

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DA MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA –ES: ASPECTOS HISTÓRICOS

Rose Mary Nunes Leão

Mestra em Geografia - PPGG - Universidade Federal do Espírito Santo,
Vitória, ES, Brasil
melhum5@hotmail.com

Izabela Dolores Cebin Bassani

Doutoranda em Geografia - PPGG - Universidade Federal do Espírito Santo,
Vitória, ES, Brasil
izabela_bassani@hotmail.com

Rafael Santos da Luz Monteiro

Mestre em Geografia - PPGG - Universidade Federal do Espírito Santo,
Vitória, ES, Brasil
correiodorafael@hotmail.com

RESUMO

Esse estudo tem como objetivo demonstrar como a construção de infraestruturas de mobilidade urbana contribuiu para a produção do espaço urbano da cidade de Vitória, capital do Espírito Santo (ES). Até chegar a sua configuração espacial presente, passou por sucessivas alterações por meio de aterros, construção de portos, ferrovias, pontes e rodovias, para atender interesses econômicos e necessidades da população. A elaboração do presente artigo ocorreu em duas etapas: primeiramente revisão de literatura e, num segundo momento, coleta de informações, imagens e dados primários de instituições. A espacialidade dessa infraestrutura apoiou o processo de valorização imobiliária de alguns pontos da cidade em detrimento de outros, produzindo espaços desiguais e não possibilitando um plano de transporte metropolitano integrado e, por isso, somente possível a integração no âmbito municipal.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Urbanização; Produção do espaço urbano ; Valorização imobiliária; Infraestrutura.

THE SPATIAL PRODUCTION OF THE MUNICIPALITY OF VITÓRIA - ES: HISTORICAL ASPECTS

ABSTRACT

This study aims to demonstrate how the construction of urban mobility infrastructure contributed to the production of the urban space of the city of Vitória. Until its present spatial configuration, Vitoria, the capital of Espírito Santo, has undergone successive changes through landfills, construction of ports, railroads, bridges and highways, in order to achieve the economic interests and needs of the population. This infrastructure of mobility stimulated the process of real estate valuation in some points of the city to the detriment of others, producing unequal spaces and preventing an integrated metropolitan transport plan, because of that, being only possible integrate in the municipal scope. The elaboration of this article, is structured in two stages: first, literature review and the second stage are shown collection of information, images and primary data of institutions.

Keywords: Urban mobility; Urbanization space model; Urban space production; Real estate valuation; Infrastructure.

INTRODUÇÃO

O município de Vitória, até chegar a sua configuração espacial atual, passou por sucessivas alterações por meio de aterros, construção de portos, ferrovias, pontes e rodovias, realizados para atender a interesses das atividades econômicas: portuárias; da produção imobiliária e implantação de grandes indústrias.

As infraestruturas (portos, estradas, ferrovias e outros) criadas pelos gestores públicos ao longo de sua história tiveram influência direta no processo de urbanização da cidade e da região metropolitana. Torna-se importante conhecer como se configurou a mobilidade urbana no município de Vitória por meio de seu processo histórico de urbanização. Para Santos (1988), existe uma relação entre paisagem e produção que acontece porque cada forma produtiva necessita de um tipo de trabalho. Assim, esses instrumentos estão ligados ao processo direto de produção, de circulação, de distribuição e de consumo. Neste sentido, a paisagem urbana é mais heterogênea, já que a cidade abarca diversos tipos e níveis de produção. Cada instrumento de trabalho tem uma localização específica, que obedece à lógica da produção nesses quatro momentos anteriormente mencionados, e é por isso que o espaço é usado de forma desordenada.

Esse artigo tem como objetivo demonstrar como a construção de infraestruturas de mobilidade urbana contribuiu para a produção do espaço urbano da cidade de Vitória – ES. A disposição espacial dessa infraestrutura corroborou ainda com o processo de valorização imobiliária de alguns pontos da cidade em detrimento de outros e, ainda hoje, é uma das principais pautas políticas discutidas pelo poder público. De acordo com Lencioni (2007):

As condições gerais de produção voltadas para as atividades de ponta e para a viabilização da gestão do capital permitem interligar o que está territorialmente disperso ao estabelecer conexões e nexos entre a reprodução particular de cada capital com a reprodução do capital em geral. O fato de estarem aglomeradas territorialmente imprime maior velocidade na rotação de cada capital em particular, o que contribui, por decorrência, para uma maior rotação na reprodução do capital social (do capital em geral), fato que permite compreender porque as condições gerais de produção voltadas para as atividades de ponta e para a viabilização da gestão do capital tendem à concentração territorial. (LENCIONI, 2007, p.6)

A elaboração do presente artigo ocorreu em duas etapas: Primeiramente, uma revisão de literatura sobre os conceitos de mobilidade e acessibilidade e estudos de caso referentes à construção da cidade de Vitória. Posteriormente foram coletadas informações, imagens e dados primários de instituições como: Instituto Jones dos Santos Neves –IJSN e Prefeitura Municipal de Vitória – PMV.

A necessidade de locomoção de pessoas e mercadorias permeia a vida econômica e social das populações. Rodrigue (et al. 2013) afirma que o desenvolvimento de sistemas de transporte tem sido um desafio para satisfazer as necessidades de mobilidade, para corroborar com o desenvolvimento econômico e a participação na economia global.

O termo mobilidade remete a movimento. O ato de mover-se no espaço acompanha a história do homem que buscou desbravar novas terras modificando os meios de transporte para chegar até elas.

O conceito de mobilidade urbana é recorrentemente ligado à locomoção do indivíduo em relação aos modos de transportes. Morris (et al 1979) consideram a mobilidade pessoal como a

capacidade do indivíduo para mover-se de um lugar para o outro, que depende principalmente dos diversos modos de transporte ofertados. No entanto, alguns autores incluem outras variáveis (como a renda) na definição de mobilidade urbana. Para Tagore e Sikdar (1995, *apud* Raia Jr., 2000) ela:

É a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro e depende da performance do sistema de transportes (disponibilidade, frequência, tempo de espera, etc.) e características do indivíduo (renda, veículo próprio, recursos que ele pode gastar na viagem etc.) (TAGORE e SIKDAR 1995, *apud* RAIA JR., 2000, p. 61).

Para Vasconcelos (2001), na visão tradicional, mobilidade é considerada uma habilidade de movimentar-se atrelada às condições físicas e econômicas, enraizada na visão de que tempo é dinheiro e, portanto, é necessário encurtá-lo para que as pessoas possam chegar às suas atividades de trabalho com maior rapidez. Tal visão levou aos planejadores públicos a melhorar a mobilidade apenas com o oferecimento de mais meios de transportes ou construção de vias. Nos planejamentos de mobilidade urbana devem-se levar em consideração outros parâmetros que não somente a fluidez e a segurança. Nesse viés, Vasconcelos (2012) aponta a acessibilidade, o nível de serviço, o custo do transporte e a qualidade ambiental.

Quando se trata da mobilidade é preciso abordar também a acessibilidade, pois ambas possuem distintos conceitos. Sathisan e Srinivasan (1998) consideram a diferença entre os dois termos como: acessibilidade, de maneira geral, se refere à capacidade de se chegar a um lugar, e mobilidade está relacionada com a forma com que o deslocamento pode acontecer.

