



FACULDADE VALE DO CRICARÉ - FVC
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO SOCIAL, EDUCAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

HANSLEY RAMPINELI PEREIRA

**MOBILIDADE URBANA EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO: O
CASO DO PORTO DE SÃO MATEUS-ES**

São Mateus-ES

2017

HANSLEY RAMPINELI PEREIRA

**MOBILIDADE URBANA EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO: O
CASO DO PORTO DE SÃO MATEUS-ES**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional da Faculdade Vale do Cricaré, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre.

ORIENTADOR: Dr. Douglas Cerqueira
Gonçalves

São Mateus-ES

2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na publicação

Mestrado Profissional em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional

Faculdade Vale do Cricaré – São Mateus - ES

P436m

Pereira, Hansley Rampineli.

Mobilidade urbana em áreas de patrimônio histórico: o caso do porto de São Mateus - ES / Hansley Rampineli Pereira – São Mateus - ES, 2017.

118 f.: il.

Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional) – Faculdade Vale do Cricaré, São Mateus - ES, 2017.

Orientação: Prof. Dr. Douglas Cerqueira Gonçalves.

1. Mobilidade urbana. 2. Acessibilidade. 3. Patrimônio histórico. 4. Porto de São Mateus. I. Título.

CDD: 711.4

HANSLEY RAMPINELI PEREIRA

**MOBILIDADE URBANA EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO
HISTÓRICO: O CASO DO PORTO DE SÃO MATEUS-ES**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional da Faculdade Vale do Cricaré (FVC), como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional, na área de concentração Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional.

Aprovada em 24 de março de 2017.

COMISSÃO EXAMINADORA



Prof. Dr. Douglas Cerqueira Gonçalves
Faculdade Vale do Cricaré (FVC)
Orientador



Prof. Dr. JOSÉ GERALDO FERREIRA DA SILVA
Faculdade Vale do Cricaré (FVC)



Prof. Dr. KEYDSON QUARESMA GOMES
Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)

Dedico esta dissertação a toda minha família!

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por mais esta etapa, e por nunca desistir de teu filho.

À minha amada esposa Patrícia e ao meu “tudo” nesta vida: minha filha Victória.

Aos meus pais por todo ensinamento, educação e amor.

Ao meu orientador e compadre Douglas por todo discernimento e sabedoria passada ao longo dos poucos anos que te acompanho.

Aos meus sogros Dona Iara e Sr. Carlos por todo apoio de sempre. À minhas cunhadas Adriana e Aline.

A Faculdade Vale do Cricaré por todo apoio, através de professores e funcionários.

*"A única história que vale alguma coisa
é a história que fazemos hoje."*

Henry Ford

RESUMO

PEREIRA. H. R. **MOBILIDADE URBANA EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO: O PORTO DE SÃO MATEUS-ES.** 2017. Dissertação – Faculdade Vale do Cricaré. São Mateus-ES. 2017.

Com o crescimento desordenado das cidades muitos problemas surgem, desde a falta de moradia à problemas relacionados com a mobilidade e acessibilidade urbana. Juntamente com esse crescimento vem o aumento da frota de veículos, fazendo com que o espaço viário das cidades se torne deficitário, ocasionando o surgimento de grandes problemas de circulação e infraestrutura neste cenário. Sendo um fator estruturante, a mobilidade é o nodal da conectividade dos vários espaços da cidade. Tendo um papel estratégico no espaço urbano o Patrimônio Arquitetônico e Histórico de uma cidade é o palco, em muitos casos, de importantes manifestações culturais, econômicas, religiosas e sociais, que geralmente estão localizadas nas áreas centrais das cidades, local onde houve as primeiras ocupações, na maioria das vezes, gerando um fluxo de usuários, tanto de mobilidade plena e reduzida considerável, devendo se tornar espaços adequados ao uso de todos, com um bom planejamento de suas atividades, os fluxos, os estacionamentos, priorizando o pedestre morador, usuário ou turista na região. Sendo assim este trabalho trata de contribuir com as questões da mobilidade e da acessibilidade urbana e dos fatores que estão ligados a elas, transpondo esta análise para o município de São Mateus, mais precisamente no Sítio Histórico do Porto, sendo este um dos mais importantes bem culturais do estado do Espírito Santo, e com isso propor intervenções urbanísticas para solucionar problemas relacionados à circulação de pessoas, através da análise e de diretrizes de possibilidades de intervenções, no patrimônio cultural e histórico, tornando este espaço, o eixo indutor e estruturante do desenvolvimento local, colaborando com o ordenamento territorial, com a melhoria considerável da qualidade de vida das pessoas, integrantes e moradores deste cenário, sendo um grande fomento às cadeias produtivas, principalmente as tradicionais e as culturais.

Palavras chaves: Mobilidade Urbana, Acessibilidade, Patrimônio Histórico, Porto de São Mateus.

ABSTRACT

PEREIRA. H. R. **URBAN MOBILITY IN AREAS OF HISTORICAL HERITAGE: THE PORT OF SÃO MATEUS-ES. 2017.** Dissertação – Faculdade Vale do Cricaré. São Mateus-ES. 2017.

With the disorderly growth of cities many problems arise, from the lack of housing to problems related to mobility and urban accessibility. Along with this growth is the increase in the fleet of vehicles, causing the city's road space to become a deficit, causing great problems of circulation and infra structure in this scenario. Being a structural factor mobility is the foundation of the connectivity of the various spaces of the city. With a strategic role in urban space, the architectural and historical patrimony of a city is the scene in many cases of important cultural, economic, religious and social manifestations, which are usually located in the central areas of the cities, where the first occupations, in the majority of the time, generating a flow of users, both of considerable and reduced mobility, and should become adequate spaces for the use of all, with a good planning of their activities, flows, parking, prioritizing the pedestrian, or tourist in the region. Thus, this work seeks to know the issues of mobility and urban accessibility and the factors that are linked to them, transposing this analysis to the municipality of São Mateus, more precisely in the Historic of Porto, this being one of the most important cultural assets of the state of Espírito Santo. With the purpose of proposing urban interventions to solve problems related to the circulation of people, through analysis and guidelines of possibilities of interventions, with the function of recovering the urban environment in order to qualify the public and private properties of this area. In addition to its urban space, opening up possibilities for future interventions on issues of improvement of public transport, social housing, basic sanitation, providing a strong interlocution with urban issues and cultural and historical heritage. Making it an inducing and structuring axis of local development, collaborating with territorial planning, a considerable improvement in the quality of life of the people who are members and residents of this scenario, being a great encouragement to productive chains, especially traditional and cultural ones.

Key words: Urban Mobility, Accessibility, Historical Heritage, Port of São Mateus.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Barreiras Ambientais	31
Figura 2 – Modais de Transportes e sua Utilização no Brasil.....	37
Figura 3 – Distribuição da Frota de Bicicleta por região Brasileira	39
Figura 4 – Distribuição de acordo com a utilização de Bicicletas no Brasil.....	39
Figura 5 – Passageiros aguardando o embarque no Porto, década de 20	46
Figura 6 – Trem de passageiros próximo ao Porto de São Mateus, década de 20.	47
Figura 7 – Aspectos da construção do Navio Timbira.	47
Figura 8 – Cais do Porto.....	47
Figura 9 – Rua São Benedito.	47
Figura 10 – Área de Tombamento do Sítio Histórico.....	49
Figura 11 – Área de Tomabamento do Sítio Histórico do Porto de São Mateus e seu entorno.....	49
Figura 12 – Mapa de Uso e Ocupação do Solo – Sítio Histórico do Porto de São Mateus e Entorno.	51
Figura 13 – Mapa Zoneamento - Plano Diretor de São Mateus - Lei Complementar 123/2016.	55
Figura 14 – Mapa Zoneamento Área Ambiental.....	56
Figura 15 – Mapa de Vias e Acessos.....	58
Figura 16 – Mapa de Hierarquia Viária.....	59
Figura 17 – Mapa de Pavimentação Original.....	60
Figura 18 – Mapa de Pavimentação Existente	61
Figura 19 – Mapa e Acessos e Fluxos.	78
Figura 20 – Hierarquização Viária Proposta Diretrizes Sítio Histórico do Porto de São Mateus	96
Figura 21 – Pavimentação Proposta Diretrizes Sítio Histórico do Porto de São Mateus.	98
Figura 22 – Calçadas e Travessias Propostas Diretrizes Sítio Histórico do Porto de São Mateus.	99

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Praça Graciano Neves, Porto de São Mateus-ES	52
Foto 2 – Rampa de Acesso de Barcos do Porto.....	52
Foto 3 – Fachada X Conservação	53
Foto 4 – Rua Coronel Cunha Jr. Pavimentação em Bloco Sextavado	62
Foto 5 – Rua Coronel Cunha Jr. Pavimentação em Paralelepípedo	62
Foto 6 – Rua Barão de Aymorés. Pavimentação em Asfalto.....	62
Foto 7 – Rua Barão de Aymorés. Pavimentação em Asfalto.....	62
Foto 8 – Rua Ladeira São Benedito.	63
Foto 9 – Rua Ladeira São Benedito.	63
Foto 10 – Escadaria São Benedito.....	64
Foto 11 – Escadaria São Benedito	64
Foto 12 – Escadaria da Rua 13 de Maio.	66
Foto 13 – Escadaria da Rua 13 de Maio	66
Foto 14 – Escadaria da Rua 13 de Maio	66
Foto 15 – Escadaria da Rua 13 de Maio	66
Foto 16 – Escadaria Travessa Doutor Moscoso.....	67
Foto 17 – Escadaria Travessa Doutor Moscoso.....	67
Foto 18 – Rua Sete de Setembro	68
Foto 19 – Rua Sete de Setembro	68
Foto 20 – Rua dos Meninos.....	68
Foto 21 – Rua dos Meninos.....	68
Foto 22 – Rua Mateus Antonio.....	69
Foto 23 – Rua Mateus Antonio	69
Foto 24 – Rua do Comércio.....	69
Foto 25 – Avenida Cricaré.....	70
Foto 26 – Avenida Cricaré.....	70
Foto 27 – Praça do Mirante.	71
Foto 28 – Praça do Mirante	71
Foto 29 – Escadaria do Mirante.....	71
Foto 30 – Escadaria do Mirante.....	71
Foto 31 – Praça Graciano Neves.	72

Foto 32 – Praça Graciano Neves	72
Foto 33 – Praça Graciano Neves	72
Foto 34 – Praça Graciano Neves	72
Foto 35 – Panomara da Praça Graciano Neves	73
Foto 36 – Rua Japira	73
Foto 37 – Rua Japira	73
Foto 38 – Ladeira São Gonçalo.....	74
Foto 39 – Ladeira São Gonçalo.....	74
Foto 40 – Ladeira São Gonçalo.....	74
Foto 41 – Ladeira São Gonçalo.....	74
Foto 43 – Proposta de Intervenção na Rua Sete de Setembro.	100
Foto 44 – Proposta de Intervenção na Rua Ladeira São Benedito.....	101
Foto 45 – Proposta de Intervenção na Rua Mateus Antonio	101
Foto 46 – Proposta de Intervenção na Avenida Cricaré	101
Foto 47 – Proposta de Intervenção na Rua do Comércio.....	102
Foto 48 – Proposta de Intervenção na Praça Graciano Neves.....	102
Foto 49 – Proposta de Intervenção na Rua Japira.	103
Foto 50 – Proposta de Intervenção na Ladeira São Gonçalo	103

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Inventário das Barreiras Ambientais.....	43
Tabela 2 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Escadaria São Benedito.....	80
Tabela 3 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Escadaria São Benedito.....	80
Tabela 4 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Escadaria Rua 13 de Maio – Cinema.....	81
Tabela 5 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Escadaria Rua 13 de Maio – Cinema.....	81
Tabela 6 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Escadaria do Mirante.	82
Tabela 7 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Escadaria do Mirante.	83
Tabela 8 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Avenida Cricaré. Entrada.	83
Tabela 9 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Avenida Cricaré. Saída	85
Tabela 10 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Avenida Cricaré. Entrada.	85
Tabela 11 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Avenida Cricaré. Saída	86
Tabela 12- Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Rua Sete de Setembro. Entrada.	86
Tabela 13 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Rua Sete de Setembro. Saída.....	86
Tabela 14 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Rua Sete de Setembro. Entrada..	87
Tabela 15 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Rua Sete de Setembro. Saída.....	87
Tabela 16 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Rua Ladeira São Gonçalo. Entrada	88

Tabela 17 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Rua Ladeira São Gonçalo - Saída.....	89
Tabela 18 – Distribuição do Tráfego em Horário de Pico – Tarde. Rua Ladeira São Gonçalo - Entrada.....	89
Tabela 19 – Distribuição do Tráfego em Horário de Pico – Tarde. Rua Ladeira São Gonçalo - Saída.....	89

LISTA DE SIGLAS

ANTP – Agência Nacional de Transporte Público

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

CEC – Conselho Estadual da Cultura (Espírito Santo)

CNRC – Centro Nacional de Referência Cultural

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPHAN – Instituto Patrimônio Histórico Artístico Nacional

IJSN – Instituto Jones Santos Neves

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ONU – Organização das Nações Unidas

PLAMOB – Plano de Mobilidade Urbana

PDM – Plano Diretor Municipal

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura

UN-HABITAT – Programa das Nações Unidas para Assentamento Humanos.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO I - INTERVENÇÕES URBANAS EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO X MOBILIDADE URBANA.	19
1.1 - UM BREVE HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DAS CIDADES.....	19
1.2 – O AMBIENTE URBANO EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO	21
1.3 – MOBILIDADE URBANA.....	27
1.3.1 - Barreiras Ambientais.	30
1.3.2 – Acessibilidade	32
1.3.3 – Desenho Universal.	33
1.4 – ELEMENTOS ESTRUTURADORES DA MOBILIDADE URBANA.....	35
1.4.1 - Sistema Viário	35
1.4.2 – Os Modais.	36
1.4.2.1 – O Pedestre	37
1.4.2.2 – Os Ciclistas e a Ciclovia	38
1.4.2.3 – Transporte Coletivo	40
1.4.2.4 – Automóvel.....	41
CAPÍTULO II - DIAGNÓSTICO: O PORTO DE SÃO MATEUS – ES.	42
2.1 - O PORTO DE SÃO MATEUS.	44
2.2 - INVENTÁRIO URBANO.	50
2.2.1 - Uso e Ocupação do Solo.	50
2.2.2 – Sistema Viário – Vias, Acessos, Pavimentação e seus Componentes	57
2.2.2.1 – Rua Coronel Cunha, Rua Barão dos Aymorés e Rua Manuel de Andrade.....	62
2.2.2.2 – Rua Barão dos Aymorés.....	62
2.2.2.3 – Ladeira São Benedito	63
2.2.2.4 – Escadaria São Benedito	63
2.2.2.5 – Rua 13 de Maio	64
2.2.2.6 – Travessa Doutor Moscoso.....	66

2.2.2.7 – Rua Sete de Setembro	67
2.2.2.8 – Rua dos Meninos.....	68
2.2.2.9 – Rua Mateus Antônio	68
2.2.2.10 – Rua do Comércio.....	69
2.2.2.11 – Avenida Cricaré	71
2.2.2.12 – Praça do Mirante	71
2.2.2.13 – Escadaria do Mirante.....	72
2.2.2.14 – Praça Graciano Neves.....	72
2.2.2.15 – Rua Japira	73
2.2.2.16 – Rua São Gonçalo	74
2.2.2.17 – Circulação.....	75
2.2.3 - Controle de Tráfego.	76
2.2.3.1 - Escadaria São Benedito.....	79
2.2.3.2 - Acesso Escadaria Rua 13 De Maio (Cinema).	80
2.2.3.3 - Escadaria do Mirante.....	82
2.2.3.4 - Avenida Cricaré.....	83
2.2.3.5 - Rua 7 de Setembro.	86
2.2.3.6 - Rua Ladeira São Gonçalo.	87
2.2.3.7 - Travessa Doutor Moscoso.....	89
2.2.3.8 - Relatório Geral do Estudo de Tráfego.....	90
2.2.4 – Calçadas e Barreiras Ambientais.....	91
CAPÍTULO III – DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA PARA O	
PORTO DE SÃO MATEUS – ES.....	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	104
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	106
ANEXOS.....	110

INTRODUÇÃO

A Mobilidade Urbana é um atributo da cidade correspondente à capacidade de locomoção dos indivíduos sendo que o ambiente urbano deve ser “responsivo” às necessidades da população e se apresentar integrado e acessível ao seu usuário, proporcionando permeabilidade, apropriação visual, incorporando repertórios simbólicos existentes e robustez, sendo capaz de responder a diferentes usos.

As cidades devem ser definidas por características “comuns” e seu fator urbano-social deve variar de acordo com o tamanho, densidade e diferenças do tipo funcional e seus atrativos, verificando a capacidade de cada um. Os Sítios Históricos brasileiros representam uma incógnita na urbanização quanto à requalificação e reestruturação urbana, devido a sua gama de complexidade e a limitação de profissionais de arquitetura, qualificados nesta área especificamente.

De forma geral, a Mobilidade Urbana busca através de seus meios principalmente de infra estrutura, atender às necessidades de deslocamentos, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas.

Com o aumento da frota de veículos, o espaço urbano vem se tornando problemático nas questões de mobilidade, ocasionando o surgimento de grandes gargalos e nós viário, e isso inclui os sítios históricos localizados nesses espaços.

A própria mobilidade vem sofrendo efeitos negativos com o aumento do uso individual do automóvel e com a ineficiência do transporte público coletivo, da infra estrutura que atenda aos pedestres e ciclistas, e que não respeita as pessoas com deficiência, dentre outros aspectos que prejudicam a qualidade de vida da sociedade urbana.

Os Sítios Históricos tombados possuem como elemento dificultador de sua dinâmica as legislações de tombamento e preservação e a pouca disponibilidade de profissionais relacionados a estas áreas, onde, estes espaços urbanos acabam não sendo priorizados por programas municipais de restauração.

Portando buscou-se reunir dados e informações com o propósito de responder ao seguinte problema de pesquisa: Como a mobilidade urbana em Sítios Históricos Urbanos Tombados pode ser ordenada e/ou organizada para embasar políticas

publicas de uso e ocupação destes espaços como geradores de economia turística, no caso do Porto de São Mateus?

O objetivo geral do presente trabalho é apresentar uma análise, no que tange a área de patrimônio histórico do Porto de São Mateus-ES, relacionando-a as questões da mobilidade urbana e acessibilidade com a apresentação de conceitos, instrumentos e metodologias.

Por sua vez, serão analisados três objetivos específicos: o primeiro, analisar informações em diagnóstico que possam servir de base para intervenções no Sítio Histórico Porto de São Mateus-ES, o segundo, destacar possibilidades entre planos e projetos que possam ser realizados em médio e longo prazo, e, o terceiro, definir Diretrizes Urbanísticas para o desenvolvimento da Mobilidade Urbana em Sítios Históricos.

A presente pesquisa se justifica, pois, a concentração da população em áreas urbanas tem gerado uma série de passivos para a qualidade de vida nestas áreas. A deficiência, tanto quali como quantitativa, do transporte coletivo e a ênfase no transporte motorizado individual, através de programas de redução de impostos como IPI, fez com que a taxa de motorização subisse e com ele os problemas relacionados à Mobilidade Urbana.

A pouca disponibilidade de corpo técnico nos órgãos municipais é outro fator que influencia na, também, pouca disponibilidade de estudos relacionados ao tema proposto. Os sítios Históricos, por fator de investimentos, não são priorizados pela municipalidade, e assim não sendo inseridos em investimentos municipais, podendo ocasionar o esvaziamento dos sítios histórico, imóveis abandonados, terras sem uso e a ocupação irregular dessas áreas. A motorização e ocupação irregular dessas localidades influenciam na mobilidade, no próprio patrimônio e na acessibilidade dos sítios, sendo aplicados os conceitos de barreira arquitetônica.

Neste contexto, a proposta deste trabalho visa apresentar conceitos, definições e ferramentas necessárias para análise e diretrizes de desenvolvimento da Mobilidade Urbana em Sítios Históricos tombados, baseando-se nos conceitos de mobilidade urbana, mobilidade urbana sustentável e na própria acessibilidade.

Os procedimentos relacionados à metodologia utilizados neste trabalho se desenvolveram em quatro níveis distintos.

O primeiro nível se caracteriza com uma compilação bibliográfica relacionada aos fundamentos teóricos do tema, resultando nos conceitos adotados para as

questões ligadas à Mobilidade, Mobilidade Urbana, Barreiras Ambientais, Acessibilidade e Sistema Viário, além de intervenções urbanas nas áreas de Patrimônio Histórico para os quais foram utilizados nas pesquisas, dissertações e teses, sites sobre o assunto, periódicos, artigos e livros com temas, diretos e indiretos, afins.

O segundo nível do trabalho, parte da premissa da elaboração de um diagnóstico urbano detalhado da área tombada do Sítio Histórico do Porto de São Mateus e seu entorno, com a coleta de dados históricos, de análise e caracterização do uso e ocupação do solo, sistema viário e contagem de tráfego, calçadas e barreiras ambientais.

O terceiro e último nível desse trabalho contém as propostas de diretrizes de intervenção viária da área tombada do Porto de São Mateus e seu entorno com a sobreposição de informações geradas pelos diversos planos de informação e a confrontação desses dados gerados nos primeiro e segundo níveis dessa dissertação.

E por fim, as Considerações Finais que resultaram de todo este percurso analisado e concluído como contribuição para os novos projetos urbanos municipais no futuro e as novas políticas públicas de mobilidade urbana em áreas de patrimônio histórico, baseadas em diretrizes definidas pela realidade dos diagnósticos locais-regionalizados e contextualizados.

CAPÍTULO I – INTERVENÇÕES URBANAS EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO X MOBILIDADE URBANA

1.1 - UM BREVE HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DAS CIDADES

No Brasil, até a primeira república, menos de 10% da população vivia em regiões urbanizadas e as cidades eram caracterizadas por um conjunto de ruas estreitas e tortuosas que acompanhavam a topografia e esbarravam nos limites impostos pela geografia, que tornavam as cidades focos de doenças que comprometiam à saúde pública.

Com o início da industrialização, as cidades passaram por um processo de crescimento acelerado. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007). Foi nos anos 50, com o advento da introdução da indústria automobilística em nosso país, pelo então presidente Juscelino Kubitschek, inconsequentemente a propagação do carro na vida das cidades resultou com que a locomoção das pessoas se tornou peça importante para o desenvolvimento e expansão do território urbano, garantindo assim melhores condições da vida nas cidades.

O país conhecia a explosão e a expansão do transporte rodoviário motorizado que modificou, de forma decisiva e irreversível, a vida e os costumes nas cidades, reformulando-se os espaços urbanos. As flexibilidades dos automóveis e dos ônibus caíram no gosto das pessoas e o sistema ferroviário dominante até então foi substituído pelo transporte rodoviário.

Na década de 60, com o crescimento populacional e a migração do campo para a cidade, a população urbana ultrapassou a rural. As cidades cresceram em ritmo muito superior aos investimentos em infra estrutura urbana, empurrando a população de baixa renda para as regiões periféricas. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

De modo abrangente, a atual capital federal, Brasília, teve grande influência para a construção e intervenção de novas cidades, principalmente na construção da legislação urbanística como controle da cidade na sua forma construtiva.

Na ditadura militar, nos anos 70, houve uma centralização do planejamento pelos militares e foi neste período que a metrópole passou a entrar nas agendas do

Estado Brasileiro, principalmente com uma definição de política pública criando as legislações federais e delegando poderes aos Estados.

Segundo o censo do IBGE do ano de 2010, 81,25% dos brasileiros viviam em área urbana, onde 33,6% destes estão em 31 cidades com mais de 500 mil habitantes. As cidades médias – de 100 a 250 mil habitantes - são as que mais crescem no Brasil. São ao todo 171 municípios. São cidades favorecidas logisticamente e foram vislumbradas pelas indústrias que desistem das regiões metropolitanas e investem cada vez mais no interior dos estados (IBGE, 2014).

Muitas dessas cidades de médio porte possuem uma razoável autonomia em relação à sua organização urbana, principalmente as que possuem Plano Diretor. Se caracterizam por estruturas urbanas complexas e possuem maior diversidade na oferta de oportunidades de emprego, fazendo com que aconteça a migração de indivíduos de outras regiões para a cidade. Pelo seu porte, se colocam em uma situação de destaque em âmbito regional ou metropolitano e se caracterizam como polo na oferta também de serviços em relação aos municípios vizinhos.

Mas esta autonomia e organização são relativas, pois, ao mesmo tempo possuem uma falta de organização na utilização do espaço da cidade, principalmente com relação ao seu desenho urbano deficitário nos quesitos circulação viário e infraestrutura.

Este processo se deu principalmente pelo crescimento acelerado e sem planejamento, com a ocupação territorial desordenada, comprometendo principalmente a qualidade de vida das pessoas. Encontram-se nestas cidades espaços inacessíveis, tanto no espaço público quanto no privado. Espaços estes com muitas barreiras e limitações que podem ser físicas ou técnicas com elementos que interferem no padrão e na necessidade da mobilidade e acessibilidade urbana.

