

# | 222 | A UTILIZAÇÃO DOS ATERROS DA ILHA DO PRÍNCIPE EM VITÓRIA (ES): SITUAÇÃO ATUAL E PROPOSIÇÕES DE ADINA MERA

*José Francisco Bernardino Freitas, Lucile Dutra Rodrigues*

## **Resumo**

Esse estudo pretende examinar os resultados das proposições de Adina Mera em seu *Projeto de utilização da área do aterro que liga a Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória* de 1962, tendo por base o exame do memorial do projeto e respectivas intervenções propostas *vis-a-vis* a realidade atual. Na ausência das plantas do projeto, se utiliza essencialmente de seu memorial justificativo como referência e tenta reconstituir na planta base fornecida pela Prefeitura Municipal de Vitória por meio do programa Autocad, o cenário encontrado pela urbanista, viabilizado com o auxílio de fotografias, levantamentos aerofotogramétricos, plantas e documentos da época de acervos variados, subsidiados adicionalmente por entrevistas, resultando em planta/croquis simulando a região na qual teria feito sua proposição em 1962. Após elaborar essa planta/croquis, o próximo passo foi dispor em planta suas propostas à medida do que se era possível localizar com o auxílio do memorial do Projeto de 1962. Ao se sobrepor essa imagem uma foto aérea do ano 2003 percebeu-se na configuração atual concretos indícios da implementação de várias das propostas de Mera, e a imagem que foi se conformando remeteu a área como atualmente se encontra. Essa imagem é reveladora haja vista as escassas ou inexistentes referências ao Projeto nos documentos oficiais.

**Palavras-chave:** Aterro; História da Cidade; História Urbana; Projeto de Urbanização.

## **Introdução**

Desde 1999 até o ano de 2011 diversas pesquisas se utilizaram dos Relatórios e Mensagens de governo sejam estaduais sejam municipais com o propósito de identificar a versão dos governantes acerca do desenvolvimento do município de Vitória. Foram consultados todos esses documentos oficiais que puderam ser localizados nos acervos municipais a partir do ano de 1900 até o ano 2000. A consulta nesses relatórios e mensagens teve inicialmente a intenção de identificar as intervenções governamentais promovidas em Vitória, sendo posteriormente orientada especificamente à identificação de intervenções por aterros. Esse extenso exame dos relatórios e mensagens revelou que os aterros e propostas de urbanização a eles associadas promovidas na região da Ilha do Príncipe, se estenderam desde os anos de 1920 até os anos de 1980. A Figura 1 revela a primeira ligação da Ilha de Vitória ao continente viabilizada por meio de aterro às margens da Ilha do Príncipe e as sessões (originalmente seis) da Ponte Florentino Avidos construída nesse mesmo ano.

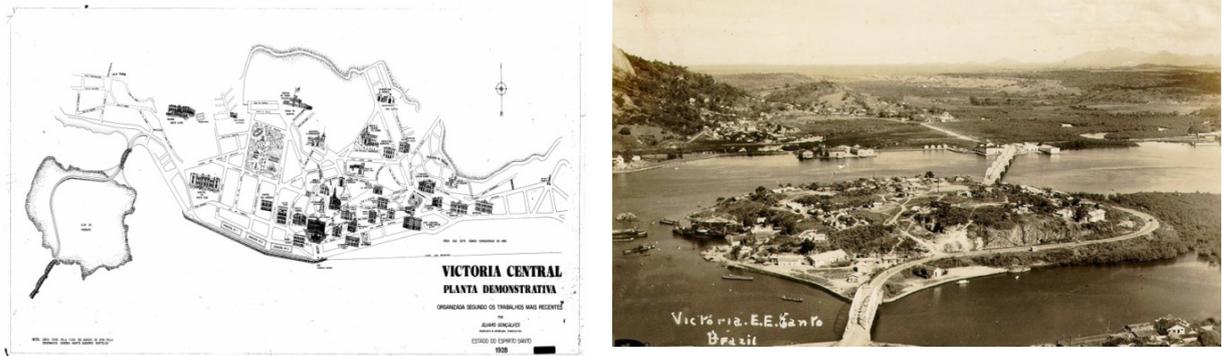


Figura 1: Planta de Vitória de 1928 e Ilha do Príncipe em 1930

Fontes: Secretaria de Desenvolvimento da Cidade da Prefeitura Municipal de Vitória e Acervo pessoal de Francisco de Moraes cedido ao Núcleo de Estudos de arquitetura e Urbanismo (NAU) da UFES

Em nenhum dos relatórios pesquisados no período há menção ao *Projeto de utilização da área de aterro que liga a Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória*, comissionado em 1962 pela Administração do Porto de Vitória (atual Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa). O projeto foi elaborado pela argentina naturalizada brasileira, a urbanista Adina Mera, que reuniu um grupo de pesquisadores locais com alunos do Curso de Sociologia e de Engenharia da Universidade Federal do Espírito Santo, uma vez que o Curso de Graduação em Arquitetura ainda não havia sido criado (Schwab, 2007).