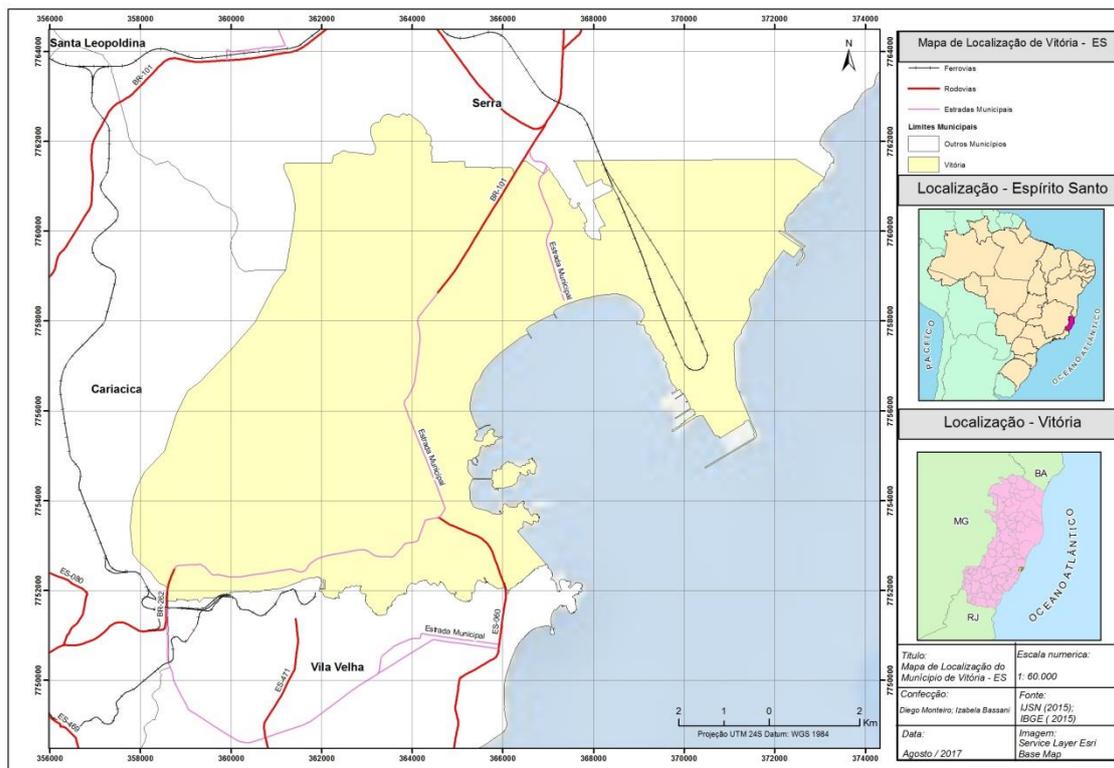
Para Pons e Reynés (2004) o conceito de acessibilidade demonstra a qualidade de um determinado lugar na redução dos obstáculos entre os componentes de um sistema espacial. Para as autoras a qualidade da acessibilidade do lugar está relacionada com o tempo, espaço, da capacidade e estrutura da rede de transportes e as inovações e evolução tecnológicas sofridas pelo sistema de transportes. No entanto, como aponta Vasconcelos (2001) as tecnologias introduzidas nos sistemas de transporte não são absorvidas de forma igual pela população. Geralmente essas tecnologias estão associadas aos meios motorizados de transporte, deixando os pedestres e ciclistas em segundo plano.

De acordo com Vasconcelos (2012) a acessibilidade é a mobilidade de chegar ao destino desejado. Ela é medida pela quantidade de destinos alcançados pelas pessoas, considerando as facilidades nos seus deslocamentos no espaço urbano. Quanto maior for a quantidade de acesso das pessoas aos seus destinos melhor é a acessibilidade, ou seja, a oferta de meios de transporte é boa e o tempo gasto nessas viagens é pequeno. O autor classifica a acessibilidade em duas categorias: a macroacessibilidade e a microacessibilidade. A primeira refere-se à possibilidade de alcançar todos os destinos desejados, e a segunda refere-se ao trajeto da pessoa antes de chegar ao seu destino final.

LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS

A área de estudo compreende o município de Vitória, capital do Estado do Espírito Santo. Possui uma área de 93,19 Km² (PMV, 2014) e uma população de 359.555 habitantes, conforme estimativa do IBGE (2016). Faz parte da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), que agrega os municípios de Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Vila Velha e Viana, (Figura 1).

Figura 1 – Mapa de localização da área de estudos



Fonte – IJSN/IBGE (2013).

Nota – Elaborado pelos autores (2016).

A Vila de Vitória foi fundada em 8 de setembro de 1551, tendo completado 466 anos no ano de 2017. Em 24 de fevereiro de 1823 foi emancipada e passada para a categoria de cidade (PMV, 2016). A ocupação inicial ocorreu nas partes mais altas da ilha, em cima de platô com altura de aproximadamente 30 metros, conhecida atualmente como Cidade Alta. A ilha foi escolhida pelos colonos portugueses por ser um local estratégico contra as invasões estrangeiras e ataques dos índios. Seus limites eram o Maciço Central, áreas alagadiças e a baía de Vitória (KLUG, 2009; PMV, 2016). A Vila de Vitória apresentava áreas de manguezais e alagadas, que foram aterradas, ao longo do seu processo de urbanização, de modo a atender atividades imobiliárias e industriais.

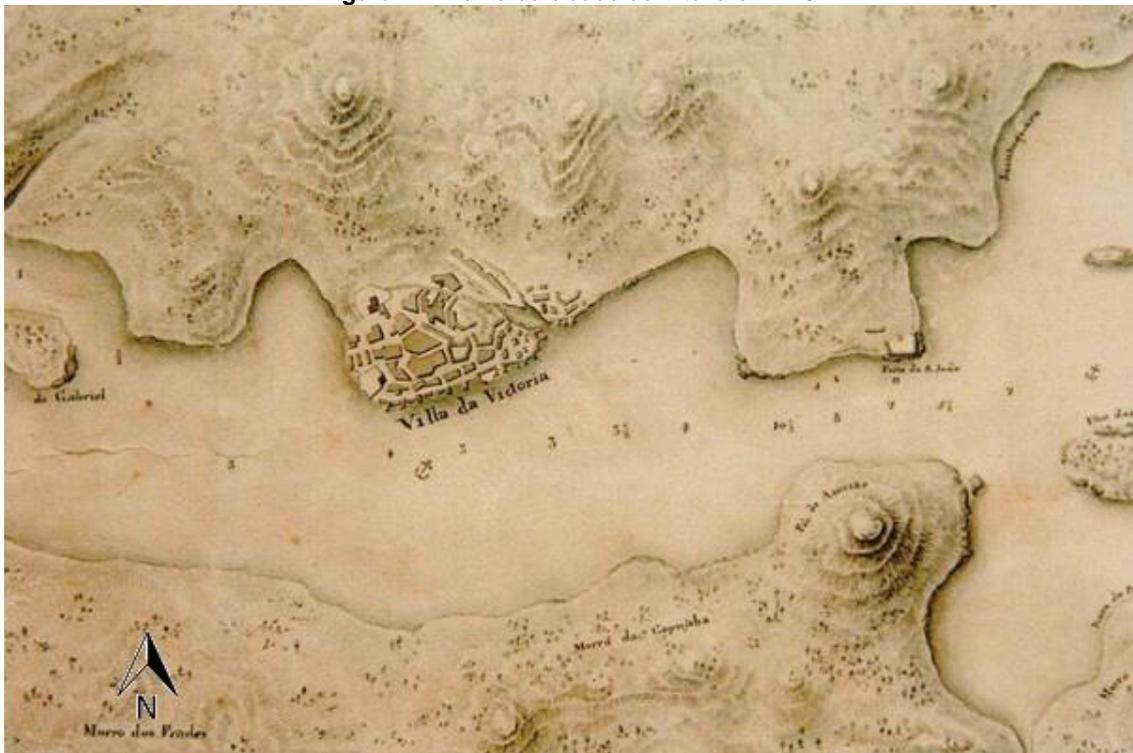
A EXPANSÃO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

A acessibilidade foi um dos primeiros problemas urbanos de Vitória, pois a configuração espacial inicial da cidade delimitava seu contorno territorial e impossibilitava a expansão urbana, considerando os manguezais e áreas ocupadas pelo mar, conforme pode ser observado na (Figura 2). De acordo com Klug (2009) a expansão da mancha urbana nas áreas citadas só seria possível graças às infraestruturas ali produzidas. Com o mar, os morros e áreas alagadas, Campos Junior (1996) afirma que:

Esses fatores explicam a forma ovalar à qual tende a conformação do desenho estabelecido pela cidade. Uma área central situada num *platô* elevado uns 20 a 30 metros do nível do mar, imitando a tal forma oval que se afina na direção leste-oeste, seguindo as encostas dos morros até as áreas do Campinho, de

um lado, e o largo da Conceição, do outro (hoje Praça Costa Pereira).
(CAMPOS JUNIOR, 1996, p. 125-126)

Figura 2 – Planta da cidade de Vitória em 1767



Fonte – MIRANDA (2001) apud KLUG (2009, p. 20).