“O desenho das cidades é um grande desafio. À medida que a malha urbana cresce desordenada e demasiadamente, a demanda por infraestrutura aumenta. E quanto mais rápido for o crescimento, maior torna-se o desafio. O crescimento populacional das cidades deveria ser acompanhado por maior oferta de infraestrutura e serviços básicos, principalmente os relacionados ao saneamento básico, demonstrando, desta forma, a preocupação com o ambiente natural em que vivemos e com as condições mínimas de salubridade para a população.” (CASSILHA e CASSILHA, 2009, p. 9).

Existem instrumentos de ordenamento territorial capazes de controlar ou até mesmo orientar de maneira distinta a estrutura e a funcionalidade das cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES, BRASIL ACESSÍCEL 3, 2007, p. 31). Ainda é necessário mencionar que a cidade se divide em setores menores: os bairros. Essas unidades são compostas de um sistema viário de menor porte do que aquele que compõe a cidade e que interliga os bairros. Seu desenho deve favorecer os pedestres e os veículos com a finalidade de acesso as edificações, serviços e equipamentos que compõe esse espaço. (CASSILHA E CASSILHA, 2009, p.92).

Além disso, as cidades se desenvolvem em função de seu relevo e meio natural determinando sua forma. O desenho de seu espaço urbano é o resultando dessa ocupação podendo ser planejado ou não. O desenho urbano é o elemento chave da análise do crescimento das cidades e se correlaciona com a sua forma. O desenho urbano ficou mais racional ao longo dos anos, onde a necessidade do lucro tornou-se priorizado e o aspecto social e de integração ficou encarecido.

No surgimento das cidades brasileiras a cultura de exploração pelos colonizadores deixou traços e marcas e isso é muito forte na cidade de São Mateus, onde seus mais de 450 anos contam histórias que agradam e muitas delas que entristecem, como é o caso do Porto de São Mateus, onde foi entrada de navios negreiros por muitos anos. O Porto sendo um patrimônio com muitas histórias para se contar e também encantar-se com todo o seu Patrimônio Histórico.

1.2 – O AMBIENTE URBANO EM ÁREAS DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Em um dos seus conceitos mais primitivos, “patrimônio” tem origem no termo grego *pater*, que significa “pai” ou “paterno” (SOUZA, 2016). O patrimônio muitas vezes é sinônimo de velho, antigo, abandonado. Porém o termo Patrimônio esteve sempre atrelado a um leque de valores artísticos e estéticos.

O Patrimônio subdivide-se em material e imaterial. O Patrimônio Material, segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, é subdividido em conjunto de edifícios, obras de arte, documentos, monumentos, fotos e objetos pertencentes a um lugar assim como o próprio lugar. O Patrimônio Imaterial,

segundo a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) são práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas.

Inscrito na malha urbana de uma cidade, o Patrimônio Histórico Material, é um produto cultural deste local, assim sendo, deve-se buscar valorizar, resgatar, restaurar e conservar estes espaços em um contexto muito maior que apenas o monumento em si com o objetivo de transformar a paisagem urbana conforme com as demandas e características locais.

Porém o desenvolvimento urbano tem modificado esses locais, no que tange à sua imagem e principalmente nas questões de mobilidade e acessibilidade, fatores de grande importância para o acesso das pessoas no Sítio Histórico.

O processo de conservação de um Sítio Histórico perpassa, a princípio, pelo poder público podendo, também, ter a colaboração de agentes do setor privado, assim dinamizando o processo de preservação dos Sítios Históricos, principalmente no que tange questões relevantes, quanto a utilização dessas áreas para o turismo, diversidade de uso pela população local e flutuante.

Considerando seu papel estratégico, estas intervenções urbanas em sítios históricos podem, na sua grande maioria, melhorar a qualidade de vida dos moradores locais, visitantes e usuários capacitando o ambiente com novas fontes de acesso com a criação de novas fontes de renda e conseqüentemente gerando desenvolvimento econômico, cultural e outros no local da intervenção.

Outro aspecto relevante é o enriquecimento da paisagem local, modificando a imagem da cidade em questão, além de inserir nos habitantes da região o empoderamento e ampliação da consciência sobre a importância da preservação do sítio histórico e de seu entorno.

A intervenção em grandes áreas de Sítios históricos e seu entorno gera novos percursos urbanos, podendo capturar novos visuais urbanos e arquitetônicos em uma perspectiva mais ampla contemplando o ambiente construído e o natural.

Todo o processo de conservação iniciou-se a partir do decreto de nº 25/1937, com a criação do SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, com princípios e função de proteger, preservar e divulgar o patrimônio para os bens, seguindo-se fielmente a Carta de Atenas de 1931,...” que “valorizava” o monumento e não a conservação do contexto urbano e a preservação das edificações comuns.” (BONDUKI, 2010).

E mais:

A destruição de traçados e contextos urbanos, sobretudo do século XIX e início do século XX, buscava destacar o monumento, criando, em muitas situações, perspectivas falsas que inexistiam anteriormente. Apesar da limitação da concepção de patrimônio e de equívocos na maneira de tratar os conjuntos urbanos, a atuação oficial nesse período heroico foi muito relevante, pois garantiu a preservação de exemplares importantes para a construção da memória nacional, que certamente teriam desaparecido sem uma proteção estatal. (BONDUKI, 2010, p. 26).

Até os anos 70, a preocupação com relação a Conservação do Patrimônio era exclusivamente destinada aos monumentos arquitetônicos e ao acervo artístico oriundos da cultura luso-brasileira. Foi a UNESCO, após essa década, que preconizou uma discursão mais abrangente com a ampliação do que se tratava o conhecimento de patrimônio cultural, "... estabelecendo princípios para intervir nos monumentos e bens preservados e buscaram articular a preservação com o desenvolvimento econômico." (BONDUKI, 2010, p.23).

"... introduziram novas perspectivas na política de preservação, objetivando envolver e responsabilizar o conjunto dos entes federativos (União, estados e municípios), incorporar outras formas de manifestações culturais, como o patrimônio imaterial e o saber popular, ao patrimônio cultural brasileiro a ser protegido, até então restrito à vertente luso-brasileira, e articular a reabilitação dos bens protegidos com o desenvolvimento econômico, em particular o turismo." (BONDUKI, 2010, p. 23).

A relação entre patrimônio, cultura e turismo foi estabelecida, sendo assim, criando-se políticas públicas para alternativas no intuito do desenvolvimento econômico. Foram ampliados os perímetros de intervenção na visão do patrimônio arquitetônico e sua conservação incluindo-se imóveis privados e espaços públicos importantes no que tange a cultura local de cada sítio histórico.

Nesse novo quadro, duas alternativas foram contrapostas às antigas orientações. A primeira estava associada à ideia da "cidade-documento", que valoriza a relação entre o patrimônio, o contexto urbano, a antropologia e as manifestações populares; a segunda buscava relacionar o patrimônio com o valor econômico, acabando quase sempre por apontar o turismo como caminho para garantir a sustentabilidade dos bens protegidos. (BONDUKI, 2010, p. 28)

A valorização do conjunto urbano, entendendo-se que ele está inserido em um contexto histórico com um potencial informativo de grande relevância, gerou um fenômeno de inicialização da conservação não só dos monumentos ou casarios

isoladamente, mas sim de uma parcela muito maior de abrangência, transformando o Sítio Histórico em uma responsabilidade social e cultural muito mais importante para toda a comunidade envolvida nas áreas em questão. E assim a mobilidade também.

É importante ressaltar que entre os anos 70 e 80 existiu um hiato entre a participação popular no processo de conservação e preservação do patrimônio por conta do regime militar. Se restaurando efetivamente na ocasião da Constituição de 1988.

Foram criados programas pelo Governo Federal, no intuito de incentivar, conservar e restaurar monumentos históricos: Em 1973 – O Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Históricas (PCH), criado pelo Ministério do Planejamento, e IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico Artístico Nacional).

“Definido como um programa interministerial voltado exclusivamente para os estados do Nordeste, o PCH objetivava a restauração de monumentos históricos, “condicionada ao aproveitamento para fins turísticos, que deveria gerar as condições para sua manutenção”. Em 1977, o programa foi estendido para os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo e, posteriormente, para todos os estados, com o objetivo de “apoiar estudos, projetos e investimentos, visando à restauração de monumentos e conjuntos de valor histórico e artístico e à preservação de expressões culturais significativas”. (BONDUKI, 2010, p. 30)

Em 1975 – Criação do Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC), criado fora do IPHAN, teve apoio do Ministério da Indústria e Comércio.

“... quando surgiu a ideia de um órgão que pesquisasse sobre a natureza do bem cultural brasileiro, o grupo do CNRC não falava em patrimônio e em preservação, nem tampouco em políticas públicas”. Na verdade, o CNRC buscava identificar processos culturais autênticos – fazeres e tecnologias geradas pelo homem simples – que pudessem interagir na perspectiva de se integrar ao desenvolvimento nacional.” (ZOY (2005) apud BONDUKI, 2010, p. 33)

Em 1985 – Criação do Ministério da Cultura (MinC), e com ele inseriu-se o SPHAN em sua estrutura. Viabilizou-se o patrimônio histórico e o desenvolvimento turístico como vertentes nas ações realizadas a partir dessa data com a participação popular como parte fundamental no processo de preservação. Após esse marco, várias ações, programas, projetos foram criados e desenvolvidos no intuito do reconhecimento e da valorização do patrimônio cultural e a sua reabilitação, com a criação de parâmetros que permitissem recuperações, reformas ou construção de

imóveis com a devida preservação arquitetônica e urbanísticas dos centros históricos de interesse cultural para o país.

É claro que houve equívocos, erros, como até mesmo o desmonte do setor da cultura por parte do governo federal. Mas a partir dos anos 90 houve um impulso com relação à reestruturação de todo o processo e com a recuperação do então agora IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, com a criação de leis e incentivos fiscais ligados a preservação que proporcionou que empresas privadas a se incluíssem nas questões da conservação do patrimônio nacional, mas que não garantiram a resolução dos problemas detectados pelo “abandono” dos edifícios tombados.

Foram realizados trabalhos de levantamento e análise dos cerca de 800 monumentos tombados individualmente, e constatado que a maioria esmagadora desses edifícios se encontravam em péssimo estado de conservação, uso inadequado e com modificações incompatíveis com as questões referentes a preservação.

Em 1995, por iniciativa do Governo Federal, foi criado o programa, Monumento, em conjunto com o Banco Internacional de Desenvolvimento (BID), com o objetivo de viabilizar a preservação do patrimônio cultural no país (IPHAN, 2005).

Em 1998 foi criado no Ministério da Cultura a Unidade Central de Gerenciamento, além de um acordo de cooperação técnica com a Organização para a Educação, a Ciência e a Cultura das Nações Unidas (UNESCO). O IPHAN, a princípio ficou responsável pela fiscalização do programa e posteriormente ficando vinculada ao órgão. Em 2000, 26 núcleos históricos foram escolhidos para a implantação do programa, em vários estados, dentre eles Minas Gerais, Goiás, Bahia, Tocantins, Sergipe, Maranhão e outros (IPHAN, 2005).

A partir disso, projetos puderam ser elaborados nas questões relacionadas a:

1 - A restauração, reabilitação e adaptação de monumentos e edifícios históricos de propriedade pública;

2 – Qualificação e melhorias no espaços públicos e infraestrutura no interior das áreas de projeto, com o objetivo de respaldar sua utilização econômica, social e cultural dos imóveis constituintes do sítio histórico e, finalmente,

3 – Recuperação de imóveis privados situados nas áreas do Sítio Histórico.

Inserido na malha urbana, o patrimônio cultural e histórico, tem sofrido inúmeras intervenções, pelo país afora, buscando a valorização, o resgate e a restauração de espaços do entorno das edificações, na busca de fortalecer a identidade e agregando principalmente valores turísticos ao ambiente urbano, transformando a paisagens urbanas conforme as características locais.

Têm sido comuns intervenções urbanas em centros históricos, com a validação das qualidades específicas de cada elemento escolhido para representar cada período da história, estilo ou técnica construtiva. Com um objetivo maior de valorizar certos centros comerciais que perderam sua influência econômica, a maioria das vezes, em função de um crescimento urbano desordenado e voltado para áreas mais novas e mais interessantes da cidade.

As questões relacionadas à mobilidade e acessibilidade são uma constante discursão nestas intervenções, onde a valorização urbana local deve proporcionar aos seus usuários um lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças, fruição, conhecimento do patrimônio cultural de uma cidade. Com o deslocamento fácil e seguro das pessoas sua permanência nestes locais é garantida. Devem garantir ao cidadão o direito à cidade e à cultura. Com isso gerando qualidade ambiental nestas áreas e a melhoria da qualidade de vida local também, agregando elementos que ofereçam uma apropriação destes espaços com uma melhor mobilidade urbana e acessibilidade das pessoas, valorizando todo o contexto e principalmente trazendo uma apropriação mais adequada e duradoura.

O direito à cidade e à cultura para todos é garantido conforme a legislação brasileira, e normas e determinações ligadas a esse assunto, tendo como exemplo a norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas NBR 9050.

Temas bastante complexos, a acessibilidade, mobilidade e patrimônio cultural exigem uma abordagem bem cuidadosa, não havendo ainda nenhum padrão para se aplicar os conceitos da mobilidade e acessibilidade em todos os espaços definidos como patrimônio cultural.

Cada local deve ser avaliado e analisado de maneira individual, com a implantação de instrumentos específicos e adequados ao quadro que se encontra o sítio histórico. Para isso há uma exigência no conhecimento técnico de conceitos ligados a mobilidade e conseqüentemente à acessibilidade universal das pessoas. Além disso, um aprofundamento na relação do diagnóstico analisando-se, contextos históricos, tipologias arquitetônicas das edificações que compõe a área,

características estruturais, materiais, funcionalidade, usos, entorno estético, arquitetônico, urbanístico e paisagístico.

Assim, deve-se primeiramente buscar os conceitos técnicos quanto às questões teóricas que envolvem as definições, aplicações e levantamento de dados referentes a mobilidade urbana e acessibilidade, bem como a eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas existentes no ambiente construído, sendo fundamental o reconhecimento do espaço a ser intervindo na condição de promover uma adequação de uso desses espaços atendendo todo e qualquer cidadão.

É notório que tais questões são ainda mal resolvidas em sua totalidade na maioria das cidades brasileiras, tombadas ou não. Ora por soluções inadequadas para o ambiente urbano, ora pela própria geografia do local, com declives ou aclives acentuados, espaços estreitos de calçadas, becos, largos extremamente estreitos e sinalização vertical e horizontal praticamente inexistente.

Além da pavimentação precária e desnivelada de pedras do tipo pé de moleque ou marroadas, dificultando e muito o uso por parte, principalmente, de pessoas de mobilidade reduzida, além das inúmeras barreiras encontradas no meio do “caminho” como degraus, mobiliários implantados em locais inadequados e outros. Outras vezes existe ainda conflitos de uso, com relação principalmente a circulação viária, entre os cinco modais integrantes do espaço urbano, ciclista, pedestre, automóvel, motociclista e transporte público.

Para se implantar soluções ideais com relação a mobilidade urbana e acessibilidade, primeiramente é necessário ter como primeiro requisito uma base de conhecimentos técnicos com todas as dimensões e possibilidades de soluções necessárias e específicas para cada caso, não interferindo no bem tombado e principalmente trazendo conforto de uso e acesso a todos os seus usuários.

1.3 – MOBILIDADE URBANA

A cidade é um organismo vivo que deve atender todas as necessidades do usuário e a mobilidade urbana é o fator essencial desse aspecto. Está associada às pessoas e aos bens. Tratam dos pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos e motoristas, denominados modais.

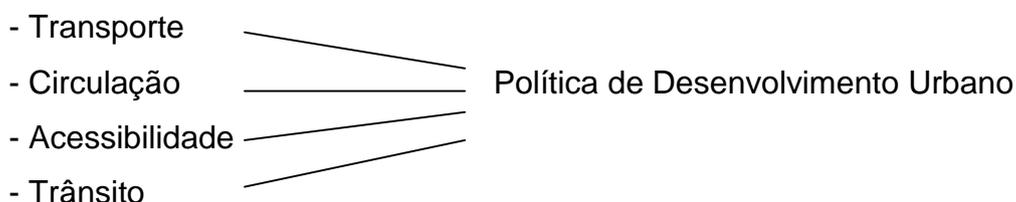
Para melhor situar nossos estudos toma-se em consideração alguns conceitos inerentes à dinâmica da mobilidade urbana adotados pelo Ministério das Cidades.

Mobilidade: é a “Habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas. A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, correspondem às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, BRASIL ACESSÍVEL CADERNO 2, 2005, p. 19).

Mobilidade Urbana: “é um atributo da cidade, correspondendo à facilidade de deslocamento das pessoas e bens no espaço urbano, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nele desenvolvidas.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, BRASIL ACESSÍVEL, CADERNO 2, pág. 19, 2005).

Mobilidade Urbana Sustentável: “é o resultado de um conjunto integrado de políticas públicas no espaço urbano que asseguram aos cidadãos o acesso amplo e democrático à cidade, suas oportunidades, serviços e equipamentos essenciais, de maneira eficaz, eficiente e sustentável.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, BRASIL ACESSÍVEL, CADERNO 2, pág. 19, 2005).

A mobilidade traz a satisfação do uso do espaço edificado com a igualdade de utilização da cidade. Melhora as condições gerais de deslocamento trazendo acesso amplo e democrático ao espaço urbano, seguro, social inclusivo e ambientalmente sustentável. Para que seja alcançada é necessária a articulação e união das políticas de:



“Tratar da mobilidade urbana como uma política pública é associar de forma eficiente e eficaz, ações integradas e integradoras que estabelecem regras e normas para o uso do solo, os transportes públicos motorizados e os meios de transportes não motorizados de deslocamentos, principalmente o

caminhar.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, BRASIL ACESSÍVEL 2, 2005 p. 21).

A mobilidade urbana reflete o desenvolvimento das cidades unindo, de forma igual, objetos e pessoas proporcionando benefícios à população. Além de maior e melhor dinamismo no espaço urbano.

A mobilidade também pode ser afetada pela renda do indivíduo, idade, sexo, capacidade para utilizar veículos e equipamentos do transporte e mobilidade plena ou reduzida do indivíduo, seja permanente ou temporária.

É necessário compreender que a população de baixa renda e os portadores de deficiência deve ter acesso à mobilidade. Além disso, o incremento do transporte público relacionado ao tempo de espera, conforto dos veículos, preços das passagens podem aumentar a produtividade de serviços, função produtiva e social de uma cidade.

Outro fator importante é o incentivo ao acesso de todos ao transporte não motorizado, principalmente a bicicleta que pode, em muito, contribuir nas cidades de pequeno porte, pois as distâncias de deslocamentos são curtas, com a construção de ciclovias ou ciclo faixas, nos corredores estruturais viários.

A renda é proporcional às questões da mobilidade, pois quanto maior é a renda maior é a necessidade de espaço para a circulação viária, pois o transporte individual motorizado é o principal meio de locomoção dessas pessoas. Em contrapartida quanto menor é a renda maior é a necessidade do uso do transporte coletivo, maiores devem ser os investimentos nesse setor e maior deverá ser o incentivo do poder público para o uso deste modal com eficácia, segurança e conforto.

A criação de corredores estruturais viários é uma importante alternativa de desafogar, principalmente nas regiões centrais com a retirada, de pelo menos nos horários de pico, de veículos destinados a transporte de cargas e que se utilizam do sistema viário dessas cidades apenas para passagem, com a priorização do transporte coletivo, podendo até se delimitar faixa exclusiva de utilização desse modal.

A mobilidade está intimamente ligada à acessibilidade e ao desenho universal, no que tange a facilidade do acesso, e possui a função de proporcionar a todas as pessoas o uso dos modais no quesito locomoção.

1.3.1 - Barreiras Ambientais

O termo Barreiras Arquitetônicas e Ambientais consiste num:

“Conjunto de obstáculos, empecilhos e barreiras que o homem encontra para andar pela cidade, utilizar os transportes e ter acesso à sua moradia”. (CONDE, p. 92, 1995. In Seminário Sobre Acessibilidade ao Meio Físico).

Os parâmetros utilizados para se classificar as barreiras ambientais e definir o ambiente acessível são as dificuldades e necessidades do portador de deficiência, mais precisamente aquele que se utiliza de cadeiras de rodas.

As barreiras ambientais:

“afetam a vida diária de cada um de nós, num momento ou noutro e servem como mecanismo para determinar que alguns de nós sejamos escolhidos para uma existência em instituições ou noutras instalações” (RATZKA, p.103, 1995. In Seminário Sobre Acessibilidade ao meio Físico).

As barreiras ambientais se configuram como um agente principal causador de impedimento, onde existem:

1 - Barreiras Físicas - São elementos físicos, de qualquer natureza, produzidos ou naturais, existentes no interior de edificações públicas ou privadas, nos espaços externos às edificações mais internos aos lotes e que sejam de uso comum, nos espaços urbanos e nos meios de transportes, inclusive o respectivo mobiliário de apoio ou comodidade pública.

2 - Barreiras Técnicas - São obstáculos gerados por evolução social de uma certa comunidade ou por avanços tecnológicos que não atenderam às limitações na mobilidade de algumas pessoas, limitando ou impedindo a acessibilidade aos espaços, objetos, determinados aparelhos, às comunicações, ao deslocamento, ao entendimento de certas situações.

As barreiras ambientais trazem um conflito constitucional, pois impede a livre movimentação de pessoas com mobilidade reduzida. Outro fator que também ocasiona barreiras ambientais são as adaptações e construções inadequadas e equivocadas, em que o objetivo era alcançar a acessibilidade, como rampas mal construídas, pisos sem uma manutenção apropriada, descuido na escolha do

mobiliário urbano e tudo aquilo que não se adequa e nem é absorvido por todos os usuários, infringindo assim a filosofia do desenho universal.

Ao se falar, por exemplo, de impedimento nos transportes, é importante observar que podem estar sendo produzidos por questões físicas, técnicas ou atitudinais, pois os obstáculos podem estar nas instalações físicas do terminal, no mobiliário interno ou até no design do ônibus; podem estar, também, na opção de letreiro eletrônico informando itinerário ou na programação visual que identifica a plataforma de embarque; ou podem estar, ainda, na atitude do motorista de parar o veículo longe demais do ponto de embarque ou na arrancada do veículo.

Figura 1 - Barreiras Ambientais.



Fonte - <http://www.mun-setubal.pt/pt/noticia/programa-elimina-barreiras/344>. Acesso em Outubro, 2016.

Mas como eliminar as barreiras ambientais? Ou, como evitá-las? Elas estão diretamente ligadas ao meio construído, à arquitetura e o urbanismo. A eliminação dessas barreiras configura uma acessibilidade ambiental.

1.3.2 – Acessibilidade

A Acessibilidade deve ser conseguida de forma autônoma. Pode ser compreendida como conceito básico a ser pensado, avaliado e aplicado em todas as ações públicas que resultem em oferta de qualidade de vida, relacionados ao comportamento físico urbano.

Segundo o MINISTÉRIO DAS CIDADES (2005) acessibilidade é:

"[...] garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer objeto. Reportar este conceito as pessoas com deficiência também está ligado ao fator de deslocamento e aproximação do objeto ou local desejado. Indica a condição favorável de um determinado veículo condutor que neste caso, é o próprio indivíduo, dentro das suas capacidades individuais de se movimentar, locomover e atingir o destino planejado." (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005)

A acessibilidade é um termo que engloba a possibilidade de usufruto por todos os usuários da cidade no ambiente físico construído.

"É um conjunto de alternativas de uso ambiental que respeitam as necessidades de pessoas com diferentes formas de deficiência. Tal conjunto oferece condições adequadas de disponibilidade, conexão, conforto, proximidade, e comodidade, conforme a organização administrativa e a disposição e características de elementos componentes, mobiliário, equipamento. Através da acessibilidade ambiental, a utilização de edificações e de espaços urbanos ocorre de forma ativa, isto é, com espontaneidade, independência e autonomia". (GUIMARÃES, 1995, p.5).

Inicialmente a acessibilidade estava associada aos portadores de deficiência, todavia hoje é incluída em um universo maior, sendo relacionada a todo tipo de usuário da cidade, que é a filosofia do Desenho Universal.

O projeto acessível só é alcançado de maneira plena, quando o seu planejador possui, além de conhecimentos, uma visão crítica e coerente do espaço construído, sendo capaz de classificar, verificar e agir nas decisões de tornar o ambiente acessível. Depende de experiências científicas e práticas para a obtenção de um fator comum. E este fator comum é obtido com o desenho para todos: o Desenho Universal, que garante todos os quesitos da acessibilidade aos usuários da cidade ao meio construído.

