

1J00101  
1496/1978  
EX: 2

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA

GRANDE VITÓRIA:  
PROGRAMA DE VALORIZAÇÃO DA ORLA MARÍTIMA  
- PROJETO PILOTO DE JACARAÍPE

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

1J00101  
Ex.2

2007000001  
11.11.1998 1520x2  
1998 18  
1996 2  
set

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA

GRANDE VITÓRIA:

PROGRAMA DE VALORIZAÇÃO DA ORLA MARÍTIMA

- PROJETO PILOTO DE JACARAÍPE

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

FJSN/Dezembro/77.

GOVERNADOR DO ESTADO

*Elcio Alvares*

PREFEITO MUNICIPAL DA SERRA

*José Maria Miguel Feu Rosa*

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

*Stélio Dias*

*Arlindo Villaschi Filho*

**SUPERVISOR**

*Arlindo Villaschi Filho*

**TÉCNICO RESPONSÁVEL**

*Márcia Grandi Monteiro de Tancredo*

**EQUIPE TÉCNICA**

*Fernando Augusto Barros Bettarello*

*Helena Maria Gomes*

*Carlos Cândido Caser*

*André Tomoyuki Abe*

**COLABORADOR**

*Sebastião Salles de Sá*

**EQUIPE AUXILIAR**

*Fernando Wilson Teixeira*

*Diana Luzia Mariani*

*Eni de Fátima Dezan*

*José Luiz Gobbi Fraga*



O presente trabalho integra uma série de estudos que vêm sendo desenvolvidos pelo Governo do Estado do Espírito Santo - inicialmente através do Grupo de planejamento Urbano e Regional da Secretaria do Planejamento, agora através da Fundação Jones dos Santos Neves - sobre a problemática urbana da Grande Vitória.

Composta pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana, essa micro-região, além de conter a capital administrativa do Estado, polariza partes do Sul da Bahia e do Leste de Minas Gerais. Isto porque, ela possui infra e super-estruturas relativamente melhores do que as da área em que está inserida, é nó de comunicações regionais e apresenta equipamento portuário dos mais bem dotados do país.

A dinâmica de suas transformações históricas se baseou, pelo menos desde o último quartel do século XIX, nos resultados do desempenho da cultura cafeeira-base econômica do Espírito Santo até os anos 60 - e no comportamento dos seus serviços portuários.

A partir da ligação da Aglomeração Urbana com os principais centros brasileiros, através das BRs 101 e 262, passa a ser vislumbrada uma nova opção econômica para a região, qual seja, o turismo.

A exploração dessa atividade, entretanto exige uma ação direta do poder público, não só no sentido da promoção das belezas locais, como também no sentido da preservação e valorização de áreas e coisas da região que a marcam, a caracterizam.

Dentro dessa linha de raciocínio, têm sido mobilizados esforços, não só a nível estadual, como também a nível de diversos municípios capixabas.

O presente trabalho é parte integrante desse esforço de conscientização e mobilização do poder público do Espírito Santo, no sentido de valorizar seu potencial turístico.

Apesar de contemplar uma pequena parte do turístico litoral do Município o presente estudo é mais um passo que segue às propostas contidas nos documentos *Algumas Prioridades para o Desenvolvimento do Turismo no Espírito Santo e Primeira abordagem sobre Lazer na Grande Vitória.*



ÍNDICE	PÁGINA
APRESENTAÇÃO	
LISTA DE MAPAS	
LISTA DE PRANCHAS	
1 - INTRODUÇÃO .....	1
2 - A ÁREA OBJETO .....	5
2.1 - Sua Macro-localização .....	6
2.2 - Um breve relato .....	6
3 - PROPOSIÇÕES .....	8
3.1 - Circulação e vias .....	9
3.1.1 - Via de passagem .....	9
3.1.2 - Via de penetração .....	9
3.1.3 - Via de vivência .....	13

3.2 - Estacionamentos .....	14
3.2.1 - Ônibus Turísticos e Caminhões .....	14
3.2.2 - Para automóveis .....	14
3.3 - Caminhos para pedestres .....	15
3.4 - Equipamentos .....	16
3.5 - Pavimentação .....	20
3.6 - Arbonização .....	20
3.7 - Uso do solo e modelo de acantamento .....	21
3.8 - Rede de abastecimento de água e rede de esgotos .....	24
3.9 - Iluminação .....	24

LISTA DE MAPAS

- Nº 1 - Localização do Município
- Nº 2 - Localização de Jacaraípe
- Nº 3 - A área objeto

LISTA DE PRANCHAS

- Nº 1 - Locação e pisos
- Nº 2 - Locação e pisos
- Nº 3 - Locação e pisos
- Nº 4 - Vegetação
- Nº 5 - Vegetação
- Nº 6 - Vegetação

# 1. INTRODUÇÃO

---

O presente projeto para a orla marítima de Jacaraípe, localizado no Município da Serra, representa o primeiro passo para a concretização de uma das proposições apresentadas no *Plano de Lazer para a Aglomeração da Grande Vitória*, elaborado pela Fundação Jones dos Santos Neves, em dezembro de 1977.