No período Imperial (março de 1823), Vitória passou para a categoria de cidade. Desde então, até o início do período republicano, não houve alterações no espaço físico da cidade. Nesse período as atividades da cidade de Vitória eram inerentes às funções político-administrativas do governo, considerando que não havia indústrias e o comércio era pouco expressivo (CAMPOS JUNIOR, 1996).

A área urbana da cidade até fins do século XIX se localizava entre o aterro do Campinho (atualmente Parque Moscoso) e o Largo da Conceição (atual Praça Costa Pereira). O Forte de São João e Praia do Suá ainda estavam a distâncias consideráveis do centro da cidade.

Em fins do século XIX esse panorama começou a mudar a partir da valorização da cafeicultura no mercado externo e sua expansão no território estadual (Campos Junior, 1996; Klug, 2009; Cruz, 2010). A intenção era tornar Vitória o centro das atividades comerciais e para isso era preciso dotar a região de infraestrutura. O Porto de Vitória e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo contribuíram para esse fim. O caminho percorrido pelo café era: da lavoura - transporte pelo rio Santa Maria - casas comerciais exportadoras - porões dos navios - Europa (CAMPOS JUNIOR, 1996). As transformações na paisagem urbana nesse período buscavam modernizar e expandir a cidade para áreas ainda pouco habitadas. Klug afirma que:

No intuito de atender aos interesses da nova burguesia enriquecida e adequar a cidade ao desenvolvimento imposto pela economia cafeeira, busca-se construir uma nova cidade, mais moderna, com uma linguagem de retidão das

formas e amplitudes de espaços que se contrapunha ao desenho tortuoso da cidade colonial. (KLUG, 2009, p. 25).

Iniciou-se então uma remodelação na estrutura urbana de Vitória facilitando a mobilidade da população para as novas áreas, ainda que de forma tímida.

O CAFÉ REMODELANDO A PAISAGEM URBANA

A construção do porto de Vitória deu impulso ao seu desenvolvimento. Vitória foi durante muito tempo o centro polarizador da economia e da política do Espírito Santo. No trabalho de Cruz (2010) é possível conhecer as mudanças ocorridas nas relações entre escalas e velocidades dos processos de urbanização da RMGV, com o oferecimento de infraestruturas criadas para atendimento às demandas das atividades econômicas, principalmente as atividades portuárias.

O comércio do café atraiu para Vitória outras atividades ligadas à exportação do café, como casas de produtos importados para atender ao consumo dos imigrantes europeus, entre eles alemães e italianos. Esse desenvolvimento provocou mudanças na organização espacial da cidade que procurava ocupar as partes baixas e, com isso, promove aterros próximos à baía. Nesses novos locais são construídas as casas de comércio, que reforçam o caráter comercial emergente da cidade (CAMPOS JUNIOR, 1996). No entanto, Campos Junior (1996) alerta que em relação a essa ocupação,

[...] tal ocorrência não significou propriamente uma expansão urbana; representou muito mais um adensamento da área que já tinha sido ocupada havia algum tempo. Portanto, o crescimento da cidade não significou muita coisa. (CAMPOS JUNIOR, 1996, p.136).

Embora o café tenha alcançado um momento de valorização e tenha proporcionado rendimentos na sua produção, a cidade de Vitória ainda não mostrava sinais de urbanização.

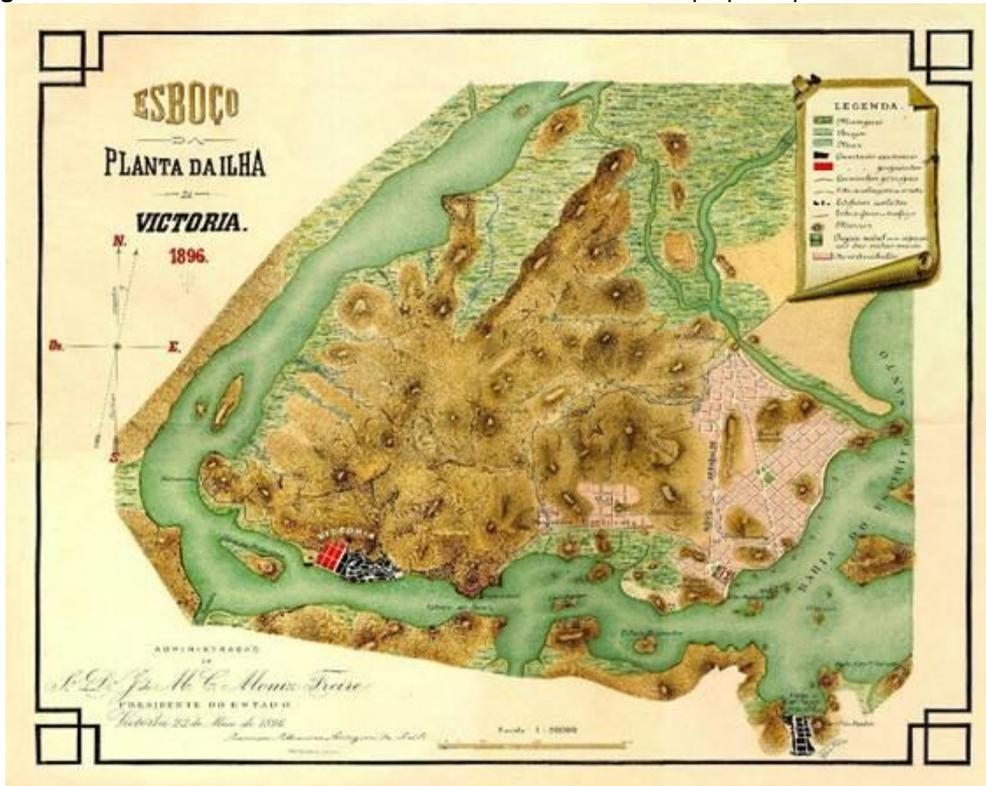
O acesso a bairros distantes do núcleo central de Vitória ainda era ineficiente. A área urbana da cidade, até fins do século XIX, se localizava entre o aterro do Campinho (atualmente Parque Moscoso) e o Largo da Conceição (atual Praça Costa Pereira). As áreas no entorno do núcleo urbano de Vitória, como o Forte de São João e Praia do Suá ainda estavam a distâncias consideráveis do centro da cidade, sendo praticamente inacessíveis e só possíveis de serem alcançadas a pé, de barco ou a cavalo. Era preciso possibilitar à população o acesso a essas áreas.

O NOVO ARRABALDE

O governador Muniz Freire, presidente do estado do Espírito Santo (períodos 1892-1896 e 1900-1904), procurou promover mudanças estruturais no estado e principalmente na cidade de Vitória, acreditando que a atividade comercial advinda do café iria atrair e centralizar espacialmente os capitais privados em Vitória (CAMPOS JUNIOR, 1996).

Em 1895, com a intenção de expandir a cidade em direção das praias, criou a Comissão de Melhoramentos da Capital e encomendou ao engenheiro-sanitarista Francisco Saturnino de Brito um estudo e projeto para esse fim com a criação de um novo bairro, o Novo Arrabalde, conforme observado na Figura 3, situado a nordeste da ilha de Vitória. (CAMPOS JUNIOR, 1996; KLUG, 2009).