1.3.3 – Desenho Universal

"[...] o Desenho Universal estava associado às pessoas com deficiência e o Desenho Acessível consiste na busca de desenvolver edificações, objetos ou espaços que sejam acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida, deficientes e com mobilidade plena, em muitos casos adequá-los a este público específico, produzindo elementos diferenciados". (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 55).

Exemplo de desenho acessível são os telefones públicos e as pias baixas, destinadas não somente para pessoas com baixa estatura, mas também para pessoas cadeirantes.

CAMBIAGHI, 2007 define a pessoa com deficiência sendo:

“[...] um indivíduo que têm reduzidas, limitadas ou anuladas as suas condições de mobilidade ou percepção das características do ambiente onde se encontra. Entretanto, alguém com redução de mobilidade ou de percepção podem ter sua deficiência minimizada na medida em que lhe sejam oferecidos recursos para que sua relação com o espaço se dê de maneira adequada.”

Hoje um novo conceito inclui os portadores de deficiência em uma gama antropométrica maior, das pessoas de mobilidade reduzida. Essas pessoas são definidas como aquelas que têm limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio em que está temporária ou permanentemente. Entende-se pessoa com mobilidade reduzida o deficiente, idoso, obeso, gestantes, entre outros. (NBR 9050, 2015). Elas fazem parte de um universo de 60% do total da população mundial.

O decreto federal nº 5295/04, Art. 5º, Inciso II define pessoa com mobilidade reduzida:

“[...] aquela que, não se enquadrando no conceito da pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanentemente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.”

O direito de uso dessas pessoas ao ambiente construído, aos artefatos e aos produtos é garantido pelo desenho que chamamos de Universal.

Leva-se em consideração as diferenças das pessoas com relação à apropriação do meio construído. Tem um apelo para as massas. E mais, é um desenho que possibilita a obtenção de produtos passíveis de regulagens, capacitando-os a uma gama maior de usuários. Tem a finalidade de ser adaptável a todo e qualquer tipo de pessoa, evitando assim os estereótipos.

Busca a visão do usuário de forma que sejam atendidas suas necessidades, compreensão, com relação, também, ao ambiente urbano.

Segundo o MINISTÉRIO DAS CIDADES (2005) o Desenho Universal deve atender a sete princípios básicos:

1. *Uso Equiparável* - projetos com a equiparação de oportunidades entre os usuários, com o respeito às habilidades de todos. Garantindo um amplo atendimento antropométrico independente de suas características físicas.

2. *Uso flexível* - a flexibilidade no uso, manuseio e acesso aos elementos do projeto devem respeitar e atender a uma larga escala de preferências e habilidades individuais.

3. *Simplicidade e intuição*: não se pode depender de habilidades específicas dos usuários como o conhecimento da língua ou um alto nível de concentração para que o desenho do projeto proposto seja compreendido e sua utilização ocorra. É necessária uma rápida e correta compreensão das partes que o compõem e também de seu todo.

4. *Informação perceptível*: a utilização dos projetos deve estar garantida por informações eficazes, sem ser necessário depender de situações especiais, de circunstâncias ambientais ou de habilidades individuais dos usuários; devem permitir que peças intercambiáveis que componham os projetos assumam características próprias de forma a facilitarem a identificação, a compreensão e o manuseio a qualquer usuário.

5. *Tolerância ao erro*: deve-se eliminar ou, pelo menos, minimizar a possibilidade de perigos ou consequências indesejáveis que possam ser provocadas por acidentes na utilização ou ações involuntárias.

6. *Com pouca exigência de esforço físico*: desenvolver projetos que possam ser utilizados sempre desprendendo o menor esforço físico de seu usuário; esta busca deve evitar a necessidade de grandes habilidades físicas dos usuários ou esforços de resistência ou habilidades específicas.

7. *Tamanho e espaço para o acesso e o uso*: o tamanho e o espaço para a aproximação, o alcance, a manipulação e o uso devem ser apropriados e adequados, independentemente do tamanho do corpo do usuário, sua postura ou mobilidade.

Além disso, deve ter parâmetros básicos para a sua aplicação do Desenho Universal onde a formação é necessária para correta aplicação da norma e a regulamentação e gestão, para que as áreas de interesse possam ter usos apropriados. O desenho Universal por sua vez possui três fatores importantes: primeiro a comodidade, segundo a firmeza e terceiro, beleza.

A reformulação do espaço público pode ser conseguida através de diretrizes e princípios da mobilidade urbana.

1.4 – ELEMENTOS ESTRUTURADORES DA MOBILIDADE URBANA

1.4.1 - Sistema Viário

A configuração das cidades está relacionada diretamente com o sistema de circulação, que são as vias, que constituem o sistema viário e a mobilidade urbana, onde a população e seus movimentos são os articuladores deste deslocamento no espaço e no tempo.

As vias, juntamente com os quarteirões, são os elementos responsáveis pela forma urbana da cidade. Através das vias o indivíduo se torna capaz de observar a cidade assim como toda a sua beleza e funcionalidade.

O sistema viário:

“[...] é o espaço público por onde as pessoas circulam, a pé ou com auxílio de algum veículo (motorizado ou não), articulando, no espaço, todas as atividades humanas intra e interurbanas. Este espaço público abriga também redes de distribuição dos serviços urbanos (abastecimento de água, energia elétrica, telefonia, coleta e esgotamento de águas pluviais, lixo, esgoto sanitário, entre outros, [...]).” (CADERNO REFERÊNCIA PARA PLANO DE MOBILIDADE URBANA, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p.70).

O sistema viário interfere diretamente na mobilidade urbana da cidade. Para atender a tantos serviços, o sistema viário dispõe de muitos equipamentos instalados nas próprias vias, no subsolo ou no espaço aéreo, infraestrutura urbana.

A primeira classificação a ser observada são determinados pelo código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, onde as vias estão classificadas quanto a sua utilização art. 60: vias urbanas - via de trânsito rápido, via arterial, via coletora, via local – e vias rurais: rodovias e estradas.

Todo o sistema viário de uma cidade faz a união entre um ponto e outro, ou vários pontos iniciais a um ponto final. Para tanto, MASCARÓ (2005, p. 69) faz classificação da rede viária sendo:

Sistema Arterial Principal - utilizado para maiores volumes de tráfego, representa, na realidade, em extensão de área, uma percentagem reduzida de quilômetros da rede viária total. São compostas por vias expressas primárias, vias expressas secundárias e vias arteriais primárias.

Sistema Arterial Secundário - inclui todas as vias arteriais não classificadas como primárias e atende percursos de viagens com extensões intermediárias. Dá maior ênfase ao acesso às propriedades do que no sistema anterior, suplementa e interconecta o sistema anterior [...].

Sistema de Vias Coletoras - tem a função de coletar o tráfego das ruas locais e canaliza-lo às vias arteriais. A coletora proporciona acesso às propriedades adjacentes, de modo que é desejável reduzir ao mínimo o volume de tráfego direto.

Sistema Viário Local - é composto por vias cuja principal finalidade é dar acesso às propriedades particulares, se for bem projetada, irá desestimular todo o tráfego de passagem pela falta de continuidade de seu traçado.

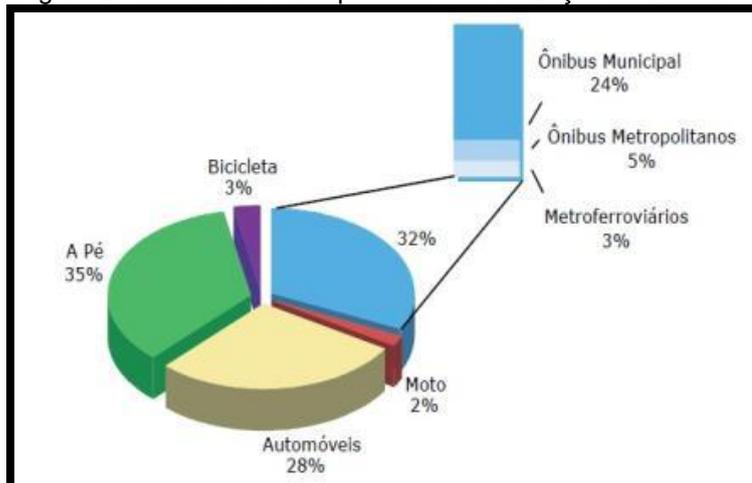
É importante para a organização do sistema viário a identificação e o papel que cada tipo de via desempenha na circulação urbana, considerando os vários modos de transporte, incluindo os não motorizados.

1.4.2 – Os Modais

De muitas maneiras podemos nos locomover nas cidades. Seja a pé, bicicleta, carro ou transporte coletivo. Mas a que ponto devemos optar por um ou outro? A cidade é feita para que todos os seus usuários possam usufruir livremente de seus equipamentos, serviços e bens disponibilizados.

Os modais existentes se classificam em pedestre, automóveis, bicicleta, transporte público e moto (FIESP, 2015), e no Brasil o seu uso é bem distribuído chamando atenção para a quase equiparação de uso com os modais a pé, automóveis e transporte coletivo.

Figura 2 - Modais de Transportes e sua utilização no Brasil.



Fonte: ANTP/Ministério das Cidades / 2005

1.4.2.1 - O Pedestre

O pedestre é o usuário da cidade que está ou anda a pé. A calçada é o principal meio de deslocamento dessas pessoas. O espaço da calçada, bem como as travessias, passarelas, rampas e outros deverão possuir um nível de transitabilidade e acessibilidade adequados a todos os tipos de usuários, desde o tipo de pavimentação à inclinação transversal correta e segura.

A circulação das pessoas por meios não motorizados não pode continuar sendo ignorada como um dos importantes elementos do sistema de transporte urbano. A inclusão destes elementos no planejamento urbano e no planejamento dos transportes, e também na gestão da mobilidade urbana, significa construir um processo de inclusão social dessa população (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

O pedestre é o usuário real da cidade, este que se deve dar toda atenção, prevalecendo sempre às pessoas ao invés das máquinas. A inclusão das pessoas no meio urbano é um dos desafios a frente da mobilidade e acessibilidade urbana, visto que, as cidades continuam a aumentar suas vias, mas não visam o melhoramento de suas calçadas. A priorização do homem no meio urbano deve ser o topo de todo planejamento urbano.

1.4.2.2 Os Ciclistas e a Ciclovía

O Brasil é o terceiro maior produtor mundial de bicicletas. Ela calcula que no Brasil haja uma frota de 60 milhões de bicicletas, em um mercado em expansão. (ABRACICLO, 2010). A bicicleta é o veículo mais utilizado nos pequenos centros urbanos, onde o transporte coletivo praticamente não existe e os automóveis estão longe do poder aquisitivo da família. Na outra ponta estão os indivíduos de baixa renda, habituados a periferia dos grandes centros urbanos e as cidades menores. Estes são os grandes usuários da bicicleta no Brasil, fazem dela uso regular como um modo de transporte. Junto com o deslocamento a pé, a bicicleta é o modo de transporte mais frágil do cenário urbano.

A classe alta não utiliza a bicicleta como meio de transporte habitual e cotidiano, mas sim como equipamento de lazer e esportivo e ainda se destacam na paisagem com sua vestimenta colorida, capacetes e equipamentos sofisticados que atingem preços elevados (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

O Ministério das Cidades (CADERNO REFERÊNCIA PARA PLANO DE MOBILIDADE, 2015, p. 42) descreve que:

“[...] do ponto de vista urbanístico o uso da bicicleta nas cidades reduz o nível de ruído no sistema viário; propicia maior equidade na apropriação do espaço público para o lazer; contribui para a composição de ambientes mais agradáveis, saudáveis e limpos; contribui para a redução dos custos urbanos devido a redução dos sistemas viários destinados aos veículos motorizados; e aumenta a qualidade de vida dos habitantes, na medida em que gera um padrão de tráfego mais calmo.”

O código Brasileiro de Trânsito deixa claro de como trabalhar com o ciclista e a ciclovía na cidade. O mais importante de colocar o ciclista na ciclo faixa é direcioná-lo ao seu destino. A bicicleta ainda possui várias funções de uso, não somente servindo com meio de transporte. Ela pode ser utilizada como veículo de transporte para deslocamentos em direção ao trabalho, ao estudo, como transporte de mercadorias, entrega de correspondências, transporte de compras, veículo baú, entre outros.

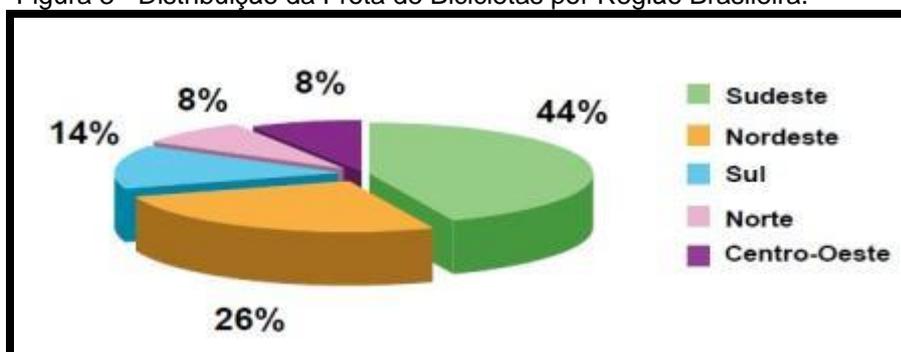
No cenário nacional há uma guerra de disputa nas vias urbanas entre os ciclistas, motoristas e pedestres. Há um desrespeito múltiplo devido ao não

seguimento das leis de trânsito. Segundo o IPEA/ANTP (2003) estima-se que há mais de 30 mil mortes e mais de 400 mil feridos por ano em acidentes de trânsito.

Os programas de educação no trânsito merecem destaque, pois desta forma há alguma possibilidade de promover alterações comportamentais neste assunto. Leis mais severas também são fortes aliadas, principalmente no que tange ao desrespeito de beber e dirigir. Ciclistas, pedestres e motociclistas são os que correm mais riscos, pois não dispõem de quase nenhuma proteção.

Os modais de transporte não apresentam integração, principalmente os não motorizados. Nas grandes cidades esses transportes são vistos como lazer pelo fato de haver grandes distâncias a serem percorridas.

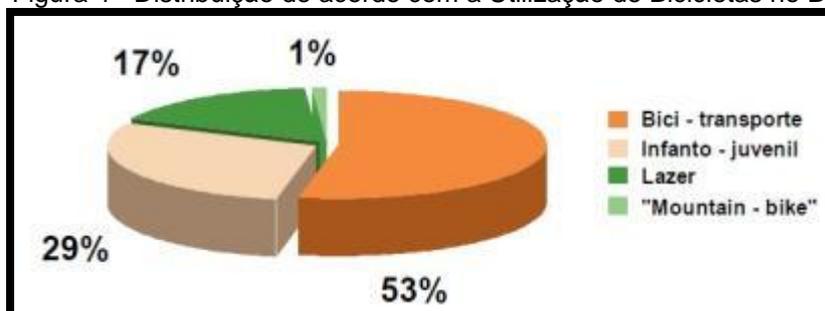
Figura 3 - Distribuição da Frota de Bicicletas por Região Brasileira.



Fonte - Abradibi e Abraciclo, 2005.

O Sudeste é a região com a maior frota de bicicleta onde os maiores incentivos estão no estado de São Paulo. Outra relação que ajuda a definir o tipo de usuário da bicicleta no Brasil é o Gráfico 3 abaixo:

Figura 4 - Distribuição de acordo com a Utilização de Bicicletas no Brasil.



Fonte - Abradibi e Abraciclo / 2005.

É possível perceber que mais da metade das bicicletas comercializada no Brasil corresponde ao transporte individual dentro da cidade. Através disso, torna

necessário à integração entre os modais viários e os espaços públicos e dessa forma a paisagem urbana vai adquirindo uma nova forma. Assim a mobilidade urbana sustentável vai adentrando nas cidades aos poucos, porém, as políticas urbanas devem executar o seu papel no que se refere a construção de infraestrutura e aplicação de fiscalização, transformando a cidade em um espaço mais humano.

1.4.2.3 - Transporte Coletivo

A constituição Federal define o transporte coletivo urbano como um serviço público essencial e que deve ser provido pelo Estado ou por particulares sob delegação do poder público (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

O ônibus é o principal meio de transporte coletivo usado em praticamente todas as cidades brasileiras. Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2005), uma frota de aproximadamente 93.000 ônibus circula nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes, transportando em média, 1 bilhão de passageiros por mês.

Além disso, algumas cidades ainda contam com metrô e ferrovias participando do transporte coletivo juntamente com os ônibus.

A prioridade ao transporte coletivo no uso do espaço viário tem duplo objetivo: aumentar a eficiência da circulação urbana e aumentar a justiça e a equidade na apropriação da cidade pela população.

Não somente o transporte coletivo por ônibus, mas também os táxis e as motos táxis tiveram um crescimento muito grande em relação a utilização do ônibus no meio urbano. Os táxis constituem um serviço de transporte público, porém individual e são regulamentados pelas prefeituras por meio de leis e decretos.

Mesmo com tantas novidades de mercado e modelos de gestão, em muitas cidades, a gestão do transporte público não tem dado a eficiência necessária para tratar uma parte dos problemas de mobilidade. O transporte individual ainda é a primeira escolha do indivíduo da cidade em seu transporte diário.

1.4.2.4 – Automóvel

Meio de transporte mais utilizado entre os usuários das cidades brasileiras desde a década de 50, o uso do automóvel é o modo mais problemático e comprometedor da mobilidade urbana das cidades.

Não havendo infraestrutura ideal e nem espaço físico para acomodar o exagerado número de veículos que, por orientação da política de mobilidade passada, ocupam praticamente todo o espaço urbano, causando grandes transtornos e problemas como poluição, congestionamentos, acidentes e outros.

Meio de transporte com alto custo com relação a infraestrutura hoje é o grande vilão das cidades, pois diminuem a qualidade de vida das pessoas, desprendem grandes investimentos para a sua sustentação, além de que quando é feita uma intervenção urbana em detrimento a este modo, a mesma na maioria das vezes quando finalizada já necessita de mais ampliações.

CAPÍTULO II – DIAGNÓSTICO: SÍTIO HISTÓRICO DO PORTO DE SÃO MATEUS – ES

Para se obter um bom diagnóstico é preciso ter em mente que os aspectos físicos são fundamentais para a determinação dos problemas de infraestrutura do meio urbano referente às questões de circulação viária e seus modais.

Esse diagnóstico tem a finalidade de se obter o máximo de informações constituindo na investigação in loco de forma a se conhecer de perto o espaço consolidado do ambiente urbano caracterizado como área de entorno do Sítio Histórico do Porto de São Mateus com a análise e registro de todos os pormenores físicos através da fotografia, medições, contagem de veículos e pedestres, análise de mapas, malha viária e outros na forma de pesquisas in loco.

Considerando a ocupação do Sítio Histórico Porto de São Mateus-ES ter se dado de maneira irregular ao longo de toda sua história, diversos fatores foram encontrados em seu diagnóstico que serviram como norte para a aplicação das diretrizes de intervenção para a sua área tombada e seu entorno. O próprio processo de urbanização deste Sítio Histórico traz consigo valores e simbolismo que não deve ser ignorado ou que possa ser perdido.

O diagnóstico urbano é um dos primeiros itens dos quais devem ser analisados no ambiente urbano. Ao se analisar a ambiência do local deve-se buscar todos os elementos estruturadores dele, população colonizadora, economia da época de surgimento. Com isto fica mais claro o traçado urbano encontrado. Fotos antigas e materiais escritos como anotações da época e fotos atuais podem demonstrar uma melhor percepção daquele espaço. Em alguns casos é possível trazer um elemento urbano de volta a utilização, deixando o espaço mais agradável e útil para a população e usuários.

Essa tarefa deve ser realizada através da visão do pedestre, de preferência, pois é o modo menos favorecido no meio urbano e capaz de detectar problemas pontuais e gerais com mais propriedade que os outros.

Por recomendação do MINISTÉRIO DAS CIDADES (2007), o diagnóstico urbano deve obedecer alguns critérios para a obtenção dos dados necessários para a determinação das especificidades do tema em questão – a mobilidade +

acessibilidade + área de preservação patrimonial. Sendo necessário investigar, principalmente, o Inventário do Sistema Viário dada as condições de acesso, visitação e uso do Sítio Histórico e seu entorno.

A determinação do Inventário das Barreiras Ambientais também é de grande relevância neste diagnóstico, onde a base dos itens a serem analisados foram retirados do guia PlanMob do Ministério das Cidades e adaptado às necessidades urbanísticas de área de preservação cultural.

Tabela 1 – Inventário das Barreiras Ambientais.

<p>INVENTÁRIO URBANO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USO E OCUPAÇÃO DO SOLO - SISTEMA VIÁRIO E CONTROLE DE TRÁFEGO - CALÇADAS E AS BARREIRAS AMBIENTAIS. 	<ul style="list-style-type: none">) Uso e ocupação do solo;) Caracterização geral do sistema viário;) Classificação e hierarquização viária;) Polos geradores de tráfego-controlado de tráfego.) material de revestimento;) formas de travessia;) configuração e locação do mobiliário urbano;) possibilidade de aglomeração;) delimitação específica diferenciada de seus usuários (distribuição de usos);) circulação de pessoas.
--	---

Fonte: PlanMOB Ministério das Cidades, 2015.

O diagnóstico com relação às questões da Acessibilidade também consideraram outros aspectos trazendo o debate destes elementos:

- Modos de deslocamentos
- Efeitos desta escolha na economia
- O meio ambiente
- A segurança
- O bem-estar social
- A própria vida do sítio histórico.

Esta análise deve observar os três princípios para que todos os usuários deste espaço alcancem:

- Independência
- Autonomia

- Dignidade

É importante percebermos também neste diagnóstico a ambiência do local, o sítio histórico de São Mateus, na sua totalidade, preservando seu conjunto e o equilíbrio da paisagem urbana e ambiental e sua infraestrutura.

Foi realizada uma análise crítica das questões urbanas da região tomando-a como referenciais os elementos de estruturação do sítio natural, arquitetônico, sua forma de parcelamento, uso e ocupação do solo, mobilidade urbana, acessos, indicação das barreiras arquitetônicas, urbanísticas e ambientais resultando em um diagnóstico onde o enfoque considerado foi o conjunto urbano e o seu papel enquanto elemento capaz de criar uma ambiência histórica no local.

Esse diagnóstico não se limita apenas ao estudo do espaço do sítio, mas procura incorporá-lo ao restante da cidade, com sua área de entorno buscando a organização e a estruturação da região como um todo, no intuito de efetivar a apropriação deste espaço urbano, a sua organização e estruturação da região como um todo.

Foram realizados levantamentos fotográficos, pois segundo o professor Gyorgy Keper (DEL RIO, p. 89, 1990), a fotografia é uma técnica ampliada de análise e projeto, portanto capaz de captar detalhes e situações de análise do trabalho. Elaboração de mapas, contagem de tráfego dos quatro modais do sistema viário.

2.1 - O PORTO DE SÃO MATEUS

Um dos núcleos mais antigos da época colônia do Brasil, São Mateus é o terceiro município mais antigo do estado do Espírito Santo. (OLIVEIRA, 1975, p.35). Os primeiros colonos chegaram provavelmente no ano de 1554 e formaram a povoação do Rio Cricaré.

O primeiro documento oficial da presença do colonizador no norte da Capitania do Espírito Santo é o que Mem de Sá escreveu sobre a Batalha do Cricaré, na qual morreu em combate seu filho Fernão de Sá, em janeiro de 1558 (PENA, 1878, p. 116).

A partir de 1716, foram concedidas dezenas de sesmarias, principalmente a colonos portugueses e brasileiros brancos que vieram se fixar entre a povoação de São Mateus e a barra do mesmo rio (atual Conceição da Barra), transformando a agricultura incipiente e de subsistência de então.

O acesso à cidade de São Mateus se dava pelo rio. O acesso das embarcações ao Porto dependia do nível das marés. (OLIVEIRA, 1975, p. 40). Em 1751 a povoação passou a ser denominado Distrito e em 1764 foi elevada à categoria de Vila. Tal iniciativa era necessária para trazer segurança contra invasão estrangeira e justiça à região, que estava sendo dominada por aventureiros que buscavam as minas de ouro, que podiam ser acessadas pelo rio São Mateus, cujas nascentes se localizam na região aurífera de Minas Gerais.

O movimento de mineiros que vinham do sertão em busca de alimentos, roupas, ferramentas, pólvora e armas e o incentivo dado aos colonos para o desenvolvimento da agricultura fez de São Mateus um grande entreposto comercial, principalmente a partir da criação da vila.

O aumento da produção e exportação de farinha, açúcar e outros alimentos, como também o comércio de escravos motivou a construção de melhores estruturas para o atracamento de embarcações no barranco do rio, mais tarde transformado em cais.

A partir do século XIX, a farinha passou a ser o produto mais exportado do Espírito Santo, sendo o maior produtor São Mateus, de onde partiam barcos carregados com esse produto para a Recife, Bahia e Rio de Janeiro. A madeira também era importante produto de exportação (NARDOTO, 1999, p.180).