No entanto, tem-se a referência de que no ano de 1957 é aprovada a Lei Municipal de nº 664 que autoriza o executivo a aterrar a área do mar localizada entre a Ponte Florentino Avidos e o Cais Schimidt (Prefeitura Municipal de Vitória, 1957). Segundo essa Lei, a área seria loteada e os lotes vendidos em concorrência pública. As obras promovidas na região continuaram inacabadas e com futuro incerto, até o ano de 1960. De acordo com o relatório da Secretaria de Viação e Obras Públicas do exercício desse ano encaminhado à Câmara Municipal em 1961, é com a colaboração do Governo Federal na execução do aprofundamento do canal de acesso ao porto, que é realizado o aterro na Ilha do Príncipe que vem incorporar esta à Ilha de Vitória (Espírito Santo, 1961).

Estas obras, possivelmente, em resposta a legislação promulgada pelo município quatro anos antes, se viabilizaram com o aproveitamento do produto da dragagem do aprofundamento do canal e, da mesma forma que antes, visam "embelezar a capital", além de conquistar áreas "necessárias a seu crescimento" (Espírito Santo, 1961). Em assim sendo, mais de trinta anos após o aterro inicial de 1928 é que se conclui o aterro à região mais a leste da Ilha do Príncipe e este passa a incorporá-la a Ilha de Vitória conforme visualizado na Figura 2 a seguir.



Figura 2 – Ilha do Príncipe e aterro de ligação à Ilha de Vitória – década de 1960  
Fonte: Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa

Até o ano de 1957 as intenções com a região pareciam ser de tornar o aterro de ligação da Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória, uma área residencial. Em 1961, contudo, com o acordo com o governo federal para aprofundamento do canal de acesso ao porto as intenções para com a região começam novamente mudar (Freitas, 2008).

Na verdade para os anos de 1962 e de 1963, o estado do Espírito Santo vai ter três governadores por períodos curtos e cujos relatórios não foram localizados nos arquivos pesquisados. Em 1963 assume Francisco Lacerda de Aguiar (1963-1966) que apresenta em 1965 o relatório de seu período de governo. No município de Vitória entre 1959 e 1963 governa Adelphi Poli Monjardim e o único relatório localizado foi o do exercício de 1961. É nesse contexto que o projeto de Mera se insere, contudo, os documentos oficiais dos anos de 1950 a 1962 que foram localizados nos acervos do município não fazem menção a ele.<sup>1</sup> Aparentemente a necessidade de dragagem do canal de acesso ao porto se associa a de conquista de áreas para seu crescimento em detrimento da intenção de embelezamento da capital, até porque esta última não se materializa.

Uma pesquisa nos arquivos da Prefeitura Municipal de Vitória acerca da legislação promulgada após o ano de 1962, ano da proposta de Mera, revela que, apenas no ano de 1964 alguns instrumentos legais trazem o foco para a região, fazendo referência explícita à urbanização do aterro da Ilha do Príncipe.<sup>2</sup> O primeiro instrumento identificado,

---

<sup>1</sup> A mensagem do governador do estado Dr. Carlos Fernando M. Lindemberg de 1961, referente aos empreendimentos da Secretaria de Viação e Obras Públicas do ano anterior, apenas menciona o acordo com o governo federal e a oportunidade e vantagens de ligação da Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória. A mensagem de Aguiar (1965) indica que a divisão de conservação e reconstrução promoveu 48.100m<sup>3</sup> de aterro sem mencionar as regiões aterradas. O relatório de Monjardim (1961) aponta como investimento na Ilha do Príncipe apenas reposição de calçamento ruas e avenidas.

<sup>2</sup> Foram localizadas no ano de 1961 duas leis municipais. A Lei nº 956, de 06 de abril de 1961 que estabelece a denominação de Alexandre Buaiz para a via pública situada na Ilha do Príncipe que faz ligação com a ponte Florentino Avidos e, a Lei de nº 990 publicada em 29 de novembro que autoriza o Executivo a construir a Estação

foi a Lei nº 1.146, de 20 de março de 1964 que autoriza o executivo “[...] proceder a estudos necessários para a urbanização da Ilha do Príncipe”. Segundo esse documento legal, o plano deve prever o aproveitamento, “[...] tanto quanto possível, das construções existentes e objetivará, sobretudo, a resolução dos problemas sociais, peculiares à área a ser urbanizada”. Dispõe ainda que as “[...] despesas decorrentes da execução dessa lei, correrão à conta de crédito especial que será aberto oportunamente”.

O segundo instrumento foi a Lei nº 1.265 de 22 de outubro de 1964. Essa Lei trata de convênio entre a PMV e o Ministério de Viação e Obras Públicas para cessão de uma área da Rede Ferroviária Federal S.A. na região, para viabilizar a transferência das bancas de feiras-livre e de camelôs nas imediações do Mercado da Vila Rubim. Autoriza ainda o Executivo à construção de uma banca para venda de pescados na região no existente Mercado da Vila Rubim. Para essas ações a lei autoriza ao Executivo a abertura de crédito cuja cobertura é justificada pela expectativa de excedente na arrecadação.