Figura 3 – Planta da Ilha. Victoria. 1896 - área do Novo Arrabalde proposta por Saturnino de Brito



Fonte – Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (MENDONÇA, 2012 *apud*; FREITAS. 2005)

A intenção da construção desse novo bairro era multiplicar em cinco ou seis vezes a área da cidade de Vitória na época, tornando-a uma cidade populosa e comercial, dando outra configuração na organização espacial da cidade. Esse projeto foi a primeira intervenção planejada no espaço de Vitória. A área compreendia o bairro da Praia do Canto e suas adjacências (Praia do Suá, Praia de Santa Helena, Santa Lúcia, Bento Ferreira e Jucutuquara) (CAMPOS JUNIOR, 1996 e KLUG, 2009).

Para o acesso ao novo bairro estavam previstas algumas vias como a Avenida Norte-Sul (atual Leitão da Silva), a Avenida da Penha (atual Reta da Penha), a Avenida Ordem-Progresso (atual Desembargador Santos Neves) e a Avenida Ocidental (atual Rio Branco).

A escolha da área, de acordo com Campos Junior (1996), possivelmente foi para excluir áreas de dimensões menores que serviriam para abrigar o novo bairro, sendo assim, sobraram poucas opções para a sua instalação. Além disso, o autor sugere que a escolha da área de praias teve influência da Companhia Brasileira Torrens, que além de já participar de várias obras contratadas pelo Governo, tinha interesse direto naquela área, por ser proprietária das terras escolhidas para a instalação do novo bairro, tornando o negócio muito rentável para a empresa. Com as mudanças propostas por Muniz Freire a construção civil ganhou força na estruturação do espaço que ele pretendia ampliar, principalmente o do Novo Arrabalde.

Além do novo bairro, fazia parte do planejamento de Muniz Freire: construção de um ramal ferroviário ligando Vitória a Cachoeiro de Itapemirim, no sul do estado; construção de uma ferrovia ligando o Espírito Santo a Minas Gerais e aparelhamento do porto de Vitória; construção de uma linha de ferro-carril ligando vitória ao novo bairro, fornecimento de água, luz e gás. Com essas medidas era preciso ampliar a área urbana da cidade para dar mobilidade à população e abrigar o comércio resultante do desenvolvimento proporcionado por essas obras. O argumento usado para dar credibilidade à criação do novo bairro foi de que este contribuiria para levar a

população para fora das condições insalubres que havia, na época, em Vitória. De acordo com Bryan (2011, p.10):

O sistema capitalista, tendo na mobilidade importante mecanismo de geração de consumos diferenciados de espaço da cidade, tratou logo de se apoderar das estruturas que permitem e impedem a mobilidade, sob o domínio das empresas ou do Estado, e às vezes de ambos, fazendo parcerias que privilegiam determinadas frações da sociedade (BRYAN, 2011, p.10).

Além do projeto do bairro Novo Arrabalde, percebeu-se o desejo do governador Muniz Freire em programar um projeto com foco na transformação de Vitória, num importante centro comercial e financeiro, para o qual convergisse a exportação de café de todo o Espírito Santo e ainda parte da de Minas Gerais. Foram construídas ferrovias convergindo para a capital, aumentou-se a proporção de obras públicas para torná-la uma cidade moderna, e tentou-se negociar com a União a realização de um projeto existente para seu porto. Ainda foi responsável por construir importantes prédios públicos, abrir novas vias em Vitória, deixando outras obras iniciadas, e renegociou um contrato do governo de Afonso Cláudio com a Companhia Torrens para a instalação dos serviços de abastecimento de água e de esgoto, além de um aterro. Assinou um contrato com outra empresa para a iluminação pública, que era muito deficiente (SALETTI, [s/d]).

No entanto, a crise que se abateu durante o governo de Muniz Freire, frustrou seu planejamento para o Estado. A maioria das obras propostas foi cancelada. A expectativa da Companhia Torrens de Vitória em atrair população, não aconteceu. A Comissão de Melhoramentos foi extinta (1896) e as obras para o Novo Arrabalde foram paralisadas. Os governos posteriores investiram em obras nas áreas centrais da cidade.

Somente na década de 1920, no governo de Florentino Avidos (1924-1928), é que obras do Novo Arrabalde foram retomadas para o estímulo à sua ocupação, promovendo obras de infraestrutura no local e sua conseqüente valorização. Na década de 1970 essa região passou pelo processo de verticalização. Campos Junior (1996) afirma que:

[...] os terrenos do Novo Arrabalde passaram das mãos do governo do Estado para particulares, possivelmente a preços módicos. Ficaram retidos por alguns anos esperando valorização, foram parcelados em lotes, e vendidos, tendo seus últimos proprietários se apropriado da renda gerada (CAMPOS JUNIOR, 1996, p.195).

O Novo Arrabalde transformou-se num grande empreendimento imobiliário. Foi um bairro projetado e planejado, com o oferecimento de infraestrutura, construção de vias de acesso ao bairro, venda de lotes com preços mais baixos para pessoas de classes mais favorecidas que viram seu investimento valorizar intensamente tempos depois (Campos Junior, 1996). Torna-se visível o papel do poder público na produção do espaço urbano contribuindo para que a produção imobiliária mantenha o caráter privativo do espaço e se aproprie da sua conseqüente valorização. Além disso, para que o projeto se tornasse mais eficaz foi preciso dar mobilidade aos novos moradores do local, seja para residências ou imóvel comercial. O governo melhorou as estradas que levavam até os bairros de Jucutuquara, Bomba e Goiabeiras e a construção da Ponte Florentino Avidos, ligando Vitória ao Município de Vila Velha. Mas a introdução dos bondes elétricos deu um novo impulso para a mobilidade da cidade de Vitória, sendo inclusive criada uma linha ligando o Bairro de Santo Antônio até a Praia do Suá (PMV, 2016).

OS BONDES

Para possibilitar a mobilidade da população e acesso aos bairros mais afastados da cidade, além de facilitar a circulação de mercadorias, surgiram os bondes. Em 1905, foi introduzido o bonde a tração animal, quando o Governo do Estado do Espírito Santo concedeu uma franquia para a

empresa Carril Suá construir uma linha. Em 1907, a referida empresa adquiriu três bondes estrangeiros e começou a operar uma linha ligando o centro da cidade ao Forte de São João (Figura 4). Nesse período também circulou o bonde do tipo locomotiva (movido a carvão). Operavam na linha Centro de Vitória até a Praia do Suá (MORRISON, 1989). Cruz (2010) afirma que:

Os carros e bondes de tração animal conectavam inicialmente a área central em suas extremidades (entre a Vila Rubim e o Forte São João), transportando pessoas e mercadorias e chegavam à Praia do Suá, frequentada para lazer nos finais de semana (CRUZ, 2010, p.65).

Figura 4 – Bonde elétrico no Centro de Vitória



Fonte – Morrison, 1989.