Em 1833 São Mateus foi elevado à categoria de Cidade, juntamente com Vitória e Itapemirim. O rio e o Porto tinham papel fundamental na vida econômica. Ali chegavam canoas e barcaças trazendo produtos para exportação e levando de volta para as fazendas do interior os produtos importados: sal, querosene, pólvora, tecidos, chapéus, alguns medicamentos e ferramentas, (NARDOTO, 1999, p. 175).

Casarões começaram a ser construídos de forma a abrigar o comércio em lojas no térreo e moradias dos comerciantes nos pavimentos superiores. Em 1860 foi implantando transporte regular entre Vitória e São Mateus. A 29 de novembro de 1864, criou-se um imposto de 1% sobre as exportações com o intuito de subsidiar as obras no Cais. A partir de 1870 muitos contratos foram assinados, garantindo a realização de viagens mensais de barcos a vapor entre os portos do Rio de Janeiro

e os do Espírito Santo, sendo o de São Mateus o destino final, (NARDOTO, 1999, p. 180).

Em 1874, foi inaugurado na área central da Praça um chafariz que abastecia a população local com água encanada, que era captada num reservatório construído a cerca de 2 km, denominado Biquinha. Nas primeiras décadas do século XX, o Porto mostrava toda a sua imponência e o dinamismo econômico da cidade era refletido na área portuária, para onde convergiam todos os caminhos, inclusive os trilhos da Estrada de Ferro São Mateus-Nova Venécia. O transporte de cargas e de passageiros se fazia em navios a vapor.

Figura 5 - Passageiros aguardando o embarque no Porto, década de 20.



Fonte - Acervo Eliezer Nardoto¹

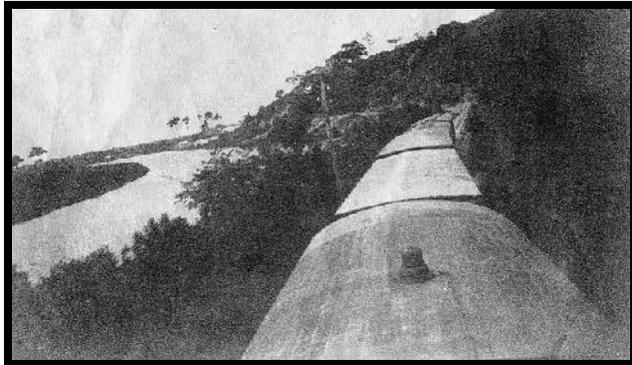
A maior parte dos vagões do trem de ferro transportava madeira da região de Nova Venécia para o Porto de São Mateus, era colocado nos navios e exportado principalmente para o Rio de Janeiro. Na década de 40, foram construídos no estaleiro do Porto dois grandes navios destinados ao transporte de madeira: o Timbira e o Barão dos Aymorés. Este foi lançado ao rio em 1945. O estaleiro e os navios pertenciam ao Coronel Eleosipo Cunha, filho do Barão dos Aymorés.

Após a abertura da estrada de rodagem entre São Mateus e Linhares, no final da década de 30, e a extinção da Estrada de Ferro São Mateus - Nova Venécia, no início da década de 40, começou a haver uma migração do transporte de mercadoria e passageiros para o modal rodoviário, consolidando-se definitivamente com a

¹ Eliezer Nardoto – Historiador da Cidade de São Mateus-ES, Integrante da Academia Mateense de Letras, Administrador.

abertura de BR 101, na década de 50, principalmente após a inauguração da ponte sobre o rio São Mateus, em dezembro de 1954.

Figura 6 - Trem de passageiros próximo ao Porto de São Mateus, década de 20.



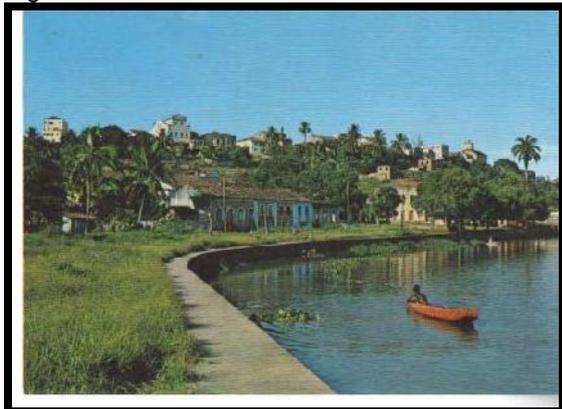
Fonte - Acervo Eliezer Nardoto

Figura 7 - Aspectos da construção do Navio Timbira.



Fonte – Acervo Eliezer Nardoto.

Figura 8 – Cais do Porto.



Fonte – Acervo Eliezer Nardoto.

Figura 9 – Rua São Benedito.



Fonte – Acervo Eliezer Nardoto.

O Porto de São Mateus foi um centro de integração entre modais, o trem, navios e automóveis. Contudo, a modernização fez com que esses modais entrassem em desuso para que o automóvel apenas fizesse parte do dia a dia. O Porto poderia hoje ser um centro comercial importante se todos esses elementos urbanos ainda fizessem parte do seu dia a dia, seja através de incentivos comerciais ou como atrativo turístico, assim como outras cidades brasileiras utilizam, contudo é preciso preservar o Patrimônio Histórico.

O processo de urbanização do Porto de São Mateus aconteceu de maneira precária e sem quaisquer controles urbanísticos de ocupação. Sua arquitetura foi modificada ao longo de sua história e hoje se encontra em estado precário de

manutenção, e segundo a Secretaria Municipal de Cultura, existem casarios fechados pela defesa civil.

A ocupação ao longo dos anos e a falta de investimentos pelo poder público municipal e estadual fomentaram a ocupação por famílias de baixa renda, das quais não possuem condições de manter as características do sítio histórico e são altamente dependentes do transporte público coletivo e das escadarias para acesso às suas residências. Todos os fatores urbanísticos encontrados no diagnóstico urbano do Porto são fatores determinantes para a mobilidade urbana, desde a pavimentação das vias e escadarias até a iluminação pública, não se esquecendo da falta de acessos aos ônibus escolares e coletivos.

FRANCISCO (2012), diz que o maior desafio do planejamento urbano é buscar estratégias para a reestruturação destes tecidos urbanos comprometidos pelo nível de consolidação das edificações e para a valorização do espaço público. De fato, além da criação de planos e projetos de mobilidade para áreas urbanas, o maior desafio encontra-se em suas execuções, e esse desafio aumenta quando se trata de sítios históricos urbanos tombados.

Casarões, praça, chafariz, porto, todos esses elementos contam um pouco da história do Sítio Histórico e do próprio surgimento da cidade.

Quanto à legislação estadual, em 1976, foi realizado o Tombamento de caráter definitivo dos 32 imóveis, integrantes do Conjunto Histórico do Porto de São Mateus, com a Resolução CEC nº 01/76.

Posteriormente em 2010, com a Resolução CEC nº 01/2010, se regulamenta as diretrizes para as intervenções dos espaços públicos, lotes e edificações integrantes na Área de Proteção Cultural de São Mateus, onde os principais pontos a serem destacados para um melhor entendimento das proposições deste projeto podem ser consultados no Anexo.

A área de Tombamento e seus limites são os primeiros identificadores do Sítio e o espaço delimitador deste trabalho e de intervenções futuras ao Sítio Histórico, conforme figuras abaixo.

2.2 - INVENTÁRIO URBANO

2.2.1 - Uso e Ocupação Do Solo

Caracterizada pelo conjunto edificado do Sítio Histórico do Porto de São Mateus e a margem do Rio Cricaré, a paisagem urbana deste local ainda se completa por uma arborização de Oitis completamente consolidada, compreendendo uma ambiência singular e única da Praça do Comércio, hoje denominada Praça Graciano Neves, principal local de visitação dos turista e moradores de São Mateus.

Possui ainda uma base construída, que nos tempos áureos foi utilizado como ancoradouro. Seu conjunto edificado constitui a maior concentra o dos Casarios Tombados, onde sua ocupa o se dá com o funcionamento de comércio local, institui es municipais, escola e projetos sociais. Possui residências em seu entorno, onde se configura o Bairro Porto.

Figura 12 – Mapa de Uso e Ocupação do Solo.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

O local, pela escala, propicia uma ocupação diversa, com pessoas das diversas classes econômicas, sociais e culturais na procura daquele espaço para lazer e entretenimento.

Pelas dimensões da Praça e a possibilidade do acesso de veículos, caracteriza o local com a facilidade de visitação, faz com que ocorra uma diversidade no ambiente urbano. O acesso seguro é um dos fatores que possibilitam e garantem a permanência dos moradores e turistas.

Praça, espaço que foi com o tempo se revelando como palco dos acontecimentos culturais e sociais da cidade de São Mateus. Algumas casas nas imediações deste espaço foram, ao longo dos anos, se deteriorando e hoje encontram-se em ruínas. Porém o traçado das vias e a escala da maioria das construções favorece a percepção da imagem urbana de um passado importante para o desenvolvimento da cidade de hoje.

Foto 1 – Praça Graciano Neves, Porto de São Mateus



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 2 – Rampa de Acesso para Barcos do Porto.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

A falta de conservação da praça e casarios do entorno e ineficácia do controle urbanístico por parte do poder público, município, já evidencia impactos negativos na composição arquitetônica do conjunto edificado.

A conservação das fachadas, ou a falta dela, traz impactos diretos à imagem da paisagem urbana do Sítio Histórico

Foto 3 – Fachada X Conservação.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foram encontradas algumas fachadas de antigas construções, a grande maioria em estado de total abandono, apresentando uma vegetação invasora, arbustos e sem qualquer escoramento ou consolidação da construção.

O local ainda apresenta uma rampa, antigo cais, onde as balsas atracavam para passagem de veículos para a outra margem do Rio. Com a inauguração da Ponte de São Mateus, a atividade caiu em desuso. Segundo informações do historiador Eliezer Nardoto, já houve tentativa de reformar o local para viabilizar a descida de barcos, mas a estabilidade da contenção do porto poderá ser afetada. O leito do Rio apresenta um desnível, hoje assoreado.

Na região da Vizinhança do Sítio, ocorre uma quantidade considerável de lotes desocupados, muitos em situação de abandono e em estado de demolição. No conjunto edificado há uma tipologia de construções unifamiliares e mistas com um ou dois pavimentos. As grandes maiorias dessas construções apresentam telhado em fibrocimento, sem laje de teto, em alvenaria aparente. Em muitos casos encontramos construções sobre as calçadas ou mesmo sobre a via pública.

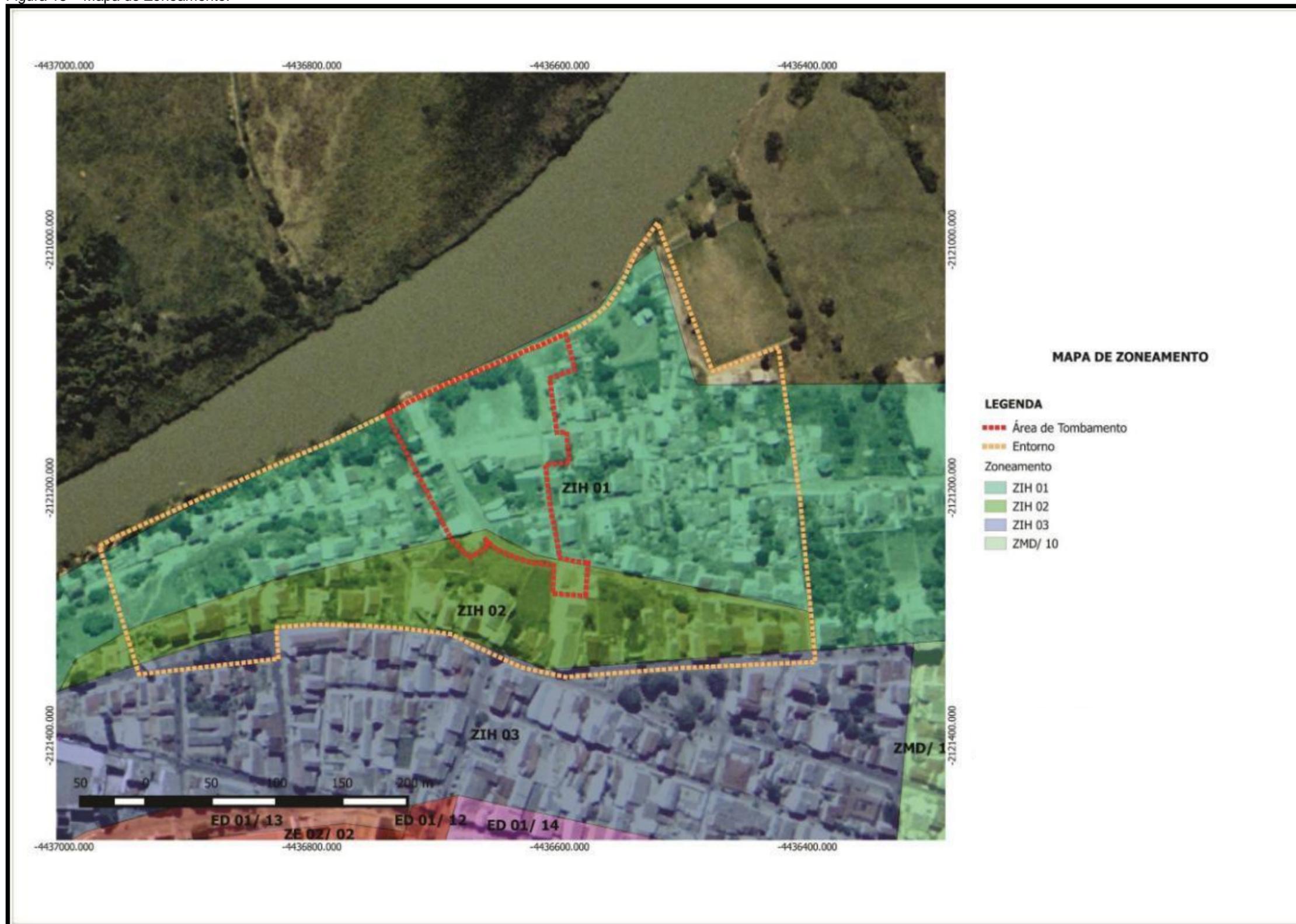
Observamos também o impacto negativo do posteamento e rede elétrica de alta tensão sobre as calçadas. Poucos são os equipamentos urbanos encontrados e não foram observadas lixeiras.

Na encosta são percebidas novas construções, as quais sempre buscam algum destaque volumétrico na paisagem, melhor ventilação e a vista para a

baixada do Rio Cricaré. Essa tríade estabelece uma dissonância da escala do Lugar, tornando a encosta do Morro um local com tipologias construtivas heterogêneas e conflitantes.

Compreendendo uma área de cerca de 80.000m², a área de Tombamento I do Porto de São Mateus (ver Mapa 2) possui 8.000,00m² de sistema viário e 4.200,00m² de área da Praça Graciano Neves. Está inserida na malha urbana como Zona de Interesse Histórico, conforme Lei Complementar 123/2016 – Plano Diretor Municipal de São Mateus. O entorno do sítio, do lado do Rio Cricaré, existe uma Área de Proteção Ambiental.

Figura 13 – Mapa de Zoneamento.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

Figura 14 – Mapa da Área Ambiental.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

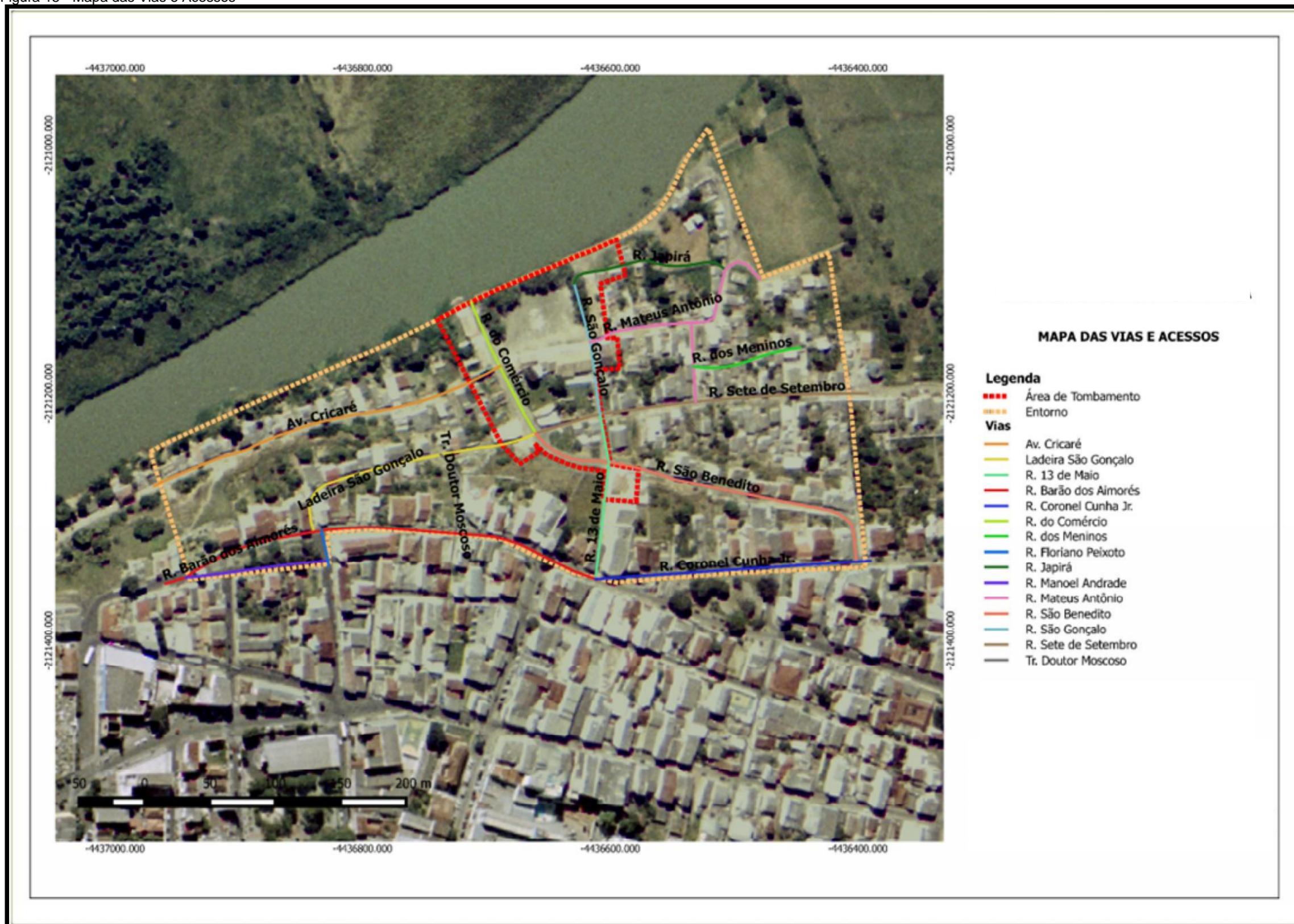
2.2.2 – Sistema Viário – Vias, Acessos, Pavimentação e Seus Componentes

O sistema viário do Sítio Histórico e seu entorno é composto por 15 vias, onde 14 são ruas e 1 é Avenida. Compõe também as escadarias e uma grande Praça que é mais conhecida como Largo do Chafariz. Sua pavimentação original era de pedra marroada e terra batida.

A pavimentação de todo o Sítio Histórico do Porto e seu entorno, possui diversos materiais, níveis e formas de implantação. Com este diagnóstico, juntamente com as diretrizes conceituais de intervenção, poderemos redefini-la com maior precisão, segurança e principalmente acessibilidade. É importante para a organização do sistema viário a identificação e o papel que cada tipo de via desempenha na circulação urbana, considerando os vários modos de transporte, incluindo os não motorizados.

PEDRA MARROADA – pedra grande, dimensão acima de 10 cm, obtida por britagem ou através de marroadas (marretadas). Etimologicamente pedra marroada significa pedra produzida pelo marrão, como era produzida antigamente, apesar de hoje a maior parte da pedra marroada em uso na construção civil ser proveniente de pedreiras, onde são produzidas por britagem. São também conhecidas como pedra de mão e rachão.

Figura 15 - Mapa das Vias e Acessos



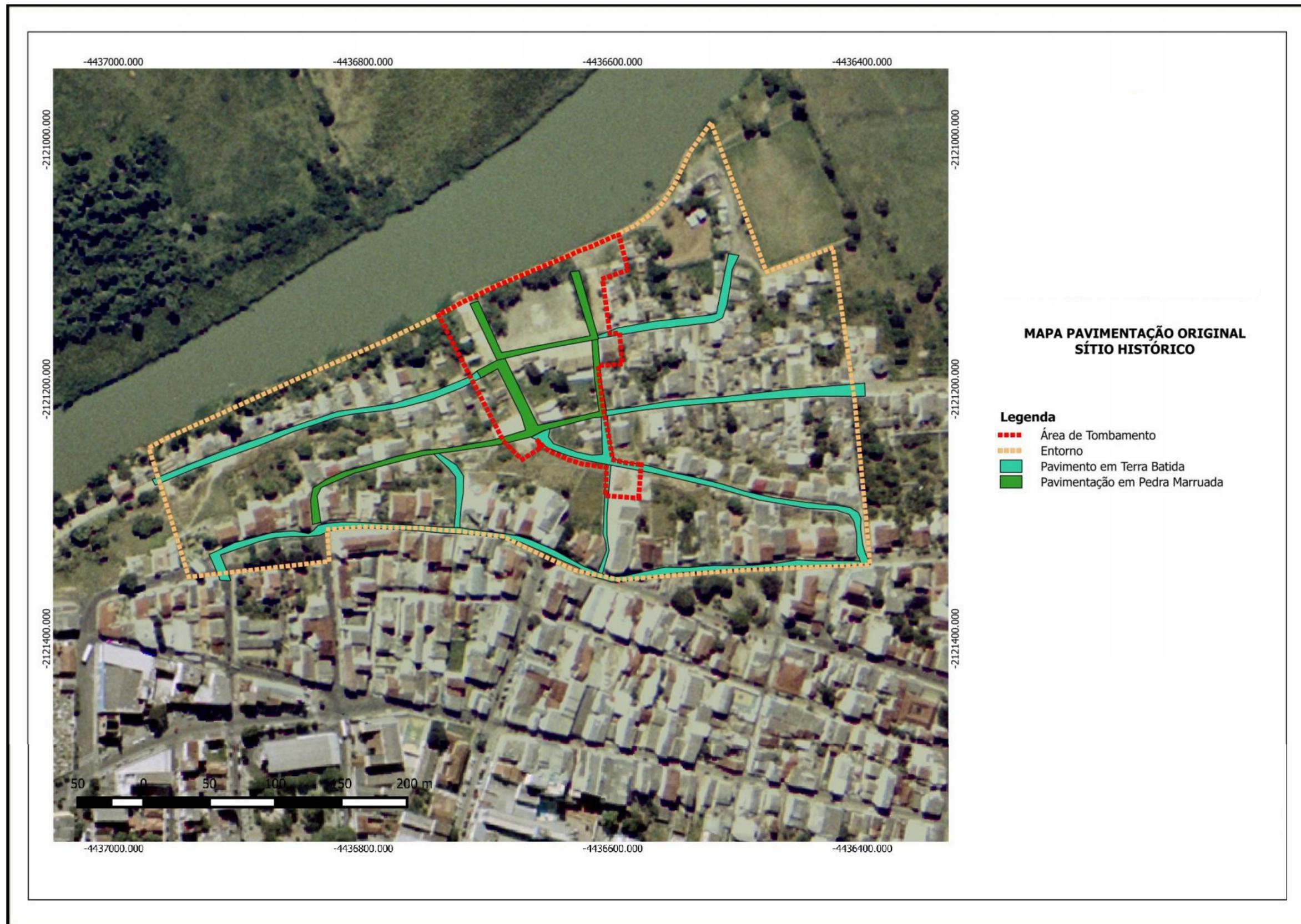
Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

Figura 16 – Mapa de Hierarquia Viária.



