacica terá quiosque para atender ao polo gastronômico (Figura 48), calçadão, academia popular, playground, estacionamento e rampa para descida de embarcações (TRIBUNA ONLINE, 2021).

Figura 47 – Orla de Cariacica



Fonte: Folha Vitória, 2021.

Até o final desta pesquisa a proposta da praia artificial de Cariacica encontra-se em processo de licitação e finalização do projeto, desse modo não sendo possível ter acesso a mais informações, essa proposta não será considerada para o desenvolvimento da proposição. Tendo em vista os aspectos apresentados como proposta de projeto para lados opostos da orla margeado pela baía de Vitória, cabe questionar as intenções projetuais, a falta de harmonia entre municípios que formam uma única paisagem.

Figura 48 – Quiosque da Orla de Cariacica



Fonte: Folha Vitória, 2021.

4.4 CONDICIONANTES

Para uma melhor compreensão do recorte espacial, faz-se necessário o estudo dos parâmetros que envolvem o objeto de estudo e seu entorno imediato, analisando as relações presentes na área de intervenção.

Assim, parte-se de uma análise das condicionantes relevantes que darão conhecimento e constância à parte projetual deste trabalho, que envolvem a legislação vigente, zoneamento urbano de ambos os municípios que compartilham a baía de Vitória. Por conseguinte, analisam-se as formas de uso e ocupação do solo e o sistema viário que constitui a malha urbana e as formas de conexão entre os municípios.

4.4.1 Legislação Vigente

O recorte de intervenção abrange parte da faixa litorânea do município de Cariacica/ES, assim como parte da margem do município de Vitória/ES, relacionada ao rio Santa Maria e um pequeno trecho em Vila Velha. Portanto, devido à área de estudo abranger três municípios que possuem legislações distintas em seus territórios, é necessário analisar ambas legislações vigentes, de modo a traçar um paralelo entre estas.

O Plano Diretor Municipal (PDM) de Cariacica, é um instrumento de planejamento municipal e execução da política de desenvolvimento territorial, por meio da Lei Complementar Nº. 018, de 31 de maio de 2007.

A área de intervenção no município de Cariacica, segundo o mapa de zoneamento urbano (Figura 49), está inserida em quatro zonas distintas. A região da foz do Rio Itanguá está dividida entre a Zona de Proteção Ambiental 1 (**ZPA1**), Mangue Itanguá, e a Zona de Ocupação Preferencial 2 (**ZOP2**). A ZPA1 são áreas localizadas no meio urbano, porém, com vegetação preservada, destinada “à conservação dos ecossistemas naturais e dos ambientes criados, com uso sustentável dos seus recursos, podendo ser utilizadas para fins de pesquisa científica, monitoramento e educação ambiental” (Art. 78 - Lei Complementar Nº. 018). As ZOP2 estão localizadas próximo a áreas de melhor infraestrutura, dessa forma o objetivo é induzir o

adensamento, preservando áreas de proteção ambiental e marcos visuais relevantes ao município.

A região da orla está inserida na Zona Especial 3 (**ZE3**), que segundo o Art. 93 da lei supracitada, é uma área com localização estratégica, com potencial a receber atividades especiais no âmbito econômico, social, ambiental e urbanísticos.

Art. 98 – (...) devem atender os seguintes objetivos: garantir a diversidade de usos na zona, incluindo as que atendam ao interesse social, de cultura e lazer; propiciar acessibilidade às áreas de uso público, incluindo orlas; garantir a preservação do patrimônio histórico, arquitetônico, ambiental e paisagístico; promover a integração dos equipamentos instalados, com a cidade; adequar o sistema viário e a infraestrutura urbana ao incremento da ocupação urbana; garantir integração social, econômica e urbanística entre as atividades não residenciais e as populações da área, bem como das áreas vizinhas (Art. 98 - Lei Complementar Nº. 018).

Já a região cais da Lanche em Porto de Santana, está localizada na Zona Especial de Interesse Social 1 (**ZEIS1**), caracterizada por ocupação de população de baixa renda, ocupações irregulares e carência de serviços de infraestrutura urbana. O objetivo é desenvolver projetos de urbanização, reurbanização, equipamentos urbanos, regularização urbanística e fundiária. A zona no entorno imediato da intervenção, um **sub-centro**, caracterizado pelo município com o objetivo de consolidar o comércio, a prestação de serviços, as áreas de lazer e cultura de apoio à vida urbana.

O Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória, uma lei municipal regula e divide a cidade em zonas que indicam como deve ser o crescimento da cidade e as formas de uso e ocupação do solo, suas áreas de proteção ambiental, de modo a garantir a qualidade de vida dos moradores e bom funcionamento do município (PDU VITÓRIA, 2018).

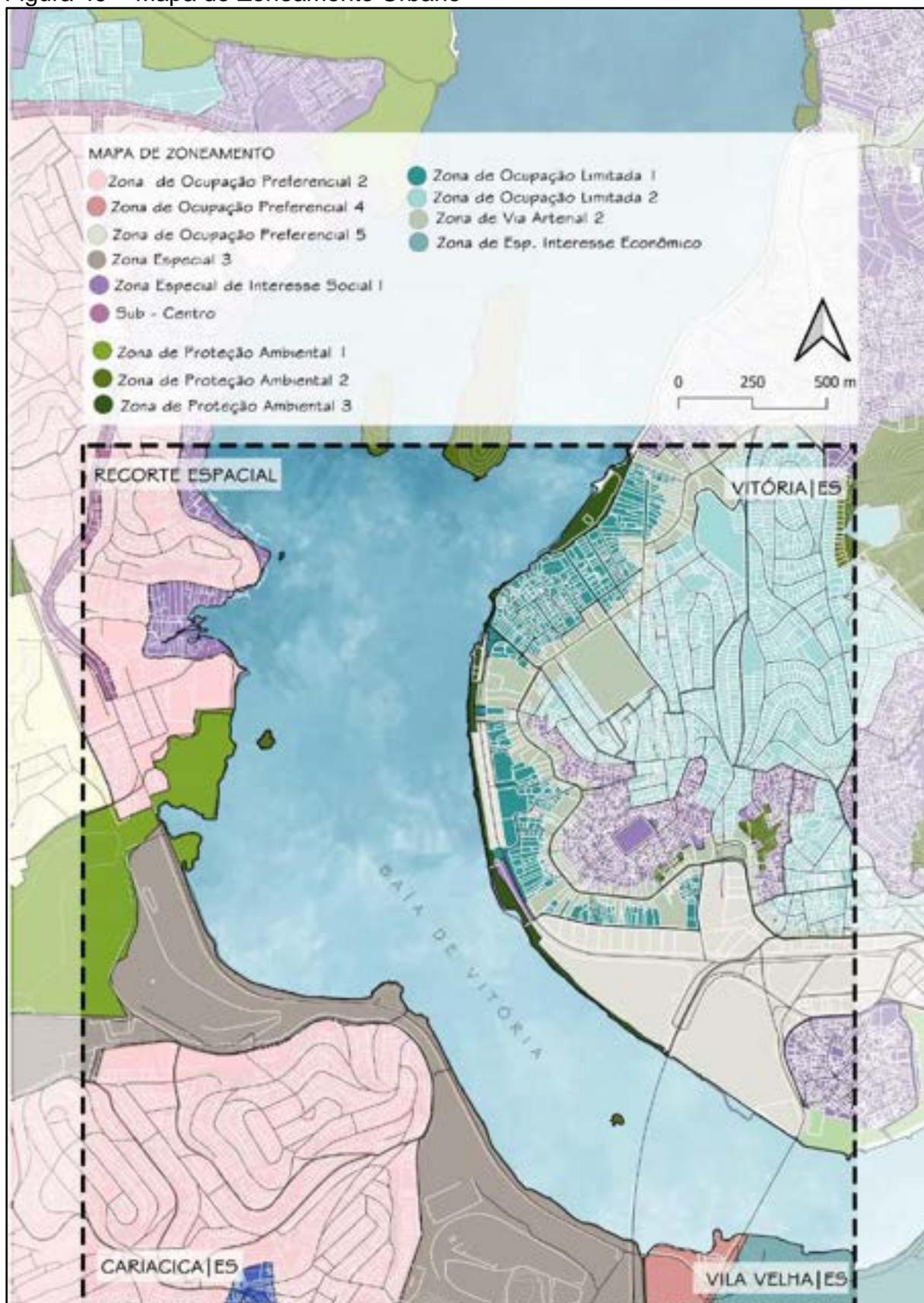
O entorno do recorte de intervenção, no bairro Mário Cypreste, conforme o PDU de Vitória, o Zoneamento Urbano (Figura 49) está dividido entre Zona de Via Arterial 2 (**ZAR2**) onde há concentração do transporte coletivo e a predominância de usos não residenciais e mistos, a Zona Especial de Interesse Social 1 (**ZEIS1**) uma porção do território onde deverá ser promovida a regularização fundiária e programas habitacionais de interesse social e a Zona de Ocupação Limitada 1 (**ZOL1**) configurada por uma grande demanda de atividades de emprego e renda, têm alguns objetivos como: preservar locais de interesse ambiental, bem como marcos e visuais paisagísticos, melhorar as condições de mobilidade, melhorar a infraestrutura, ampliar a oferta de áreas verdes, lazer e turismo, além de conter a ocupação em áreas de proteção ambiental.

A região da Rodoviária, Ginásio Tancredão e o Sambódromo estão inseridos na Zona de Ocupação Preferencial 5 (**ZOP5**) composta por uma área de maior potencial de adensamento, caracterizada por grandes áreas desocupadas, visa transformações urbanas, preservação dos visuais e marcos da paisagem e incentivar os usos múltiplos, residenciais e não residenciais.

A porção territorial principal de intervenção, a margem da baía, está inserida na Zona de Proteção Ambiental 3 (**ZPA3**), são áreas destinadas à recuperação e conservação dos recursos naturais e paisagísticos, de modo a assegurar a qualidade ambiental, a legislação sugere que a área seja utilizada para fins de pesquisas científica, monitoramento e educação ambiental, recreação, realização de eventos culturais, esportivos e atividades de apoio ao turismo (VITÓRIA, 2018).

O Plano de Diretor Municipal (PDM) de Vila Velha, por meio da Lei Complementar 65/2018, de 12 de novembro de 2018, orienta o uso e ocupação do solo urbano. Segundo o mapa de zoneamento urbano (Figura 49), o pequeno trecho de intervenção está inserido na Zona de Ocupação Prioritária 4 (**ZOP4**), das quais tem potencial e incentivo para a renovação urbana. O entorno está inserido na Zona Especial de Interesse Econômico (**ZEIE**), tem o objetivo de fortalecer a economia do município.

Figura 49 – Mapa de Zoneamento Urbano



Fonte: Elaborado pela autora, dados Prefeitura de Vitória e Cariacica e Vila Velha.

4.4.2 Uso e Ocupação do Solo

Para a melhor compreensão da área de intervenção, cabe a análise do uso e ocupação do solo (Figura 50) no recorte espacial, que trata da percepção da forma urbana e as atividades desenvolvidas na região.

Desse modo, foi observado a predominância do uso residencial, onde, em especial no bairro Porto de Santana, além de moradia, há ocupação comercial no térreo, configurando uso misto. Ainda em Porto de Santana observamos grandes empresas e indústrias instaladas ao longo da Av. Vale do Rio Doce, já em Mário Cypreste é configurado por espaços vazios e/ou subutilizados, além de áreas comerciais voltadas para o ramo marítimo. Nessa perspectiva, grande área é destinada ao Sambódromo, e ao Ginásio do Tancredão.

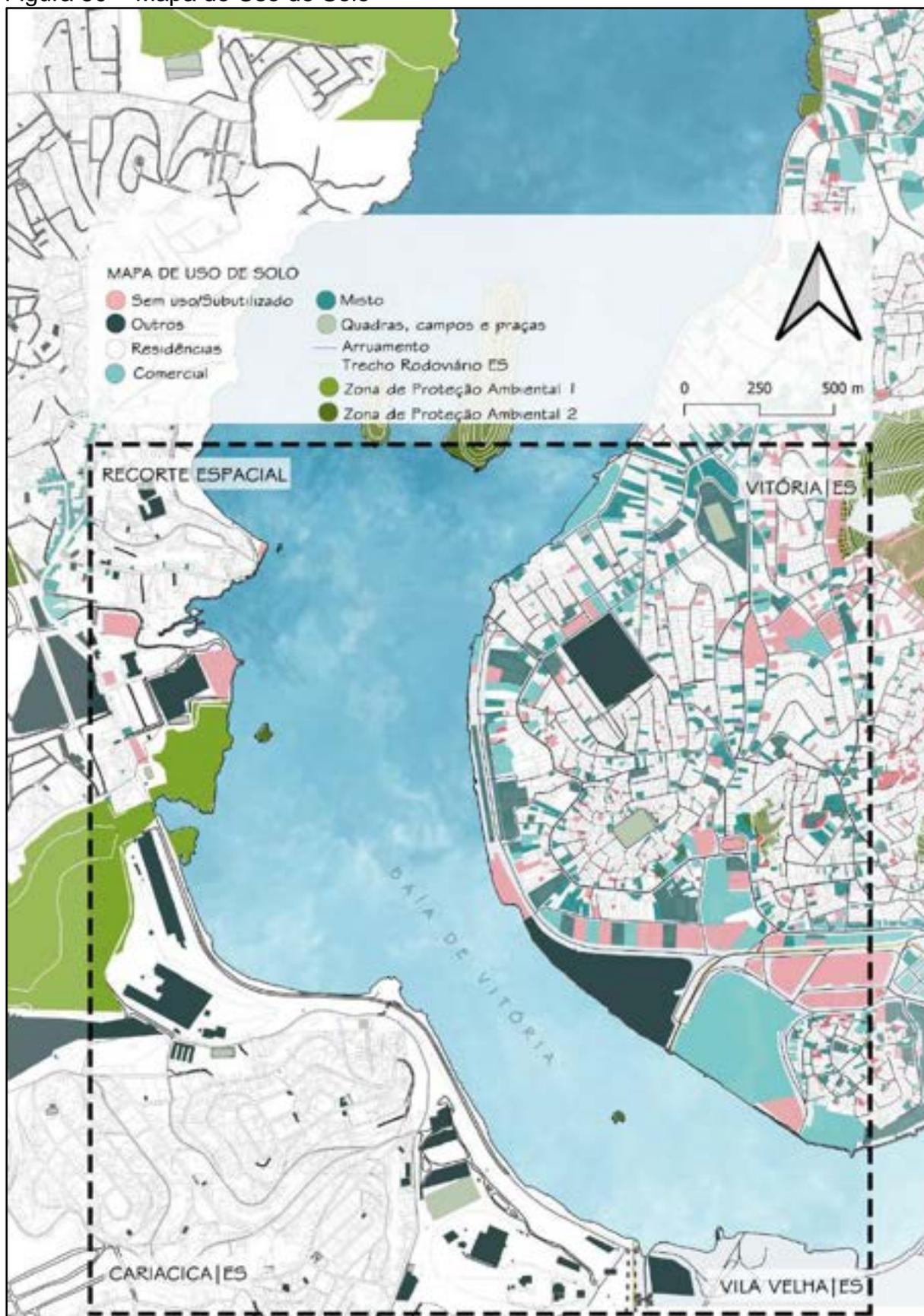
4.4.3 Mobilidade

A mobilidade urbana pode ser caracterizada pela capacidade de deslocamento de pessoas e veículos pelo município para a realização de suas tarefas do cotidiano, num determinado tempo, segurança e conforto (AGENDA DE MOBILIDADE, 2012).