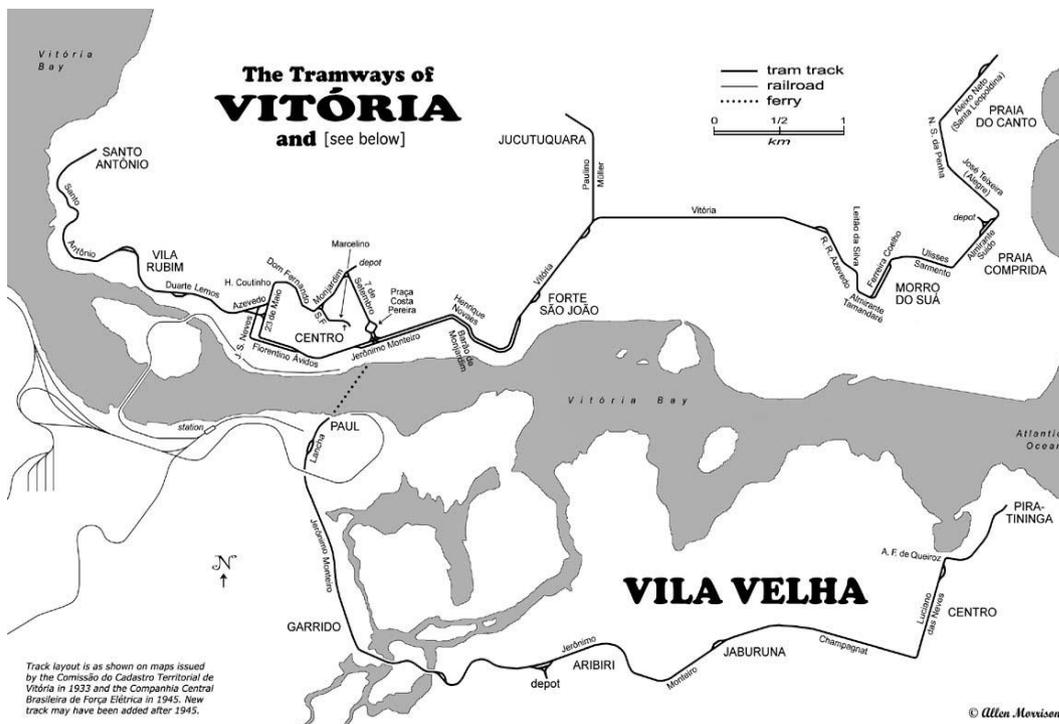
Em Vitória, as linhas dos bondes elétricos eram: Circular (centro da cidade, ligando a parte alta à cidade baixa); Centro – Jucutuquara; Centro - Praia do Suá; Centro-Praia do Canto; Centro - Praia Comprida e Centro - Santo Antônio. Em Vila Velha eram: a Piratininga, que ia da Prainha de Vila Velha até Paul e a Aribiri – Paul, (Figura 5). Nos anos de 1970, as linhas de Paul faziam uma conexão com outro modal de transporte por meio de botes e lanchas integrando a capital à Vila Velha, pelo cais de Paul. (FARIA, 2010).

A Companhia Central Brasileira de Força Elétrica (CCBFE), uma empresa norte-americana, era a concessionária de energia elétrica de então (1927) e foi responsável pela administração dos bondes em Vitória e Vila Velha.

Os bondes tinham um papel fundamental no transporte de passageiros e mercadorias. Atendiam a população para o transporte ao trabalho e para o lazer das famílias para se locomoverem para as praias durante o dia e transportando os boêmios, pois funcionavam de madrugada. Além disso, serviam como transporte funerário (indo da Catedral até o cemitério de Santo Antônio),

com a linha circular. Transportavam também mercadorias de espécies variadas para atendimento ao comércio da cidade.

Figura 5 – Mapa das linhas de bonde e balsa de Vitória e Vila Velha, em 1933 - 1945



Fonte – Morrison, 1989

No final de 1964 a CCBFE foi encampada pelo governo federal (ELETROBRAS). A partir de então, começou o desmantelamento do transporte realizado pelos bondes e sua conexão com as lanchas. (RIBEIRO 2003). Em Vitória o transporte por bondes chegou ao seu final em 1963 e, em Vila Velha, em 1972 (MENDES. 2011); (ABREU, 2012). Conforme afirma Ribeiro (2003):

[...] ao assumir o controle da CCBFE o governo federal iniciou a desativação do serviço de transporte conjugado de bondes e lanchas que atendiam à população de Vitória e Vila Velha e extinguiu a concessão para esses serviços. Os trilhos deixaram de ser consertados, os bondes foram sendo retirados do serviço e, em pouco tempo, a cidade deixava de contar com aqueles trilhões e vagões que marcaram sua paisagem por mais de 50 anos. Em seu lugar, o espaço público da bucólica “cidade-presépio” passou a ser ocupado pelos auto-ônibus e automóveis. (RIBEIRO, 2003, p.164)

Os bondes elétricos representaram um grande salto na mobilidade dos moradores de Vitória e Vila Velha, desde a sua inauguração, em 1912. Além disso, ao longo do seu trajeto foram promovendo a ocupação e formando novas áreas habitadas e conseqüente valorização urbana. Depois que deixaram de circular em Vitória e Vila Velha não houve mais nenhuma integração entre modais de transporte, a não ser uns poucos paraciclos construídos nos Terminais do Sistema TRANSCOL (sistema de circulação de ônibus urbano da Grande Vitória) para possibilitar que os ciclistas possam ir de casa para o Terminal e de lá pegar um ônibus.

AS PONTES

Para integração da ilha de Vitória ao continente, dando acesso a outros municípios, facilitando a mobilidade para outras regiões além do núcleo central de Vitória, que estavam se expandindo em direção ao leste da ilha, foram construídas várias pontes, encurtando os percursos e tempos das viagens, além de melhorias viárias.

A Ponte Florentino Avidos, inaugurada em 1928, é de origem alemã, foi comprada pronta e montada no local onde se encontra. Construída em cinco módulos (vindo daí o apelido “Cinco Pontes”), foi a primeira ligação física do continente à ilha de Vitória, ligando o município de Vitória ao de Vila Velha. A Profa. Leonor Correia, do Departamento de História da UFES, em entrevista ao *Gazetaonline* declarou que: “Com a linha férrea para passar o trem, que saía de Argolas para o porto de Vitória, a ponte permitia também a passagem dos poucos carros da época, pessoas a pé, bicicletas e carroças” (Figura 6) (GAZETAONLINE, 2015). Embora a ponte tenha sido construída para atender às atividades portuárias é importante ressaltar a relevância que ela trouxe para a mobilidade urbana de Vitória, pois possibilitou o acesso dos moradores de Vila Velha e Cariacica à cidade de Vitória, centro polarizador na época.

Figura 6 – Ponte Florentino Avidos – em destaque um ciclista.



Fonte – GAZETAONLINE, 2015

A Ponte da Passagem (nome original Ponte Governador Carlos Lindenberg) era a única ligação de Vitória com o continente até os anos de 1920 (principalmente à cidade de Serra). Era de madeira e foi construída por escravos. Servia para o transporte a pé e a cavalo (Figura 7). Anos depois, em 1930, no governo de Aristeu Borges de Aguiar, em seu lugar foi construída uma mais moderna, de cimento armado e foi possível a passagem dos automóveis (Figura 8). Anos depois em 1973 a ponte foi substituída por outra sem as características originais da anterior e a pista foi duplicada (Figura 9). Tal fato denota a exigência da mobilidade para mais espaços de circulação de automóveis que exigiam essa duplicação. Passados mais de 30 anos e com a conjuntura atual dos problemas de mobilidade urbana, considerando que a Avenida Fernando Ferrari já se apresentava como um dos gargalos para o trânsito da Grande Vitória foi construída outra ponte ao lado da antiga, com estilo arquitetônico e de engenharia mais moderno, a Ponte Estaiada, inaugurada em agosto de 2009 (FARIA, 2010).

A Ponte Estaiada (Figura10), se caracteriza por constituir um ou mais mastros de onde saem os cabos que a sustentam. A Ponte da Passagem atual é constituída por duas pontes estaiadas, paralelas, com três faixas de rodagem cada. No projeto também estava prevista a construção de uma passarela para acesso de pedestres e ciclistas, o que foi realizado em 2010, e recebeu o nome de Passarela Maurício de Oliveira (Figura 11).

Evolução da Ponte da Passagem (anos 1920 a 2010)

Figura 7 – Ponte da Passagem (anos de 1920)



Fonte – PMV, 2012

Figura 8 – Ponte da Passagem, anos de 1930



Fonte – Morro do Moreno, 2011

Figura 9 – Ponte da Passagem construída em 1973



Fonte – De Olho na Ilha, 2010

Figura 10 – Ponte Estaiada, 2009



Fonte – Foto dos autores, 2016

Figura 11. Passarela Mauricio de Oliveira



Fonte: Foto dos autores, 2016

A construção da Segunda Ponte (1973-1980), nome oficial ponte Presidente Costa e Silva, também conhecida como Ponte do Príncipe (Figura 12) tem sua gênese no caos que havia se formado para o fluxo de veículos que entravam e saíam de Vitória (pela Ponte Florentino Avidos) em direção aos municípios de Cariacica e Vila Velha. Atualmente, a ponte já não comporta o volume de tráfego, principalmente nos horários de pico. A ponte foi construída para atendimento exclusivo dos automóveis, sendo proibida a circulação de pedestres e bicicletas.