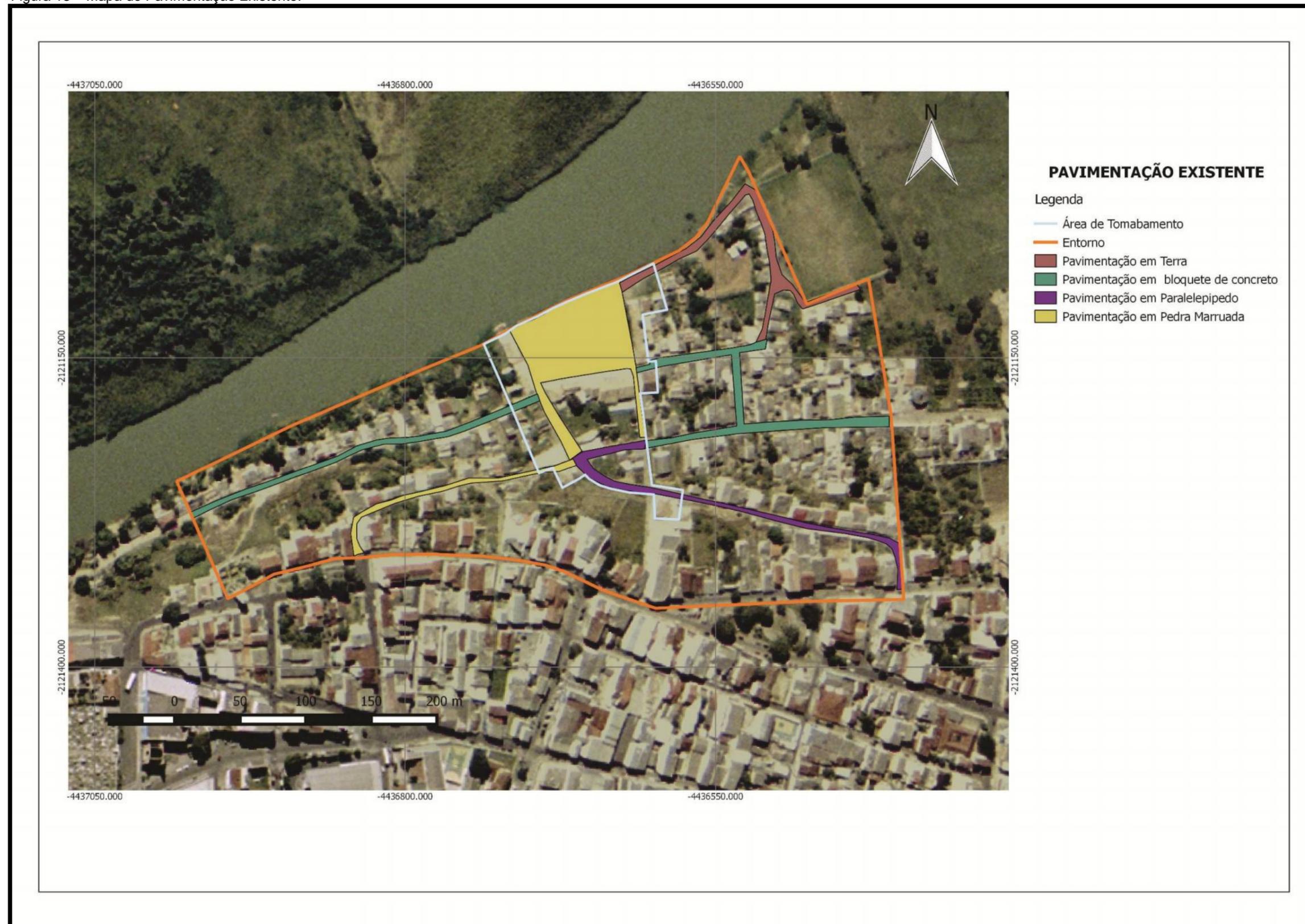
Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

Figura 17 – Mapa de Pavimentação Original.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

Figura 18 – Mapa de Pavimentação Existente.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

2.2.2.1 – Rua Coronel Cunha, Barão dos Aymorés e Manuel de Andrade.

As Ruas Coronel Cunha Jr., Barão dos Aymorés, Manuel de Andrade e Floriano Peixoto compõe a parte da cidade “alta” do perímetro da área do entorno do Sítio Histórico. Além dessa limitação, são as ruas que dão acesso ao Sítio tombado. Estão inseridas em um contexto importante para a integração do Sítio histórico e o restante da cidade. A Rua Coronel Cunha Jr, possui dois tipos de pavimentação, paralelepípedo e bloco sextavado.

Foto 4 – Rua Coronel Cunha Jr. Pavimentação em Bloco Sextavado.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 5 – Rua Coronel Cunha Jr. Pavimentação em Paralelepípedo.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.2 - Rua Barão dos Aymorés

Foto 6 – Rua Barão dos Aymorés. Pavimentação em Asfalto.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 7 – Rua Barão dos Aymorés Pavimentação em Asfalto



.Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Já a Rua Barão Aymorés, é uma extensão da Rua Coronel Cunha Jr., sendo pavimentada com asfalto. As Ruas Manuel de Andrade e a Floriano Peixoto, localizadas nas proximidades da Rua Barão dos Aymorés também são pavimentadas com asfalto.

2.2.2.3 - Ladeira São Benedito

A Ladeira São Benedito é composta por paralelepípedos e possui passeio em alguns trechos, sendo esse estreito e irregular. Por toda sua extensão observa-se a ausência de árvores, que poderiam proporcionar um melhor conforto térmico ao transeunte. É uma via intermediária, cujas edificações possuem uma escala de um a dois pavimentos (com algumas exceções), sendo que um dos lados da via se encontra em aclive e outro em declive, sendo esse último, vizinho ao rio.

Existem pontos durante o percurso onde se visualiza o Largo do Chafariz. Ao fim da ladeira encontramos o largo. No lado em aclive podemos observar as edificações contemporâneas que foram construídas na cidade alta e que são conflitantes com a ambiência do sítio histórico.

Foto 8 – Rua Ladeira São Benedito



. Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 9 – Rua Ladeira São Benedito.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.4 - Escadaria São Benedito

A Escadaria da Ladeira São Benedito tem piso sextavado em concreto, sem passeio nas laterais. É a mais estreita das escadarias do porto, parecendo um corredor, sendo ladeada, em sua maior parte, por edificações contemporâneas de

baixa qualidade arquitetônica, assemelhando-se a assentamentos de população de baixa renda das grandes cidades.

A presença da poluição visual causada por pichações, tubulações e lixo, bem como, a ausência de um cuidado urbanístico, faz com que a ambiência nos transmita a sensação de insegurança. É como se estivéssemos em um labirinto, onde a saída não nos está evidente. Na maior parte de sua extensão não há corrimãos ou nenhum tipo de suporte para o transeunte se locomover com apoio e por ser muito estreita, há trechos onde não é possível transitar duas pessoas lado a lado.

Foto 10 – Escadaria São Benedito.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 11 – Escadaria São Benedito



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.5 - Rua 13 de Maio

Já a Rua 13 de Maio, mais conhecida como a Ladeira Acesso Cinema, é outra rua de acesso ao porto de São Mateus, que o liga à parte alta da cidade através de uma escadaria. O calçamento da via e da escadaria é diversificado. O início, na parte de cima, é de cimento liso, com o passar do percurso esse revestimento torna-se de pedra, em um trecho regular e no final, já no sítio histórico é irregular, onde a mesma é de pedra marroada.

Logo na escadaria já observamos que a ambiência desse trecho precisa de atenção: os edifícios que a ladeiam não tem nenhum tratamento estético e visualmente são bastante poluídos com publicidades, pichações e elementos como aparelhos de ar condicionado, tubulações etc. Os degraus da escadaria são irregulares e o corrimão não proporciona o conforto e a segurança necessária para o

bom deslocamento do pedestre. Além disso, durante o percurso podemos observar obstáculos como hidrantes e postes, além de lixo pelo chão.

A proximidade dos edifícios no primeiro trecho da escadaria proporciona ainda uma sensação claustrofóbica e de insegurança – sem possibilidade de fuga caso haja uma situação de perigo.

No segundo trecho da escadaria a sensação de enclausuramento é reduzida, mas não a de abandono do local. Se de um lado temos a continuidade de edificações do outro temos um talude contido com toras de eucalipto, onde no terreno baldio podemos observar entulhos. Nesse ponto, no entanto, podemos visualizar, no ponto de fuga da perspectiva, o Rio Cricaré.

No terceiro trecho, ao fim do talude, temos um muro de blocos de concreto aparente de um lado e uma edificação histórica do outro, já ao fim da escadaria. Ao lado da edificação histórica temos um passeio estreito e do lado do muro não há passeio, estando um poste, inclusive, encostado ao muro, em plena via. Por se tratar de um trecho em ladeira, há continuidade do corrimão em todo o percurso, tanto da escadaria quanto da via, o que garante algum conforto ao transeunte. No entanto, o material metálico aquece com o calor, gerando desconforto ao toque. O muro em bloco de concreto aparente merecia ainda um tratamento estético que poderia contribuir com a melhoria da ambiência local.

No último trecho rampado o corrimão central é eliminado, e se de um lado temos um muro branco – da propriedade do casarão histórico, do outro temos um terreno baldio aberto, permitindo ao transeunte uma amplitude ainda não experimentada em nenhum trecho anterior dessa via.

Após a travessia da Rua Sete de Setembro, a “escadaria”, se transforma em uma rua para veículos, onde seu trecho finaliza com acesso a na Praça Graciano Neves.

Foto 12 – Escadaria da Rua 13 de Maio



. Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 13 – Escadaria da Rua 13 de Maio.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 14 – Escadaria da Rua 13 de Maio



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 15 – Escadaria da Rua 13 de Maio



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.6 - Travessa Doutor Moscoso

A Travessa Doutor Moscoso configura-se como outra ligação entre as partes alta e baixa (porto) de São Mateus. No primeiro trecho (seguindo da parte alta para o Porto), temos uma pavimentação de blocos sextavados. Nesse primeiro momento temos uma via ladeada por uma construção contemporânea que concorre visualmente com o casario do porto, (quando se contempla o casario do porto à margem do rio) e, do outro lado, um muro de bloco de concreto que poderia receber um tratamento estético diferenciado afim de contribuir para melhoria do local. O ponto de fuga da perspectiva nesse trecho é o Rio Cricaré.

Um pouco mais adiante, o calçamento passa a ser de pedra e a via continua sendo ladeada pelos mesmos elementos descritos acima. A sensação de todo o trecho é de insegurança iminente, seja pelo abandono – evidenciado pela presença

de pichações, por exemplo – seja pelo pouco movimento de transeuntes no local, o que nos dá uma sensação de deserto. Não existem passeios e elementos como postes ficam próximos aos muros e às edificações.

Seguindo em frente, surge o trecho em escadaria, também em pedra e sem passeio nas laterais. Nos limites laterais temos muros e edificações que nada nos remetem a um sítio histórico e que poderiam ser de qualquer outra cidade. Quando nos aproximamos do trecho em curva que o rio se descortina no horizonte, mas a tipologia arquitetônica do entorno ainda continua destoada do sítio histórico de São Mateus.

Foto 16 – Escadaria Travessa Doutor Moscoso.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 17 – Escadaria Travessa Doutor Moscoso.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.7 - Rua Sete de Setembro

A Rua Sete de Setembro possui a pavimentação de paralelepípedo, e, conforme fotos, a mais bem conservada do sítio. Seu uso é praticamente residencial. Nela também podemos encontrar uma padaria, igrejas e uma creche. Podemos perceber que existem diversidade na largura das calçadas, onde em alguns locais ela é larga e em outros é estreita. É a rua de acesso ao Sítio Histórico dos bairros do lado leste da cidade.

A tipologia e o gabarito das construções variam de um a três pavimentos. A maioria das residências estão no alinhamento da via pública. E em alguns casos invadem a área destinada ao passeio público.

Foto 18 – Rua Sete de Setembro.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 19 – Rua Sete de Setembro.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.8 - Rua dos Meninos

Na Rua dos Meninos a pavimentação encontra-se em bloco de concreto sextavado. Praticamente inexistente a calçada. E as edificações se configuram, na sua maioria, de maneira desordenada, não se identificando o limite dos terrenos.

Foto 20 – Rua dos Meninos.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 21 – Rua dos Meninos.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.9 - Rua Mateus Antônio

A Rua Mateus Antônio tem pavimentação em blocos de concreto sextavados e passeio de ambos os lados – ainda que estreito e irregular. É uma via plana, sem aclives ou declives. Suas edificações possuem de um a dois pavimentos, em sua maioria, e em algumas podemos observar a presença de um terceiro pavimento: o *terraço capixaba*. Assim como as demais vias do contexto, não possui arborização,

sendo bastante árida. Por ser uma via mais larga, nesse trecho do sítio não temos a sensação de clausura observado em outras áreas.

Foto 22 – Rua Mateus Antônio



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 23 – Rua Mateus Antonio.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.10 - Rua do Comércio

A Rua do Comércio é um dos acessos à praça, tendo como fim o Rio Cricaré, a rampa do cais. O calçamento é em pedras irregulares, marroadas, e as calçadas são bem estreitas e não permitem, ao usuário deste espaço, acessibilidade universal. Ao fim do trajeto, após o último casarão anterior ao rio, existe um mirante para contemplação, protegido com um guarda-corpo tubular em ferro.

Foto 24 – Rua do Comércio.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.11 - Avenida Cricaré

A Avenida Cricaré é única Avenida do Sítio Histórico que margeia o Rio Cricaré, sendo principal via de acesso do Sítio Histórico do Porto a Biquinha, outro ícone de valor histórico de São Mateus, tombada também na Resolução CEC nº 01/2010. Possui a pavimentação do tipo bloco de concreto sextavado, com trechos conservados e outros de forma irregular. No trecho de acesso ao Sítio Histórico observa-se que o tipo de pavimentação se diferencia com a presença do calçamento de pedras marroadas.

De uma forma geral o arruamento do Sítio Histórico segue o traçado original das vias estabelecidas ao longo dos séculos. Na rua praticamente não existem calçadas, e quando a mesma existe, não possui largura superior a 1,00 metro.

A tipologia e o gabarito das construções variam de um a dois pavimentos. A presença de encostas com processo de erosão inicial, em parte do percurso da rua é detectado. A maioria das residências está no alinhamento da via pública. E em alguns casos invadem a área destinada ao passeio público. Nas imagens abaixo pode-se perceber o tipo de pavimentação, a falta de infraestrutura em calçadas, equipamentos públicos, vegetação urbana e iluminação pública.

Foto 25 – Av. Cricaré.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 26 – Av. Cricaré.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.12 - Praça do Mirante

A Praça do Mirante é um local onde podemos contemplar o rio Cricaré. Localiza-se na rua de cima e fica ao lado do Museu de Arqueologia. É um local

árido, sem árvores ou bancos, o que poderia proporcionar ao contemplador um melhor conforto e um querer ficar ali por mais tempo. Ademais, o elemento da caixa d'água em nada contribui para a qualidade urbanística do local. O guarda-corpo que limita o espaço está degradado e precisa ser substituído.

Foto 27 – Praça do Mirante.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 28 – Praça do Mirante.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.13 - Escadaria do Mirante

A Escadaria do Mirante que liga o mirante à parte baixa (Porto) é excessivamente íngreme e seus degraus são irregulares. Além disso, ela é desprovida de corrimão, o que aumenta a sensação de insegurança e os riscos ao usuário. As laterais da escadaria são constituídas por terrenos baldios, com acúmulo de lixo, desqualificando o local cuja visual para o rio é privilegiada.

Foto 29 – Escadaria do Mirante.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 30 – Escadaria do Mirante.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.14 - Praça Graciano Neves

A Praça Graciano Neves constitui-se em um grande largo com arborização periférica onde se encontram o maior número de imóveis tombados individualmente. Com escala de um a dois pavimentos, sua harmonia é quebrada pelas edificações contemporâneas de qualidade arquitetônica questionável, que concorrem visualmente com as edificações históricas, interferindo na legibilidade do sítio. Tem pavimentação em pedra marroada, com passeio estreito em sua maior parte. Possui relação direta com o rio e com sua outra margem – onde a vegetação de mangue também é preservada. É o local com melhor qualidade urbanística e paisagística do sítio.

Foto 31 – Praça Graciano Neves.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 32 – Praça Graciano Neves.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 33 – Praça Graciano Neves.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 34 – Praça Graciano Neves.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 35 – Panorama da Praça Graciano Neves



Fonte: Acervo Pessoal

2.2.2.15 - Rua Japira

A Rua Japira é uma via à margem do rio, onde a ruptura entre o passado de glória - quando havia uma preocupação estética, e o presente – sem essa preocupação, convivem de forma justaposta, sem transições. O calçamento é em terra, sendo possível observar a presença de gramíneas.

Foto 36 – Rua Japira.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 37 – Rua Japira.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.16 - Rua São Gonçalo

A Rua São Gonçalo é uma rua que margeia o Largo do Chafariz no maior casarão tombado do Sítio Histórico do Porto de São Mateus. Sua pavimentação constitui em pedra marroada.

A Rua São Gonçalo é a rua com pavimentação em pedra marroada, ladeada ora por casarões históricos, ora por casas que nos remetem aos assentamentos de baixa renda das grandes cidades. É uma via estreita, sem passeio em ambos os lados – salvo em um pequeno trecho de frente à casa verde, e sem arborização. Em sua maior parte, as construções nas suas laterais são contínuas, sem afastamento lateral, o que nos dá uma sensação de grande corredor.

Foto 38 – Rua São Gonçalo.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 39 – Rua São Gonçalo.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 40 – Rua São Gonçalo.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

Foto 41 – Rua São Gonçalo.



Fonte: Acervo Pessoal, Outubro 2016.

2.2.2.17 – Circulação

No sítio histórico de São Mateus, bem como na sua área de vizinhança, a mobilidade está restrita àqueles que possuem todas as condições para se locomover apesar das barreiras existentes. As pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida têm o seu direito de ir e vir prejudicados, seja pelo relevo natural do sítio, com suas ladeiras íngremes, seja pelas soluções adotadas para solucionar esse percurso – escadarias, passeios (quando existentes) rampados com inclinação acima da adequada, com degraus e desníveis. Cabe destacar que a maior parte das vias sequer possuem passeios e, quando esses existem, como dissemos, eles são inapropriados às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

As escadarias existentes também não proporcionam conforto e segurança aos seus usuários, seja pela sua pavimentação, pela falta de uniformidade dos degraus, pelo material metálico dos corrimãos (quando existem) ou ainda pela falta de segurança que aquela ambiência proporciona, em geral em estado de abandono.

Como fator positivo podemos verificar alguns pontos de “respiro” onde a paisagem ribeirinha pode ser observada. Mas até mesmo no mirante, onde poderíamos contemplar essa paisagem, há ausência de cuidado com a mobilidade urbana, o que não permite que as pessoas desfrutem dessa paisagem como poderiam se houvesse, por exemplo, um passeio acessível e arborização e bancos que convidassem o usuário a sentar para um descanso.

É sabido que a configuração das cidades está relacionada diretamente com o sistema de circulação, que são as vias, que constituem o sistema viário, e a mobilidade urbana, onde a população e seus movimentos são os articuladores deste deslocamento no espaço e no tempo.

As vias juntamente com os quarteirões são os elementos responsáveis pela forma urbana da cidade. Através da via o indivíduo se torna capaz de observar a cidade assim como toda a sua beleza e funcionalidade.

Para Lynch (1997) as vias podem ser definidas como:

“[...] canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias. Para muitas pessoas, são estes os elementos predominantes em sua imagem. Os habitantes de uma cidade observam-na à medida que se locomovem por ela e, ao longo dessas vias, os outros elementos ambientais se organizam e se relacionam.”

Dessa forma, no local de estudo a capacidade de observar a cidade com toda a sua beleza é prejudicada pelas dificuldades encontradas pelo transeunte ao se locomover. Promover ações que permitam a boa acessibilidade então é permitir que o usuário não apenas se locomova com conforto e segurança, mas que também possa apreciar a paisagem onde está inserido.

O sistema viário:

“[...] é o espaço público por onde as pessoas circulam, a pé ou com auxílio de algum veículo (motorizado ou não), articulando, no espaço, todas as atividades humanas intra e inter urbanas. Este espaço público abriga também redes de distribuição dos serviços urbanos (abastecimento de água, energia elétrica, telefonia, coleta e esgotamento de águas pluviais, lixo, esgoto sanitário, entre outros, [...])” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007)

Interfere diretamente na mobilidade urbana da cidade, e por isso a importância de se quantificar os modais para se quantificar o ambiente de maneira adequada conforme o volume de fluxo e a frequência de usos de cada local. Por isso temos em seguida a contagem de tráfego com a finalidade de se analisar e caracterizar de maneira qualitativa e quantitativa as questões quanto à mobilidade do Sítio Histórico da Cidade de São Mateus, com o propósito de preservar o núcleo histórico identificando os principais problemas quanto a mobilidade e qualidade urbana com o incremento do turismo e do uso pelos habitantes da cidade, qualificando o espaço público.

2.2.3 - Controle de Tráfego

O estudo de tráfego no ambiente urbano é altamente decisivo no direcionamento das ações nos projetos de Mobilidade Urbana. No caso dos Sítios Históricos, a diferença está do modal não motorizado. Ele é o fator decisório nas ações de projetos voltados para todos os usuários.

O ambiente urbano analisado pelo estudo de tráfego mostra que os modais existentes no sítio histórico são comparados aos de uma cidade comum, sem distinção. A fluidez ainda existe, apesar de uma deficiência gerada no tráfego do sítio histórico, e isso se deve ao estado ruim de conservação encontrado atualmente, deixando de receber visitantes e turistas.

A fluidez deve existir como um projeto de médio e longo prazo, sendo um fator importante a ser analisado o crescimento no número de veículos na cidade, que está acima da média nacional. Hoje há na cidade há 21.529 (IBGE 2015) automóveis, retirando motos, caminhões e ônibus, ou seja 5,6 pessoas por veículo, a média nacional é de 4,4 pessoas por veículo automotor.

Deve ser analisado e proposto uma nova hierarquia viária e privilegiar o modal a pé, para facilitar o uso das escadarias e vias para acesso cotidiano das pessoas.

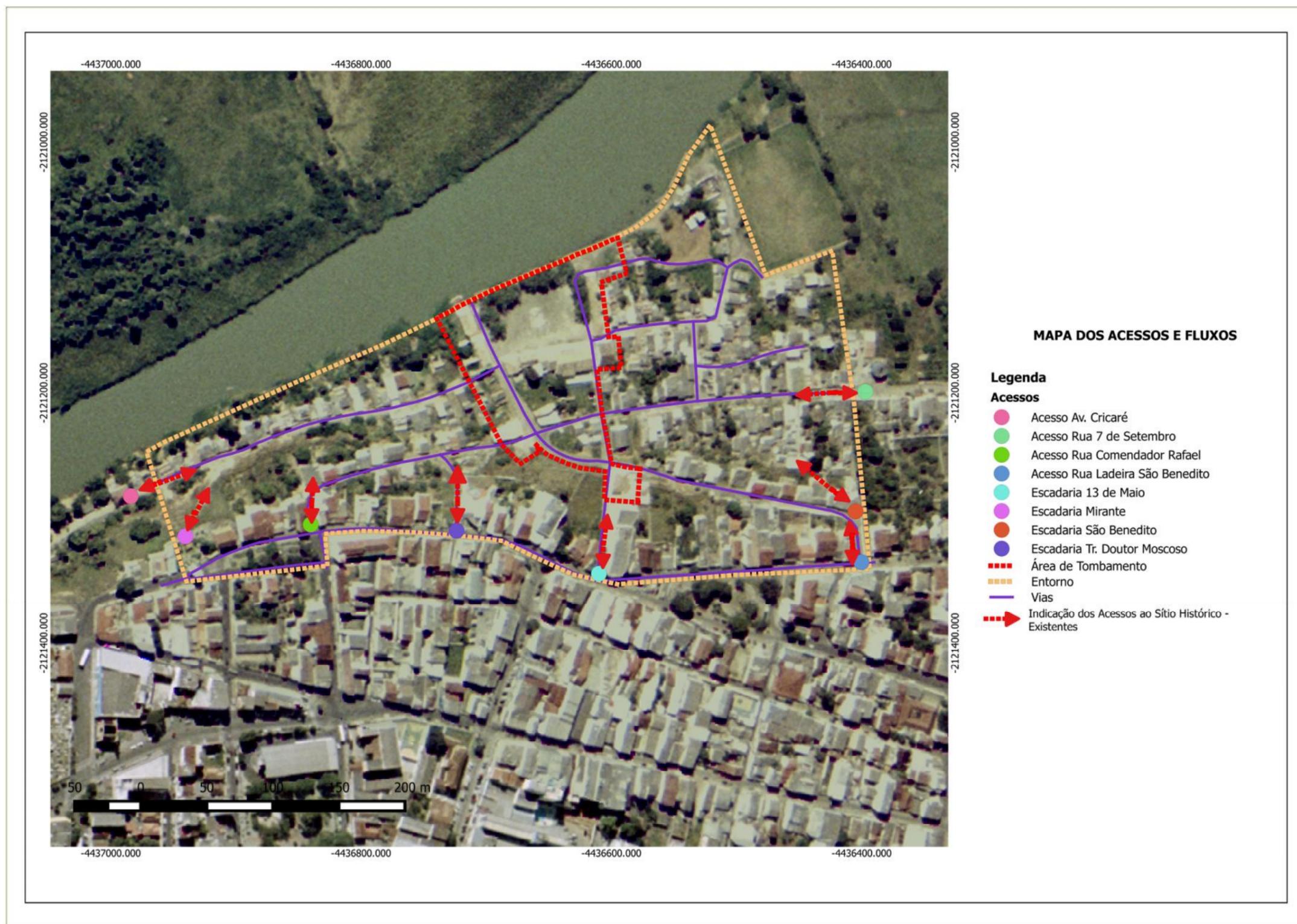
- 1- Analisar a História para entender possíveis modificações feitas ao longo do tempo e possibilidades de interferências no ambiente tombado;
- 2 - Analisar Documentos e publicações sobre o local, assim como legislação específica do local.
- 3 - Analisar o tráfego do local, incluindo todos os modais encontrados;
- 4 - Analisar a Infraestrutura urbana encontrada;
- 5 - Analisar e entrevistar a população moradora destes locais;
- 6 - Levantar os polos geradores de tráfego no local;
- 7 - Analisar Origem x Destino da população

O controle de tráfego possui como objetivo identificar os meios de uso das vias públicas para um melhor direcionamento das ações prevista no projeto, servindo de base para o projeto de pavimentação e outros elementos viários, planejar o sistema viário e analisar a capacidade e estabelecer um nível de serviço.