Os principais elementos de mobilidade entre os municípios Cariacica e Vitória são as pontes Florentino Ávidos, conhecida popularmente como 5 pontes e a Ponte do Príncipe, também conhecida como 2ª ponte. Já o bairro Mário Cypreste pode ser acessado pela Av. Dário Lourenço de Souza, classificada como via coletora.

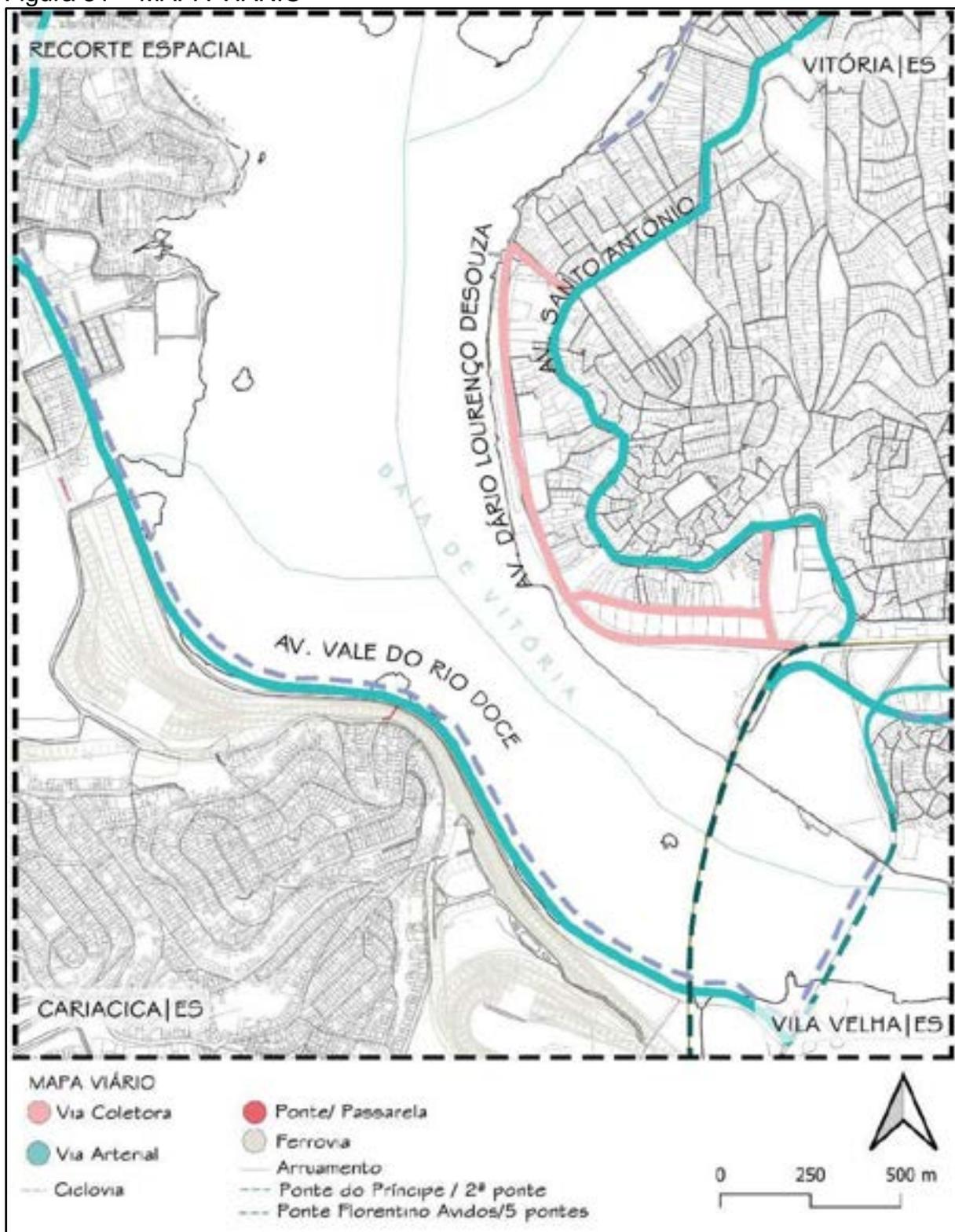
Margeando o canal de Vitória em Cariacica, a avenida Vale do Rio Doce, classificada como via arterial, liga os bairros Porto de Santana e Itanguá ao bairro São Torquato em Vila Velha (Figura 51). A via de pista simples, apresenta um intenso tráfego de veículos e caminhões. Segundo a agenda de mobilidade de Cariacica (2012), a avenida Vale do Rio Doce, também conhecida como Beira Mar, é considerada com grande potencial a receber investimentos, dado sua facilidade de deslocamento do tráfego de veículos a capital (AGENDA DE MOBILIDADE, 2012).

Figura 50 – Mapa de Uso de Solo



Fonte: Elaborado pela autora, dados Prefeitura de Vitória e Cariacica.

Figura 51 – MAPA VIÁRIO

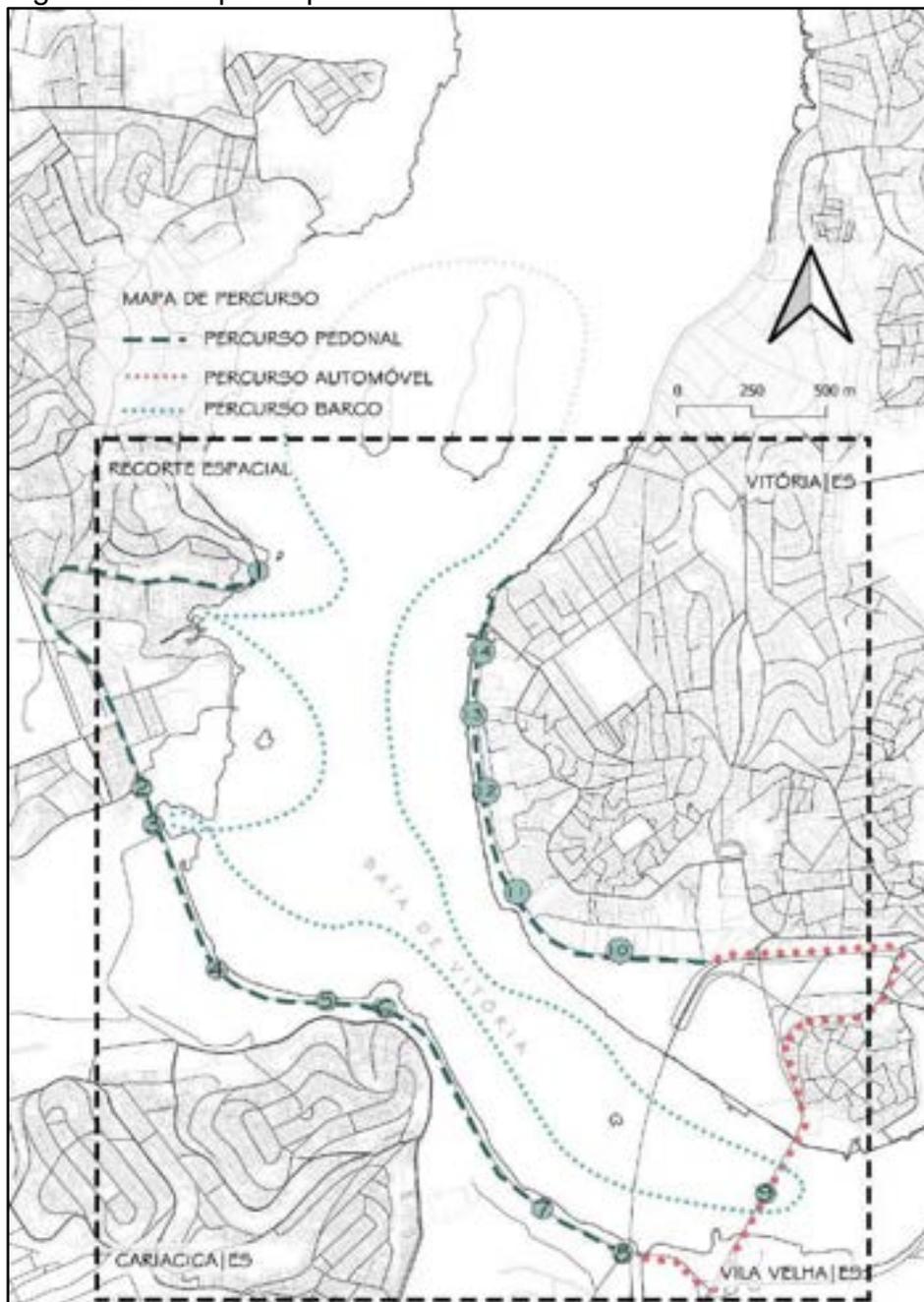


Fonte: Elaborado pela autora, dados Prefeitura de Vitória e Cariacica.

4.5 DIAGNÓSTICO URBANO E DA PAISAGEM

Para compreender melhor a área de intervenção foi traçado um percurso (Figura 52) por terra e água, registrando por meio de fotografias e anotações aspectos urbanos e da paisagem na orla e em seu entorno. Também foi levada em consideração a vivência desta autora na região de Porto de Santana.

Figura 52 – Mapa de percurso



Fonte: Elaborado pela autora, dados Prefeitura Municipal de Cariacica e Vitória.

4.5.1 Cais da Lancha

O percurso inicia-se no bairro Porto de Santana em Cariacica, margeado pela baía de Vitória, para adentrar a área que abrigou o antigo aquaviário. O acesso ao antigo Cais da Lancha é feito através da Rua Gabino Rios com o encontro da rua Manoel Coutinho (Figura 53), a mesma, estreita por conta das residências a seu entorno, leva ao espaço que outrora abrigou o antigo matadouro de bovinos, pertencente ao município de Vitória, como estudado no capítulo anterior, e posteriormente sede do transporte aquaviário. A área pertencente, hoje, ao município de Cariacica, é um espaço vazio, cuidado pela população de certa forma, e a sensação ao adentrar a região é de invasão a uma área particular (Figura 54), por se tratar de uma ocupação espontânea, onde observamos o plantio de vegetação, e até mesmo uma “casinha” de cachorro.

Figura 53 – Acesso ao Cais da Lancha



Fonte: Google Street View, 2019.

A paisagem da baía é formada pela vista da orla de Cariacica finalizando ao encontro com a segunda ponte (Figura 55), a sua frente à vista para o Cais do hidroavião (Figura 56) em Mário Cypreste, a basílica de Santo Antônio e as ilhas da Pólvora e do Cal (Figura 57) e ao final o Mestre Álvaro (Figura 58). A margem não é caracterizada por vegetações de médio ou grande porte.

Figura 54 – Chegada ao Cais da Lancha



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

Figura 55 – Vista da Orla de Cariacica



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

Figura 56 – Cais do Hidroavião



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

Figura 57 – Vista para Ilhas



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

Figura 58 – Vista para o Mestre Álvaro



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

Figura 59 – Comunidade cuidando do espaço público



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

Desde a época em que o transporte aquaviário foi extinto, a região esteve em constante degradação e descaso, trazendo insegurança para a comunidade e servindo de depósito de lixo (Figura 60). Apesar de não haver estrutura e/ou equipamentos públicos o espaço é utilizado pela população para pesca, descida de embarcações, banho de mar e brincadeiras infantis. Hoje a área está relativamente limpa, a comunidade vem atuando de modo espontâneo, como o plantio de mudas de plantas (Figura 59 e Figura 61).

Figura 60 – Espaço subutilizado



Fonte: Google Street View, 2012.

Figura 61 – Espaço cuidado pela população



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

4.5.2 Orla em Cariacica

O percurso pela orla começa na quadra de Vila Oásis (Figura 62), uma área margeada por uma densa vegetação de manguezal. A área, apesar de cercada e fechada, serve a comunidade como um ambiente para jogos de futebol e eventos. Seguindo cruzamos a foz do rio Itanguá pela ponte preta (Figura 63), a orla de Cariacica começa com uma calçada estreita, onde o pedestre divide espaço com a ciclovia. No início da orla a margem é cercada por vegetações (Figura 64).

Figura 62 – Quadra de Vila Oásis



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2021.

Figura 63 – Ponte Preta



Fonte: Google Street View, 2019.

Figura 64 – Trecho com vegetação a margem predominante



Fonte: Google Street View, 2019.

Figura 65 – Marina com a maré baixa



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 66 – Marina com a maré cheia



Fonte: Google Street View, 2019.

Em um ponto da orla, entre a vegetação, existe um ponto onde os pescadores ancoram barcos de madeira. O trecho tem paisagem diferenciada em dois horários do dia, com a maré baixa (Figura 65) e com a maré cheia (Figura 66). Quando a maré está baixa a orla ganha em alguns pontos entre três a quatro metros de extensão de areia (Figura 68).

Figura 67 – Trecho da Orla sem vegetação predominante



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 68 – Extensão de areia com a maré baixa



Fonte: Acervo do autor, 2021.

O mirante é um dos objetos de estudo, faz parte da Orla de Cariacica. O espaço público foi inaugurado em dezembro de 2021 pela Prefeitura de Cariacica. O local do mirante, antes era um terreno subutilizado, tomado por vegetação e lixo, usado por um fluxo de pessoas que caminham pela orla e também por pescadores. A área em questão está localizada em uma zona especial 3, conforme Lei complementar 018 de 31 de maio de 2007, a Zona Especial 3 (ZE3) é “composta por extensas áreas com a presença de equipamentos de interesse econômico, englobando atividades com características especiais que exercem ou possam vir a exercer impactos econômicos, urbanísticos, sociais e ambientais ao Município” (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, 2007, p. 27).

Figura 69 – Mirante de Cariacica



Fonte: Acervo do autor, 2021.

O mirante Cariacica é uma formação rochosa (Figura 69) localizada na parte central da av. Vale do Rio Doce, o local faz ligação ao bairro Alto Boa Vista por uma passarela (Figura 72). A área foi revitalizada em dezembro de 2020, desde então a região além de um local de passagem, se tornou um ambiente de permanência (Figura 70). Sendo muito usufruída pela população da região e bairros vizinhos, para socialização, contemplação, exercícios, brincadeiras infantis, pesca e passeios em família.

Figura 70 – Espaço de permanência, Mirante da Orla em Cariacica



Fonte: Acervo do autor, 2021.

Conforme observado em visitas na área, o espaço que outrora era subutilizado, utilizado apenas como fluxo de passagem de pessoas caminhando, ciclistas e pescadores, após sua revitalização passou a ser frequentado por muitas pessoas, como local de permanência, lazer e contemplação (Figura 76). Alguns pontos observados em conversas com usuários, são referentes a pouca quantidade de vagas de estacionamento, a falta de equipamentos públicos como quiosque e banheiros públicos, falta de área infantil, pois as crianças brincam nos aparelhos da academia popular. A falta de áreas sombreadas (Figura 71) e a barreira de proteção para segurança das crianças também são pontos que incomodam os usuários.

Figura 71 – Falta área sombreada



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Em visita, podemos observar a quantidade de crianças brincando e correndo no ambiente, e a ausência de barreira para proteção (Figura 72) em eventuais assidentes considerando que o local é alto e próximo a uma avenida movimentada por grande fluxo automotivo e na outra extremidade o mar.

Há muitas crianças que frequentam o espaço do mirante para lazer e entretenimento, mas não existe brinquedos para sua faixa etária, utilizando assim, os equipamentos de ginástica (Figura 73).

Figura 72 – Não há barreira de proteção



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Devido ao espaço ser pequeno, o estacionamento (Figura 74) é insuficiente diante da quantidade de pessoas que frequentam o espaço. As vagas existentes são 9, sendo 3 vagas para uso especial.

Como mencionado anteriormente, o local tem pouca arborização, no projeto de revitalização foram inseridos coqueiros e plantas ornamentais, incidindo pouca área sombreada. Os equipamentos existentes são alguns bancos de madeira e outros de concreto (Figura 75), que esquentam em dias ensolarados.