Figura 12 – Ponte Presidente Costa e Silva (Segunda Ponte), 2016



Fonte – Foto dos autores

A Terceira Ponte (Figura 13), cujo nome oficial é Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça, iniciou a construção no final da década de 1970 e só foi concluída em 1989. Chamada de Terceira Ponte devido às suas duas pontes antecessoras: a Florentino Avidos (primeira a ser construída) e à Ponte do Príncipe (segunda a ser construída). A Terceira Ponte liga o município de Vitória ao de Vila Velha e possui 3,33 km de extensão. Facilitou a mobilidade entre os municípios de Vitória e Vila Velha. Em matéria publicada no Jornal A Gazeta, no primeiro ano de sua operação mais de 4 milhões de automóveis circularam sobre a ponte (VITÓRIA, 1990). No ano de 2013, segundo publicação do Jornal A Tribuna, somente no primeiro semestre, o número de automóveis que circulou sobre a ponte foi de 18.143.851 (MARTINS, 2013). O que demonstra como a quantidade de veículos vem aumentando ao longo desses 23 anos. Além disso, a ponte contribuiu para a expansão imobiliária nos litorais dos municípios de Vitória e Vila Velha. A ponte só permite o acesso de veículos, o que tem causado muitas reclamações, principalmente dos ciclistas.

Figura 13 – Terceira Ponte, 2016



Fonte: Foto dos autores

Além das pontes mencionadas anteriormente, vale destacar outras pontes que foram construídas ao longo do processo de urbanização da cidade de Vitória como: a ponte do Frade (liga a Ilha do Frade à ilha de Vitória); Ponte Ayrton Senna (liga os bairros Jardim da Penha e Praia do Canto); Ponte de Camburi (liga a praia de Camburi ao bairro da Praia do Canto).

OS ATERROS

Ao final do século XIX a cidade de Vitória concentrava-se nas partes altas e com o aumento populacional era preciso incorporar novas terras do entorno da ilha. Vimos, então, a importância dos aterros promovidos pelos governantes ao longo do tempo e que alteraram a configuração espacial de Vitória e consequente aumento da mancha urbana.

Essas transformações provocaram a demanda por mais obras e serviços para o deslocamento da população. Dos aterros dos manguezais e águas interiores que formavam as partes baixas da ilha de Vitória constituiu-se a Vitória de hoje, pois muitas das ilhas que formavam o arquipélago foram aterradas e continentalizadas (FARIA, 2010).

Os principais aterros ocorreram no período de 1815 a 1992, segundo a tabela (Quadro 1) confeccionada por (ESPINDÚLA, 2014).

Quadro 1 – Período e áreas de intervenções de aterros realizados no município de Vitória.

| Período | Área da intervenção (aterro) |
|-------------|--|
| 1815 – 1860 | Pontas de mar do Largo da Conceição (Prainha – Praça Costa Pereira) |
| 1860 – 1890 | Construção de vários cais junto ao mar, com pequenos aterros |
| 1890 – 1900 | Construção da via litorânea no trecho Cais do Imperador – Novo Arrabalde |
| 1900 – 1910 | Aterro total do Largo da Conceição |
| 1911 – 1920 | Aterro total do Parque Moscoso |
| 1921 – 1930 | Construção de um dique para o porto |
| 1931 – 1950 | Aterro do porto de Vitória. Esplanada Capixaba. Construção do enrocamento entre o clube Saldanha e Ilha do Boi |
| 1951 – 1970 | Forte São João, Ilha de Santa Maria, Álvares e Praia do Canto |
| 1971 – 1980 | Enseada do Suá, Ilha do Príncipe, Vila Rubim, Santo Antônio, Bento Ferreira, Andorinhas, UFES, Joana D'Arc, Porto de Tubarão |
| 1981 – 1992 | Grande São Pedro, Goiabeiras, Pontal de Camburi, Maria Ortiz, Inhanguetá, Grande Vitória, Resistência. |

Fonte – Espíndula, 2014 (com base nos dados fornecidos por Klug (2009).

Vale destacar os aterros da Prainha (hoje a Praça Costa Pereira) e o do Campinho (atual Parque Moscoso, que mudaram a configuração espacial do centro de Vitória. O aterro da Enseada Capixaba (também conhecida como Esplanada Capixaba) onde se localiza atualmente a área entre as avenidas Jerônimo Monteiro e Beira-Mar, nos arredores do forte de São João, apesar de ter servido para atender à modernização das atividades portuárias não houve a reserva de áreas suficientes para a expansão da mesma (CRUZ, 2010). Para o governador Jones dos Santos Neves (1951-1955), o objetivo do aterro era corrigir o sistema de águas da bacia de evolução do porto e conquistar para a cidade uma área edificável em continuidade com a da zona comercial de Vitória. O aterro possibilitaria melhorar as condições de tráfego para a Praia Comprida, região do Novo Arrabalde, e para a vazão dos grandes troncos rodoviários do norte.

Associam-se a estes objetivos a 'modernização' da capital em decorrência da industrialização prevista pelo Plano (FREITAS, 2005).

Nos anos de 1970 foram finalizados os aterros da Ilha do Príncipe (anexada à ilha de Vitória) e o da Praia do Suá, que alteraram de forma significativa a paisagem da ilha. O primeiro permitiu a instalação da "Segunda Ponte" (nome original Ponte do Príncipe). O segundo anexou diversas ilhas, como exemplo a Ilha do Boi e o litoral da Praia do Canto.

O aterro da Praia do Suá já era indicação do forte crescimento da indústria imobiliária que direcionava o crescimento para essa região, assim como a da Praia do Canto e Bento Ferreira. Nesse período foi construída a Ponte de Camburi (nome original Ponte Petrônio Portela) para possibilitar o acesso ao novo eixo urbano que se formava e atender ao Plano Rodoviário Nacional de estímulo à conexão viária em nível nacional.

Além dos aterros, a implantação de Grandes Projetos Industriais: Porto de Tubarão (1962), Aracruz Celulose (1972), Usina Siderúrgica de Tubarão (1978) contribuíram para ampliar a área urbanizada. A população de Vitória passou de 85.242, em 1960 para 136.391 habitantes, em 1970 (IBGE, 2010), iniciando o processo de verticalização do município na direção das praias.

Os projetos industriais instalados na Grande Vitória provocaram mudanças na economia da região e atraíram um grande contingente de população agravando os problemas urbanos. Assim, surgiram bairros para abrigar os trabalhadores da planta industrial promovendo o crescimento dos municípios de Cariacica, Serra e Vila Velha. Também proporcionou o surgimento de infraestrutura para atender ao fluxo das atividades dessa nova base econômica, sendo necessária a criação da Região Metropolitana da Grande Vitória, em 1995, formada inicialmente pelos municípios: Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória. O município de Guarapari foi incorporado à região em 1999 e o de Fundão em 2001. Cruz (2010) ressalta que esses municípios:

[...] passaram a abrigar áreas produtivas e residenciais implantadas também de forma isolada no território, mas conectadas ao centro da capital pelas principais rodovias. Essa interação e a divisão de funções iniciada na década de 1960, com a reorganização portuária foram gradativamente alterando as dinâmicas urbanas e aumentando a necessidade de complementariedade entre os municípios que passaram a compor a Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV. (CRUZ, 2010, p. 84).

A produção dessas condições gerais de produção foi essencial para a mobilidade da cidade de Vitória e também para a produção da conexão da capital com os demais municípios vizinhos. Tratou-se, portanto, da produção espacial da infraestrutura necessária para que o capital se reproduzisse na cidade.

O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

A comunicação da ilha de Vitória com o continente utilizando-se da via marítima data de 1850, quando foram utilizadas linhas diárias de barcos do centro de Vitória e Itacibá, Porto Velho, Vila Velha, Praia do Suá e Paul. Com a inauguração da Ponte Florentino Avidos, em 1928, as linhas foram paulatinamente desativadas, mantendo duas barcas da linha Paul-Centro, administrada pelo Porto de Vitória (IJSN, 1986).