Ao final do mês seguinte a Câmara Municipal de Vitória aprova e a Lei nº 1.289 que é publicada em 10 de dezembro de 1964. Essa Lei autoriza o Executivo a construir junto ao cais, uma via ligando duas avenidas de saída da Ilha de Vitória na confluência da Ponte Florentino Avidos, de forma a contornar a Ilha do Príncipe. Autoriza ainda o Executivo a urbanizar a área conquistada ao mar. Acrescenta que essa urbanização “[...] terá como base o Plano de Urbanização elaborado pelo Governo do Estado, através a Administração do Pôrto de Vitória”. Indica ainda que serão reservadas áreas para construção de Centro de Abastecimento, Super Mercado, Estação Rodoviária, Parque de Estacionamento e Praças ajardinadas, além de um “playground”.

Essa Lei de dezembro de 1964 é a que indica possível referência ao plano de Adina Mera, porém não utiliza a terminologia do título por ela definido. No entanto, pode-se argumentar que nesse ano de 1964 a municipalidade parece, pelo menos no plano legal, demonstrar preocupação com a região de aterro.

No entanto, poucos anos depois, o governador Christiano Dias Lopes Filho não vendo nada de “*pitoresco*” na região, empenha-se na recuperação e urbanização da Ilha do Príncipe e em 11 de maio de 1967, pelo Decreto nº 2.448, constitui um grupo de trabalho para

---

Rodoviária na área aterrada. Em fevereiro do ano seguinte, foi promulgada a Lei nº 1.014, de 08 de fevereiro de 1962 que autoriza o poder executivo a realizar operação de crédito com estabelecimento bancário da Capital, para as despesas com a construção de supermercado, na área conquistada ao mar, localizada entre a Ilha do Príncipe e o mercado da Vila Rubim. Vale a ressalva de que em 1961 o aterro existente não se estendia até o local da atual rodoviária. Significa dizer que o plano de Mera propõe outra localização tanto para a rodoviária quanto para o supermercado, diferente daquelas indicadas na legislação, e que esses equipamentos já eram previstos para a região antes de sua proposta. Na verdade sua proposição considera as previsões governamentais para o aterro, conforme indicado posteriormente nesse documento.

elaborar os estudos e projetos com vistas à urbanização da Ilha do Príncipe, suas áreas adjacentes e acrescidas por aterros ensejando a criação de "*espaços novos no centro urbano*" (Espírito Santo, 1968, p. 38). No contexto das intenções de Lopes Filho, a Revista Capixaba em sua edição de número 17 de julho 1968 inclui um artigo intitulado, *Revolução Urbanística em Vitória*, que descreve a região da Ilha do Príncipe como "*uma das áreas mais feias de Vitória, uma região de extrema pobreza, onde as invasões nunca coibidas ajudaram a proliferar um aglomerado sem qualquer planejamento urbano e de higiene*".

Essa breve cronologia documental ilustra o contexto de indecisão em que foi realizado o projeto de Mera, e parece justificar sua não implementação parcial ou total e, possivelmente certa "desconsideração" com relação à abrangência de suas proposições por um longo período por parte do poder constituído. O que se pode afirmar é que as mudanças de intenções e incertezas acerca da utilização da área e pequenos períodos de governo em que não foram localizadas ou registradas as prestações de contas de governantes podem ter contribuído para sua omissão nos documentos dos governantes.

O memorial justificativo do projeto veio a se tornar publicamente mais visível apenas em 1984 quando o então presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Espírito Santo (IAB-ES) obtém cópia desse memorial e encaminha à Câmara Municipal de Vitória por meio da vereadora Beth Gama, a pedido da amiga de Mera, Maria do Carmo de Novaes Schwab, moção em forma de homenagem e pesar por ocasião do falecimento da urbanista.

O memorial do projeto faz referência a um conjunto de plantas. Buscou-se nos acervos da Prefeitura Municipal de Vitória e da Codesa informações acerca do projeto e em nenhum dos acervos pesquisados foi possível localizar as plantas que o acompanhariam. Assim, o memorial do projeto é a principal referência que serve de suporte a esse estudo.<sup>3</sup>

Esse estudo pretende examinar os resultados das proposições de Mera, tendo por base o exame do projeto e intervenções propostas *vis-a-vis* a realidade atual. Para tanto inicialmente se utiliza do memorial justificativo do projeto como referência e tenta reconstituir na planta base fornecida pela Prefeitura Municipal de Vitória por meio do programa Autocad, o cenário encontrado pela urbanista, viabilizado com o auxílio de fotografias, levantamentos aerofotogramétricos, plantas e documentos da época de acervos variados, subsidiados adicionalmente por entrevistas, resultando em planta/croquis simulando a região na qual teria feito sua proposição em 1962.

---

<sup>3</sup> O exame que se segue é baseado no memorial justificativo do Projeto de utilização da área de aterro que liga a Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória, comissionado pela Administração do Porto de Vitória em 1962.