O controle de tráfego no porto tem como objeto os principais pontos de acessos a ele, detectando os meios de fazê-lo assim como o quantitativo, seja pedestre, transporte motorizado ou não motorizado. A metodologia de aplicação da contagem se faz nos acessos por meio de contagem manual, sendo necessária para definir o quantitativo e classificação por tipo de veículo. Este tipo de contagem oferece precisão de até 95%.

A contagem foi dividida em Horário de Pico, registrando assim a maior quantidade possível de pessoas e veículos nestes intervalos de tempo. O intervalo de tempo foi dividido em turno da manhã compreendendo os horários das 6h às 9h e turno da tarde sendo das 16h30min e 19h30min. Esta coleta foi realizada no mês de outubro de 2016, na semana do período de 24 a 28.

Figura 19 – Mapa de Acessos e Fluxos.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

No mapa anterior constam todos os acessos referentes ao sítio histórico, contemplando todas as ladeiras, escadarias, avenidas e ruas. A partir disso percebe-se que muitas das rotas de circulação se agregam a Rua Coronel Cunha e a Avenida Cricaré. Estas duas ruas recebem todo o tráfego de pessoas, veículos e ciclistas existentes no porto. Nestes mesmos pontos (cores) foram coletados os dados quanto ao tráfego.

2.2.3.1 - Escadaria São Benedito

Esta escadaria possui como principal acesso a Ladeira São Benedito e posteriormente a Rua Coronel Cunha. Seu principal acesso no interior do bairro é feito pela Rua 7 de setembro. Possui como principais características pouca largura para circulação, inclinação muito acima do recomendado pela NBR 9050/15, piso e patamar das escadarias desproporcionais e irregulares assim como suas rampas. O piso é misto, sendo parte em sextavado e parte em concreto. Esta escadaria se destina a interligação do interior do bairro a Rua Coronel Cunha sendo esta, a rua de ligação com o centro da cidade. Possui como característica também, os acessos às residências, sendo o único meio de adentrá-las. Não possui facilidade de uso por ciclistas, contudo foi possível perceber ciclistas carregando suas bicicletas. O uso desta escadaria se torna primordial como meio de menor trajeto e a sua institucionalização deve ser feita bem como toda sua recuperação.

Na contagem em horário de pico pôde-se perceber a sua demanda que é de difícil circulação podendo trazer problemas e riscos aos seus usuários. Esta escadaria possui como largura mínima 0,90m e largura máxima de 4,30m e possui como extensão 116m.

No período da Manhã foi registrada a movimentação de 41 pessoas neste acesso, se destacando o volume de crianças indo para a escola principalmente no intervalo de 6h as 7h da manhã. O número de trabalhadores representados neste levantamento corresponde principalmente ao intervalo de 8h as 9h da manhã.

Tabela 2 – Distribuição Do Tráfego Em Horário De Pico - Manhã – Escadaria São Benedito

ESCADARIA SÃO BENEDITO						
HORA	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	%
	PEDESTRE	CICLISTA	PEDESTRE	CICLISTA		
6:00-7:00	2	-	15	-	17	41%
7:00-8:00	1	-	11	-	12	29%
8:00-9:00	4	-	8	-	12	29%
TOTAL	7	0	34	0	41	100%

Fonte: Arquivo Pessoal.

Na tabela é identificada a entrada e a saída do bairro. A escada da Ladeira, como descrito no Diagnóstico Urbano, apresenta conservação da pavimentação em estado precário, porém é utilizada pela população.

No turno da tarde foi perceptível uma maior movimentação por este acesso, destacando o horário das 17h30min às 18h30min, representando 41% do fluxo no período da tarde.

Tabela 3 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde – Escadaria Ladeira São Benedito.

ESCADARIA SÃO BENEDITO						
HORA	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	%
	PEDESTRE	CICLISTA	PEDESTRE	CICLISTA		
16:30-17:30	15	-	7	-	22	24%
17:30-18:30	29	-	8	-	37	41%
18:30-19:30	18	-	12	2	32	35%
TOTAL	62	0	27	2	91	100%

Fonte: Arquivo Pessoal.

Neste período de tempo, se destaca o volume de acessos ao interior do bairro, percebe-se que volume de pessoas que acessam o Sítio Histórico representa mais de 68% do total levantado.

2.2.3.2 - Acesso Escadaria Rua 13 de Maio (Cinema)

Esta escadaria faz parte da Rua 13 de Maio que possui como ligação a praça do Largo do Chafariz à Rua Barão dos Aimorés. Esta escadaria faz um importante elo sendo entre o centro da cidade e o Sítio Histórico. Ela se caracteriza por ter pavimentação em pedra marroada, alta inclinação, estado precário da vegetação em

seu entorno e seus equipamentos públicos, como lixeiras, iluminação adequada e corrimão, item essencial na utilização com segurança deste acesso. Possui como 174,45 metros de extensão, largura mínima de 1,73 metros e largura máxima de 5,15 metros.

Esta escadaria se mostrou altamente utilizada, sendo seu público diversificado e em horários alternados. Verificou-se o uso por estudantes e trabalhadores no intervalo entre 6h da manhã e 7h da manhã e se diversificando após esse horário.

Tabela 4 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã – Escadaria Rua 13 de Maio – Cinema.

ACESSO – ESCADARIA RUA 13 DE MAIO - CINEMA						
HORA	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	%
	PEDESTRE	CICLISTA	PEDESTRE	CICLISTA		
6:00-7:00	6		38		44	44%
7:00-8:00	8		20		28	28%
8:00-9:00	13		15		28	28%
TOTAL	27	0	73	0	100	100%

Fonte: Arquivo Pessoal, Outubro 2016.

Na tabela acima foi identificado a quantidade de usuários desta via nos horários de pico percebendo que a quantidade de usuários que entrou do sítio histórico também é relevante. O total levantado na manhã é de 100 pessoas. Não foram identificadas pessoas entrando ou saindo, neste intervalo de tempo, com bicicletas.

Assim como no período da manhã o movimento neste acesso também foi alto à tarde, sendo o intervalo das 17h30min às 18h30min de maior fluxo, horário este de saída de escolas e de volta do trabalho. Este acesso demonstrou um dos maiores de circulação de pessoas de acesso ao Sítio histórico, ao Bairro Porto e entorno.

Tabela 5 – Distribuição do tráfego em horário de pico - Tarde – Escadaria Rua 13 de Maio – Cinema.

ACESSO - CINEMA R. 13 DE MAIO						
HORA	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	%
	PEDESTRE	CICLISTA	PEDESTRE	CICLISTA		
16:30-17:30	33		23		56	35%
17:30-18:30	46		21		67	42%
18:30-19:30	18		19		37	23%
TOTAL	97	0	63	0	160	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

Neste levantamento foi de 260 pedestres que fizeram uso deste acesso, sendo 38% pela manhã e 62% no período da tarde. Isso também representa a utilização da via em horários não considerados de pico, levantando a hipótese de maior parte de a população trabalhar e/ou estudar entre outras tarefas somente a parte da tarde.

2.2.3.3 - Escadaria do Mirante

A escadaria do Mirante possui um dos mais importantes acessos ao sítio histórico e ao Bairro Porto. Sua importância se motiva pela paisagem que a circunda e por sua localização privilegiada. Esta escadaria possui 60,97 metros de extensão e larguras que variam dos 1,09 metros (mín.) e 1,28 metros (máx.). Seu desnível também chama atenção, cerca de 27,26 metros. A escadaria está em mal estado de conservação, corrimão com alturas inadequadas e fora das normas regulamentadoras, iluminação inadequada para este tipo de acesso e completamente danificada, piso em concreto e em mal estado de conservação. A vegetação do entorno é invasora estando sem qualquer manutenção ou reparo. Todos estes elementos são considerados para que este acesso tenha uma “certa” insegurança com relação a sua utilização. Na pesquisa encontrou-se momentos com utilização e momentos sem utilização.

Tabela 6 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã – Escadaria do Mirante.

ACESSO - ESCADARIA MIRANTE - MANHÃ						
HORA	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	%
	PEDESTRE	CICLISTA	PEDESTRE	CICLISTA		
6:00-7:00			9		9	36%
7:00-8:00	3		11	1	15	60%
8:00-9:00			1		1	4%
TOTAL	3	0	21	1	25	100%

Fonte: Arquivo Pessoal.

No total do levantamento realizado no período da manhã, foi contado 25 pedestres. O seu uso é diversificado, mas se destacando o uso por estudantes. Mesmo sendo de difícil acesso e possui barreiras arquitetônicas e naturais, é possível perceber uso por ciclistas. Este acesso também é utilizado por pessoas que não residem no sítio histórico, frisando mais uma vez da sua importância. No

intervalo das 8h às 9h foi identificado apenas um usuário, precisamente no intervalo das 8h30min e 8h:45min.

No período da tarde a quantidade de acessos quase que dobrou e se destaca a utilização da escadaria por ciclistas. A escadaria não permite que ciclistas a desçam montados em suas bicicletas, sendo estes obrigados a carrega-las. No turno da tarde o intervalo de maior ocorrência é o das 17h30min e 18h30min, neste intervalo também há uma saída do Sítio Histórico considerável.

Tabela 7 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde – Escadaria do Mirante.

HORA	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	%
	PEDESTRE	CICLISTA	PEDESTRE	CICLISTA		
16:30-17:30	2		8	3	13	28%
17:30-18:30	19		9		28	61%
18:30-19:30	5		0		5	11%
TOTAL	26	0	17	3	46	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

A população total da pesquisa foi de 76 usuários sendo 60,52% do período da tarde e 39,48 do período da manhã. No intervalo das 18h30min às 19h30min observar-se a saída sendo zero. A partir das 19h observou-se a queda na movimentação das pessoas neste acesso, a partir deste horário a escadaria fica mal iluminada sendo este um dos principais pontos negativos no seu uso. Essa questão se identifica também no período da manhã, onde das 6h às 7h o uso é pouco se comparado ao que entra no período da tarde e comparado aos outros acessos no mesmo intervalo de tempo.

2.2.3.4 - Avenida Cricaré

A Avenida Cricaré faz ligação do bairro Porto com o Bairro Cricaré, circundando o Rio São Mateus. A avenida é a principal ligação dos moradores que nela assistem ao centro da cidade, servindo de passagem para os que moram fora da área de entorno do sítio histórico assim como os que estão dentro dela.

Dentro da área de Entorno do Sítio Histórico, a Avenida Cricaré possui 250 metros de extensão fazendo ligação à Rua do Comércio e posterior a Ladeira São Benedito, sendo esta importantíssima ligação com o centro. A Avenida Cricaré

também possui importantíssima ligação com a Rua 7 de Setembro onde a mesma faz ligação com a Rua Coronel Cunha Jr. A Avenida possui largura média de 3,14 metros sendo seu calçamento parte em pedra marroada localizada dentro do polígono do sítio Histórico e em bloco sextavado. Tanto a pavimentação em pedra marroada e bloco sextavado possuem irregularidades na sua superfície, dificultando a passagem de veículos, motos, ciclistas, ônibus e até mesmo pedestres. A localização do ponto de pesquisa do acesso fica próximo a escadaria do Mirante na Avenida Cricaré, limite do polígono da área de Entorno do Sítio Histórico.

A pesquisa no horário de pico demonstrou certas relevâncias na contagem, onde ficou identificado sentido inverso ao encontrado nos acessos anteriores descritos.

Tabela 8 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Avenida Cricaré.

AVENIDA CRICARÉ - MANHÃ									
HORA	ENTRADA							TOTAL	%
	PEDEST	VEICULO PASS.	MOTO	ÔNIB	CAMINHÃO	MOTO TÁXI	CICLI		
6:00-7:00	4	3	3	1	-	-	3	14	28%
7:00-8:00	8	5	-	-	-	1	-	14	28%
8:00-9:00	10	6	-	-	3	1	2	22	44%
TOTAL	22	14	3	1	3	2	5	50	100%

Fonte: Arquivo Pessoal.

A tabela 8 e 9 mostra o fluxo no período da manhã na Avenida Cricaré, sendo este a entrada no Sítio Histórico. Destaca-se a movimentação de pedestres, automóveis e ônibus.

Tabela 9 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Avenida Cricaré.

AVENIDA CRICARÉ - MANHÃ									
HORA	SAIDA							TOTAL	%
	PEDEST	VEICULO PASS.	MOTO	ÔNIB	CAMINHÃO	MOTO TÁXI	CICLI		
6:00-7:00	1	5	2	-	-	-	1	9	24%
7:00-8:00	2	9	-	-	-	-	1	13	34%
8:00-9:00	6	8	-	-	-	-	2	16	42%
TOTAL	10	22	2	0	0	0	4	38	100%

Fonte: Arquivo Pessoal.

Um dos fatores que chamam atenção no período da manhã é fato de que o fluxo de pedestres que entram no Sítio Histórico é maior que a quantidade que sai, outro é a ausência de ônibus saindo do Sítio, supondo que o mesmo entra por uma

via, que não é a mesma que ele sai, criando uma rota no transporte coletivo dentro do bairro.

No turno da tarde a amostra total do fluxo teve um aumento considerável, sendo o volume de veículos superior ao total de pedestre. A distribuição do total torna-se perceptível no gráfico abaixo da quantidade total do levantamento no período da tarde.

Tabela 10 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde – Avenida Cricaré.

AVENIDA CRICARÉ - TARDE									
HORA	ENTRADA							TOTAL	%
	PEDES	VEÍCULO PASS.	MOTO	ÔNIB	CAMINHÃO	MOTO TÁXI	CICLI		
16:30-17:30	2	8	3	-	-	-	2	15	25%
17:30-18:30	4	13	4	-	2	-	-	23	39%
18:00-19:30	5	9	5	-	-	-	2	21	36%
TOTAL	11	30	12	0	2	0	4	59	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

Tabela 11 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde – Avenida Cricaré.

AVENIDA CRICARÉ- TARDE									
HORA	SAÍDA							TOTAL	%
	PEDES	VEÍCULO PASS.	MOTO	ÔNIB	CAMINHÃO	MOTO TÁXI	CICLI		
16:30-17:30	6	6	1	-	2	-	2	17	38,5%
17:30-18:30	-	7	3	1	-	-	-	11	25%
18:00-19:30	5	9	2	-	-	-	-	16	36,5%
TOTAL	11	22	6	1	2	-	2	44	100%

Fonte: Arquivo Pessoal.

No período da tarde não houve circulação neste acesso ao sítio histórico do porto de Moto táxi e ônibus. A alta circulação de veículos não é condizente com sua pavimentação nem tampouco com a estruturação viária existente. A baixa quantidade de ciclista também se torna possível justificar pela falta de infraestrutura para realizar tal prática. O intervalo com maior movimentação é das 16h30min às 17h30min.

2.2.3.5 - Rua Sete de Setembro

A Rua 7 de Setembro se caracteriza por possuir larguras maiores com relação à outras vias do Sítio Histórico. Esta via possui importante ligação com o Sítio assim como o Bairro Porto. Esta via faz acesso do Sítio a Rua Coronel Cunha Jr. nas

proximidades com o SESC. Seu calçamento é em bloco sextavado, porém com muitas irregularidades devido à falta de manutenção. Na sua extensão possui padaria, igreja e principalmente residências. Calçadas irregulares com muitos desníveis, equipamentos públicos ocupando calçadas assim como seu próprio revestimento. De outro lado da rua, possui calçadas sem qualquer pavimentação, poucas árvores e calçadas largas. Este tipo de calçada acaba servindo de local para entulhos e também de outros tipos de lixos residenciais.

Esta movimentou somente no período da manhã 93 pedestres, o que é considerado a maior movimentação de todos os acessos. A utilização por pedestres é seguida por veículos de passeio e ciclistas.

Tabela 12 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Rua Sete de Setembro.

<i>RUA 7 DE SETEMBRO - MANHÃ</i>									
HORA	ENTRADA							TOTAL	%
	PEDEST.	VEICULO PASS.	MOTO	ÔNIB.	CAMINHÃO	MOTO TÁXI	CICLIS.		
6:00-7:00	25	2	4	-	-	-	2	33	35%
7:00-8:00	18	10	2	-	-	-	3	33	35%
8:00-9:00	19	3	1	-	1	-	4	28	30%
TOTAL	62	15	7	0	1	0	9	94	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

Tabela 13 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã – Rua Sete de Setembro.

<i>RUA 7 DE SETEMBRO - MANHÃ</i>									
HORA	SAÍDA							TOTAL	%
	PEDEST.	VEICULO PASS.	MOTO	ÔNIB	CAMINHÃO	MOTO TÁXI	CICLIS		
6:00-7:00	3	1	1	-	-	-	1	6	11%
7:00-8:00	14	1	2	-	-	-	6	23	43%
8:00-9:00	14	5	2	-	1	-	3	25	46%
TOTAL	31	7	5	0	1	0	10	54	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

As motocicletas são amplamente utilizadas se destacando principalmente no período da tarde. A quantidade de usuários entrando no sítio histórico é superior aos que saíram, contudo, muitos são consumidores locais de padarias, bares, entre outros, há um comércio local pouco explorado, mas utilizado.

Tabela 14 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde – Rua Sete de Setembro.

RUA 7 DE SETEMBRO - TARDE									
HORA	ENTRADA							TOTAL	%
	PEDES	VEICULO PASS.	MOTO	ÔNIB	CAMINHÃO	MOTO TÁXI	CICLIS		
16:30-17:30	10	5	3	-	-	-	7	25	29%
17:30-18:30	12	8	1	-	-	-	5	26	30%
18:30-19:30	12	12	5	-	1	-	6	36	41%
TOTAL	34	25	9	0	1	0	18	87	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

Tabela 15 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Rua Sete de Setembro.

RUA 7 DE SETEMBRO - TARDE										
HORA	SAÍDA							TOTAL	%	
	PEDES	VEICULO PASS	MOTO	ÔNIB	CAMINHÃO	TÁXI	MOTO TÁXI			CICLISTA
16:30-17:30	25	3	5	-	-	1	-	7	41	32%
17:30-18:30	29	11	5	-	1	-	-	5	51	39%
18:30-19:30	22	8	2	-	-	-	-	6	38	29%
TOTAL	76	22	12	0	1	1	0	18	130	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

No período da tarde a quantidade da amostra teve um aumento considerável, sendo o quantitativo de veículos de passeio expressivo, somando ao todo, entre entrada e saída, 47 veículos. A quantidade de pedestres também é outro fator importante, do qual mostra uma via com muita circulação de pessoas. No gráfico abaixo podemos perceber o quantitativo por uso do período da tarde.

A Rua 7 de Setembro é altamente movimentada, necessitando de reparos e manutenção periódica, assim como toda e qualquer cidade. A falta desses elementos traz ao local insegurança e reclamações por parte da população do seu entorno.

2.2.3.6 - Rua Ladeira São Gonçalo

Esta rua se caracteriza por ser toda em pedra marroada. Sua utilização é feita principalmente por pedestres. O quantitativo de veículos é feito principalmente por moradores que residem próximo a saída com a praça da Igreja Matriz. Possui 208 metros de extensão e faz importante ligação entre o Sítio histórico e a Praça da Igreja Matriz com proximidade do Mirante.

No período da manhã, o fluxo que entra no sítio histórico é baixo e distribuído nos horários da pesquisa. No mesmo período de tempo, porém, o fluxo de saída do sítio histórico é significativo, principalmente o de pedestre. Por ser em pedra marroada, o fluxo de veículos é baixo.

Tabela 16 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã- Rua Ladeira São Gonçalo.

RUA LADEIRA SÃO GONÇALO - MANHÃ							
HORA	ENTRADA					TOTAL	%
	PEDES	VEICULO PASSEIO	MOTO	MOTO TÁXI	CICLISTA		
6:00-7:00	4	-	-	-	1	5	28%
7:00-8:00	8	-	-	-	1	9	50%
8:00-9:00	3	-	-	-	1	4	22%
TOTAL	15	0	0	0	3	18	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

Tabela 17 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Manhã. Rua Ladeira São Gonçalo.

RUA LADEIRA SÃO GONÇALO - MANHÃ							
HORA	SAÍDA					TOTAL	%
	PEDES.	VEICULO PASSEIO	MOTO	MOTO TÁXI	CICLI		
6:00-7:00	15	2	1	-	5	23	35%
7:00-8:00	26	-	-	-	4	30	45%
8:00-9:00	12	1	-	-	-	13	20%
TOTAL	53	3	1	0	9	66	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

No período da tarde o fluxo de pessoas e veículos se comportou semelhante ao período da manhã. Numa amostra total de 80 acessos a esta rua, ficou o fluxo de entrada muito próximo ao fluxo de saída, sendo este comportamento justificado por pessoas fazendo práticas de atividades físicas ou a caminho nelas.

Tabela 18 – Distribuição do tráfego em horário de pico – Tarde. Rua Ladeira São Gonçalo.

RUA LADEIRA SÃO GONÇALO - TARDE							
HORA	ENTRADA					TOTAL	%
	PEDES.	VEICULO PASSEIO	MOTO	MOTO TÁXI	CICLI		
16:30-17:30	3	1	1	-	-	5	12%
17:30-18:30	16	2	-	-	1	19	45%
18:30-19:30	16	2	-	-	-	18	43%
TOTAL	35	5	1	0	1	42	100%

Fonte: Arquivo Pessoal

Tabela 19 – Distribuição Do Tráfego Em Horário De Pico – Tarde. Rua Ladeira São Gonçalo.

HORA	SAÍDA					TOTAL	%
	PEDES.	VEICULO PASSEIO	MOTO	MOTO TÁXI	CICLI		
16:30-17:30	4	1	-	-	-	5	13%
17:30-18:30	7	3	2	-	5	17	45%
18:30-19:30	10	3	-	-	3	16	42%
TOTAL	21	7	2	0	8	38	100%

Fonte: Arquivo Pessoal.

O fluxo de pedestre é que mais se destaca, contudo, o tipo de pavimentação, a qualidade e a manutenção são fatores relevantes para maior utilização por veículos de passeio, ônibus, moto, entre outros.

2.2.3.7 -Travessa Doutor Moscoso

Esta travessa possui 65 metros de extensão e faz ligação da Ladeira Comendador Rafael à Rua Barão dos Aimorés. Sua largura varia de acordo com o seu trajeto, dos 5 metros à 1,5 metros. Sua pavimentação é irregular, parte em pedra marroada, parte em bloco sextavado, concreto e terra batida, sendo o acesso à Rua Comendador Rafael em terra. A iluminação é insuficiente, não possui corrimão, seu piso é ondulado, não possuindo qualquer notória manutenção.

Esta travessa é importante para a população que a cerca, mas a pesquisa identificou que a mesma não é utilizada, não da maneira como se esperava. Devem ser tratadas, não somente para dar uma melhor qualidade as pessoas que a utiliza hoje, mas que possa ser utilizada por todos. A travessa faz divisa com um terreno baldio, com vegetação invasora alta, sem qualquer manutenção.

A pesquisa identificou no período da manhã apenas dois acessos ao porto por esta travessa, e 2 saídas. A entrada foi identificada no intervalo entre 7h15min às 8h30min, estas duas com mais de uma hora de intervalo. Já na saída foi identificado no intervalo das 8h30min às 8h45min. Não foram identificadas pessoas utilizando-a com bicicletas, motos, nem outro qualquer veículo motorizado.

No período da tarde o fluxo não se mostrou diferente. Acessando o sítio Histórico, foram identificados 4 acessos, no período das 16h30min às 16h45min. Na saída foram identificados apenas 1 usuário no intervalo das 17h30min às 17h45min..

2.2.3.8 - Relatório Geral do Estudo de Tráfego

Foi identificado ao longo da pesquisa que os acessos ao porto são amplamente utilizados pela população, distribuídas em 8 acessos, sendo o de maior fluxo a Ladeira São Benedito, Av. Cricaré e Rua 7 de Setembro. Já em via com maior acesso somente por pedestres, a escadaria da rua 13 de Maio é que se destaca. A travessa Doutor Moscoso é que menos possui fluxos de pedestres.