Com a crise do petróleo, o crescimento da população e a cidade de Vitória sendo o polo de convergência das atividades econômicas e comerciais, havia um intenso tráfego na Ponte Florentino Avidos. Era necessário construir outra ponte e, enquanto isso não acontecia, a Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano (COMDUSA) assumiu o Sistema de Transporte Aquaviário (1978-1998), exclusivamente para o transporte de passageiros, como alternativa para melhorar a mobilidade urbana. Ao longo da administração da COMDUSA foram

construídos cinco terminais de lanchas (Paul e Prainha, em Vila Velha), (Centro e Rodoviária, em Vitória) e (Porto de Santana, em Cariacica) que operavam com três linhas: a Paul-Centro; a Centro – Prainha (Vila Velha) e a Porto de Santana – Rodoviária - Centro. De acordo com estudo realizado pelo IJSN, o PDTU (1986), o fluxo de maior ocorrência convergia para a região central de Vitória. O tempo de viagem era de menos de 30 minutos. Transportavam cerca de 5.600 passageiros por dia, nos dias úteis.

Entrevistas realizadas com os usuários dos aquaviários (Pesquisa por Entrevistas Domiciliares-PED/85) observou-se que a maioria chegava a pé ao terminal aquaviário, considerando que, na maioria dos terminais, não havia integração com outro modal de transporte. Além da falta de integração com outros modais, a falta de segurança dos terminais e a falta de estacionamentos contribuíam para que as pessoas se deslocassem a pé (IJSN, 1986).

Após a inauguração da Segunda Ponte, a média mensal do fluxo de usuários, nas três linhas que operavam o sistema aquaviário, diminuiu. Passou de 420.875, ao longo do ano de 1978, para 295.038, no ano de 1981 (IJSN, 1986). Os terminais de Porto de Santana/Rodoviária/Centro e Prainha/Centro foram desativados em 1984 e a linha Paul-Centro, em 1998 (após ter passado para a empresa de iniciativa privada, Pisa Engenharia). Com a criação do Sistema Transcol, importante sistema de transporte público para a RMGV não houve integração com o modal aquaviário, enfatizando a valorização do sistema rodoviário que já se iniciava.

A inauguração da Terceira Ponte (nome original Darcy Castello de Mendonça) decretou a “morte” do sistema aquaviário, pois encurtou o caminho para se chegar às áreas de indústrias e portuárias do norte, sem necessidade de passar pelo Centro de Vitória, constatando a pressão pela valorização de veículos automotores. (IJSN, 1986). Além disso, Vitória deixava de ser um centro para onde convergiam as atividades urbanas que estavam sendo direcionadas para outros subcentros como a Enseada do Suá, Praia da Costa e Campo Grande. As áreas do entorno da ponte foram ainda mais valorizadas e tornou-se uma região de atração de negócios e de órgãos públicos.

OS PLANOS DIRETORES

Foi a partir da década de 1950 que o planejamento urbano voltou-se para a área metropolitana e ganhou força os planos de desenvolvimento e diretrizes. A urbanização do município de Vitória se intensificou a partir dos anos de 1960/1970 com o intenso fluxo migratório do interior e estados vizinhos. Inicialmente, em 1973, surgiu o Plano de Desenvolvimento Integrado de Vitória (PDI) e, mais tarde, surgiram os Planos Diretores Urbanos - PDU's (1984, 1994 e 2006).

Em 1973, foi criado o Plano de Desenvolvimento Integrado de Vitória (PDI), que estabeleceu diretrizes que guiaram as transformações urbanas que a cidade estava passando na época, dando ênfase às particularidades e singularidades paisagísticas da microrregião (KLUG, 2004).

O primeiro Plano Diretor Urbano – PDU foi instituído em 1984 e foi baseado no PDI de 1973. De acordo com Klug (2004), o plano diretor nada mais era do que um projeto de lei de princípios e diretrizes mais gerais de política urbana com pouca eficácia. O segundo PDU (1994), alimentou o processo de verticalização que se intensificava nessa época apresentando como características mudança de gabarito das construções, criação de zonas de planejamento e um breve capítulo sobre o sistema viário. O terceiro PDU (2006) procurou seguir as diretrizes estabelecidas pelo Estatuto das Cidades (lei 10.257 de 10 de julho de 2001). Assim, apresentou uma seção sobre a Mobilidade Urbana, apontando para a integração entre os modais, estímulo aos transportes não motorizados, priorização das calçadas e ciclovias em detrimento de estacionamentos para os automóveis. Estabeleceu a incorporação de uma Rede Cicloviária no Plano Viário Municipal.

O novo PDU para o período 2016-2024 ainda não foi concluído. Foi contratada uma empresa para fazer a revisão do PDU anterior. A mobilidade urbana deverá ser contemplada nesse novo plano, principalmente com a ampliação do anel ciclovitário e mudanças no tráfego da cidade (A GAZETA, 2017).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As infraestruturas criadas para facilitar a mobilidade urbana, tais como a construção de pontes, aterros, aquaviário, bondes, entre outros, moldaram a produção espacial da cidade de Vitória. Até os fins do século XIX a área urbana de Vitória limitava-se ao seu centro histórico. Com a valorização do café no mercado externo e sua expansão no território do Espírito Santo pretendia-se mudar esse cenário capixaba. O Porto de Vitória e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo foram as infraestruturas construídas com essa finalidade. No entanto, os reflexos dessas ações na urbanização da cidade de Vitória, ainda foram tímidos.

Em 1895, no governo Muniz Freire foram propostas mudanças estruturais na cidade de Vitória. Foi proposta a produção de um novo bairro na direção as praias (porção nordeste da ilha), denominado Novo Arrabalde, com a intenção de tornar Vitória uma cidade comercial e populosa. Na década de 1970, a área passou por uma forte verticalização e, as pessoas abastadas que compraram os terrenos do Estado, a preços módicos, ganharam muito com a valorização desses pela especulação imobiliária.

Os modais de transporte inseridos nas vias da cidade ao longo do seu processo histórico foram responsáveis pela transformação espacial da cidade proporcionando a valorização dos terrenos atendidos por eles, como foi o caso dos bondes. É possível perceber o papel do Estado na produção do espaço urbano contribuindo para que a produção imobiliária mantenha o caráter privativo do espaço e se aproprie da sua conseqüente valorização. Os bondes tiveram um papel muito importante para a mobilidade da cidade de Vitória, servindo como meio de transporte para pessoas e mercadorias, lazer e transporte fúnebre. Além desses aspectos positivos, os bondes faziam a integração com as lanchas dando agilidade ao transporte de pessoas.

Com a expansão da área de Vitória para além do seu centro histórico foi necessária a construção de infraestrutura para facilitar a mobilidade de pessoas e mercadorias para as novas regiões habitadas, encurtando os percursos e tempos das viagens. As pontes surgiram para dar vazão à frota de automóveis que vinham aumentando ao longo processo histórico da cidade, gerando inúmeros engarrafamentos, além de encurtar o caminho dos trabalhadores até a região das plantas industriais. A Terceira Ponte permitiu a valorização imobiliária dos litorais de Vitória e Vila Velha.

Os aterros permitiram o aumento da mancha urbana da cidade, o que demandou mais obras de infraestrutura para atender à mobilidade da população contribuindo para o crescimento da indústria imobiliária. O crescimento da população, implantação das plantas industriais e interesses econômicos conduziram à implantação de conjuntos habitacionais e verticalização intensa. Esses aspectos ratificam a demanda por serviços para atender à população, em especial ao aspecto da mobilidade.

O governo do Estado também criou o sistema aquaviário, composto de lanchas que transportavam as pessoas por meio de terminais, que ligavam os municípios de Vila Velha e Cariacica à Vitória. O transporte aquaviário foi extinto em detrimento ao transporte de veículos automotores, provocado pela inauguração da Terceira Ponte e implantação do sistema de Transporte urbano TRANSCOL, sem que tivesse sido realizado nenhum estudo de integração do mesmo ao transporte viário. A Segunda e Terceira pontes que ligam Vitória a outros municípios foram construídas para circulação exclusiva de automóveis.