Figura 73 – Crianças brincando nos aparelhos de academia



Fonte: Acervo do autor, 2021.

Figura 74 – Estacionamento do mirante



Fonte: Acervo do autor, 2021.

Figura 75 – Mobiliário urbano



Fonte: Acervo do autor, 2021.

Figura 76 – Pessoas pescando



Fonte: Acervo do autor, 2021.

A ciclovia segue pela parte mais alta do mirante e encontra continuidade a orla por uma rampa de acesso, devidamente cercada com o guarda corpo (Figura 77). É comum observar na extensão da orla trechos com assoreamento ocasionando a queda da árvore, deitando-se para dentro da baía (Figura 78). A orla segue com extensão limitada entre o leito carroçável, a faixa de pedestres, ciclistas e mar.

Figura 77 – Rampa de acesso ao mirante



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 78 – Queda de árvores



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 79 – Trecho com maior área gramada



Fonte: Acervo da autora, 2021.

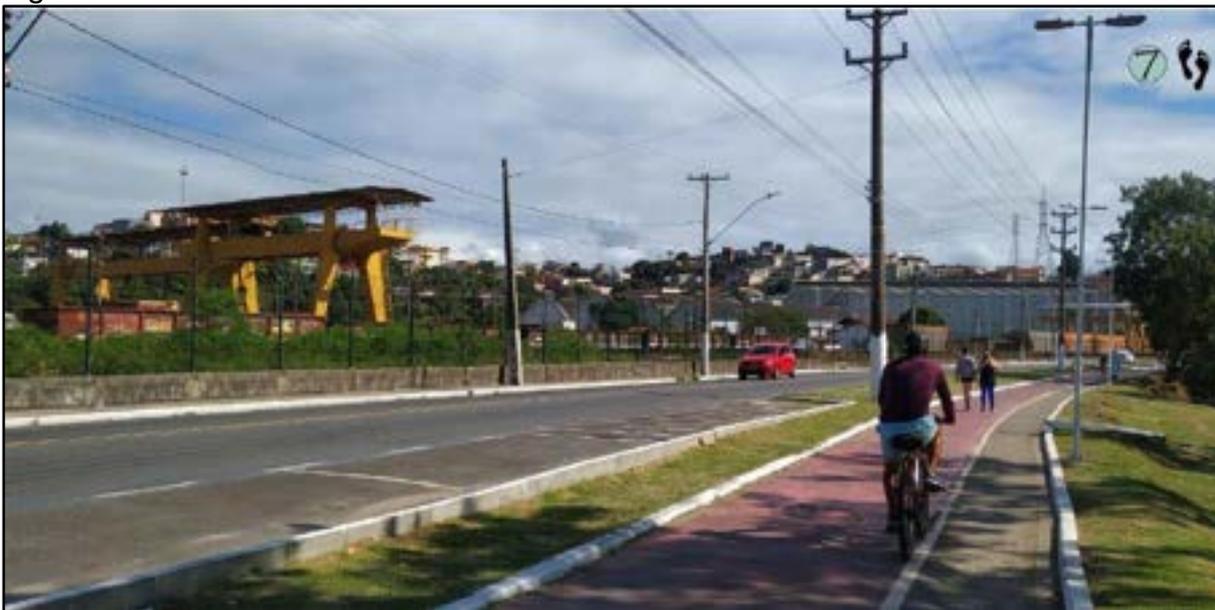
Ao se aproximar do final da orla há um trecho com uma extensão maior de gramado (Figura 79), a região sombreada atrai pescadores, atletas e admiradores do mar. Quando a maré está baixa, o local, horas antes coberto pelo mar, revela uma faixa de areia (Figura 80), transformando a paisagem do local e abrindo espaço aos pescadores.

Figura 80 – Paisagem transformada ao longo do dia



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 81 – Ciclovía



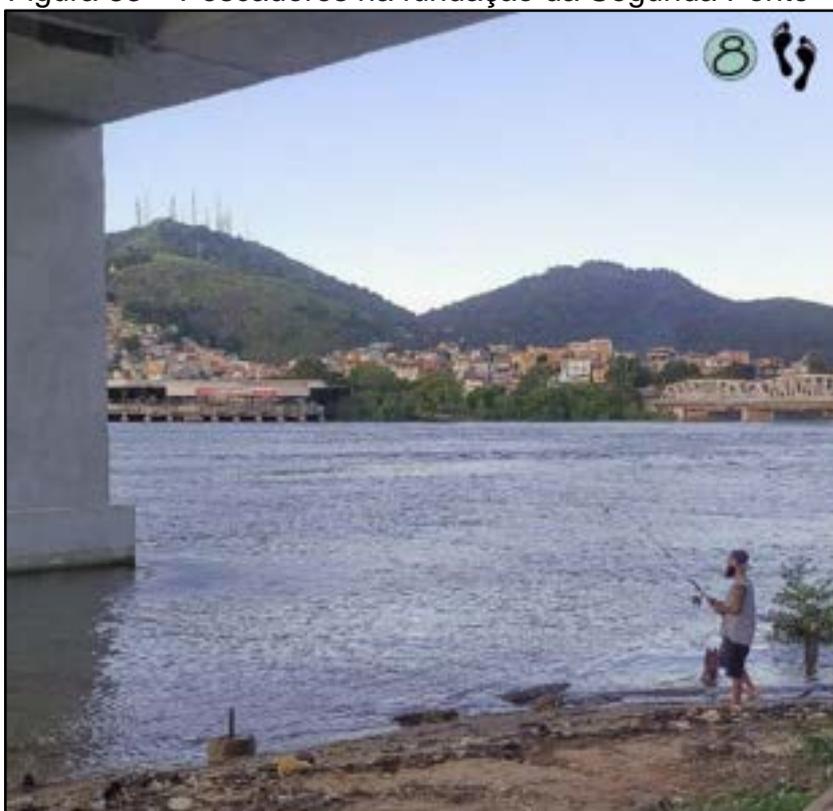
Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 82 – Mobiliário Urbano



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 83 – Pescadores na fundação da Segunda Ponte



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Como a avenida Vale do Rio Doce é limitada entre a ferrovia Vitória a Minas e o mar, a faixa de acesso do pedestre e ciclista é dividida em um espaço de aproximadamente três metros de largura (Figura 81), tornando a caminhada uma disputa entre os dois modais. No percurso notamos a existência de alguns mobiliários urbanos, bancos de concreto, ironicamente voltados de costas para o mar (Figura 82).

Figura 84 – Área na fundação da Segunda Ponte



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 85 – Rampa para descida de barco



Fonte: Acervo da autora, 2021.

O fim do percurso na orla de Cariacica acontece na fundação da Ponte do Príncipe (Segunda Ponte), onde as correntes depositam os resíduos do manguezal além dos lixos lançados ao mar pela população (Figura 84), em meio a tal situação o usuário persiste no local para atividades voltadas à pesca (Figura 83). Na região foi instalada uma rampa (Figura 85) há poucos anos, um pedido muito antigo dos moradores ao poder público, para a descida e subida de embarcações. Após a foz do rio Marinho a orla se encerra novamente com a margem fechada por vegetações.

Seguindo para o município de Vitória, a travessia feita pela Ponte Florentino Ávidos, também conhecida como Cinco Pontes (Figura 86), foi a primeira ponte instalada na Grande Vitória. A ponte, além dos modais a motorizados, é bastante utilizada por ciclistas e pedestres. Um dos problemas mais questionados é a insegurança na ponte, constantemente os jornais locais, exibem assaltos a ciclistas na região.

Figura 86 – Ponte Florentino Ávidos



Fonte: Google Street View, 2019.

4.5.3 Orla em Mário Cypreste

A chegada em Mário Cypreste, Vitória, é marcada pelo espaço eminente do Ginásio Tancredo Neves (Figura 87), a área é cercada e ocupa grande parte da orla.

Figura 87 – Ginásio Tancredo Neves



Fonte: Google Street View, 2019.

A entrada da orla é marcada por um modesto quiosque, e a margem com densa vegetação (Figura 88), a área utilizada todos os anos como sede do carnaval capixaba, é um vazio urbano no restante do ano (Figura 89), e é comum ser usada como estacionamento (Figura 90).

Figura 88 – Quiosque na entrada da Orla



Fonte: Google Street View, 2019.

Figura 89 – Entrada da orla em Mário Cypreste



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 90 – Entorno da orla



Fonte: Google Street View, 2019.

Figura 91 – Orla em Mário Cypreste antes da estrutura do Sambão do Povo



Fonte: Google Street View, 2019.

Figura 92 – Escolinha de Remo



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Esse primeiro trecho da orla é interrompido pela Escolinha de Remo (Figura 92), instalada na estrutura do Sambão do Povo (Figura 91). As grades do portão quebram a continuidade da orla, necessitando que a travessia entre às duas estruturas do Sambão do Povo, que o brilho do carnaval se apaga diante das dezenas de pessoas em situação de rua que se abrigam no local, ou a utilizam para consumo de drogas, entre as duas estruturas observamos novamente a vista para o mar (Figura 93).

Figura 93 – Vão livre entre as duas estruturas do Sambão do Povo



Fonte: Google Street View, 2019.

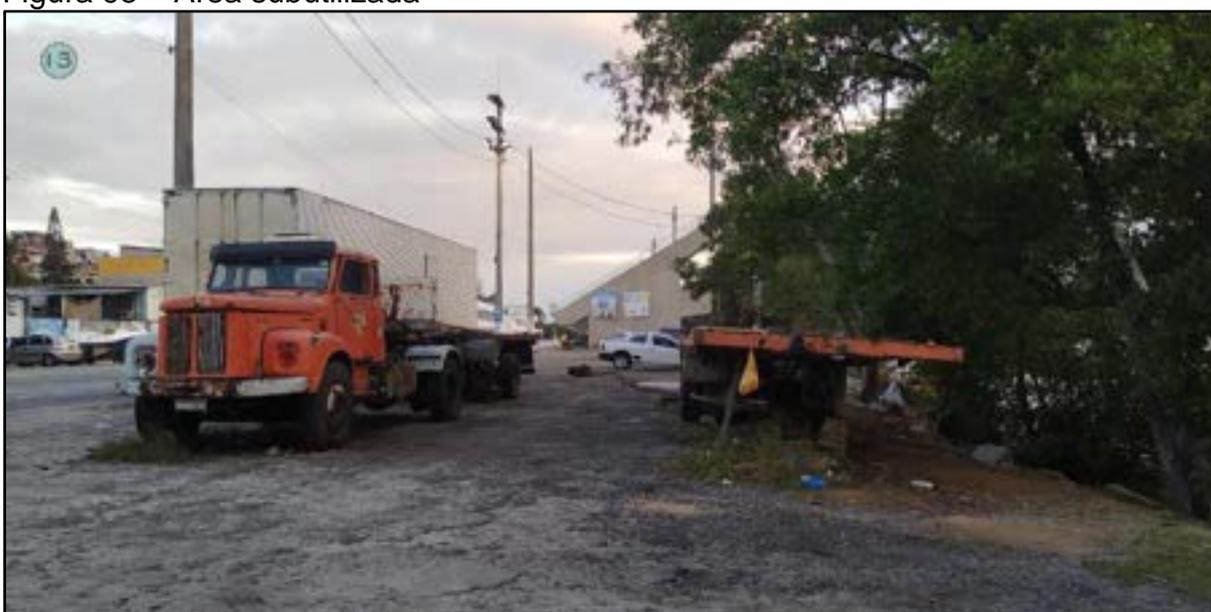
Figura 94 – Unidade da polícia militar



Fonte: Google Street View, 2019.

Após as duas estruturas do Sambão do Povo, existe uma unidade da polícia militar, localizada bem na orla (Figura 94), na frente dela a área é utilizada como estacionamento, e é comum observar carros abandonados considerando o estado de deterioração (Figura 95), tornando a área subutilizada, com acúmulo de lixo, provocando a sensação de insegurança, ainda que diante da autoridade em segurança do estado.

Figura 95 – Área subutilizada



Fonte: Acervo da autora, 2021.

É comum observar píer e marinas (Figura 96) na extensão da orla em Mário Cypreste, com parada de barcos modestos aos mais luxuosos. No outro lado da margem há galpões que abrigam e fazem reparos em barcos. Outro marco importante para a comunidade é a estrutura do cais do hidroavião (Figura 97), o novo modal foi inserido em Vitória nas décadas de 1930 a 1940. O local atualmente está abandonado, sendo ocupado por moradores de rua e usuários de drogas.

Figura 96 – Marina



Fonte: Acervo da autora, 2021.

Figura 97 – Cais do Hidroavião



Fonte: Acervo da autora, 2021.

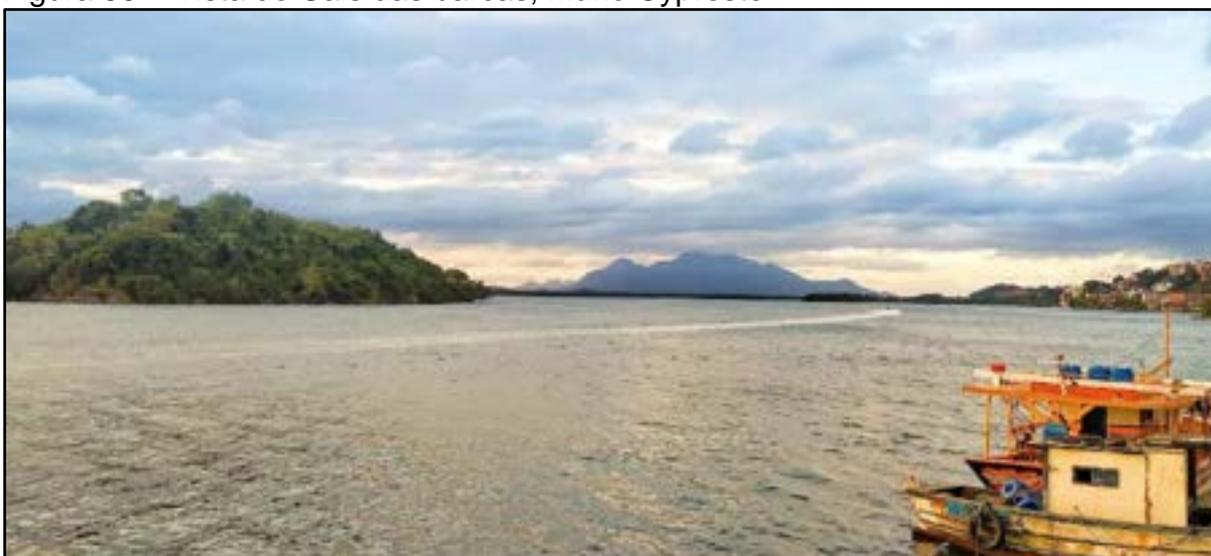
De forma geral o percurso que a orla de Mário Cypreste é compreendida por um espaço entre a rua de passagem de veículos e a baía de Vitória que possibilita um contato maior com o corpo d'água, mas a falta de qualificação do espaço público dificulta o uso e permanência no local. A falta de passeio para pedestres e ciclovia quebra a continuidade e valorização da orla. O percurso termina no cais das barcas (Figura 98), caracterizado por uma pequena praça, onde observou-se o uso da população para descanso, contemplação da paisagem (Figura 99) e atracadouro para embarcações.

Figura 98 – Cais das Barcas



Fonte: Google Street View, 2019.

Figura 99 – Vista do Cais das barcas, Mário Cypreste



Fonte: Acervo da autora, 2021.