Após elaborar essa planta/croquis, o próximo passo foi dispor em planta suas propostas à medida do que se era possível localizar com o auxílio do memorial do Projeto de 1962. Ao se sobrepor essa imagem uma foto aérea do ano 2003 percebeu-se na configuração atual concretos indícios da implementação de várias das propostas de Mera, e a imagem que foi se conformando remeteu a área como atualmente se encontra.

Diante disso, o próximo passo foi identificar o quanto de suas proposições encontra-se presente na área, mesmo que algumas dessas proposições pudessem também advir de incentivos, Leis ou Decretos de Lei anteriormente previstos seja pela Prefeitura Municipal de Vitória seja pelo Governo do Estado do Espírito Santo. Tendo por base as proposições de autoria de Adina Mera, as relações entre o projeto e situação atual puderam ser estabelecidas e constituem importante recurso para as análises futuras acerca das atuações da urbanista.

Quando a Administração do Porto de Vitória contratou Adina Mera em 1962 com o intuito de elaborar um projeto de urbanização para a região do aterro da Ilha do Príncipe, a cidade ainda não possuía um Plano Diretor.

Com o apoio de sua equipe de pesquisadores locais, Mera adquire conhecimentos por meio de observação das necessidades e deficiências, consultas às autoridades e pessoas representativas sobre a realidade, procedendo a um levantamento global das condições existentes não apenas no município de Vitória, mas também em sua área de influência, em particular os municípios limítrofes de Cariacia e Vila Velha.

Tendo por base essa pesquisa inicial foram listados treze problemas, que definindo um plano de trabalho envolvendo questões de abastecimento, circulação e transporte, e pesca, foram examinados durante três meses e permitiram-na realizar com maestria a ordenação da região como verificado a seguir. Nessa perspectiva, sua pesquisa levou em conta não só os problemas locais e imediatos, mas foi ampliada para contemplar as possíveis consequências do crescimento urbano que pudessem afetar sua proposta. Primeiramente elabora diagnóstico detalhado da aglomeração urbana como centro regional capaz de influenciar os arredores e receber demandas crescentes de infraestrutura urbana e serviços.

Em seguida, Mera produziu uma série de dez mapas para ilustrar, examinar e quantificar os diferentes aspectos da sua pesquisa. De acordo com o memorial do projeto, cada mapa foi elaborado para analisar um tema específico levando a alguns dados ou cenários que abordam um conjunto de indicativos ou opções distintas. São eles: 1) Planta de Uso da Terra, que demonstra o uso do solo em Vitória e em núcleos povoados vizinhos; 2)

Planta Chave que contém a divisão dos bairros; 3) Planta de População - Demografia, onde com dados do IBGE mostra a distribuição numérica da população entre 1950 e 1960 e inclui projeções para 1970; 4) Planta de População - Divisão em classes socioeconômicas, também com dados do IBGE para apontar possíveis níveis de consumo; 5) Planta de Abastecimento onde localiza a venda de produtos alimentícios indicando a preferência dos consumidores por tipo do local de compra; 6) Planta de Transportes - Censo de Tráfego Automotor aponta o volume por tipo de veículo e horário de entrada e saída na zona de influência de Vitória; 7) Planta de Transportes - Censo de Tráfego assinala origem e destino dos que chegam e saem de Vitória em sua zona de influência; 8) Planta de Transportes de Carga - Tráfego de Caminhões e Trens do Porto indica origem, tonelagem, local de descarga e natureza da carga; 9) Planta de Transportes Coletivos Urbanos e Suburbanos demonstra o percurso, número de passageiros e tipo de viagem (urbana, suburbana e interurbana); 10) Planta de Transportes Coletivos Interurbanos - Censo de Tráfego Automotor, estabelece as ligações por veículo automotor de outras localidades com Vitória por fluxo de tráfego.

Tendo por base esse conjunto de mapas, obtidos pelas pesquisas, questionários, análise de dados e observação, foram confirmadas e quantificadas as questões/problemas constantes do plano de trabalho, como resultado da investigação procedida em cada um desses dez mapas-análise. São elas: a falta de infraestrutura para abastecimento, estocagem e distribuição correta de gêneros alimentícios; a falta de uma estação rodoviária; problemas com a pesca local agravado com o aterro; a passagem do trem pelas ruas mais movimentadas; caminhões que estacionam nas ruas comerciais; necessidade de demolição de um prédio como única possibilidade de renovação na zona central; falta de estacionamentos nas zonas de comércio e negócios; o compromisso da municipalidade em regularizar o desenvolvimento urbano; a inexistência de legislação que obrigue a reserva de áreas para estacionamentos ou garagens nos prédios; a falta de estacionamento que poderá levar a desvalorização da área central, bem como o congestionamento levar a queda de transações comerciais; o núcleo comercial das ruas Duarte Lemos e Avenida Santo Antônio é obsoleto, decadente e limitado para renovação; o grande crescimento da população nos últimos 10 anos; a dominância do baixo padrão econômico em Vitória.