Ressaltando o fato de ser o Município da Serra um dos que apresenta maior potencial para o turismo de lazer da Aglomeração, dada a sua orla marítima extensa - ainda com recantos naturais excepcionalmente belos - o documento *Algumas Prioridades para o Desenvolvimento do Turismo no Espírito Santo*, também elaborado pela Fundação Jones dos Santos Neves, em agosto de 1977, ressaltou a necessidade de Jacaraípe receber resultados mais concretos da ação do Poder Público.

Atualmente, Jacaraípe possui, além de casas para finais de semana das classes média e alta de Vitória, algumas residências permanentes, devido a proximidade da Capital do Estado e facilidade de acesso à mesma por rodovia de tráfego rápido.

O processo de ocupação como local de residência permanente ainda não se consolidou pela deficiência de infra-estrutura existente. Espera-se, entretanto, que, com a futura implantação de um Centro de Animação (que corresponde ao conceito de Centro de Cidade), em Carapina, tornando-a, portanto, melhor ordenada por serviços e equipamentos urbanos em sua área, essa ocupação deverá ocorrer de forma ainda mais dinâmica.

Alguns projetos em implantação, como o Centro Industrial da Grande Vitória (CIVIT) e o Complexo Siderúrgico de Tubarão, dentre outros, terão reflexos amplos sobre trechos importantes da orla marítima do Município da Serra, devendo acelerar a ocupação de áreas desabitadas ou pouco habitadas, bem como sua organização.

Embora não se possa avaliar com precisão o efeito de tais projetos industriais sobre Jacaraípe, especificamente, acredita-se que uma parte considerável de seus empregados, pertencentes às faixas salariais mais elevadas, deverão ali estabelecer suas residências.

Indiscutível, entretanto, é a vocação natural de Jacaraípe como sítio de turismo e lazer, fazendo-se necessário estabelecer condições para que ela não perca esta função devido a um processo de ocupação acelerado que poderia subestimar esse potencial.

Justifica-se, assim, o caráter de prioridade com que se enfocou o planejamento de um trecho-piloto de sua orla, para que venha a atender às necessidades tanto dos que residem em Jacaraípe, quanto daqueles que ali afluem, em busca de atividades que lhes permitam utilizar seu tempo de lazer.

Este estudo abrange premissas gerais de desenvolvimento do potencial turístico do Estado, a partir do propósito de preservação e valorização do patrimônio paisagístico de seu litoral, assim como o propósito de criação e valorização de áreas des-

tinadas às atividades de lazer. Foi fixado neste trabalho, o objetivo específico de definição do ordenamento de um trecho da orla marítima de Jacaraípe, quanto a seus usos, acessos e equipamentos, de forma a utilizar a faixa litorânea para atividades destinadas ao Turismo e Lazer.

Assim é que, integrante deste trabalho, são apresentadas uma série de proposições, visando a instrumentação da orla abrangida, adequadas a sua essência de sítio. Essas proposições são calcadas em constatações atuais e objetivam oferecer, ao mesmo tempo em que fundamentam o ordenamento urbano, melhorias de caráter infra e super-estrutural, ressaltando, sempre, a formação tipicamente recreacional da área.

2. A ÁREA OBJETO

---



## 2.1. SUA MACRO-LOCALIZAÇÃO

O Município da Serra, situado a 25 km ao Norte de Vitória, com população de 32.600 habitantes, é o de maior potencial turístico da Aglomeração, com os balneários de Jacaraípe, Manguinhos, Nova Almeida e Carapebus, sendo, também, o pólo industrial do Estado, considerando-se a implantação dos chamados *Grandes Projetos de Impacto*, a se localizarem em área deste Município. (Mapa 1)

Situado a Leste, na orla marítima, a 21,5 km da sede do Município e a 27 km de Vitória, Jacaraípe é o balneário de maior concentração turística dentre os de sua vizinhança, por possuir melhor infraestrutura urbana que os demais. (Mapa 2)

## 2.2. UM BREVE RELATO

A área objeto do presente estudo está compreendida entre a Rodovia ES 10 e o mar . Inicia-se na ponte sobre o Rio Jacaraípe e segue em uma extensão de 1,5 km em direção a Nova Almeida. A largura da faixa entre o alinhamento das quadras e a linha da preamar varia entre 13.00 m e 45.00 m. (Mapa 3)

A praia, neste trecho, é de alta frequência durante o verão, apresentando:

- frequência diária de representantes de grupos sociais elevados, residentes ou proprietários de casas de veraneio;
- frequência aos sábados e domingos pelas camadas médias e populares;
- turistas de hotéis locais.

Observa-se, ainda, a existência no trecho de três restaurantes, uma boite, um hotel e uma colônia de férias, ganhando o local maior movimento e animação durante o período de alta estação turística (meses de férias escolares).

Entretanto, inexistem, no trecho, equipamentos públicos para prática de esportes ou locais destinados exclusivamente para este fim. Os frequentadores utilizam-se da faixa de areia para *peladas*, jogo de frescobol e volei, prejudicando, com isto, a segurança de crianças e banhistas.