4.6 TRECHOS DA ORLA A SEREM DETALHADOS

No recorte de intervenção foram selecionados quatro trechos a serem detalhados (Figura 100), através da análise e identificação de pontos estratégicos e potencialidade paisagística como também os principais pontos de ligação entre as cidades. A escolha dos trechos de intervenção considerou algumas diretrizes: a ambiental; a recuperação e reintegração dos espaços subutilizados e com grande potencial urbano e paisagístico; a social, relacionada à criação de espaços de permanência e contemplação para benefício da população; e no âmbito da economia e mobilidade, a reintegração do sistema de transporte hidroviário realizando a conexão entre os dois municípios, além da valorização da região na esfera turística, beneficiando o comércio local, gerando renda e emprego.

Figura 100 – Trechos da Orla a serem detalhados



Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2021.

4.6.1 Quadra de esportes em Vila Oásis - Cariacica

O ponto de partida da proposta está próximo à foz do rio Itanguá, onde há um ambiente cercado por uma mata ciliar e manguezal (Figura 101). A área possui uma quadra de esportes, e está localizada em um ponto estratégico da Avenida Vale do Rio Doce, entre os bairros Vila Oásis e Porto de Santana, por esse motivo foi escolhida como marco inicial da orla.

O lote fica fechado, abrindo em momentos específicos para uso da comunidade para jogos e recreações agendadas, assim a área fica subutilizada a maior parte do tempo (Figura 102). Uma praça nessa região é um pedido constante da população de Porto de Santana e regiões vizinhas.

Figura 101 – Imagem de Satélite, Quadra de esportes de Vila Oásis



Fonte: Google Earth, 2021.

Figura 102 – Quadra de esportes de Vila Oásis



Fonte: Google Earth, 2021.

4.6.2 Mirante da Orla de Cariacica

O mirante da Orla de Cariacica é uma formação rochosa (Figura 103) localizada na parte central da av. Vale do Rio Doce, o local faz ligação ao bairro Alto Boa Vista por uma passarela (Figura 104).

Figura 103 – Imagem de Satélite Trecho 2 - Mirante da Orla em Cariacica/ES



Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2021.

Figura 104 – Ligação ao bairro Alto Boa Vista



Fonte: Google Earth, 2021.

4.6.3 Fundação da Ponte do Príncipe

Ao fim da orla de Cariacica, próximo à foz do Rio Marinho, há um espaço subutilizado de baixo da Ponte do Príncipe, conhecida popularmente como Segunda Ponte (Figura 105), onde os pescadores realizam, sem alguma estrutura, a prática de pescaria (Figura 106). A região dá acesso ao município de Vitória através da ponte Florentino Ávidos e faz fronteira com o município de Vila Velha.

Figura 105 – Imagem de Satélite – Fundação da Ponte do Príncipe Cariacica/ES



Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2021.

Figura 106 – Área subutilizada na fundação da Ponte do Príncipe

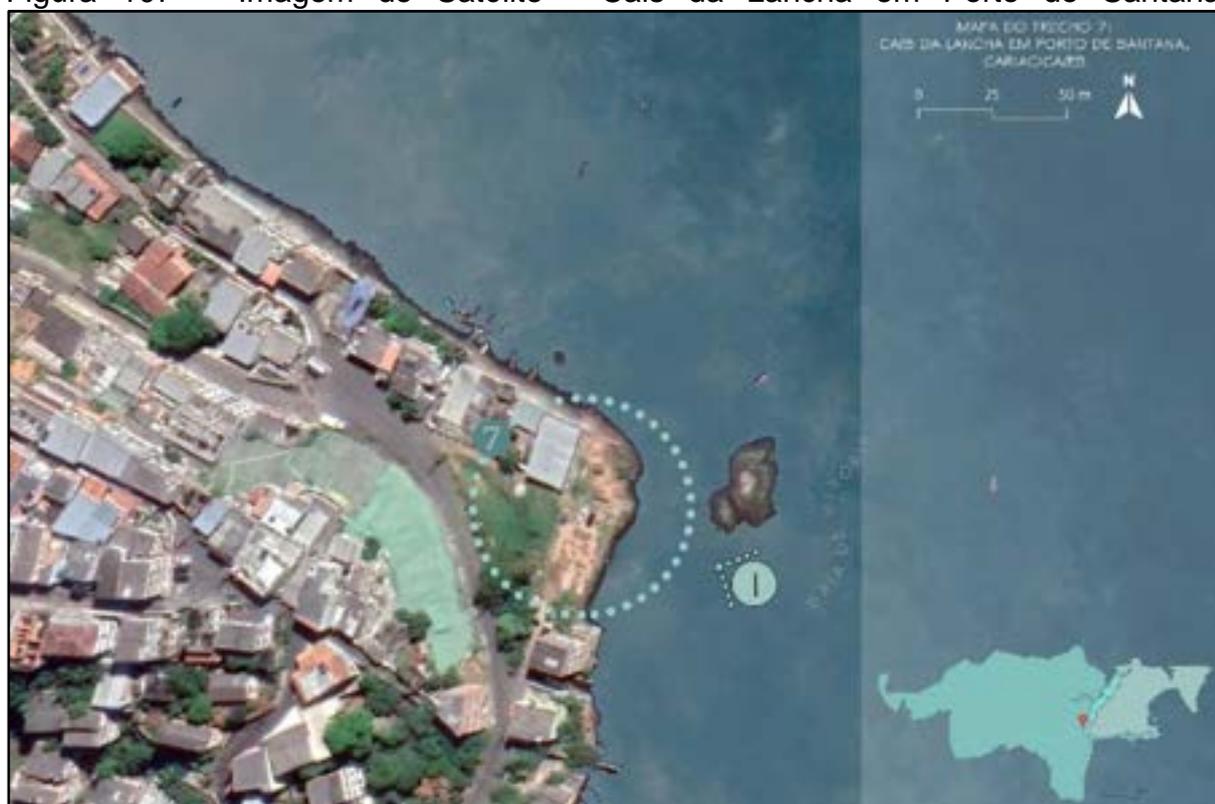


Fonte: Acervo do autor, 2021.

4.6.4 Cais da Lancha, Porto de Santana

Com o intuito do retorno do transporte hidroviário para a conexão entre os dois municípios, por esse modal, a ideia é retornar ao mesmo ambiente que outrora comportava o antigo cais da lancha em Porto de Santana (Figura 107 e Figura 108), conectando a outra margem o Cais das Barcas em Mário Cypreste, Vitória.

Figura 107 – Imagem de Satélite - Cais da Lancha em Porto de Santana



Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2021.

Figura 108 – Cais da Lancha, Porto de Santana

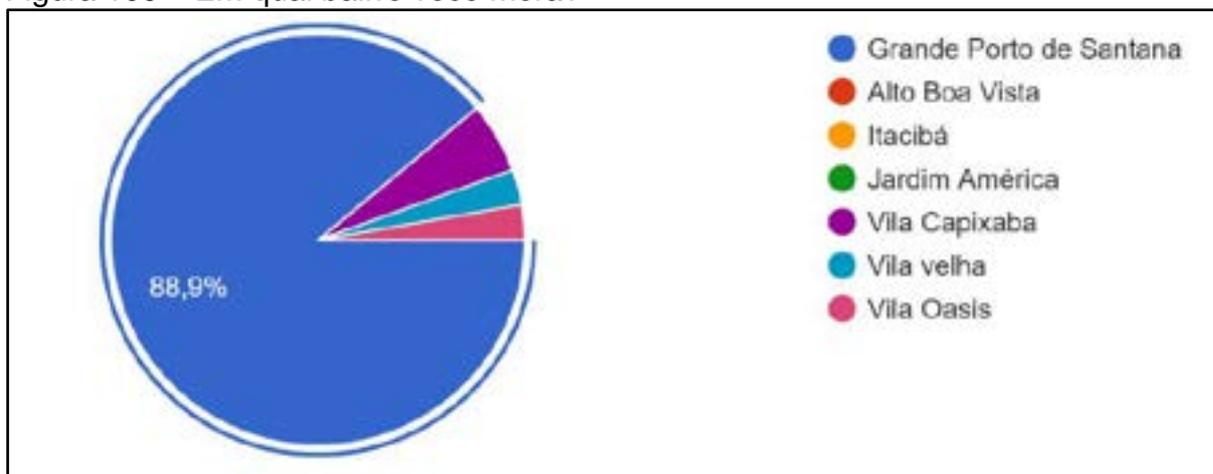


Fonte: Acervo da autora, 2021

4.7 PESQUISA DE OPINIÃO

Para melhor compreender o cenário atual da orla, os desejos e as necessidades dos usuários, foi aplicado um questionário on-line direcionado aos moradores e frequentadores da orla de Cariacica. Conforme aponta a pesquisa, 88,9% moram em Porto de Santana, sendo que 97,2% frequentam a orla de Cariacica (Figura 109 e Figura 110).

Figura 109 – Em qual bairro você mora?

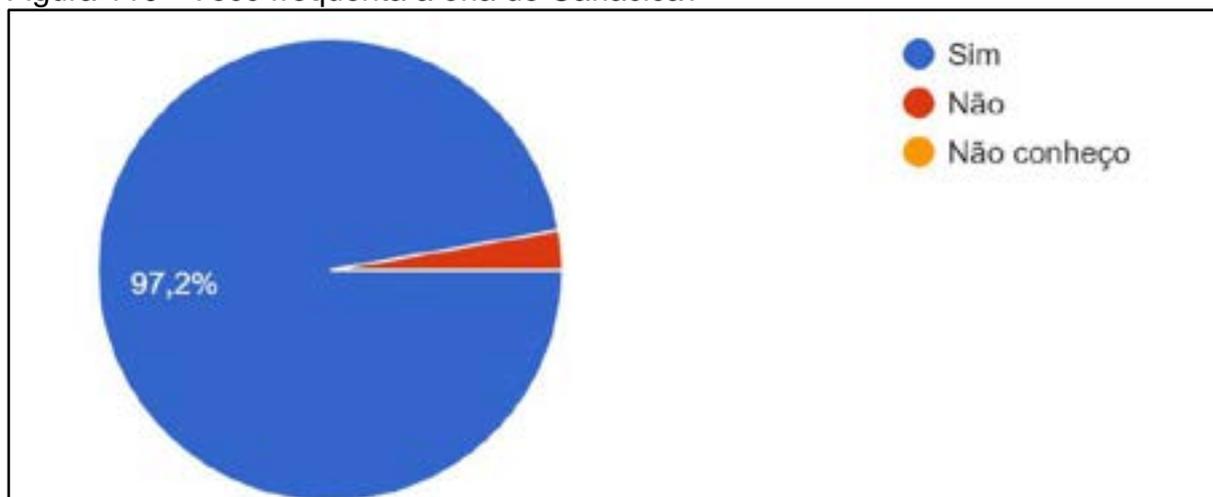


Fonte: Pesquisa aplicada – Google Forms, 2021.

A pesquisa exploratória teve como objetivo buscar inspiração e ideias para o projeto, foi realizada por meio de um questionário da plataforma digital do *Google Forms*, que

foi compartilhado em grupos de mensagens com familiares e amigos, no período de 01 a 31 de setembro de 2021. O questionário foi respondido por 36 pessoas, teve como objetivo obter um perfil do usuário da orla, assim como a percepção deste a respeito da área de estudo. Desta forma, buscou-se elaborar um diagnóstico dos problemas e potencialidades da área, para, enfim, desenvolver o redesenho da orla atendendo a demanda dos usuários.

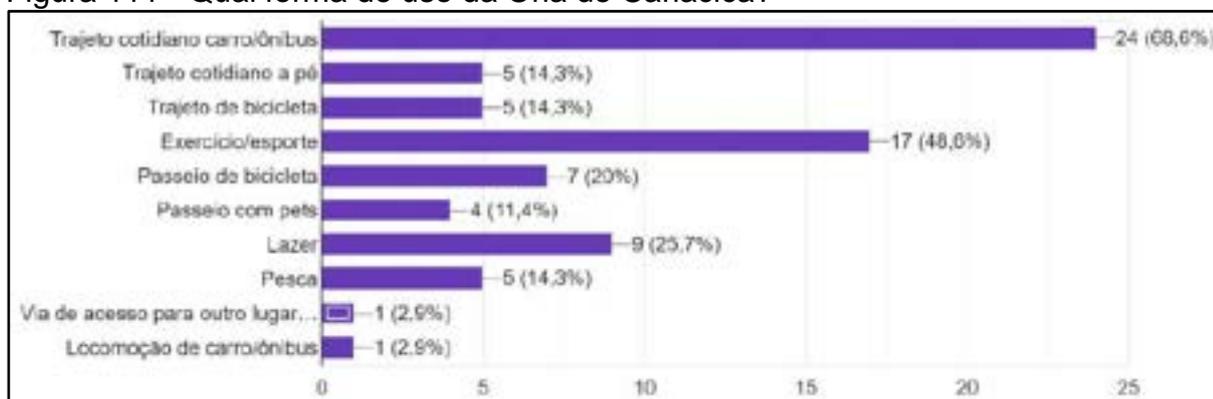
Figura 110 - Você frequenta a orla de Cariacica?



Fonte: Pesquisa aplicada – Google Forms, 2021.

A avenida margeada pela orla faz parte do trajeto de 68,6% dos entrevistados (Figura 111 - Qual forma de uso da Orla de Cariacica?), que utilizam a via para seu trajeto cotidiano, seja ele de carro ou ônibus, sendo que 14,3% fazem esse trajeto caminhando e o mesmo percentual o faz de bicicleta. Dos usuários entrevistados, 25,7% responderam que utilizam a orla para lazer, 11,4% costumam passear com animais de estimação, e 14,3% costumam pescar na orla de Cariacica.

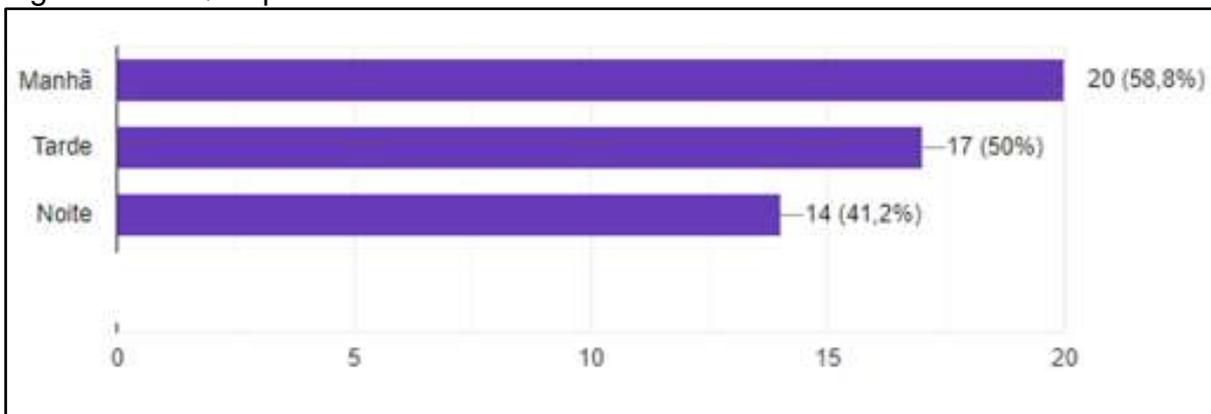
Figura 111 - Qual forma de uso da Orla de Cariacica?



Fonte: Pesquisa aplicada – Google Forms, 2021.

Quanto ao período do dia em que utilizam a orla, 58,8% dos entrevistados frequentam pela manhã, 50%, à tarde, e 41,2%, durante a noite (Figura 112).