A avaliação procedida tendo por base os dez mapas acerca das questões acima resultou em um conjunto de proposições envolvendo: 1) reserva de áreas para instalação de: rodoviária, centro de abastecimento, área comercial de varejo, atacado e depósito, plataforma de acostamento de barcos, entreposto e mercado de peixe, áreas para expansão de oficinas do porto e previsão de estacionamento para todas essas instalações; 2) isolamento da linha

férrea do porto da cidade; 3) mudança radical no esquema de circulação das vias de entrada e saída da cidade; 4) integração desse sistema ao novo sistema de circulação e a vias complementares a serem projetadas; 5) estabelecimento de relação entre áreas livres e ocupadas; 6) localização de reservas dessas áreas; 7) necessidade de previsão de áreas livres e de recreação associadas às áreas indicadas em planos complementares previstos para áreas contíguas à região.

Inicialmente, o estudo de Mera indica que a evolução da população e seus reflexos sobre os serviços e equipamentos conduzem a proposições que acabam por exceder os limites do contrato original de trabalho, mas na visão da urbanista, se exprimem como indispensáveis para o êxito do urbanismo previsto para a área de aterro original de aproximadamente 9,5 hectares.

Chegando a conclusão de que o aterro até então implementado correspondia apenas a 22% da superfície necessária à acomodação das necessidades identificadas para a área e não seria suficiente para o sucesso de suas proposições, o plano sugere que o aterro fosse ampliado (resultando em um acréscimo de 33,5 hectares),<sup>4</sup> no sentido do canal e mangues que separavam a Ilha do Príncipe da Ilha de Vitória, promovendo a total ligação entre as ilhas. Segundo sua proposição, essa ampliação do aterro permitiria melhor planejamento e aproveitamento da área aterrada, fazendo frente às necessidades da região de infraestrutura, equipamentos e áreas livres, importantes para o desenvolvimento harmônico do conjunto.<sup>5</sup> Como parte dessa proposição de ampliação da área do aterro, é também apresentado o projeto de drenagem de áreas superficiais (esgoto).

Partindo da premissa da implementação dessa extensão do aterro e da execução do projeto de drenagem previsto, Mera propõe o aproveitamento de toda a área aterrada para fazer frente às exigências de desenvolvimento que identifica. Para tanto enumera um conjunto de preocupações que devem nortear a implementação de suas proposições, a saber: flexibilidade para permitir adaptação a necessidades emergentes no futuro; visão abrangente da realidade não considerando apenas o problema local ou o problema imediato; na inexistência de plano de desenvolvimento para a cidade, a aproximação adotada deve considerar o nível de incremento das atividades da década anterior; possibilidades de adaptação do plano às contingências emergentes quando de sua implementação; necessidade

---

<sup>4</sup> Cálculo realizado tendo por base à relação 9,5 hectares equivalendo a 22% do total.

<sup>5</sup> Não foi possível apurar se essa proposição advém exclusivamente dos estudos de Mera ou se já se incluía nos anseios e planos dos governantes. Nos relatórios e mensagens de governo localizados no período não foi identificada menção a essa expansão. Sabe-se, contudo, da existência do Projeto de urbanização da Vila Rubim e Ilha do Príncipe proposto por Henrique de Novaes em 1934 que sugere semelhante aterro de ligação à Ilha de Vitória. Outros detalhes ver (MENDONÇA, E. M. S., 2012, p. 253).

de entender o plano como agente organizador independente dos custos financeiros envolvidos; execução por etapas e indicação à população da necessidade de suas realizações e de identificação de aproveitamento.

A partir dessas proposições, o plano passa a quantificar as reservas de áreas previstas e o esquema de circulação proposto para a cidade de Vitória sem deixar de considerar sua zona de influência. Assim, o plano é apresentado em um conjunto de 7 plantas (também não localizadas). Em cada uma dessas plantas quantifica e propõe gabarito (ocupação: “planos-massa”) das áreas propostas. São elas: 1) Uso da terra envolvendo o zoneamento com identificação de áreas reservadas para cada uso (estação rodoviária, centros comerciais atacadistas e varejistas, centro de abastecimento, repartições, oficinas e depósito do Porto, moradia popular, espaços verdes, recreação pública, heliporto e circulação); 2) Uso da terra incluindo o zoneamento com o dimensionamento dessas áreas e o gabarito a elas atribuído; 3) Esquema de circulação com o sentido proposto para os diferentes tipos de vias; 4) Etapas previstas para a execução do plano; 5) Utilização da área com indicação das primeiras instalações; 6) Planta indicando a exata superfície (cotada) do aterro existente e de locação do aterro projetado e, 7) Planta de indicação dos terminais para transportes urbanos e interurbanos com os locais de estacionamento para caminhões. A Figura 3 constitui uma tentativa de posicionar na região algumas das áreas propostas objeto desse conjunto de plantas.