Em todas as vias, é perceptível a falta de manutenção, do paisagismo ao seu redor, iluminação pública e pavimentação. Questões de Segurança em todas elas são inexistentes, pois, mesmo possuindo guarda corpo, o mesmo se encontra fora da norma, oferecendo ao invés de segurança, riscos aos seus usuários.

Na Ladeira São Benedito, os pedestres que a utilizam são os que moram na sua proximidade, porém é muito utilizada para quem possui veículo, seja próximo a ladeira ou não. Sua pavimentação está em caráter prejudicial aos seus usuários, tanto veículos quanto pedestres. Os blocos de pedra em paralelepípedo se encontram sem manutenção, sendo ondulado em diversos pontos da via. Este acesso necessita de cuidados em seu projeto principalmente na pavimentação e drenagem. A falta de vegetação urbana é outro fator que chamou atenção, pedestres não possuem calçada e nem sombra para poder utilizar a via com certa qualidade.

As ladeiras como um todo, se encontram em péssimos estados de conservação e sem qualquer indício de manutenção, seja paliativa ou corretiva. Pavimentação que trazem riscos a população, assim como falta de iluminação adequada, corrimão, desníveis considerados nos patamares e espelhos das escadas além da vegetação invasora que traz insegurança aos usuários.

A quantidade total contabilizada é de 1440 contagens, entre veículos, motos, veículos de passeio, táxis, ônibus, ente outros.

2.2.4 – Calçadas e Barreiras Ambientais

Por toda parte do sítio histórico a equação *Calçada + Acessibilidade* não é bem executada, e o resultado é a dificuldade da locomoção, que impossibilita, inclusive, a contemplação da paisagem cultural onde o transeunte está inserido. As vias íngremes, com calçamento irregular, sem passeios, ou com passeios estreitos e com elementos que funcionam como barreiras, não permitem ao transeunte a fluidez necessária para apreciar o local, nem para se locomover com conforto e segurança.

É fato que o relevo é acidentado, mas isso não deveria impedir soluções que possibilitassem o melhor deslocamento das pessoas. Até mesmo o fluxo de veículos é complicado naquelas vias, seja pela sua pouca largura, seja pelo péssimo estado que se encontra a pavimentação, seja pela falta de planejamento de tráfego, seja pela ausência de passeio – que faz com que as pessoas e os carros dividam o mesmo espaço, aumentando a insegurança para o pedestre.

O grande número de terrenos baldios, sejam eles murados ou não, ampliam essa sensação de insegurança – pelo abandono. Durante todo o percurso que fizemos para analisar o sítio encontramos vários pontos de despejo de lixo, bem como vários muros pichados, ou seja, a poluição visual e urbana impede a boa apreciação de um espaço que poderia ser contemplativo, a medida que as curvas das ruas nos abrem novas perspectivas de um cenário belíssimo que é a margem do Rio Cricaré. Isso tudo se perde, pois ao caminhar pelas ruas do sítio, a sensação de insegurança é muito forte.

O único espaço aberto é o Largo do Chafariz, onde a amplitude e a beleza das construções históricas nos convidam à contemplação. No entanto, essa contemplação também sofre interferência da falta de planejamento e fica prejudicada pelas novas edificações que foram construídas no topo do morro e que interferem negativamente na compreensão daquela paisagem. O caminhar pelo largo também é dificultado pelas pedras irregulares e a contemplação fica limitada aos bancos sob a sombra dos oitis na margem do rio. De qualquer forma, esse é ainda o espaço de melhor qualidade urbanística em todo o sítio.

Todas as travessias estão comprometidas por falta de manutenção e inexistências de rampas de acesso.

CAPITULO III – DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA PARA O PORTO DE SÃO MATEUS – ES

Com o cruzamento dos dados analisados e produzidos, quanto ao diagnóstico urbano, bem como consolidados os dados analisados, questões do inventário urbano, reunidos com as atribuições dos estudos de fundamental importância dos conceitos relacionados à Patrimônio, Mobilidade e Acessibilidade, validadas e verificadas, delineou-se diretrizes de reestruturação viária com o propósito da transformação do espaço público em uma área visitável, acessível e segura a todos os usuários deste espaço na área tombada do Sítio Histórico do Porto de São Mateus e seu entorno.

As diretrizes valorizam e priorizam o pedestre no espaço público, com a minimização dos conflitos existentes entre o modal não motorizado e o motorizado, principalmente na eliminação das barreiras urbanísticas. As proposições dessas diretrizes consolidam também com o objetivo de proteger o patrimônio histórico do sítio e principalmente a população local de todo o infortúnio decorrente do abandono da área em questão.

Essa abordagem propõe o fortalecimento de uma ação integrada entre diagnóstico, planejamento e diretrizes, estimulando principalmente na elaboração de um plano estratégico de intervenção. Com a reestruturação e organização do sistema viário, fica evidenciada a grande importância que existe neste aspecto e seus componentes para que o local seja valorizado e integrado ao restante da cidade com a continuidade do tecido urbano.

Resgatando o ambiente com uma qualidade urbanística, singeleza e riqueza estética na paisagem urbana, a proposta inclui estas diretrizes:

1 - A reforma da Praça Graciano Neves, através da troca de seu piso, com a sua uniformização, tratamento paisagístico, implantação de mobiliário urbano, com a retirada das interferências visuais como postes com fiação aérea, recuperando o ambiente nas suas questões originais, valorizando principalmente as edificações do sítio histórico, agregando mobilidade e acessibilidade ao ambiente urbano. Ocupando praticamente mais de um quarteirão, de tamanho uniforme, livre das edificações, está no centro do núcleo urbano tombado, ladeada ao principal Porto de

Navio Negroiro, no seu momento áureo, esta praça, se caracteriza principalmente como palco de manifestações públicas, festas religiosas e culturais da cidade. A sua reestruturação é de maneira articulada com relação ao sistema viário, integrante do perímetro do Sítio Histórico e seu entorno, principalmente com relação a substituição e/ou restauração de sua pavimentação.

Buscando articular a estratégia mais geral de reabilitação, com a valorização das características peculiares do ambiente, tanto no que se refere à qualidade do espaço público quanto a dos casarios que estão inseridos nela. Esta praça possui especificidades relacionadas ao formato em quadrícula cartesiana com um largo de tamanho generoso, com os casarios com grande diversidade de estilos, principalmente o eclético. A análise de fotografias, (ver na página 15) distinguem a pavimentação nos períodos históricos, verificando assim, ausência de originalidade da pavimentação na praça quanto ao período de formação do Sítio Histórico.

2 - A elaboração das diretrizes da **hierarquização das ruas** foi definida através dos resultados da contagem de tráfego, além da análise de cada via e sua importância para o espaço urbano do Perímetro do Sítio tombado bem como o seu entorno.

Adotou-se também alguns princípios que preconiza a Carta de Washington (1986) que determina que a circulação de veículos no interior nas cidades ou bairros históricos devem ser rigorosamente regulamentadas. As vias devem apenas facilitar o tráfego e a aproximação e acesso fácil dos bens tombados. Visto que existem moradias no entorno de praticamente todo o Sítio, houve a determinação de destinar apenas 2 (duas) vias como sendo coletoras, as Avenidas Cricaré e a Rua Sete de Setembro, quanto ao restante, as mesmas foram definidas como ruas locais, com a permissão de estacionamento apenas em um lado das ruas.

Toda a pavimentação dessas vias foi revista e redefinida. A atribuição de mudança de pavimentação, por vezes com o retorno da original ou permanência da atual, com a reestruturação de todo o material, apropriando-se do território com uma melhor consciência de uso.

Priorizando de maneira categórica o incremento do turismo e consumo de diferentes públicos, com a inclusão principalmente da população local residente que possui a legitimidade do uso diário nessa área, construindo por vezes a preservação da identidade cultural local, definida pela convivência e interpretação cotidiana do

uso de cada indivíduo com o local em questão. O paralelepípedo, a pedra marroada e o granito foram os materiais escolhidos e inseridos na proposta.

O desenho urbano das vias será mantido, apenas com o fortalecimento de sua estrutura, além da utilização de material resistente ao tempo e ao tráfego, as ruas terão sua pavimentação refeita, tanto as que serão de paralelepípedo, quanto as de pedra marroada, além disso, a praça deverá receber um piso de granito levigado, matéria prima local, principalmente na região do noroeste do Estado, onde faz divisa com o Município de São Mateus. Equilibrando a ambiência urbana do local, ampliando-a, além de revitalizar toda a pavimentação das vias incorporando e recuperando a sua originalidade.

Instrumentos de gestão são úteis e necessários, pois são capazes de restringir e controlar o acesso de veículos automotores e de cargas em determinadas vias do Porto. A segmentação dos espaços de circulação, priorizando o modo não motorizado e o transporte coletivo é outra solução, fazendo parte de um plano de mobilidade.

Sendo parte integrante da cidade, o Sítio Histórico do Porto de São Mateus também possui a qualidade de extensão da “nossa casa”. E deve manter relações e estabelecendo fluxos, soluções e determinações no que se refere ao seu uso e acesso a sua área tombada.

3 - Transformação das calçadas e travessias em locais de mobilidade e transitabilidade e acessibilidade segura e correta a todos os seus usuários garantindo a diversidade de uso pelos moradores, visitantes ou apenas transeuntes daquele local.

Iniciativa indispensável para a efetivação da preservação cultural do sítio, com a união do patrimônio urbano e arquitetônico em uma complexa rede de relações sociais, antropológicas e culturais, onde as questões de mobilidade e acessibilidade do pedestre é a própria alma das cidades.

Colaborando ainda mais para que todo aquele lugar continue cada vez mais vivo, onde a sua população tenha suas necessidades atendidas, principalmente no que tange ao seu deslocamento seguro e protegido. Além disso, fazendo com que as atividades ali desenvolvidas estejam voltadas para o turismo e para a população da cidade “alta”, restaurando a imagem, a valorização imobiliária e trazendo benefícios principalmente nas questões de aproveitamento da mão de obra da

população local, trazendo a sustentabilidade econômica, tornando posteriormente dispensáveis investimentos de qualquer natureza por parte do poder público para um futuro investimento para qualquer tipo de restauração ou reforma.

Além disso, as mesmas deverão possuir rebaixo, rampas, nos locais de travessia, no caso do Sítio Histórico do Porto de São Mateus optou-se nas travessias elevadas, com isso não havendo prejuízo para os usuários em locais de inclinação inadequada para a implantação de rebaixos, e também com essa solução haverá diminuição da velocidade por parte do modal automóvel na aproximação das travessias facilitando a sua conclusão.

4 – **Restauração e reestruturação de todas as 4 (quatro) escadarias** existentes na área de tombamento e seu entorno. Deverá ser refeita todo o desenho, com o redimensionamento do piso e espelho dos degraus, bem como a substituição do revestimento de todo o trajeto das mesmas, substituição e/ou inserção de corrimãos e guarda-corpos, bem como a instalação de iluminação adequada ao uso destes espaços tanto ao dia quanto a noite.

5 – **Substituição e readequação de todo o mobiliário urbano.** O mobiliário urbano é outro empecilho que as vezes dificulta a circulação das pessoas nas calçadas, principalmente pela sua má localização. No ambiente urbano do Sítio Histórico do Porto de São Mateus, o mesmo é escasso, sendo necessário um estudo posterior específico e detalhado de qual, quantos e aonde utilizar na área do Sítio Histórico.

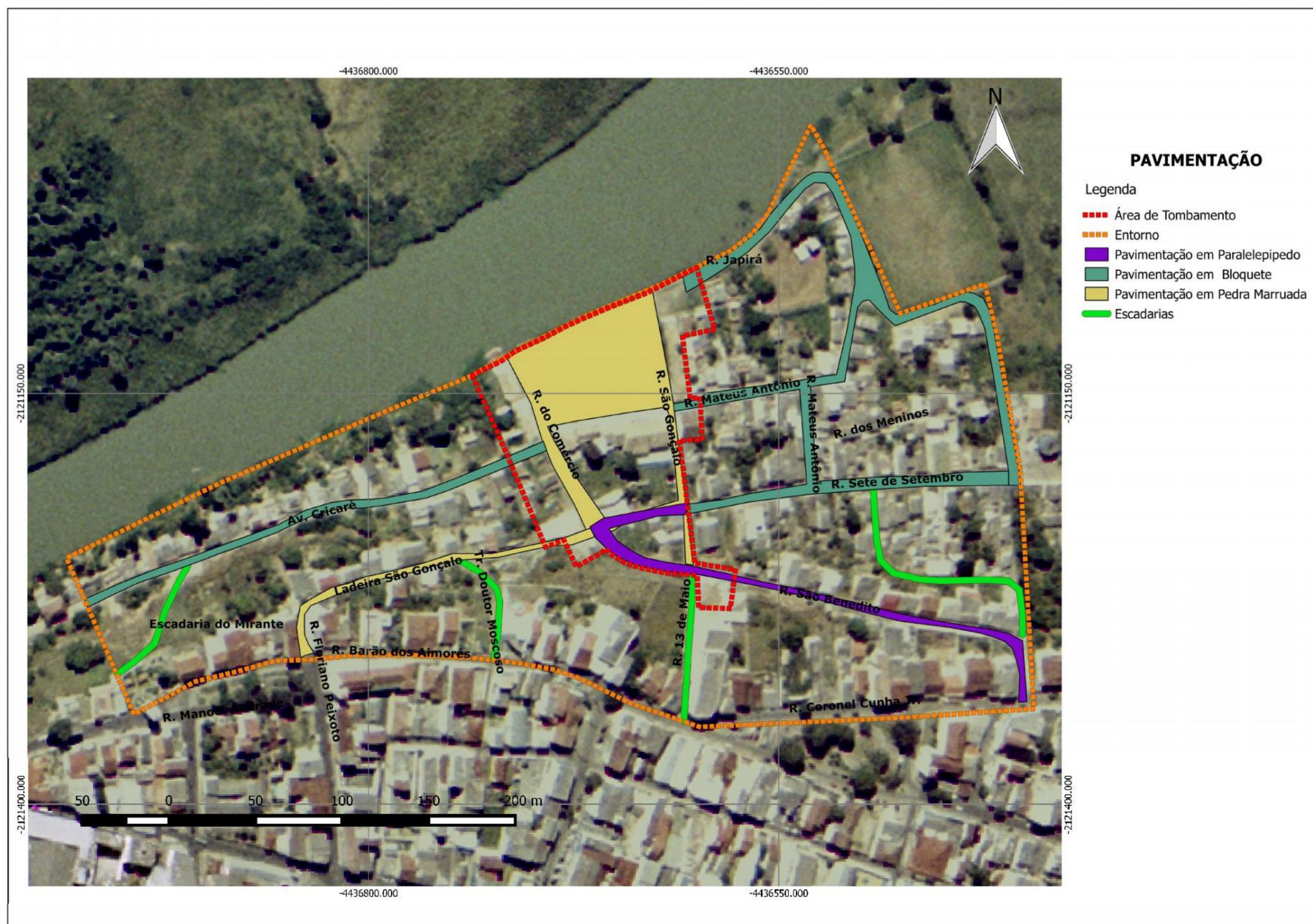
6 - **A institucionalização de área de estacionamento** e sua gestão se faz necessária para que essas áreas históricas e protegidas não fiquem congestionadas, estimulando o trânsito a pé dos visitantes nestes locais.

Os espaços livres para a circulação de pedestres devem se potencializar de modo que a paisagem fique preservada e que o usufruto do ambiente histórico possa acontecer de maneira prazerosa e segura.

7 – **Implantação de um paisagismo** adequado ao longo de todas as vias incluídas no perímetro urbano tombado e seu entorno, com espécies arbóreas que não concorram com o patrimônio histórico, bem como não interfira na estrutura das calçadas.

8 – E por fim outra possibilidade é **estimular o uso de bicicletas e criação de ciclovias** para que as pessoas circulem com maior agilidade e facilidade, apesar da topografia íngreme que dá acesso ao Sítio, o uso pode ser realizado na área baixa com o aluguel de bicicletas em locais estratégicos, e até mesmo a construção de um elevador, ou até mesmo um teleférico que ligue a parte alta com a baixa da área onde está situado a área tombada, inibindo um pouco o uso do automóvel naquela região.

Figura 21 – Pavimentação Proposta – Diretrizes Sítio Histórico do Porto de São Mateus.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

Figura 22 – Calçadas e Travessias Propostas Diretrizes Sítio Histórico Porto de São Mateus.



Fonte - Instituto Jones Santos Neves (IJSN). Prefeitura Municipal de São Mateus. Secretaria Estadual da Cultura. Modificado pelo Autor.

Buscando promover a acessibilidade e uma melhor mobilidade essas diretrizes tem com o impacto positivo para os espaços urbanos e seu usuário, podendo e devendo resultar também em uma melhor qualificação desses espaços, na medida em que agregam elementos que valoriza, a circulação dos modais e principalmente do não motorizado, o bom uso do equipamento urbano propiciando maior contato e usufruto do patrimônio efetivo, histórico e cultural, democratizando os espaços públicos.

Porém essas diretrizes tem a preocupação de que essas intervenções sejam implementadas com cuidado e cautela, para que não haver descaracterização do patrimônio existente no local. As questões voltadas à promoção da acessibilidade e mobilidade urbana devem estar interagidas entre si e integradas principalmente no que tange a qualificação ambiental e o reconhecimento de um objetivo social a ser alcançado, bem como, as legislações vigentes como o Plano Diretor Municipal.

No caso do Sítio Histórico do Porto de São Mateus essa requalificação é necessária e urgente, porque pode possibilitar em muito a melhoria do meio ambiente urbano com a promoção também da revitalização dessa área, das relações sociais e do seu patrimônio cultural.

Foto 43 – Proposta de Intervenção na Rua 7 de Setembro.

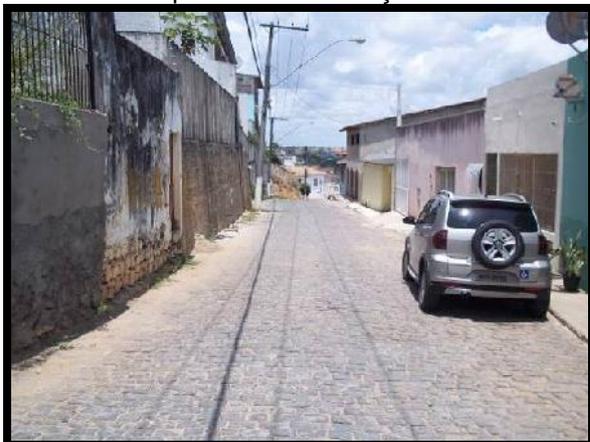


Fonte: Acervo Pessoal

A intervenção proposta na Rua 7 de Setembro, na Ladeira São Benedito, na Rua Mateus Antônio, na Praça Graciano Neves e parte da Avenida Cricaré é devido ao fator histórico desta pavimentação, não sendo ao todo, uma pavimentação identificada como antiga ou originária do Sítio Histórico do Porto. Por não possuir esta originalidade suas modificações podem ser mais amplas e até mesmo causar grandes transformações no ambiente histórico. Todas essas modificações, ao nível

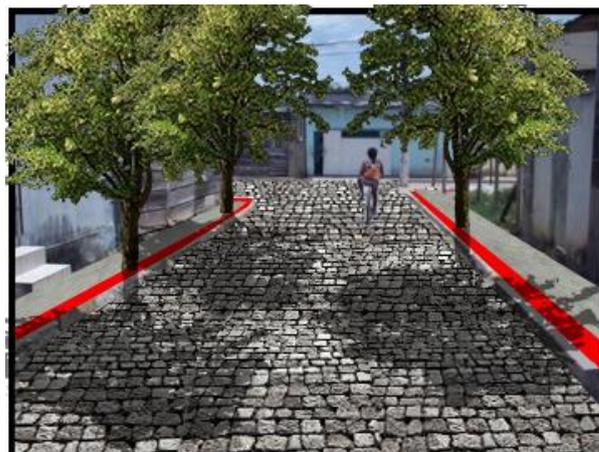
de projeto executivo, passa pela aprovação do Conselho de Estado da Cultura, pelo conselho Municipal da Cidade e pelo conselho Municipal da Cultura.

Foto 44 – Proposta de Intervenção na Rua Ladeira São Benedito.



Fonte: Acervo Pessoal

Foto 45 – Proposta de Intervenção na Rua Mateus Antônio.



Fonte: Acervo Pessoal

Foto 46 – Proposta De Intervenção Na Avenida Cricaré.



Fonte: Acervo Pessoal

Foto 47 – Proposta De Intervenção Na Rua Do Comércio.



Fonte: Acervo Pessoal

Foto 48 – Proposta de Intervenção na Praça Graciano Neves.



Fonte: Acervo Pessoal

Foto 49 – Proposta de Intervenção na Rua Japira.



Fonte: Acervo Pessoal

Foto 50 – Proposta de Intervenção na Ladeira São Gonçalo.



Fonte: Acervo Pessoal

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Podemos iniciar a transformação da cidade em virtude da mobilidade e acessibilidade para as pessoas através desse espaço tão importante para sua população, irradiando-se para os demais setores da área urbana.

Estas intervenções urbanas em sítios históricos, podem na sua grande maioria, melhorar a qualidade de vida dos moradores locais, visitantes e usuários capacitando o ambiente com novas fontes de acesso com a criação de novas fontes de renda e conseqüentemente gerando desenvolvimento econômico, cultural e outros no local da intervenção.

Para LYNCH (2002) a boa forma da cidade (urbana) pode ser adquirida através de qualidades de seus espaços e qualificada por seu desempenho e pelos diversos usos. Com este olhar, o da preservação e de aproximação das pessoas de toda a cidade, são propostas diretrizes urbanísticas após análise da Mobilidade Urbana no Sítio Histórico Porto de São Mateus:

Outro dificultador desse processo é o conflito das soluções de projetos de adequação dos espaços públicos x sítios históricos. Um exemplo clássico é a questão das calçadas, que na maioria dos sítios históricos encontram-se extremamente estreitas, pois as mesmas não tinham grande relevância quando foram implantadas, causando um desconforto ao seu usuário. As mesmas deverão se adequar a realidade de nosso tempo, sendo alargada e em alguns trechos, cruzamentos devidamente sinalizados, rebaixadas para a travessia.

Outra barreira urbanística muito comum é a localização do mobiliário urbano, muitas vezes, implantados em locais inadequados, podendo ser remanejados para locais mais adequados.

Agregando-se a estes conceitos e práticas nas questões da preservação dos sítios históricos, uma outra dificuldade é a adequação destes espaços públicos, ora privados com existência de residências combinados com o comércio.

Devemos ter em mente que mesmo em um local consagrado pelo tombamento, se uma calçada é muito estreita, a mesma poderá e deverá ser alargada proporcionando conforto, mobilidade e acessibilidade aos seus usuários.

Por ultimo, são necessárias outras pesquisas que abordem e abracem o tema da mobilidade e do próprio Sítio Histórico. Assim como problemáticas urbanas de mobilidade e acessibilidade há também anseios por melhorias que tragam a população para estes espaços de modo a ocupar aquilo que um dia foi símbolo de riqueza, desenvolvimento e cultura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** 2015.

AMENGAL, Clotilde. Barreiras Urbanísticas. In: Seminário sobre Acessibilidade ao Meio Físico, 6., 1994, Rio de Janeiro. **Anais do VI SIAMF. Seminário Sobre a Acessibilidade ao Meio Físico.** Rio de Janeiro, 8 a 10 de junho de 1994. E, **Anais do Curso Básico sobre Acessibilidade do Meio Físico**, Rio de Janeiro, e 7 de junho de 1994. Brasília: CORDE, 1995.

BLOG DO PLANALTO. **Brasil cresce mais em cidades de médio Porte, diz Presidente do IBGE.** Disponível em < <http://blog.planalto.gov.br/brasil-cresce-mais-em-cidades-de-medio-porte-diz-presidente-do-ibge/>> Acesso de 24 de Outubro de 2016.

_____. **Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades** - Caderno de Referência para elaboração. Ministério das Cidades. Disponível em < <http://www.cidades.gov.br/>> Acesso em 28 de Outubro de 2016.

BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos.** Brasília, DF : Iphan / Programa Monumenta, 2010.

BRASIL. **Lei 12.587 Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2012.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal: método e técnicas para arquitetos e urbanistas.** Editora SENAC, São Paulo, 2007.

CAMBIAGHI, Silvana Serafino. **Desenho universal: métodos e técnicas de ensino na graduação de arquitetos e urbanistas.** São Paulo: 2004. Dissertação (mestrado).

CASSILHA, GILDA A. CASSILHA, SIMONE A. **Planejamento Urbano e Meio Ambiente**. IESDE S.A. Curitiba, 2009.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo do Planejamento**. Editora Pini. São Paulo, 1990.

IBGE. Indicadores sociais municipais 2010. Disponível em <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2019br/menu.html>>

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. **Fundamentos do Barrier-Free Design**. Edição especial para o Prêmio Nacional de Design, Pesquisa e de Adequação do Mobiliário Urbano à Pessoa Portadora de Deficiência. Belo Horizonte: IAB –MG. 1991

IPHAN. **Museus: Antropografia da memória e do Patrimônio**. Mário Chagas. 2005.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 5ª Edição. Lisboa: Fundação CalousteGulbenkian, 2010.

LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos Urbanos**. Editora Mais Quatro, Porto Alegre, 2005.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Caderno 6. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. 2004.

..... **Cartilha Mobilidade Urbana**. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/>. Acesso em 28 de Outubro de 2016.

-----**Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.** Princípios e Diretrizes Aprovados no Conselho das Cidades em Setembro de 2004. Disponível em <http://www.cidades.gov.br>. Acesso em 28 de Outubro de 2016.

_____ **Manual para Apresentação. Sistemática 2004.** 2004.

_____ **Trânsito, Questão de Cidadania 7.** 2004. Disponível em <http://www.cidades.gov.br>

_____ **Construindo uma Cidade Acessível.** Caderno 2. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. 2005.

_____ **Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano.** Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade urbana. 1º Edição. Brasil, 2005.

_____ **Mobilidade e Política Urbana: subsídios para uma gestão integrada.** IBAM. Rio de Janeiro, 2005.

_____ **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana.** 2006. Disponível em <http://www.cidades.gov.br>

Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. 2007. Disponível em <http://www.cidades.gov.br>

_____ **Acessibilidade no Transporte Coletivo Rodoviário Urbano.** Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, Xerém-RJ, 2008.

_____ **Quem Muda a Cidade somos nós. Reforma Urbana Já.** 5º Conferência Nacional das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. 2013.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Programa de Transporte para o Deficiente de Locomoção.** Brasília, 1980.

NARDOTO, Eliezer. **História de São Mateus. Colonização Portuguesa.** único 1ª Edição ed. (São Mateus: EDAL), 1999.

Projeto Calçada Segura. Prefeitura Municipal de Itajai. Disponível em <http://www.itajai.sc.gov.br/arquivos/cartilha_calçadas_itajai.pdf>

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **A Cidade como um Jogo de Cartas.** Projetos Editores. Niterói, 1988.

SOUSA, Rainer Gonçalves. "**Patrimônio Histórico Cultural**"; *Brasil Escola*. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/curiosidades/patrimonio-historico-cultural.htm>>. Acesso em 18 de dezembro de 2016.

STEINFELD, Edward. **Arquitetura através do desenho universal** In: Seminário sobre Acessibilidade ao Meio Físico, 6., 1994, Rio de Janeiro. **Anais do VI SIAMF. Seminário Sobre a Acessibilidade ao Meio Físico.** Rio de Janeiro, 8 a 10 de junho de 1994. E, **Anais do Curso Básico sobre Acessibilidade do Meio Físico,** Rio de Janeiro, e 7 de junho de 1994. Brasília: CORDE, 1995.

PROGRAMA MONUMENTA. **Sítios Históricos e Conjuntos Urbanos de Monumentos Nacionais.** Brasília: IPHAN/Programa Monumenta, 2005.

PROGRAMA MONUMENTA 2010. Disponível em: <http://www.monumenta.gov.br/> . Acesso em: 2015.

ANEXOS

Perímetros:

Art.1º - Para fins das presentes orientações normativas:

I. “Área de Tombamento” constitui uma fração da área urbana da sede do município de São Mateus, onde estão localizados os imóveis tombados pelo CEC (Resolução CEC nº 01/76), e onde as demais edificações estão protegidas contra descaracterizações nas suas características volumétricas e formais, nestas últimas, incluindo-se os vãos de janelas e portas, ornatos, apliques, coberturas e seus materiais constitutivos. Nesta área, considera-se também a necessidade de se preservar o traçado urbano existente, o arruamento e suas características de pavimentação, as áreas verdes, incluindo nestas últimas, parques e praças públicas, as encostas e a vegetação arbustiva e arbórea das ruas e das áreas privadas, incluindo-se nesta preservação a relação que as edificações estabeleceram com o entorno ambiental, paisagístico e cultural da cidade.

II. “Área de Vizinhança do Tombamento” constitui a região constituída pelo entorno do conjunto tombado cujo ordenamento urbanístico tem por objetivo manter a característica urbana e a visibilidade do Sítio Histórico, conforme disposto na Lei nº 2.947/74. Nesta região as construções são mais recentes e, portanto, sujeitas a demolições e alterações, assim como áreas verdes protegidas, fundamentais à manutenção das relações enunciadas no parágrafo anterior.

III. “Área de Proteção do Ambiente Cultural” - APAC constitui a área definida pela soma das duas áreas anteriores e que é o todo urbano e paisagístico a ser preservado, através da regulamentação da presente legislação.

IV. O termo “Imóvel Tombado” designa as edificações situadas na Área de Tombamento, tombadas através da Resolução CEC nº 01/76, que estão protegidas pela Lei nº 2.947 de 16/12/1974.

Art.2º - Estabelecer os perímetros da Área de Tombamento e da Área de Vizinhança do Tombamento que constituem ambas, de forma integrada e dependente, a Área de Proteção do Ambiente Cultural de São Mateus e da Área de Preservação Ambiental.

§1º. O perímetro da Área de Proteção do Ambiente Cultural - APAC de São Mateus fica delimitada pela seguinte poligonal: (FIGURA 8).

§2º. O perímetro da Área de Tombamento fica delimitado pela seguinte poligonal: A poligonal que define o Perímetro da Área de Tombamento inicia-se na interseção da Rua G. Andrade com a Ladeira Cyro Sodré, indo na direção Sudeste, seguindo as divisas Leste, Sul e Oeste do terreno do imóvel 4, de onde segue em linha reta até as margens do Rio Cricaré, seguindo a margem em direção à jusante do Rio Cricaré até a divisa Leste do Imóvel 1, seguindo para Oeste até o limite do terreno dos

imóveis 11 e 12, seguindo até a Rua Mateus Antônio, seguindo pela Rua Mateus Antônio até o alinhamento Oeste do terreno do imóvel 13, seguindo pelo alinhamento até a Rua 13 de Maio, seguindo pela Rua 13 de Maio até a Ladeira São Benedito, seguindo em direção leste até o limite do imóvel 24, seguindo pelas divisas, leste, sul e oeste do imóvel 24 até a ladeira São Benedito e deste ponto indo em direção oeste até o ponto inicial.

§3º. O perímetro da Área de Vizinhança do Tombamento fica delimitado pela seguinte poligonal: A poligonal que define o Perímetro de Vizinhança do Tombamento inicia-se na interseção dos eixos da Rua Coronel Cunha Júnior com a Ladeira São Benedito, seguindo pelo eixo da Rua Coronel Cunha Júnior até a interseção com a Rua Coronel Constantino Cunha, de onde segue pelo eixo da Rua Barão de Aimorés até a interseção com a Rua Mesquita Neto, de onde segue contornando a Praça São Mateus até a interseção com a Rua Barão de Aimorés, seguindo até o alinhamento da face oeste da Praça da Caixa d'água, seguindo em linha reta em direção norte até a margem do Rio Cricaré, seguindo a margem em direção à jusante do Rio Cricaré até o final do cais, seguindo o alinhamento Leste do campo de futebol até o alinhamento Sul do mesmo campo de onde segue em linha reta até a interseção dos eixos da Rua Coronel Cunha Júnior com a Ladeira São Benedito. Figura 9.

§4º. As Áreas de Preservação Ambiental de São Mateus, importantes para a valorização e proteção do seu patrimônio, são as delimitadas na Figura e ficam em definitivo incorporadas ao processo permanente de planejamento e ordenamento do sítio histórico. Pela importância na preservação ambiental estas áreas são consideradas “non aedificandi” ;

§5º. As Áreas de Preservação Ambiental, que colaboram na manutenção do clima local e na compreensão da paisagem, contemplam as áreas verdes, incluindo nestas os parques e praças públicas, as encostas, a vegetação arbustiva e arbórea das ruas e de áreas privadas.

§6º. Fica proibido que qualquer construção danifique o ambiente das Áreas de Preservação Ambiental, assim como fica proibido a degradação ou retirada de madeira nas Áreas de Preservação Ambiental delimitadas no §4º deste artigo.

§7º. Considera-se “non aedificandi” a região constituída pela baixada situada a margem esquerda do rio São Mateus e que tem por objetivo manter a característica de ambiência e de visibilidade do sítio histórico conforme disposto na Lei nº 2.947/74. Nesta área só é permitido atividades relacionadas ao uso agrícola, ao lazer e a recreação sendo vedada a construção de edificações. (FIGURA 10).

As Áreas “non aedificandi” proposta para o interior da APAC corresponde às áreas de proteção ambiental (margem do rio São Mateus e encostas com cobertura vegetal) e tem por objetivo assegurar as características da paisagem ambiental, a manutenção de cones visuais e a identidade cultural do sítio histórico.

....

Uso do solo:

Art.6º - Os usos do solo permitidos para a Área de Tombamento e Área de Vizinhança do Tombamento são o uso residencial, atividades culturais, recreativas, comerciais e de prestação de serviços compatíveis com a habitação e institucional.

§1º. Cabe à SECULT anuir com relação à alteração de uso das edificações situadas na Área de Tombamento. Na emissão circunstanciada do seu parecer a SECULT deverá levar em conta atividades compatíveis com um uso e ocupação que não agrida física e esteticamente a edificação sob proteção e a sua relação com o ambiente paisagístico protegido.

§2º. Na Área de Tombamento não será permitido atividades que estimulem excessivo fluxo de veículos e/ou tráfego de caminhões, que coloquem em risco os imóveis tombados.

Art.7º - Na Área de Vizinhança do Tombamento só são permitidas atividades relacionadas ao uso residencial, atividades culturais, recreativas, comerciais e de prestação de serviços compatíveis com a habitação e institucional.

Parágrafo único. Cabe à Prefeitura de São Mateus o licenciamento de uso para os imóveis situados nesta área.

Art.8º - Os usos definidos nos art. 6º e 7º aplicam-se aos casos de início ou substituição dos usos ou atividades exercidas nas edificações e lotes.

Taxa de Ocupação:

Art.9º - A taxa de ocupação máxima para a Área de Tombamento e Área de Vizinhança do Tombamento é de 75%.

§1º. A taxa de Ocupação é um percentual que expressa a relação existente entre a área da projeção da construção e a área do lote.

§2º. No caso de imóvel tombado em ruína a taxa a ser mantida na restauração é a taxa de ocupação da edificação original.

§3º. A ocupação com novas construções, em lote pertencente à Área do Tombamento e cuja construção protegida não esgotou ainda a taxa de ocupação permitida, só poderá ser feita observando-se conduta criteriosa:

I - a nova construção deverá ficar afastada da edificação protegida por um afastamento mínimo de 03 (três) metros e não poderá ser construída de forma que impeça a visibilidade do imóvel tombado;

II - a nova construção deverá ser alinhada a partir dos fundos do lote do imóvel protegido;

III - é interdito que a cumeeira da nova construção ultrapasse a altura da cumeeira do imóvel protegido.

Gabarito e altura da edificação:

Art.10º - Na Área de Vizinhança do Tombamento o gabarito máximo permitido é de 03 (três) pavimentos acima do nível da rua.

Art.11º - Na Área do Tombamento a altura máxima da cobertura, para as edificações a serem construídas, não poderá ser superior a cumeeira do imóvel tombado localizado mais próximo.

Afastamentos:

Art.12º - Na Área de Tombamento, as edificações a serem construídas em caso de terreno vago, deverão ser alinhadas na testada do terreno, sem afastamento frontal.

Art.13º - Para a Área de Vizinhança do Tombamento é exigido afastamento de frente de 03 (três) metros nas vias em que mais de 50% das construções deixaram afastamento frontal.

§1º. Na Área de Vizinhança do Tombamento o afastamento lateral de 1,50 (um e meio) metros será exigido no caso de haver abertura para ventilação e iluminação de cômodos de longa duração conforme disposto no Código Civil.

§2º. Afastamento é o espaço que deve ser mantido livre de construção situado à frente e/ou ao lado de uma edificação.

Obras de infraestrutura:

Art.14º - Na Área de Tombamento as obras de infraestrutura de natureza pública ou privada, que venham a exigir demolição parcial da pavimentação ou de outros elementos do entorno das edificações, deverão ter anuência prévia da SECULT, antes da aprovação e emissão de licença de obra pela Prefeitura Municipal.

Obras de paisagismo e urbanização:

Art.15º - Na Área de Tombamento as obras de paisagismo e urbanização pública, deverão ter anuência prévia da SECULT, antes da aprovação e emissão de licença de obra pela Prefeitura Municipal.

Art.16º - Na Área de Tombamento as obras de pavimentação de passeio público (calçada), de responsabilidade dos moradores, obrigatoriamente deverão respeitar:

I - os indícios de pavimentação existente e serem reconstruídas com critérios;

II - É recomendável que a calçada a ser construída mantenha o mesmo nível das calçadas vizinhas evitando criar ressaltos;

III - No caso de pavimentação inexistente a calçada poderá ser pavimentada com concreto liso.

Obras de demolição:

Art.17º - Na Área de Tombamento e na Área de Vizinhança do Tombamento as obras de demolição de edificações só poderão ser licenciadas pela Prefeitura Municipal após análise e anuência prévia da SECULT.

.....

Ocupação de vazios urbanos na Área de Vizinhança do Tombamento:

Art.23º- Os projetos de parcelamento do solo, na Área de Vizinhança do Tombamento, devem ter anuência da SECULT antes da aprovação municipal.

Parágrafo único. Ficam proibidos novos parcelamento do solo, em todas as suas modalidades, na Área de Tombamento.

....

Disposições finais:

Art.26º - As situações não previstas nesta Resolução serão solucionadas pelo CEC.”
FIGURA 11.

Área de Tombamento	Taxa de Ocupação	Gabarito	Altura Máxima	Afastamento de frente	Afastamento lateral	Usos permitidos	Lote mínimo	
							Testada	Área
Área de Tombamento	75%	-	Altura da cumeeira do imóvel tombado localizado mais próximo	-	1,50 metros no caso de haver abertura para ventilação e iluminação	Residencial, atividades culturais, recreativas, comerciais e de prestação de serviços compatíveis com a habitação e institucional	-	-
Área de Vizinhança do Tombamento		3 pav.	-	3,00 metros nas vias em que mais de 50% das construções deixaram afastamento frontal			10,0m	200,00m²
Área de Preservação Ambiental (§ 4º e §5º Art. 2º)	Não são permitidas edificações.					Agricultura / Lazer / Recreação	Não são permitidos parcelamento do solo	

FIGURA 11 – Tabela – Uso e Ocupação na Área de Proteção do Ambiente Cultural de São Mateus.

FONTE - RESOLUÇÃO CEC Nº 001/2010

“Subseção III

Zonas de Interesse Histórico

Art. 115. A Zona de Interesse Histórico é aquela onde se pretende preservar elementos que possuam referência social, espaço temporal e apropriação de seu entorno pelo grupo social a ele relacionado, localizada dentro do perímetro urbano, que se destina à regular as áreas de interesse de proteção do patrimônio histórico, arquitetônico, cultural, paisagístico e arqueológico, tendo como característica a existência de edificações e

ambiências de valor histórico e áreas com elevado valor cultural e sistema viário característico da ocupação original.

Art. 116. *A Zona de Interesse Histórico apresenta como objetivo principal:*

I - estabelecer Política de Preservação e Valorização do Patrimônio Cultural, que vise valorizar o patrimônio edificado e as importantes manifestações culturais do Município, estimulando também a atividade turística nas áreas históricas identificadas;

II – promover a identidade cultural a partir do incentivo ao resgate da memória;

III – incentivar o desenvolvimento socioeconômico das áreas de concentração do patrimônio histórico, arquitetônico, paisagístico, ambiental, arqueológico e cultural;

IV – identificar os sítios arqueológicos, a fim de instigar a pesquisa e o conhecimento da sociedade através dos seus vestígios materiais, além de atrair o público e se tornar uma área de interesse turístico.

Art. 117. *As Zonas de Interesse Histórico ficam definidas pelas seguintes classificações:*

I – Zona de Interesse Histórico 01 – ZIH 01;

II – Zona de Interesse Histórico 02 – ZIH 02;

III Zona de interesse Histórico 03 – ZIH 03.

Art. 118. *A Zona de Interesse Histórico 01 compreende áreas com ambiência de significativa homogeneidade histórico estética, com necessidade de controle rígido do uso e da ocupação do solo, tendo como objetivo impedir a descaracterização do sítio histórico e da ambiência urbana relacionada ao desenho urbano característico e ao conjunto edificado de interesse histórico.*

A zona de interesse Histórico 01 *compreende áreas com ambiência de significativa homogeneidade histórico-estética, com necessidade de controle rígido do uso e da ocupação do solo, tendo como objetivo impedir a descaracterização do sítio histórico e da ambiência urbana relacionada ao desenho urbano característico e ao conjunto edificado de interesse histórico, nela incluindo-se os imóveis tombados pelo Conselho Estadual de Cultura (Resolução CEC nº 01/76) e a área de tombamento delimitada na Resolução CEC 001/2010.*

A Zona de Interesse Histórico 02 *compreende as áreas constituídas pelo entorno do conjunto tombado denominado “Sítio Histórico”, denominado de “Área de Vizinhança do Sítio Histórico Porto de São Mateus”, cujo ordenamento urbanístico tem por objetivo manter a característica urbana e a viabilidade do Sítio Histórico.*

A Zona de Interesse Histórico 03 compreende a região construída pelo entorno que envolve a “área de vizinhança” do Sítio Histórico, localizado na Cidade Alta, cuja característica urbana é de preservação de imóveis identificados de preservação e integração das novas tipologias arquitetônicas à paisagem urbana já edificada, e com característica de Preservação Histórica.

Art. 119. O trecho perimetral que compreende a Zona de Interesse Histórico 03 fica delimitado ao norte pela Zona de Interesse Histórico 02; Leste com Rua Travessa João Figueiredo (atrás da Igreja São Benedito), seguindo pela Rua Coronel Constantino Cunha até a Praça São Benedito, seguindo pela Rua Barão do Rio Branco, até o seu entroncamento com a Rua Dr. Arlindo Sodré e retornando pela mesma rua até o seu entroncamento com a Rua Dr. Moscoso; Ao Sul com a Rua Dr. Moscoso, do seu entroncamento com a Rua Barão Rio Branco até o seu entroncamento com a Travessa Dr. Moscoso seguindo em direção à Igreja Matriz de São Mateus, continuando pela praça São Mateus até à Rua João Bento Silveiras, seguindo por esta rua até a Rua Dr. Arlindo Sodré, seguindo por esta rua até a Rua Manoel Andrade, no trecho compreendido entre Capela Mortuária, Cemitério Central e Igreja Velha; e ao Oeste circundando os fundos do Cemitério Central, seguindo em direção Norte até o Rio São Mateus.

Parágrafo Único. Os imóveis localizados na Zona de Interesse Histórico 01, em que estão enquadrados na “Área de Tombamento” pelo Conselho Estadual de Cultura, estão protegidos pela Lei Estadual 2.947 de 16/12/1974, sendo inicialmente efetuada anuência prévia para aprovação de projeto pelo referido Conselho (CEC), ou da Secretaria Estadual de Cultura, e posteriormente licenciados pela Prefeitura Municipal de São Mateus.” (Lei Complementar 085/2014-Plano Diretor do Município de São Mateus)

146


PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
GABINETE DO PREFEITO

...continuação da Lei Complementar nº. 085/2014.

ANEXO V
TABELAS DE ÍNDICES URBANÍSTICOS
ZONA DE INTERESSE HISTÓRICO 01 – ZIH 01

TABELA DE CONTROLE URBANÍSTICO

USOS (1)		ÍNDICES									
PERMITIDOS	TOLERADOS	CA MÁXIMO (2)	TO MÁXIMA	TP MÍNIMA (3)	GABARITO	ALTURA DA EDIFICAÇÃO	AFASTAMENTOS MÍNIMOS			PARCELAMENTO	
							FRENTE	LATERAL	FUNDOS	TESTADA MÍNIMA	ÁREA MÍNIMA
Residência Unifamiliar	Atividades do Grupo 2	1,5	75%	10%	2	9m	Isento	1,5m com abertura	1,5m com abertura	10	200
Residência Multifamiliar											
Misto (residência e atividades do Grupo 1)		1,5	75%	10%							
Atividades do Grupo 1											
Hospedagem e edifícios de escritórios (2)											

(1) - Nos casos de duas ou mais atividades com usos distintos ocupando o mesmo lote ou gleba deverá ser tomado como parâmetro os índices urbanísticos da atividade com menor coeficiente de aproveitamento, exceto nos casos de uso misto.
(2) - Atividades de hospedagem; pousada, hotel, pensão e albergue.
(3) - 30% da taxa de permeabilidade deverá estar obrigatoriamente no afastamento frontal.

Continua...

147


PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
GABINETE DO PREFEITO

...continuação da Lei Complementar nº. 085/2014.

ANEXO V
TABELAS DE ÍNDICES URBANÍSTICOS
ZONA DE INTERESSE HISTÓRICO 02 – ZIH 02

TABELA DE CONTROLE URBANÍSTICO

USOS (1)		ÍNDICES									
PERMITIDOS	TOLERADOS	CA MÁXIMO (2)	TO MÁXIMA	TP MÍNIMA (3)	GABARITO	ALTURA DA EDIFICAÇÃO	AFASTAMENTOS MÍNIMOS			PARCELAMENTO	
							FRENTE	LATERAL	FUNDOS	TESTADA MÍNIMA	ÁREA MÍNIMA
Residência Unifamiliar	Atividades do Grupo 2	1,5	75%	10%	3	12m	3m	1,5m com abertura	1,5m com abertura	10	200
Residência Multifamiliar											
Misto (residência e atividades do Grupo 1)		1,5	75%	10%							
Atividades do Grupo 1											
Hospedagem e edifícios de escritórios (2)											

(1) - Nos casos de duas ou mais atividades com usos distintos ocupando o mesmo lote ou gleba deverá ser tomado como parâmetro os índices urbanísticos da atividade com menor coeficiente de aproveitamento, exceto nos casos de uso misto.
(2) - Atividades de hospedagem; pousada, hotel, pensão e albergue.
(3) - 30% da taxa de permeabilidade deverá estar obrigatoriamente no afastamento frontal.

Continua...

											
148 PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS ESTADO DO ESPÍRITO SANTO GABINETE DO PREFEITO											
...continuação da Lei Complementar nº. 085/2014.											
ANEXO V TABELAS DE ÍNDICES URBANÍSTICOS ZONA DE INTERESSE HISTÓRICO 03 – ZIH 03											
USOS (1)		TABELA DE CONTROLE URBANÍSTICO									
PERMITEÇOS	OCUPAÇÕES	C.A. MÁXIMO	T.C. MÁXIMA	T.C. MÍNIMA (2)	GABARITO	ALTURA DA EDIFICAÇÃO (4)	AFASTAMENTOS MÍNIMOS			PARCELAMENTO	
							FRENTE	LATERAL	FUNDOS	TESTADA MÍNIMA	ÁREA MÍNIMA
Residência Unifamiliar		1,5	75%	10%	3	12m	5m	1,5m com abertura	1,5m com abertura	10m	200m ²
Condomínio por unidade autônoma com habitação unifamiliar (3)		1,5	50%	20%							
Residencial Multifamiliar	Atividades do Grupo 2	2,0	70%	10%	4	10m	5m	1,5m com abertura para edificações até 2 pavimentos Adm. de 2 pavimentos 1 m 1 h/10	1,5m com abertura para edificações até 2 pavimentos Adm. de 2 pavimentos 1,0m 1 h/10	10m	200m ²
Misto (residencial e atividades do grupo 1)											
Atividades do Grupo 1											
Hospedagem e edifícios esportivos (5)	Misto (residencial e atividades do grupo 2)	2,0	70%	10%	4	10m	5m	1,5m com abertura para edificações até 2 pavimentos Adm. de 2 pavimentos 1 m 1 h/10	1,5m com abertura para edificações até 2 pavimentos Adm. de 2 pavimentos 1,0m 1 h/10	10m	200m ²

(1) - Nos casos de duas ou mais atividades com usos distintos ocupando a mesma área ou gleba deverá ser tomada como parâmetro os índices urbanísticos da atividade com menor coeficiente de aproveitamento, exceto nos casos de uso misto.

(2) - Nos casos de condomínios por unidade autônoma constituído por habitações unifamiliares e multifamiliares, deverão ser adotados os índices urbanísticos do residencial multifamiliar.

(3) - Os condomínios por unidade autônoma que adotarem atividades de comércio e serviço valladas para o sistema viário, deverão indicar as áreas de uso residencial e de comércio e serviço separadamente dentro da gleba para o cálculo dos índices urbanísticos.

(4) - No caso de edificações com meio subsolo a altura total da edificação poderá ser acrescida de 1,5m.

(5) - Atividades de hospedagem: pousada, hotel, pensão e albergue.

(6) - É obrigatório que 30% da área destinada a servir como área permeável, do lote ou gleba esteja localizada no afastamento frontal.

Continua...