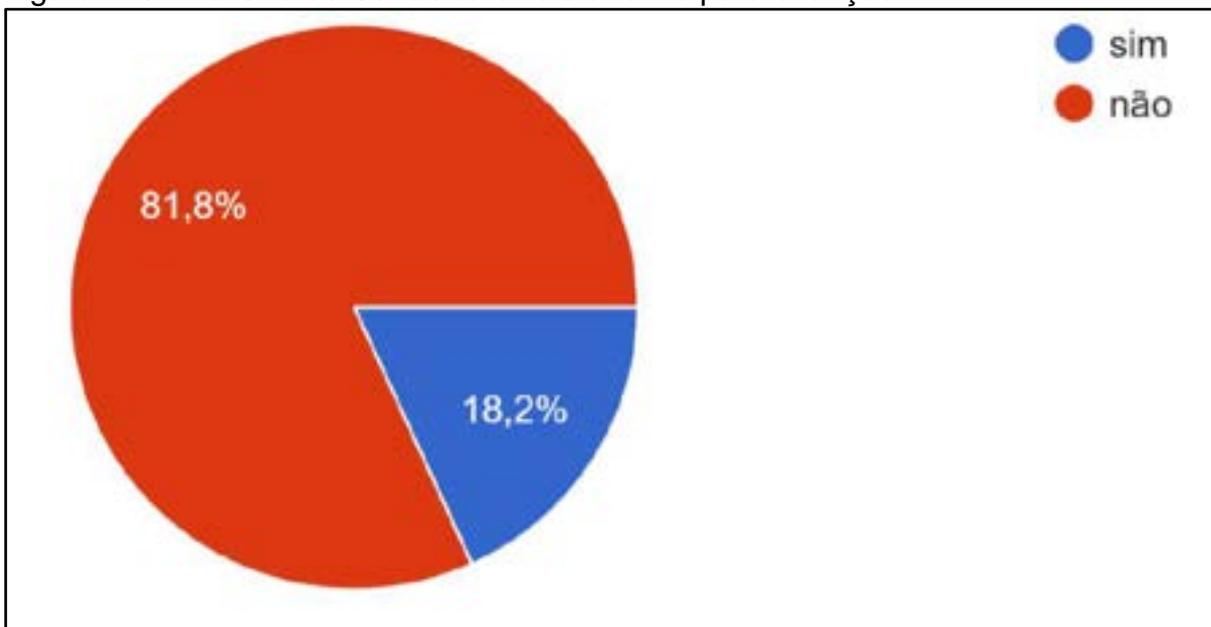
Figura 112 - Qual período do dia utiliza a Orla de Cariacica?



Fonte: Pesquisa aplicada – Google Forms, 2021.

Sobre a existência de atrativos e espaços para as crianças, 81,8% dos entrevistados afirmam não haver local adequado para elas brincarem (Figura 113).

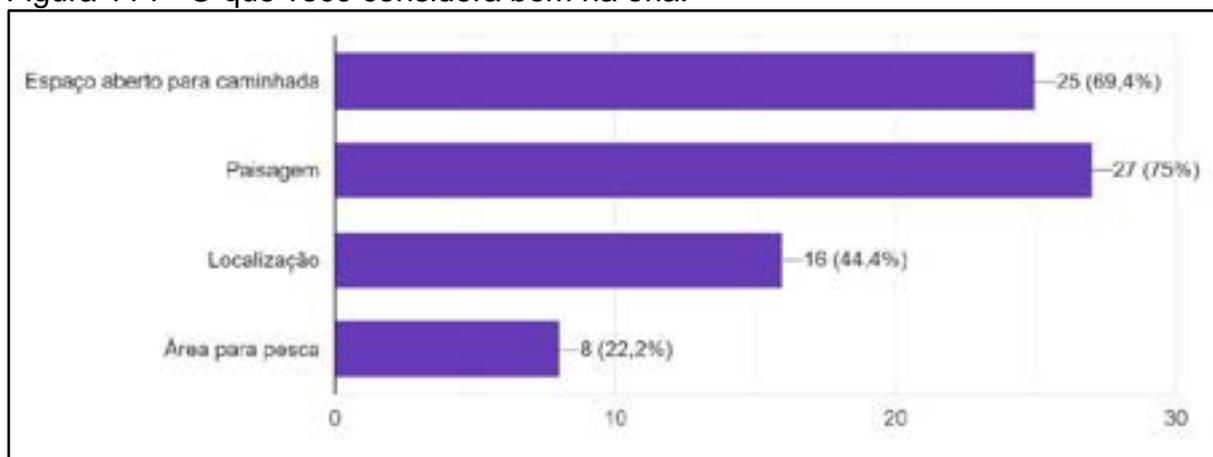
Figura 113 - Na Orla de Cariacica existe atrativo para crianças?



Fonte: Pesquisa aplicada – Google Forms, 2021.

Quanto aos pontos positivos relativos à orla de Cariacica, as maiores porcentagens (Figura 114) enfatizam a paisagem (75%) como um aspecto considerado bom pelos entrevistados, o espaço aberto para caminhada é apontado por 69,4%, a localização, 44,4%, e o espaço para pesca (22,2%).

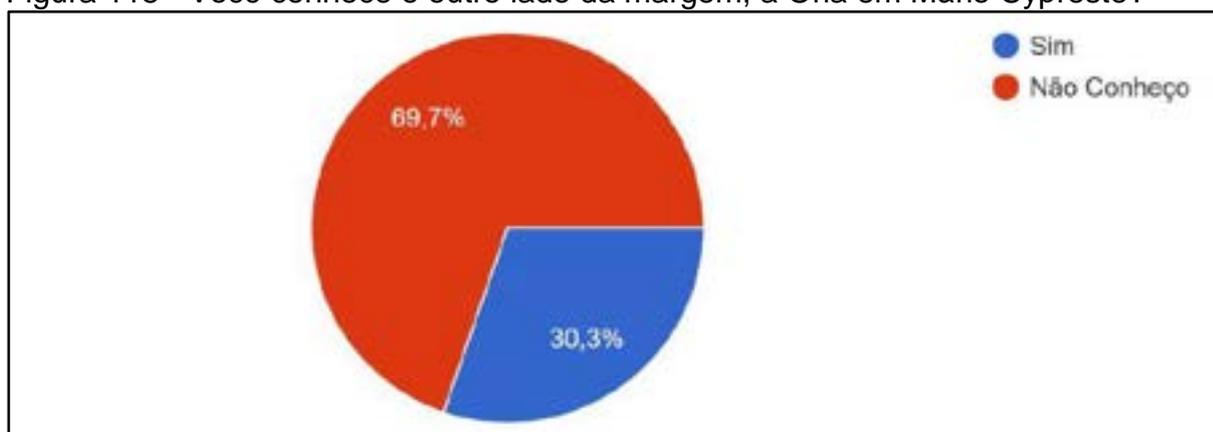
Figura 114 - O que você considera bom na orla:



Fonte: Pesquisa aplicada – Google Forms, 2021.

A respeito do outro lado da margem, a orla em Mário Cypreste, 69,7% dos entrevistados afirmaram não conhecer a região (Figura 115).

Figura 115 - Você conhece o outro lado da margem, a Orla em Mário Cypreste?

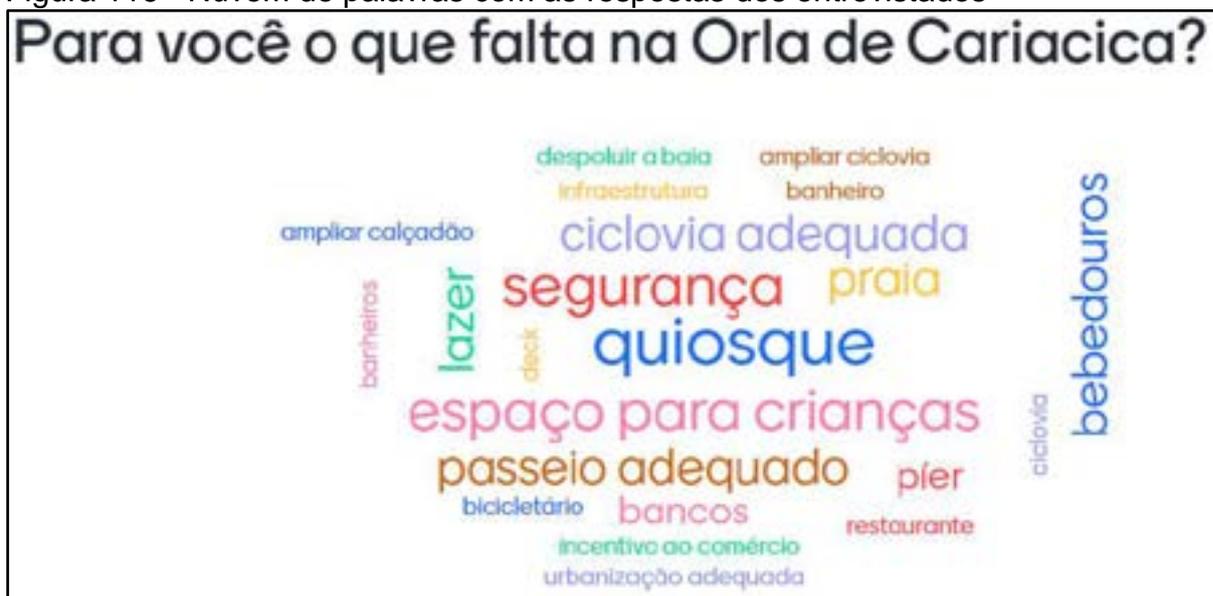


Fonte: Pesquisa aplicada – Google Forms, 2021.

Algumas características do espaço apontadas pelos entrevistados ajudam a delimitar as reais carências e possibilidades para a orla em questão. Ao longo do questionário, alguns aspectos foram abordados pelos entrevistados em relação à infraestrutura e segurança, as repostas mais citadas aparecem em tamanho maior na nuvem de palavras (Figura 116).

Os usuários questionam o espaço estreito de passeio, o qual é constantemente disputado pela ciclovia. Atualmente, o passeio existente é limitado a uma pessoa, para caminhada em dupla, por exemplo, um dos usuários invade o espaço da ciclovia. A ausência de quiosques e espaço para crianças é sempre lembrada pelos entrevistados, como também a falta de bebedouros e sanitários.

Figura 116 - Nuvem de palavras com as respostas dos entrevistados



Fonte: *Mentimeter*. Elaboração da autora, 2021.

Evidencia-se o fato de a orla ser um importante eixo viário para os moradores cariaticuenses, por conta de seu rápido acesso à capital e à cidade de Vila Velha. A região é considerada pelos moradores uma área em potencial para uso público, a paisagem é um elemento significativo constantemente lembrado pelo observador, que sente falta de um espaço humanizado, locais de contemplação e lazer.

5 PROPOSIÇÕES

Diante do diagnóstico apresentado, foi possível identificar potencialidades da área de intervenção e, assim, esboçar diretrizes para o desenvolvimento do projeto, baseado em critérios urbanísticos, paisagísticos e ambientais, com o intuito de requalificar essa área e viabilizar seu uso e ocupação através de um planejamento urbano aliado à preservação e democratização de suas margens.

A princípio, será apresentada a proposta de um plano urbano (Figura 117) para a orla nos municípios de Cariacica, Vila Velha e Mário Cypreste, em Vitória, com as intenções projetuais e especificação das diretrizes gerais. Em seguida, as proposições de projeto a nível de propostas conceituais para os trechos selecionados em Cariacica, pelo fato deste município ser o mais carente dos três em equipamentos desta proporção.

5.1 MEMORIAL DE INTENÇÕES

Fica claro, no referencial teórico, que os autores que discutem a preservação e valorização paisagística das margens urbanas defendem que o espaço seja apoderado pelo uso público. Desse modo, a proposta tem como objetivo estabelecer uma conexão entre a água, as margens e o tecido urbano, criando uma identidade entre os municípios e um cenário de contemplação para a comunidade, aproximando, dessa maneira, o observador do mar e da natureza e proporcionando um respiro verde no meio urbano.

O plano foi dividido em cinco diretrizes estruturantes para garantir diversas formas de uso e ocupação do solo, os quais são listados a seguir.

5.1.1 Áreas e equipamentos de apoio

A proposta é gerar um ambiente agradável que ofereça ao usuário conforto e bem-estar, transformando a orla em local de permanência. A primeira diretriz é a sugestão de alargamento do passeio na orla de Cariacica e a garantia da continuidade do passeio paralelamente à linha d'água. Por seguinte, a organização do estacionamento na orla em Mário Cypreste. Como apoio às embarcações, serão dimensionados píeres e atracadouros na extensão da área de intervenção. Por fim, neste eixo serão

sugeridos equipamentos, como restaurante, para promover um centro gastronômico e estimular a economia, e quiosques ao longo da margem, para viabilizar estruturas para sanitários e bebedouros. É importante promover uma arquitetura modular, a fim de gerar identidade visual a orla. É imprescindível que sejam instalados, em todo o percurso, lixeiras de coleta seletiva, bancos, iluminação e que seja implantada rede subterrânea de cabeamento. Na área de pesca, faz-se necessário instalar lixeiras específicas para coleta de linhas de anzóis e esferas de varas de pesca.

5.1.2 Cultura e contemplação

Este eixo garante a vitalidade da orla, proporcionando ao usuário diversas experiências como: a roda gigante que caracteriza o ambiente gera recursos para o município e possibilita uma visão diferenciada dos marcos paisagísticos; o mirante da orla de Cariacica é um eixo e conexão com outros bairros; restaurar e reativar o cais do hidroavião como patrimônio cultural, oferecendo atividades de educação ambiental para a comunidade; áreas para pesca; renovar os bolsões de areia; e criar *decks* e passarelas sobre a lâmina d'água, a fim de proporcionar espaço de contemplação; criar na extensão da margem uma arquibancada de forma a aproximar o usuário do mar e garantir outro espaço de observação e contemplação; incentivar feiras de artesanato e produtos locais; indicar uma estufa comunitária;

5.1.3 Esporte

Outro fator importante para criar um espaço de permanência é o esporte, neste eixo se preveem diretrizes como academia ao ar livre, *playground*, quadras poliesportivas e campo de futebol. Ainda nesse seguimento se prevê o incentivo a hospedar competições esportivas aquáticas e terrestres.

5.1.4 Mobilidade

Cabe ao eixo da mobilidade apresentar diretrizes para solucionar questões de transporte e locomoção como a reativação do sistema aquaviário, promover uma mobilidade ativa através do alargamento da ciclovia projetada, propor uma ciclovia em

Mário Cypreste, e passeios compartilhados quando o mesmo não for viável; implantar em trechos da orla estação de bicicletas compartilhadas.

5.1.5 Meio Ambiente

Por fim, o eixo do meio ambiente, visto que aproximar o indivíduo da natureza seja a premissa para sua preservação. Promover a manutenção e reconstituição da vegetação vítima do assoreamento; e o jardim aquático, com o intuito de reestabelecer o ecossistema na foz do Rio Itanguá e Marinho, preservando e implantando espécies nativas de manguezal.

Figura 117 - Proposta do Masterplan



Elaboração: Próprio autor, 2021. Fonte: Prefeitura de Municipal de Vitória e Cariacica.