Figura 3 – Região de aterro da Ilha do Príncipe e marcação de proposições do Projeto de Mera  
 Fonte: Produzido a partir de Prefeitura Municipal de Vitória, Planta Cadastral do Município de 2000 e Projeto de utilização da área de aterro que liga a Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória de 1962

Para a Estação Rodoviária foi reservada uma área de 20.800m<sup>2</sup> com área ocupada (área de projeção das edificações) não superior a 4.000m<sup>2</sup>. Além das edificações básicas, foi colocado que o no projeto poderia ser acrescentado um hotel. Na proposta as edificações deveriam ter no máximo quatro pavimentos sendo o térreo em pilotis. Na verdade Mera contempla uma intenção expressa na Lei n.º 990, de 29 de novembro de 1961 da Prefeitura Municipal de Vitória que autoriza o poder executivo a construir uma estação rodoviária, na área aterrada entre a Ilha do Príncipe e o mercado da Vila Rubim, no entanto a posiciona na extensão de aterro que propõe e não no local anteriormente previsto em Lei.

O Centro Comercial Varejista comporta um mercado provisório, lojas de venda a varejo, cinema, salas para consultórios, associações, etc. Foi destinada uma área com 34.800m<sup>2</sup> com ocupação não superior a 21.600m<sup>2</sup>. Com gabarito máximo de dois pavimentos, a proposta de Mera deixa clara a preocupação com os usuários a que se destinam tais edificações, onde estão demonstradas uma ocupação com galerias para circulação de pedestres.

É ainda sugerido um tratamento plástico adequado para não prejudicar a vista da cidade na saída da ponte. O Centro Comercial Varejista foi posicionado entre a estação rodoviária e o centro de abastecimento, local este estratégico, contando com um

estacionamento mínimo de 7.000m<sup>2</sup>, para garantir sua funcionalidade. Respeitando mais uma vez o usuário, a ligação para pedestres é dada por um viaduto especial entre a zona tradicional de comércio de Pedro Nolasco e Duarte de Lemos.

O Centro de Abastecimento que comporta o mercado central, o frigorífico e o entreposto de peixe com postos de venda por atacado e varejo com área de 47.000m<sup>2</sup> reservada com ocupação de até 26.800m<sup>2</sup>. O mercado central possui um esquema de circulação, de modo que permite a carga e descarga de mercadorias em todos os locais não prejudicando a circulação geral. A área de circulação interna totaliza 16.400m<sup>2</sup> e conta com calçadas e passeios para pedestres. Inclui ainda 4.000m<sup>2</sup> de área para estacionamento de caminhões e nas vias internas são reservados estacionamentos de períodos curtos ao longo das ruas.

O Frigorífico e a Fábrica não são detalhados, até porque demandam estudo mais detido haja vista a necessidade de equipamentos onerosos destinados à refrigeração do peixe. Reserva para esses equipamentos uma área de 15.000m<sup>2</sup>. Um complemento a estes equipamentos é o cais de encostamento para barcos que incentiva a atividade pesqueira com a facilidade de fornecimento do produto gerado pela atividade e com abastecimento de água, gelo e combustível.

Ao Centro Comercial Atacadista foi reservada a área de 55.000m<sup>2</sup>, para comportar: lojas por atacado, depósitos, trapiches, lojas de artigos pesados como materiais de construção e ferragens, lojas de varejo, bares, cafés, restaurantes dentre outros. Esse equipamento é tratado no projeto como um primeiro estudo, demandando estudos mais completos. Nesse sentido, nem os projetos nem o esquema de parcelamento e de circulação na área foram detalhados.

As Repartições e Oficinas do Porto no projeto foram apenas deslocadas para melhor conformação da urbanização do aterro. A reserva de área é de 42.800m<sup>2</sup>.

A Zona Residencial Destinada à Moradia Popular constitui estudo inicial e para a definição da forma de ocupação da área de 35.000m<sup>2</sup> reservada a esse fim, são necessárias pesquisas futuras.

As Áreas Livres estão divididas em: reservadas a pedestres, espaços verdes e áreas de recreação pública. As áreas livres reservadas a pedestres demonstram a preocupação com a segurança do usuário de zonas comerciais.

A segurança do pedestre é feita por áreas de uso exclusivo dado pelo viaduto que liga o antigo centro ao futuro centro comercial, a área de um vão da ponte e vizinhanças e a

ligação entre o mercado a varejo e o mercado central. É ainda reforçada no interior do bairro, onde as vias se tornam mão única reduzindo a velocidade dos automóveis que utilizam.

Com poucas áreas livres em Vitória, espaços verdes para ornamentação e recreio são propostos visto que os bairros vizinhos ao aterro não tinham praças nem jardins para a recreação dos habitantes. Os jardins são dispostos na entrada da cidade junto à rodoviária ao lado da ponte, sendo os passeios de pedestres também arborizados em uma área total de 8.300m<sup>2</sup> com instalação de equipamentos de interesse recreativo de não mais de 2 pavimentos ocupando no máximo 15% do total da área.

Adicionalmente é proposta uma área de 51.000m<sup>2</sup> destinada à Recreação Pública junto ao cais de enrocamento do futuro aterro. Para esta região proposta em nível de estudo preliminar, estão previstos campos de esportes, áreas arborizadas, jardim botânico e zoológico, facilidades para esportes náuticos, clubes, áreas para instalação de circos e parques de diversões.