Observou-se, que na RMGV, houve a troca de modais com poucos impactos ambientais para outro com altos índices poluidores, ou seja, dos modais movidos à eletricidade (bondes) e o modal aquaviário pelos transportes rodoviários motorizados (ônibus urbanos). A integração entre

os modais só foi observada com os bondes e as lanchas, mas foi extinta em detrimento do uso dos automóveis.

Mesmo a mobilidade sendo uma questão central para as cidades atualmente, somente a partir do Terceiro PDU (2006) é que a mobilidade urbana foi contemplada, estimulando o uso de transporte não motorizado, priorização das calçadas e ciclovias em detrimento de estacionamentos para os automóveis, entre outras. Diante da realidade apresentada, concluímos existir a necessidade de que os gestores municipais busquem soluções pensando a mobilidade da RMGV numa escala de abrangência metropolitana, considerando a gestão dos transportes e seu planejamento numa perspectiva de governança colaborativa.

REFERÊNCIAS

- ABREU, R. B. Centenário do bonde de Vila Velha (1912 - 2012). Morro do moreno. 2012. Disponível em: <<http://www.morrodomoreno.com.br/materias/centenario-do-bonde-de-vila-velha-1912-2012.html>>. Acesso em: 03 de setembro de 2017.
- BRYAN, F. **Mobilidade Urbana em Campinas: análise do espaço de circulação**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Campinas: UNICAMP, 2011.
- CAMPOS JUNIOR, C.T de. **O novo arrabalde**. Vitória: PMV, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.
- CRUZ, P. S. da. **Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da Grande Vitória (ES): escalas, velocidades e conflitos**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Vitória: UFES, 2010.
- ESPINDULA, L. **Perdas, ganhos e permanências na paisagem da Enseada do Suá, Vitória – ES**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Vitória: UFES, 2014.
- FARIA, W. de. Histórico dos aterros da Baía de Vitória – ES. **De olho na Ilha**. 2010. Disponível em: <<http://deolhonailha-vix.blogspot.com.br/2010/08/historico-dos-aterros-da-baia-de.html>>. Acesso em: 20 de setembro de 2017.
- _____. Os bondes e Jucutuquara. **De olho na Ilha**. 2010. Disponível em: <http://deolhonailha-vix.blogspot.com.br/2010/05/os-bondes-e-jucutuquara.html>. Acesso em: 10 de junho de 2016.
- _____. Ponte da Passagem: o 1º braço de ligação ilha-continente. **De olho na Ilha**. 2010. Disponível em: <<http://deolhonailha-vix.blogspot.com.br/2010/10/ponte-da-passagem-o-1-braco-de-ligacao.html>>. Acesso em: 10 de junho de 2016.
- FREITAS, J. F. B. **O aterro da Esplanada Capixaba: a "modernidade" privada**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – História: Guerra e Paz, XXIII, 2005, Londrina. *Anais*. Londrina, PR, Editorial Mídia. 2005.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Sinopse Do Censo Geográfico 2010**. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>>. Acesso em: 17 de julho de 2017.
- IJSN. Instituto Jones dos Santos Neves. **Plano Diretor de Transportes Urbanos da Grande Vitória - PDTU/GV; Sistema de transporte aquaviário: diagnóstico e perspectivas de revitalização do sistema**. Vitória: IJSN, 1986.
- KLUG, L.B. Os reflexos do planejamento urbano na construção da paisagem da cidade de Vitória – ES. **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. V.8, N.4, IPPUR/UF RJ, Rio de Janeiro: 2004.
- _____. Vitória: Sítio Físico e Paisagem. Vitória: EDUFES, 2009.

- LENCIONI, S. Condições Gerais de Produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta nova revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Universidad de Barcelona. vol. XI, núm. 245 (07), 2007.
- MARTINS, L. Recorde de carros na terceira ponte. **A Tribuna**. Vitória, ES, 08 out. 2013, p.6, c.1-5. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160713_aj06165_3_ponte.pdf>. Acesso em: 20 de setembro de 2017.
- MENDES, C.P. Bondes no Brasil: Vitória/ES. **Novo Milênio**. 2002. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/bonden37.htm>>. Acesso em: 17 de julho de 2017.
- MENDONÇA, E.M.S; FREITAS, J.F.B. Investimento e poder político: prós e contras dos atributos de uma capital - Vitória, estado do Espírito Santo, Brasil. **Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Vol. XVI, núm. 418 (55), Barcelona, 2012.
- MENDONÇA, M.C. **A modernização do atraso: os fundamentos da urbanização de Vitória-1889-1930**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Vitória: UFES, 2014.
- MORRIS, J.M.; DUMBLE, P.L.; WIGAN, M.R. Accessibility indicators for transport planning. *Transportation Research. A*, v.13 A, n.2, p.91-109. 1979. [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(79\)90012-8](https://doi.org/10.1016/0191-2607(79)90012-8)
- MORRISON, A. **The Tramways of Brazil: A 130-year survey**. New York: Bonde Press, 1989. Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/tto/01.html>>. Acesso em: 17 de julho de 2017.
- PDU prevê mudanças na mobilidade urbana e preservação histórica. **Gazeta on line**. Vitória, ES. 4 jul. 2017. Disponível em: <http://www.gazetaonline.com.br/cbn_vitoria/reportagens/2017/07/pdu-preve-mudancas-na-mobilidade-urbana-e-preservacao-historica-1014073850.html>. Acesso em: 04 de outubro de 2017.
- PMV, PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. **Dados geográficos**. 2015. Disponível em: <<http://legado.vitoria.es.gov.br/regionais/geral/geograficos.asp>>. Acesso em: 23 de março de 2015.
- _____. **Evolução Urbana**. 2016. Disponível em: <<http://www.vitoria.es.gov.br/cidade/evolucao-urbana>>. Acesso em: 17 de agosto de 2017.
- PONS, J.M.S.; REYNÉS, M.R.M. **Geografia de los Transportes**. Palma de Mallorca: Universitat de l'les Illes Balears. 2004.
- RIBEIRO, L.C.M. **O casamento das elétricas capixabas: um estudo da história da ESCELSA Espírito Santo Centrais Elétricas S/A, 1951-1968**. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: UFF, 2003.
- RODRIGUE, J. P; COMTOIS, C; SLACK, B. THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS. Hofstra University: Department of Economics & Geography, New York: 2013. Disponível em: <<https://people.hofstra.edu/geotrans/>>. Acesso em: 25 de maio de 2015. <https://doi.org/10.4324/9781315618159>
- SALETTTO, N. **Muniz Freire**. [s/d]. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FREIRE,%20Muniz.pdf>>. Acesso em: 17 de agosto de 2017.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.
- SATHISAN, S.K. e SRINIVASAN, N. (1998) Evaluation of accessibility of urban transportation networks, *Transportation Research Record*, 1617, 78-83. <https://doi.org/10.3141/1617-11>
- SE em Vitória tem a segunda e a terceira ponte, qual é a "primeira"? **Gazeta on line**. Vitória, 28 març. 2015. Disponível em: <<http://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/03/>>

se-em-vitoria-tem-a-segunda-e-a-terceira-ponte-qual-e-a-primeira-1013892875.html. Acesso em: 17 de julho de 2017.

TAGORE, M.R.; SIKDAR, P.K. A new accessibility measure accounting mobility parameters. **World Conference on Transport Research**, 7th, Sydney, The University of New South Wales, Sydney, 1995.

VASCONCELLOS, E.A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.

VITÓRIA, J. A. **4 milhões de carros já passaram pela 3ª ponte**. A Gazeta, Vitória, 20 ago. 1990. 1 Cad, p.5, c.1-6. Disponível em: http://www.ijnsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160419_aj12591_3ponte_1985_19902.pdf Acesso em: 20 de setembro de 2017.

Recebido em: 16/05/2018

Aceito para publicação em: 23/07/2018