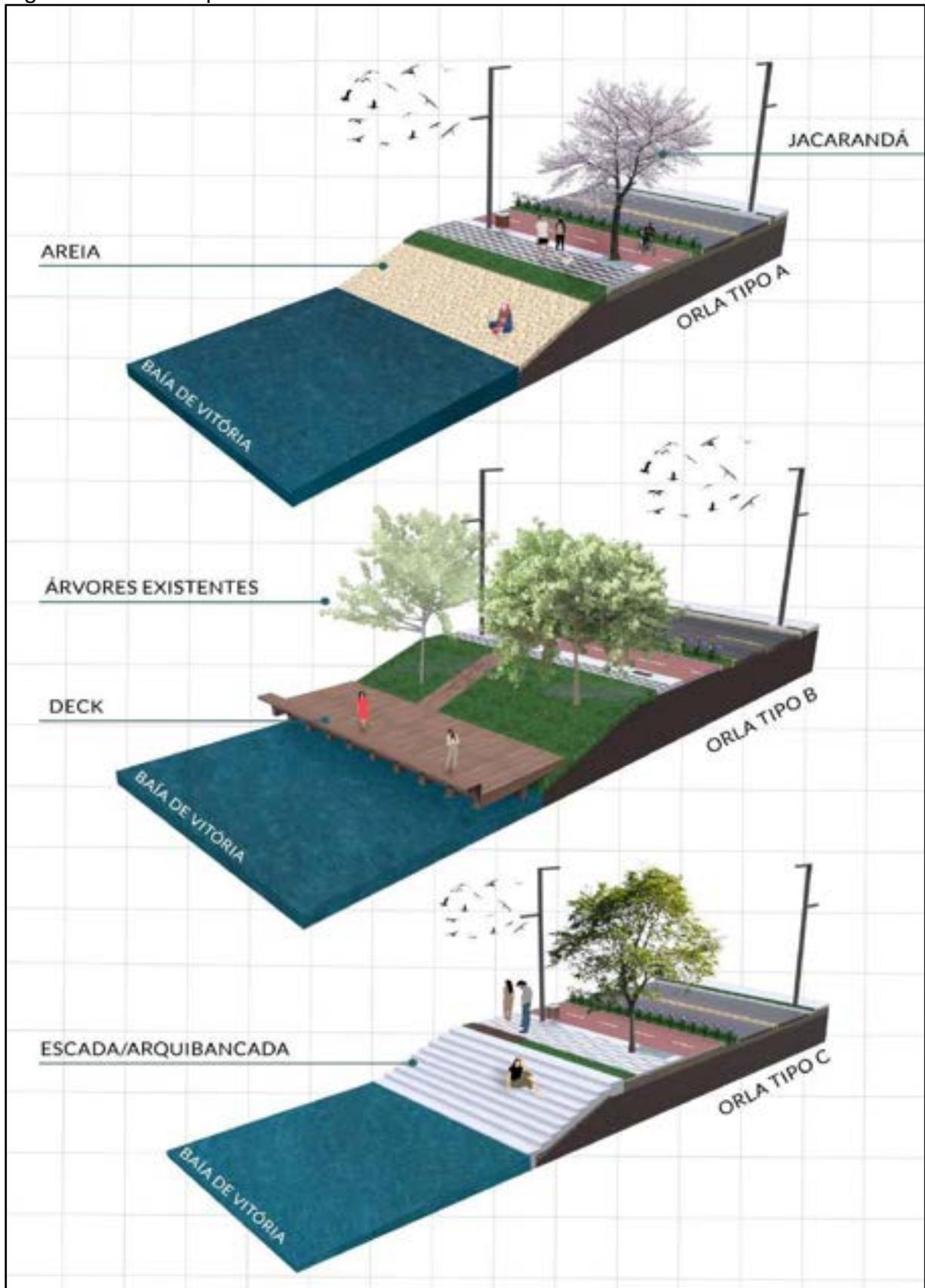
5.2 DESENHO URBANO

Com o objetivo de ampliar a experiência das pessoas que usam as margens da grande Vitória (ES), a proposta de requalificação foi pensada de maneira a criar uma continuidade do espaço, padronizando de forma harmônica seus elementos com o objetivo de reaproximar as pessoas da água e da natureza em seu entorno.

Para isso, foram elaborados três padrões de orla tipo, com a intenção de reaproximar o usuário ao principal elemento da paisagem, a água. A faixa de passeio e a de ciclismo foram alargadas, respeitando a forma e singularidades da região. A orla tipo A mantém a faixa de areia revelada quando a maré baixa; assim, a paisagem se renova espontaneamente quando a maré baixa. A orla tipo B propõe a manutenção e reconstituição da vegetação existente, com a inserção de um *deck* sobre a lâmina d'água, uma nova possibilidade de passeio e contemplação da paisagem. A Orla tipo C conecta o usuário à água através de uma arquibancada, criando outro espaço de contemplação e pescaria (Figura 118).

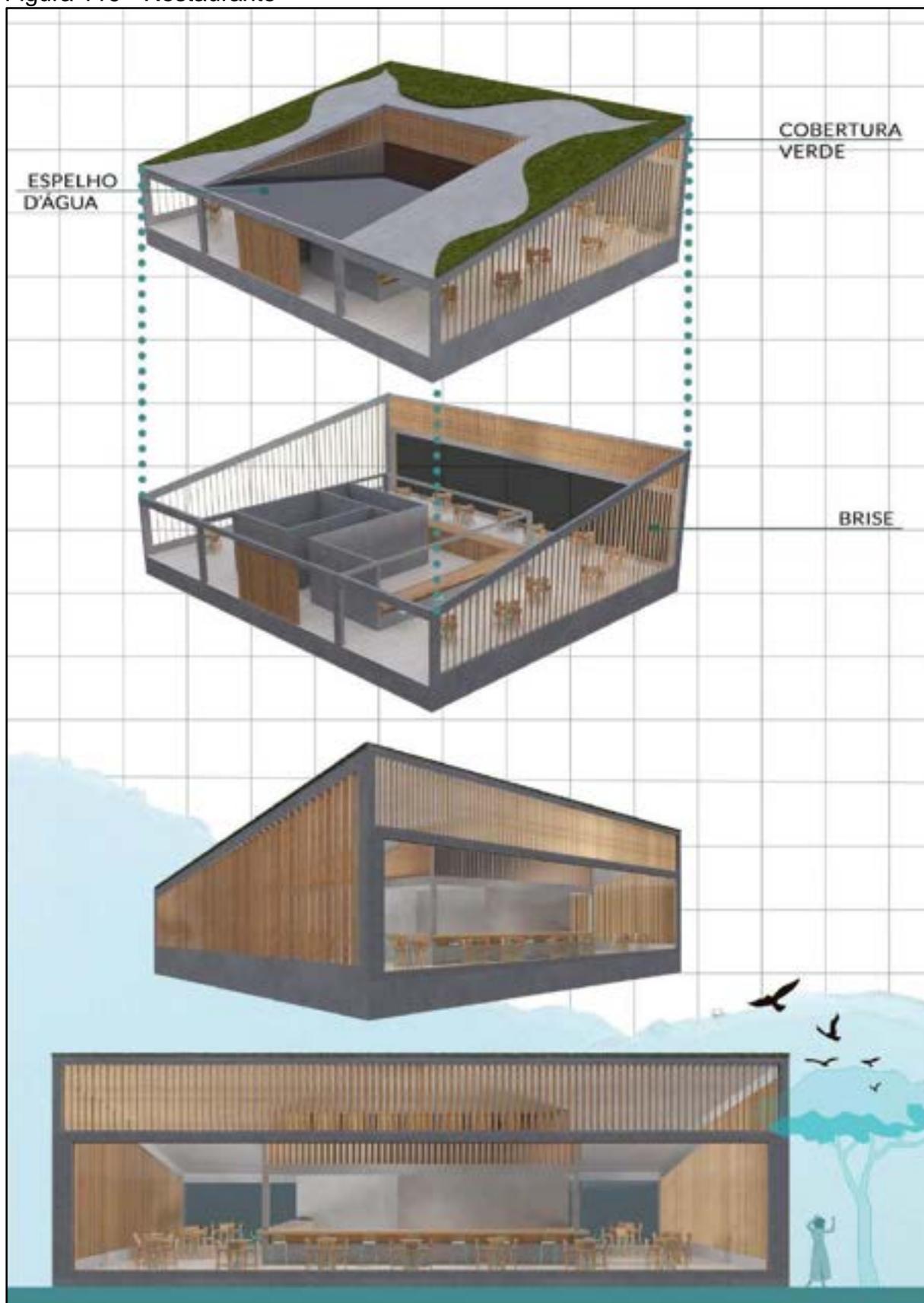
A fim de garantir a identidade e padronização na estrutura urbana (Figura 122), os equipamentos públicos foram pensados de forma modular com elementos e materiais que se replicam em diversos trechos da orla, como restaurante (Figura 119), quiosque (Figura 120), pergolados, *decks*, pavimentação, iluminação e demais elementos urbanos, como também a premissa de manutenção da vegetação existente, bem como sua realocação caso necessária e a inserção de novas espécies.

Figura 118 - Orla tipo



Fonte: Autora, 2021

Figura 119 - Restaurante



Fonte: Autora, 2021

Figura 120 - Quiosque



Fonte: Autora, 2021

Figura 121 - Pergolado



Fonte: Autora, 2021

Figura 122 - Estrutura Urbana



Fonte: Autora, 2021

5.2.1 Praça Itanguá

A praça Itanguá, localizada a foz do rio Itanguá, propõe movimento e interação na cidade (Figura 124). A área cercada por manguezal e uma mata ciliar tem a paisagem diferenciada da orla. E nesse trecho propõe-se uma roda gigante, como mirante. Além de marco visual, oferece um passeio com a descoberta da paisagem da baía em sua parte mais alta (Figura 123). Atendendo a diretriz cultura e contemplação, sugere-se um módulo com o conceito de biblioteca comunitária, onde o usuário pode doar um livro, além de ter acesso a um espaço para leitura (Figura 125).

Na diretriz de esporte, a praça oferece oportunidades de lazer e exercícios físicos, como quadra e campo de futebol, pista de *skate*, academia ao ar livre e, para as crianças, *playground* (Figura 126).

A fim de que as pessoas permaneçam na praça, além de conferir fonte de renda para comerciantes da região, a área aberta da praça visa receber feiras e eventos (Figura 128), além de dois pontos de quiosque, sendo um responsável pela bilheteria da roda gigante (Figura 127).

Figura 123 - Praça Itanguá



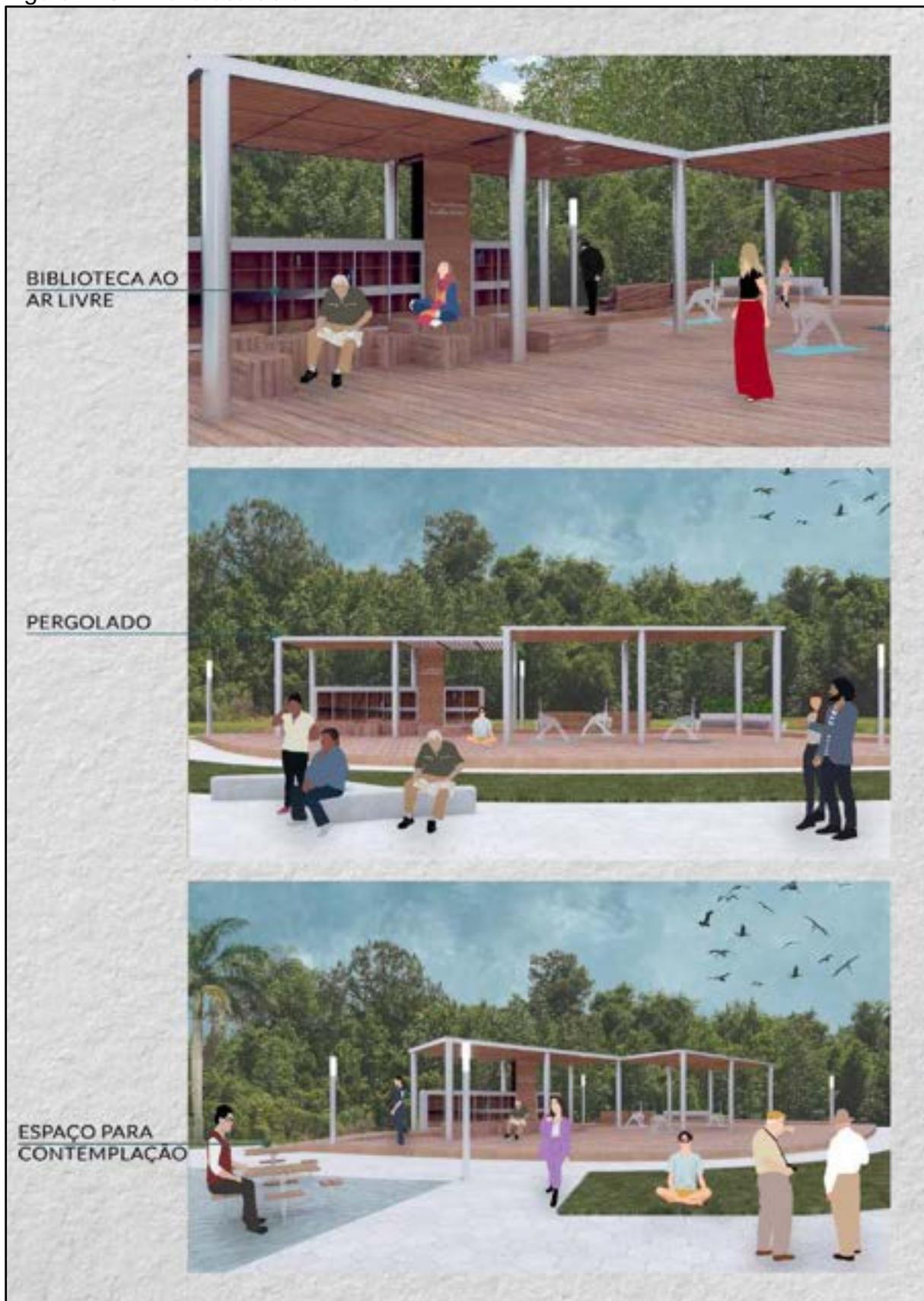
Fonte: Autora, 2021

Figura 124 – Implantação Praça Itanguá



Fonte: Autora, 2021. Dados: Google Street View.

Figura 125 - Biblioteca ao ar livre



Fonte: Autora, 2021.

Figura 126 - Esporte



Fonte: Autora, 2021.

Figura 127 - Economia



Fonte: Autora, 2021.