Para um Heliporto foi reservada uma área de 10.000 m<sup>2</sup> nas imediações dos centros de atividades no aterro (“centro de gravidade da cidade”) devido ao crescente interesse nesse meio de transporte e sua importância pela possibilidade de ligação rápida entre metrópoles.

Quanto aos aspectos de circulação na região do aterro, considera sua relação com as áreas conurbadas circunvizinhas e estabelece um programa conjunto envolvendo as atividades propostas para a região e demais atividades existentes na cidade e a zona de influência considerada. Foram ponderados os tipos de tráfego em esquemas para favorecimento de cada um deles, incluindo novas vias que foram projetadas de forma a integrar ao esquema existente. Nesse aspecto, considera os acessos de entrada e saída de Vitória, a circulação de transporte de cargas, a linha férrea do Porto, as Cinco Pontes e a necessidade de nova ligação da Ilha de Vitória ao continente (Segunda Ponte), o transporte coletivo e a ligação da Beira-Mar com a estrada do Contorno, e terminais urbanos e interurbanos.

No conjunto a proposição de Mera compreende o estudo preliminar (Primeiro Estudo) o Anteprojeto, o Projeto da área de aterro da mesma forma que a colaboração na preparação dos Editais para as concorrências públicas visando à execução das obras incluindo os Editais para concursos públicos para projetos que viessem a se realizar. Prevê que os projetos de execução sejam realizados pelas repartições públicas afins ou por serviços a contratar. Indica que sua proposta afetará um número mínimo de edificações na região e que em alguns casos vai envolver desapropriação, mas que um estudo mais acurado desses

aspectos só poderá ser realizado após a marcação exata *in loco* das intervenções, em particular as viárias.

O Projeto de utilização da área do aterro que liga a Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória, proposto por Adina Mera em 1962 não teve suas proposições efetuadas de imediato, mas é perceptível nos dias de hoje, na área em questão, a presença de propostas do plano.

O mapeamento realizado para esse estudo, confirma que o plano de Mera teve muitas de suas propostas implementadas na região do aterrado da Ilha do Príncipe. São examinados mais detidamente a seguir, o segundo acesso da Ilha de Vitória ao continente por meio de Ponte, a complementação do aterro do canal que separava as Ilhas, a rodoviária, o parque de recreação e as áreas verdes para o bairro.

Em seu projeto, Mera indica a necessidade de construção de uma nova ponte ou alargamento da ponte Florentino Avidos, em até 10 anos. No ano de 1979 foi concretizada a nova ponte, a Ponte do Príncipe ou Segunda Ponte, que liga Vitória à Vila Velha. A retirada da linha férrea das Cinco Pontes ou Ponte Florentino Avidos, também é parte de sua proposta e ocorreu anos mais tarde, visto que poderia trazer problemas de circulação ao novo meio de transporte proposto, o rodoviário.

O aterro existente na época de 9,5 hectares era a primeira incorporação da Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória que situado a leste, fechava uma das entradas do canal entre as duas Ilhas. Esse aterro existente foi dado como insuficiente representando apenas 22% do necessário, para o êxito na urbanização da área. Mera então propõe a ampliação do aterro a oeste da Ilha do Príncipe entre esta e a Avenida Presidente Getúlio Vargas até a completa e total ligação entre a Ilha do Príncipe e a Ilha de Vitória, aterrando o canal que as separava e a faixa dos mangues existentes (Figura 4). Este aterro foi realizado no ano de 1967. O aterro é visualmente igual ao descrito no Projeto de 1962.

Como indicado, uma rodoviária estava prevista para a área entre a Vila Rubim e Ilha do Príncipe, aprovada a Lei nº 990 em 1961. No plano de Mera foi reservado um local diferente do descrito na lei, locado na entrada da cidade, uma área de 20.000 m<sup>2</sup> do futuro aterro para essa estação rodoviária, contando com estacionamento para carros e ônibus, áreas verdes e escritórios (Figura 4). A estação foi concluída 17 anos após o plano, contando com a mesma área neste descrita, incluindo estacionamento para carros e ônibus, áreas verdes e heliporto. O heliporto foi proposto separadamente, porém contíguo à estação rodoviária, com o fundamento de que seria um futuro meio de transporte de fácil ligação entre grandes centros.



Figura 4: Ilha do Príncipe e arredores

Fonte: Mosaico obtido partir de Levantamento Aerofotogramétrico de 2003 do Instituto Jones dos Santos Neves. Acervo do Núcleo de Estudos em Arquitetura e Urbanismo

Da necessidade de uma área para recreação pública foi proposta uma área de 51.000m<sup>2</sup>, no futuro aterro, junto ao cais de enrocamento para a instalação de campos de desportos, área arborizada, pequeno jardim botânico, zoológico, facilidades para desportos náuticos, clube e área para instalação de circos e parques de diversões. Anos mais tarde, em 1986, o Parque Tancredo de Almeida Neves, popularmente chamado de Tancredão, foi inaugurado, possivelmente, na mesma área selecionada por Mera com 57.000m<sup>2</sup> em um terreno com forma de ponta de flecha onde vários equipamentos de esporte e lazer foram dispostos em área aberta (Figura 4). Sendo a primeira grande praça pública de esportes em Vitória foi reinaugurado em 2010, transformado em Centro Esportivo, para uso esportivo, recreativo e contemplativo, possuindo 52.000m<sup>2</sup>. É hoje a principal área de lazer da região. No novo Tancredão, dentre as instalações propostas, apenas o jardim botânico e o zoológico são inexistentes.

Áreas verdes para ornamentação, sombreamento e recreio também foram propostas, sendo nesta, permitida a construção de instalações de interesse recreativo. Locadas nas proximidades da rodoviária, na entrada da cidade e ao lado do passeio de pedestres (Figura 4). Na área do aterro é possível identificar áreas verdes que ornamentam e amenizam o clima. A opção pela arborização dessas áreas pode ter sido feita para ornamentar, para garantir a qualidade do ar ou ainda sombrear áreas devido ao clima que,

na maior parte do ano, é quente. Estão situadas exatamente no mesmo local proposto, na entrada ao lado da ponte.

O anel viário de contorno a Ilha ligando a Avenida Alexandre Buaiz à Avenida Beira Mar, também proposto em planos posteriores ao de Adina Mera, até hoje não foi realizado.

Interessa ainda reafirmar que o plano de Mera revela preocupação em resolver os problemas presentes e também futuros, não descartando que possa ser modificado durante a concretização de cada uma de suas propostas para se adequar aos possíveis imprevistos e as indicações presentes que venham acarretar problemas futuros.

No entanto, a implementação dos equipamentos previstos não exatamente como descritos no plano, mas de programa e forma semelhantes e com áreas próximas às que Mera destinou a cada qual, sugerem que se o plano era desconhecido do público em geral e não mencionado nos documentos oficiais, era conhecido e reconhecido por profissionais que estavam à frente da urbanização da região.

Todo esse quadro de implementações *a posteriori* revela ainda a flexibilidade e originalidade de seu projeto, de dimensionamento e de proposições inovadoras necessárias e importantes para a requalificação da região.

## **Referências:**

- BONINO, P. 1968. Revolução urbanística em Vitória. *Revista Capixaba*, nº 17, Vitória, julho.
- ESPÍRITO SANTO. Governador (1959-1962: Lindenberg) 1961. *Mensagem Apresentada à Assembléia Legislativa na Abertura da Sessão Legislativa de 1961 pelo Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg Governador do Estado*. Vitória: [s.n.].
- ESPÍRITO SANTO. Governador (1963-1966: Aguiar) 1965. *Mensagem apresentada pelo governador Francisco Lacerda de Aguiar em 1965*. Vitória: [s.n.].
- ESPÍRITO SANTO. Governador (1967-1971: Lopes Filho) 1968. *Um Estado em Marcha para o desenvolvimento Governo Christiano Dias Lopes Filho, Mensagem apresentada pelo Governador Christiano Dias Lopes Filho à Assembléia Legislativa, em 15-6-1968, encaminhando sua prestação de contas referente ao exercício de 1967*. Vitória: [s.n.].
- FREITAS, J. F. B. 2008. Prince Island's development: noble intentions, poor results. In: 13 International Planning History Society Biennial Conference: Public versus private planning: themes, trends, and tensions. *Anais...* Chicago, Estados Unidos da América do Norte, CDROM.

- MENDONÇA, E. M. S. 2012. O Plano de urbanização para Vitória (ES) na Era Vargas. In: REZENDE, V. F. (Org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Editora da UFF, Intertexto, p. 233-270.
- MERA, A. 1962. *Projeto de utilização da área do aterro que liga a Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória*. Vitória: Administração do Porto de Vitória, Mimeografado.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1962. *Lei n.º 1.014, de 08 de fevereiro de 1962*. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis: PMV, GAB UDO].
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1961. *Lei n.º 956, de 06 de abril de 1961*. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis: PMV, GAB UDO].
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1961. *Lei n.º 990, de 29 de novembro de 1961*. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis: PMV, GAB UDO].
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1964. *Lei n.º 1.146, de 20 de março de 1964*. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis: PMV, GAB UDO].
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1964. *Lei n.º 1.265, de 22 de outubro de 1964*. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis: PMV, GAB UDO].
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1964. *Lei n.º 1.289, de 10 de dezembro de 1964*. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis: PMV, GAB UDO].
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1957. *Lei n.º 664 de 16 de julho de 1957*. Vitória: [s.n. Pasta Resoluções, Decretos e Leis: PMV, GAB UDO].
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA 1961. Prefeito (1963-1966: Monjardim). *Relatório das atividades da Prefeitura Municipal de Vitória exercício de 1961*. Vitória: [s.n.].
- SCHWAB, Maria do Carmo de Novaes 2007. (Arquiteta e amiga durante o Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo no Rio de Janeiro enquanto Adina Mera cursava seu Curso de Pós-Graduação em Urbanismo). *Entrevista gravada em Vitória*. 19 de dezembro.