Figura 128 - Espaço para feiras



Fonte: Autora, 2021

Figura 129 - Academia ao ar livre



Fonte: Autora, 2021

5.2.2 Mirante da Orla

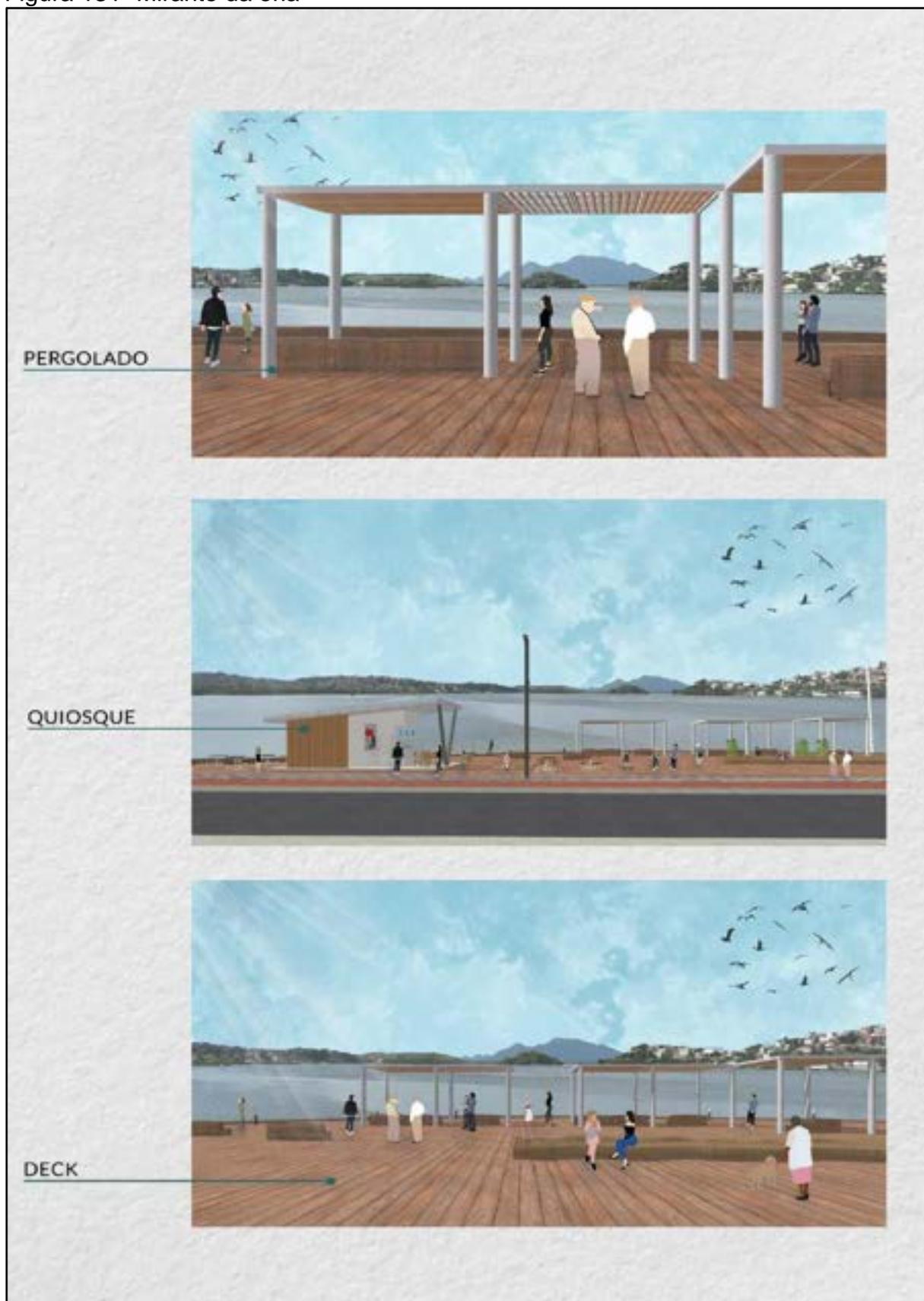
Para ampliar as possibilidades de uso próximo ao Mirante de Cariacica, trouxemos a proposta de um *deck* sobre a lâmina d'água (Figura 130), seu formato curvo remete ao movimento das águas e ao relevo das montanhas, inspirado no Vale do Moxuara, um marco visual da cidade de Cariacica. O guarda corpo, um banco que se projeta para a baía, oferece ao usuário outra possibilidade de contemplação. O espaço, pensado estrategicamente para contemplação dos visuais paisagísticos (Figura 131), oferece um pergolado para descanso e vivência, o mobiliário com vegetação auxilia no conforto térmico. Como espaço de apoio sugere-se a instalação de quiosque, sanitários, *playground*, módulo de bicicletário com banco, lixeira e bebedouro (Figura 132). Para conferir mobilidade, propõe-se uma estação de bicicletas de aluguel.

Figura 130 – Implantação Mirante da Orla



Fonte: Autora, 2021.

Figura 131- Mirante da orla



Fonte: Autora, 2021.

Figura 132 - *Playground* e espaço para contemplação

Fonte: Autora, 2021.

5.2.3 Praça Ponte

Ao final do percurso da orla, a praça ponte (Figura 133), trecho que conecta e faz a ligação com as diferentes rotas de acesso, oferece um atracadouro para embarcações, espaço para pescadores, estacionamento e rampa de descida e subida de embarcações. Sugestiona-se neste trecho um restaurante (Figura 134) como uma nova possibilidade de uso da orla e um novo ponto de observação da paisagem. O desenho da pavimentação regulariza o espaço, aumentando-o para um melhor conforto do usuário, independentemente da forma de uso (Figura 135).

O trecho conecta-se ao município de Vila Velha (ES) por uma passarela para pedestres e ciclistas, na foz do rio marinho. O passeio compartilhado promove a contemplação de uma extensa área de vegetação existente. A proposta visa incentivar as espécies aquáticas e despertar no indivíduo o senso de pertencimento, admiração e respeito à região de manguezal.

Figura 133 – Implantação Praça Ponte



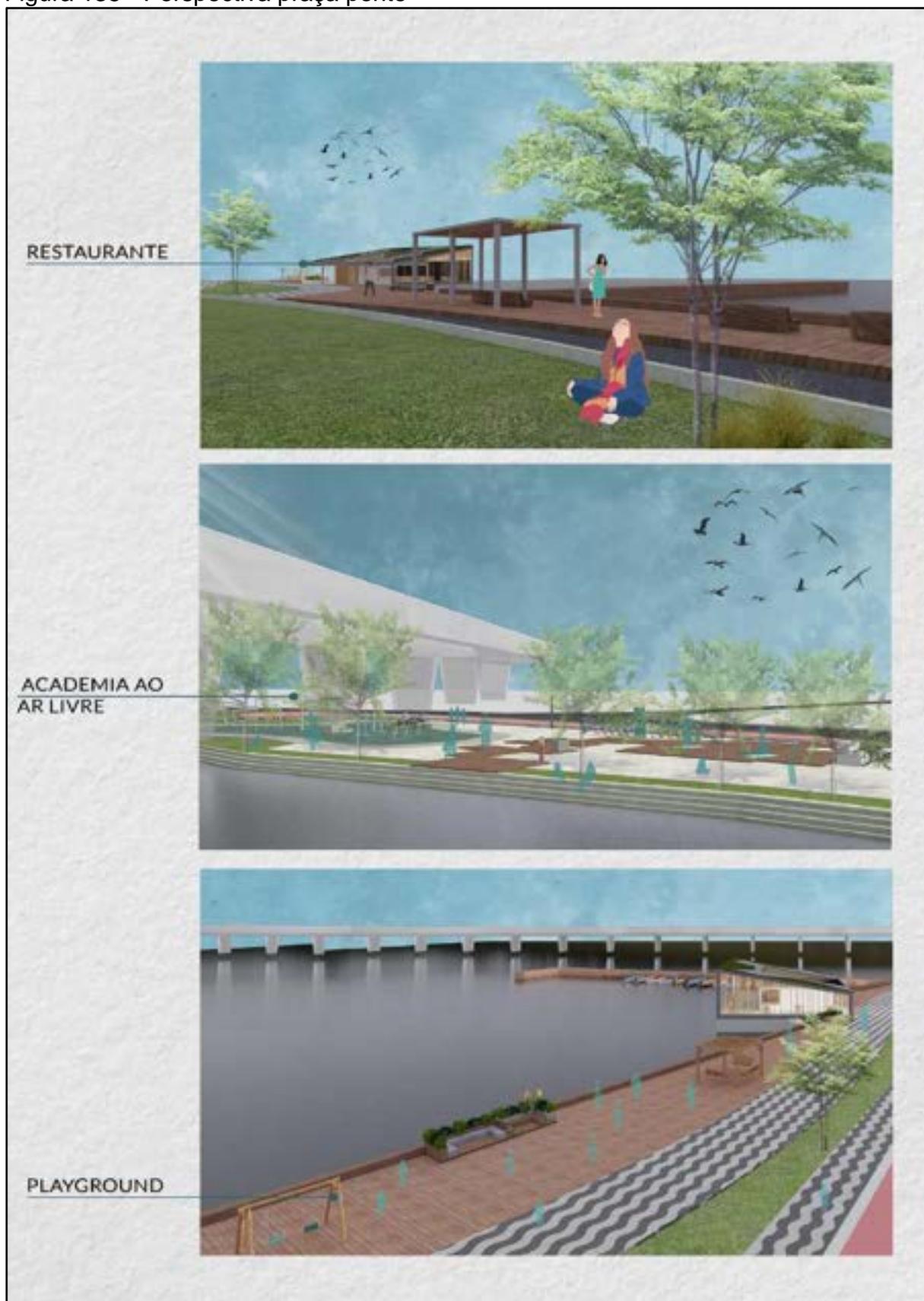
Fonte: Autora, 2021.

Figura 134 - Restaurante



Fonte: Autora, 2021.

Figura 135 - Perspectiva praça ponte



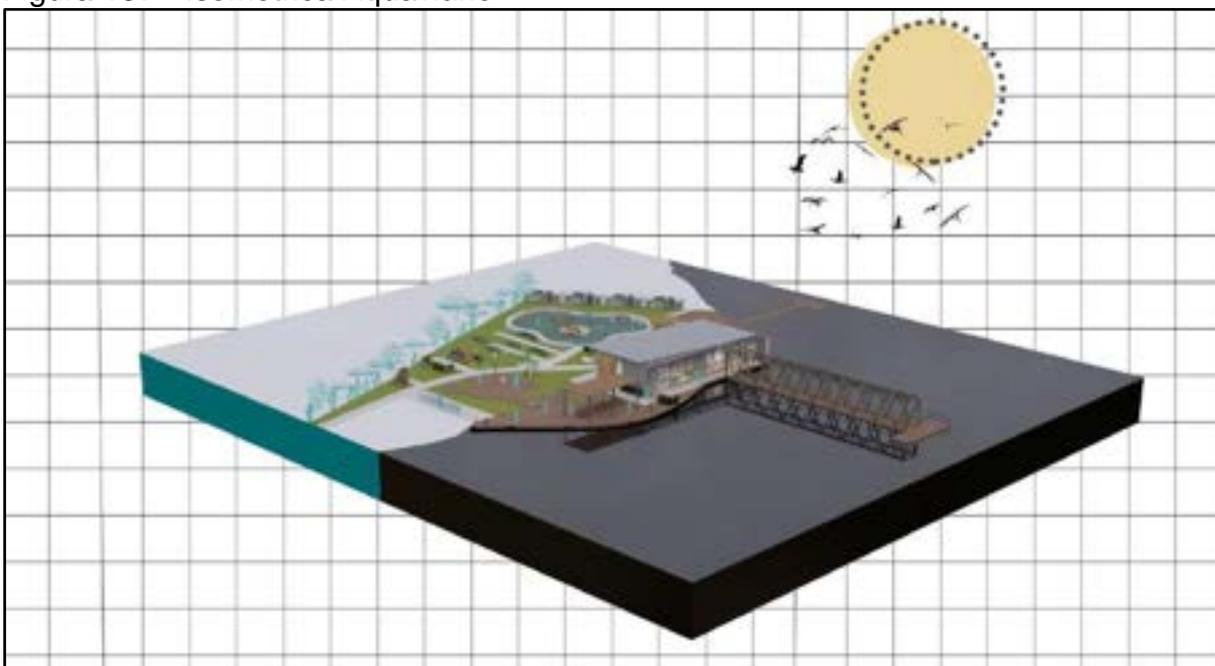
Fonte: Autora, 2021.

Figura 136 - Passarela



Fonte: Autora, 2021.

Figura 137 - Isométrica Aquaviário



Fonte: Autora, 2021.

5.2.4 Aquaviário

O ponto conector através do modal hidroviário possibilita a interligação entre os municípios de Cariacica e Vitória, retoma a figura do aquaviário, o antigo cais da Lancha, atuante na década de 50, em Porto de Santana, Cariacica. A nova opção de mobilidade para o usuário, somado a uma estação de bicicletas de aluguel, oferece ao usuário a oportunidade de escolha de transporte (Figura 137). Os diferentes modais trazem liberdade para os indivíduos e qualidade de vida.

Como visto no desenvolvimento do trabalho, uma das principais reclamações dos usuários, na época em que o modal estava em uso, era a falta de estrutura adequada para a espera da barca e a sensação de insegurança no local, visto que não havia fluxo constante de pessoas. A proposta para a tipologia da estrutura do aquaviário busca partido nas estruturas já instaladas na orla, como o restaurante e o quiosque, buscando, assim, uma padronização e identidade para a região. A proposta promove um abrigo de qualidade para que o usuário possa aguardar a embarcação com segurança, onde encontra a bilheteria, sanitários e alimentação (Figura 138). O caminho percorrido por uma passarela até a barca é coberto por policarbonato, onde a forma e o desenho remetem a padrões relacionados ao manguezal (Figura 139).

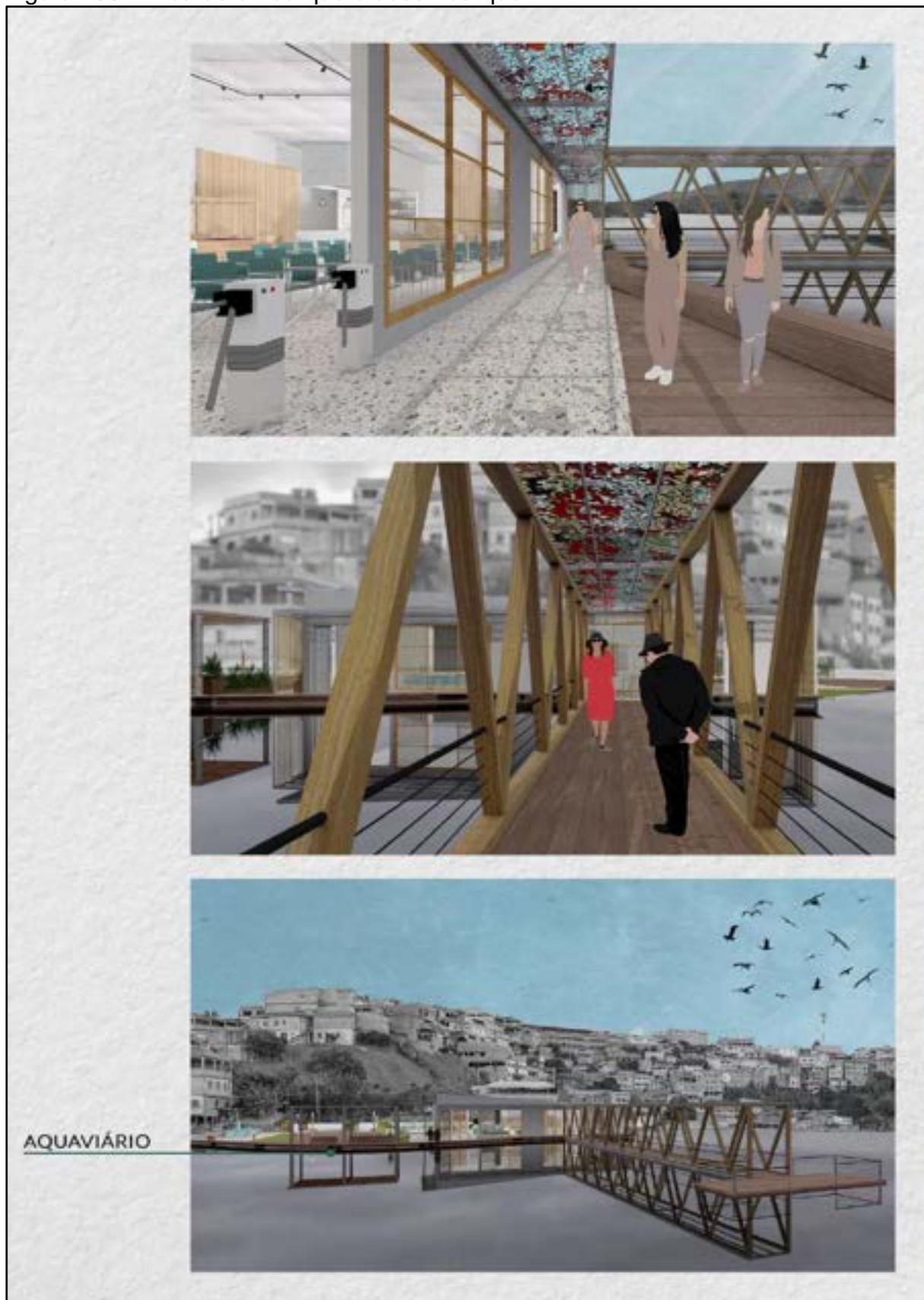
Com o fito de garantir a frequência e a permanência da comunidade no local, sugere-se que a região seja ocupada pela comunidade. Nesse sentido, além da instalação da sede do aquaviário, o espaço sugere o uso de *playground*, espaço de contemplação e pescaria, além de incentivar o cultivo de plantas e hortas comunitárias já existente no local (Figura 140).

Figura 138 - Aquaviário



Fonte: Autora, 2021.

Figura 139 - Área de embarque e desembarque



Fonte: Autora, 2021.

Figura 140 - Espaço para comunidade



Fonte: Autora, 2021.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As grandes cidades brasileiras são marcadas por diversas assimetrias relativas ao estado socioeconômico e qualidade de vida de seus moradores. Essas assimetrias ocorrem dentro dos municípios, mas, sobretudo, entre os diferentes municípios que configuram as regiões metropolitanas desenvolvidas a partir das capitais dos estados. Desse modo, observamos um processo similar na região da grande Vitória, em que o município de Cariacica (ES) é carente de equipamentos urbanos ao longo da orla fluviomarinha, em comparação aos outros dois municípios, Vitória (ES) e Vila Velha (ES). Assim, a proposta deste trabalho consiste em proporcionar maior igualdade entre os cidadãos que habitam a região metropolitana da grande Vitória.

A maneira como a orla de Cariacica é desfavorecida em relação a orla dos municípios vizinhos pode ser explicada ou compreendida por meio da observação do processo de formação socioespacial, uma vez que esse município foi o destino das classes menos favorecidas, trabalhadores, enquanto os outros municípios receberam as classes mais abastadas e os grandes projetos de desenvolvimento urbano do Espírito Santo, sobretudo Vitória e Vila Velha. Ainda que esses municípios sejam mais privilegiados em relação a Cariacica no que se refere aos espaços públicos na orla, também há trechos, sobretudo da orla fluviomarinha, que são desprezadas pelo poder público, que não tem a mesma atenção. Em especial a orla ao longo do litoral atlântico, as praias são mais valorizadas.

As referências de orlas de regiões centrais e valorizadas, como visto no estudo de caso, também servem para as áreas periféricas. A proposta urbanística e paisagística desenvolvida nesse projeto demonstra que é possível trazer qualidade de vida, acesso a cidade, senso de pertencimento ao lugar, a partir de uma proposta de espaços públicos, com equipamento urbano, mobiliário, desenho de pavimentação de qualidade, sem necessariamente promover obras de grande porte, mas sim intervenções pontuais ao longo de trechos estrategicamente selecionados, nesse caso a orla da baía de Vitória, no município de Cariacica.

Através do desenho dos espaços livres, pretende-se estabelecer vínculos entre diferentes municípios, cujas fronteiras administrativas são artificialmente construídas ao longo do tempo. Assim, a divisão entre o que é Cariacica, Vitória e Vila Velha, por mais que se reflitam nos cursos d'água, perspectivamente no Rio Marinho e a baía de

Vitória, é, sobretudo, uma construção cultural e política desenvolvida nessa região e que tem reflexos na distribuição dos equipamentos e dos espaços públicos de qualidade. Adotando um caminho inverso, esses equipamentos e espaços públicos, pensados de maneira conjunta, contribuem para superar essas fronteiras políticas administrativas imaginárias. Nesse sentido, incentivam-se o livre trânsito de pessoas, os fluxos cotidianos, as margens da baía, a empatia com os moradores e vizinhos, reestabelecendo o senso de pertencimento e identidade no entorno da baía.

Além de área de lazer, convívio e identidade, esses espaços livres também são fonte de emprego e renda para os moradores, como vendedores, educadores físicos e empreendedores. Os comerciantes atuantes em orlas nos municípios vizinhos, muitas vezes, se deslocam de regiões distantes daquele local. Nesse caso levamos a orla para perto desses pequenos comerciantes, trabalhadores e pescadores.

Embora o espaço não tenha uma qualificação tão grande, comparada a outras orlas da grande Vitória, ele é intensamente utilizado. Percebe-se que os usuários são carentes de espaço com a qualidade proposta. Assim sendo, o projeto vem atender uma demanda reprimida e existente. As proposições, ainda que em nível de *Masterplan*, podem transmitir uma vasta gama de significados e servir como norteadoras para um projeto mais detalhado.

REFERÊNCIAS

- A Tribuna, FIGUEREDO, Daniel. **Quarta Ponte Vitória-Cariacica**. Vitória, ES, 04/04/2014, p.11, c.1-5. Disponível em: <<http://www.ijsn.es.gov.br/bibliotecaonline/Record/318564>> Acesso em: 07 set. 2021
- ARCHDAILY, "**Parque Urbano da Orla do Guaíba / Jaime Lerner Arquitetos Associados**" 19 Mar 2021. ArchDaily Brasil. <<https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados>> Acesso em: 28 Jun 2021.
- ANDRADE, Marcelo. **Show de talento em Porto de Santana**. A Tribuna – Vitória/ES – 04/06/2008. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160609_aj01182_bairro_portodesantana_cariacica.pdf> Acesso em: 07 set. 2021
- ARRUDA, Vinicius. **Primeiro trecho das obras do Portal do Príncipe é aberto em Vitória**. ES 360, 20/01/2021. Disponível em: <<https://es360.com.br/primeiro-trecho-das-obras-do-portal-do-principe-e-aberto-em-vitoria/>>. Acesso em: 26 set. 2021.
- BARCELLOS, Cláudio. **Cidade do samba deve ser construída no Tranquedão?** Reportagem em A Gazeta. Vitória, 2020. Disponível em: <<https://www.agazeta.com.br/um-tema-duas-visoes/cidade-do-samba-deve-ser-construida-no-tancredao-0320>> Acesso em: 30 mar. 2021
- B-ARST ARQUITETURA E URBANISMO. **Orla Noroeste**. Disponível em: <<https://www.b-arst.com/impress%C3%A3o>> Acesso em: 15 jun de 2021
- BOURGUIGNON, Natália. **É verdade que a Ilha do Príncipe já pertenceu à realeza?** Gazeta Online. Vitória, 28/08/2017. Disponível em: <<https://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/08/-verdade-que-a-ilha-do-principe-ja-pertenceu-a-realeza-1013905816.html>> Acesso em: 02 out. 2021
- BRITTO, A L. e SILVA, V. A. C. da. **Viver às margens dos rios: uma análise da situação dos moradores da favela Parque Unidos de Acari**. In: COSTA, Lúcia Maria Sá Antunes (org.). Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: ed. PROURB, 2006.
- CASTELLO, L. N. **A evolução dos espaços públicos de lazer e turismo na orla marítima de Vitória-ES**. Rio de Janeiro, 2007. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://objdig.ufrj.br/21/teses/830112.pdf>> Acesso em: 29 ago. 2021.
- CARIACICA. **Meio Urbano e Rural: Uso e ocupação do solo e habitação**. Planejamento sustentável da cidade. Agenda Cariacica 2010-2030, 2012. Disponível em: <https://www.cariacica.es.gov.br/wp-content/uploads/2014/05/Agenda_UsoeOcupacaodoSolo.pdf> Acesso em: 15 jun de 2021

CARIACICA. **Plano Diretor Municipal (PDM)**. Lei Complementar Nº. 02. Cariacica/ES, 2007. Disponível em: < <http://www3.camaracariacica.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/C232007.html> >. Acesso em: 15 jun de 2021

COSTA, Lúcia Maria Sá Antunes (org.). **Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: ed. PROURB, 2006.

CORRÊA, Ludmila Campo Dall’Orto; BENFATTI, Denio Munia. **Sistema de espaços livres: projetos de intervenção sobre a margem da Baía de Vitória (ES)**, São Paulo, 2014. Disponível em: < http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/SC/ORAL/SC-EPC-014_CORREA_BENFATTI.pdf > Acesso em: 28 ago. 2021.

DIAS, Gabriella de Fátima, and Profº Me Altimar Cypriano. **Rapadura| o córrego| o parque—Poéticas Urbanas**. Universidade Cidade de São Paulo. 20---. Disponível em:<<http://conic-semesp.org.br/anais/files/2019/1000003337.pdf>> Acesso em: 26 set 2021.

DISTRITO FEDERAL, **Termo De Referência Concurso Internacional Nº 01/2016** Termo de Referência do Concurso para Masterplan da Orla do Lago Paranoá, 2016. Disponível em: <https://www.consultapublicavirtual.df.gov.br/PROPOSTA_ORLA.pdf> Acesso em: 15 jun de 2021

ESTEVENS, A. **A Reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial**. Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2005. Disponível em: <http://apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/044.pdf> Acesso em: 12 abr. 2021.

ESTÚDIO 41. **Concurso pra Masterplan da Orla do Lago Paranoá**. Brasília – DF 2018. Disponível em: <<http://concurso.orlalivre.df.gov.br/resultado>> Acesso em: 31 out. 2021.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável: desenho urbano com a natureza**. Tradução Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookmann, 2013.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo, Perspectiva, 2013.

GORSKI, Maria Cecília Barbieri. **Rios e Cidades: Ruptura e Reconciliação**. Brasil: Editora Senac São Paulo, 2019. Disponível em: <<http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/2632> > Acesso em: 31 mar 2021.

GOVERNO ES. **Governo do Estado autoriza início das obras do Portal do Príncipe. Vitória**, 30/04/2020 Disponível em: <<https://www.es.gov.br/Noticia/governo-do-estado-autoriza-inicio-das-obras-do-portal-do-principe> >Acesso em: 26 set 2021.

GOVERNO ES, 12/01/2021. **Governo publica edital para obras de construção**

dos píeres do aquaviário. Vitória, 12/01/2021. Disponível em: <<https://www.es.gov.br/Noticia/governo-publica-edital-para-obras-de-construcao-dos-pieres-do-aquaviario#prettyPhoto>> Acesso em: 26 set 2021.

IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, **Estimativas da população residente com data de referência** 1º de julho de 2021. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/cariacica/panorama>> Acesso em: 07 set 2021.

IEMA, **Diretrizes para elaboração de projetos de urbanização na orla marítima.** Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Coordenação Estadual de Gerenciamento Costeiro...[et al]. Cariacica: IEMA, 2009. 102p

IEMA. **RCA Do Aquaviario.** Disponível em: <<https://iema.es.gov.br/Contents/Item/Display/16436>> Acesso em: 15 jun de 202

IEMA. **Relatório de Impacto Ambiental - Quarta Ponte.** Vitória: Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos. 2014. Disponível em: <<https://www.cta-es.com.br/quarta-ponte/>> Acesso em: 15 jun de 2021

IJSN. COMDEVIT, Instituto Jones dos Santos Neves. c20--. Disponível em: <<http://www.ijsn.es.gov.br/comdevit>>. Acesso em: 08 jun. 2021.

IJSN. **Plano de desenvolvimento urbano integrado. Região Metropolitana da Grande Vitória.** Instrumentos e políticas, v.4. Vitória, ES, 2018. Disponível em: <[http://www.ijsn.es.gov.br/component/attachments/download/6303#:~:text=A%20Regi%C3%A3o%20Metropolitana%20da%20Grande,de%20habitantes%20\(Mapa%201\)](http://www.ijsn.es.gov.br/component/attachments/download/6303#:~:text=A%20Regi%C3%A3o%20Metropolitana%20da%20Grande,de%20habitantes%20(Mapa%201)>)> Acesso em: 10 jun. 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo, WMF Martins Fontes, 2014.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** 3 ed. São Paulo, WMF Martins Fontes, 2011.

LERNER, Jaime. **Plano Conceitual do Parque Urbano da Orla do Guaíba.** Jaime Lerner Associados. Porto Alegre, Rio Grande do Sul, 2012 – 2018. Disponível em: <<https://www.jaimelerner.com/portfolio/orla-do-gua%C3%ADba>> Acesso em: 28 ago de 2021

MEDEIROS, José Marcelo Martins. **Parques lineares ao longo de corpos hídricos urbanos: conflitos e possibilidades; o caso da orla do lago Paranoá – DF.** 2016. xvi, 368 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) —Universidade de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.unb.br/handle/10482/21465>> Acesso em: 14 jun de 2021

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. **Urbanização e Paisagem na Região da Baía Noroeste de Vitória** Associação Nacional de História – ANPUH XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 2007. Disponível em: <<http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/anpuhnacional/S.24/ANPUH.S24.1077.pdf>> Acesso em: 28 ago de 2021

MORAES, Marcela Malta de Barros. **As ocupações irregulares e suas relações com as áreas de risco no espaço urbano de Cariacica-ES: o caso de Porto de Santana**. 2017. Dissertação (Pós-graduação) – Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2017. Disponível em: <<http://repositorio.ufes.br/handle/10/9338>>. Acesso em: 29 mar. 2021.

PARENTE, Apoena de Alencar. **Lago Paranoá: lazer e sustentabilidade urbana**. 2006. 147 f. Dissertação Mestrado em Arquitetura e Urbanismo - Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Disponível em: <<https://repositorio.unb.br/handle/10482/2125>> Acesso em: 20 jun. 2021.

PAJAÚ, Luiz. **Fazenda São João da origem a bairro**. A Tribuna, Vitória ES. 14/11/2003. P. 08, c.1-3. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160609_aj01192_bairro_portodesantana_cariacica.pdf> Acesso em: 07 Set. 2021.

PEREIRA, Diego Coutinho. **O uso consciente do lago Paranoá**. 2019. 57 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Design) — Universidade de Brasília, Brasília, 2019. Disponível em: <<https://bdm.unb.br/handle/10483/26979>> Acesso em: 20 Ago 2021.

PEROZINE, Miranda. Prometida para 2018, 4ª ponte não é mais uma obra prioritária. ES Hoje. Vitória, 02/12/19. Disponível em: <<https://eshoje.com.br/prometida-para-2018-4a-ponte-nao-e-mais-obra-prioritaria/>> Acesso em: 12 abr. 2021

PREFEITURA DE VITÓRIA. **História de Vitória**. Vitória, 24/05/2019. Disponível em: <<https://www.vitoria.es.gov.br/cidade/historia-de-vitoria>> Acesso em: 15 jun de 2021

SARTÓRIO, FERNANDO DOMINGOS VIEIRA. **Lazer, cidadania e desigualdade: um estudo sobre Vitória-ES**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia. Orientadora: Profª Drª. Ana Lucy Oliveira Freire. Vitória, 2015. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/17956667-Lazer-cidadania-e-desigualdade-um-estudo-sobre.html>> Acesso em: 13 jun. 2021.

SIMÕES, Paulo Roberto Simões de. **Mobilidade, Sistema Viário, Trânsito e Transporte**. Agenda Cariacica. Planejamento Sustentável da Cidade 2010-2030. Consumeta Consultoria e Pesquisas. Cariacica, 2012.

PALMA, Arthur Aviz et al. **A importância do uso de wetlands para a restauração de rios**, Atena Editora, Ponta Grossa PR, 2018.

SPIRN, Anne Whiston. O jardim de granito: a natureza no desenho da cidade. Tradução: Paulo Mesquita Pellegrino. São Paulo: Edusp, 1995.

VITÓRIA. **Zoneamento Pdu 2018**. 2018. Disponível em: <<http://geoweb.vitoria.es.gov.br/#/shp>> Acesso em 10 de out. 2021.

VILA VELHA, **Plano de Diretor Municipal (PDM) de Vila Velha**. 2017. Disponível em: <<https://www.vilavelha.es.leg.br/processo-legislativo/novo-pdm-1> > Acesso em 10 de out. 2021.