3. PROPOSIÇÕES

---

Originam-se dos objetivos, assim como das constatações físicas e funcionais do trecho, uma gama de proposições que são, a seguir, especificadas:

### 3.1. CIRCULAÇÃO E VIAS

O sistema proposto permite boa acessibilidade às praias e ao equipamento recreativo em geral, acentuando o caráter tipicamente recreacional da área. A separação entre o tráfego de passagem e aquele que se destina às residências da orla marítima às praias, contribui para a valorização ambiental da área.

#### 3.1.1. VIA DE PASSAGEM

A rodovia ES 10 permanecerá como via de passagem, com pistas laterais de desaceleração para acesso às transversais.

#### 3.1.2. VIA DE PENETRAÇÃO

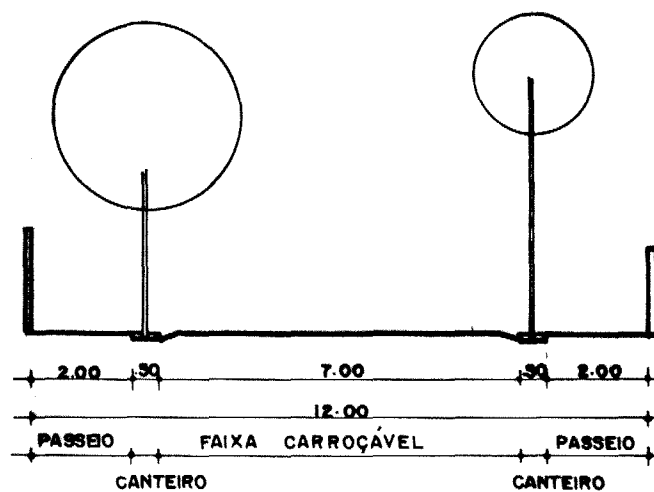
Serão as pistas perpendiculares à rodovia ES 10. Com exceção da Rua Irene T. Basí-

lio, todas terão sentido único de tráfego.

Serão as seguintes as características das vias de penetração:

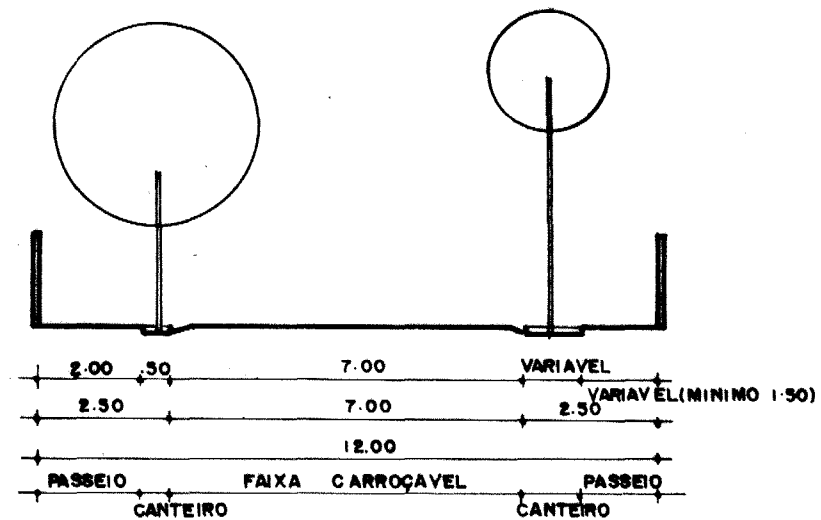
- Largura da via: 12,00 m (largura atual predominante).
- Largura da faixa carroçável: 7,00 m.
- Largura do passeio: 2,00 m.
- Largura do canteiro lateral: 0,50 m.

FIGURA 1:



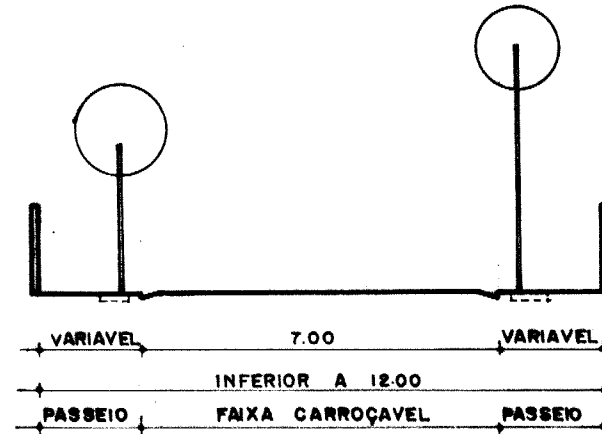
- Quando já existir o passeio com largura diferente da proposta, desde que não inferior a 1,50 m, este será mantido, alterando-se, apenas, a largura do canteiro lateral, de modo que a soma da largura do passeio à largura do canteiro lateral seja igual a 2,50 m (ver fig. 2).

FIGURA 2:



- Quando a rua tiver largura inferior a 12,00, será mantida a faixa carroçável de 7,00 m, eliminando-se o canteiro lateral. A largura do passeio será variável em função da largura da rua (ver fig. 3).

FIGURA 3:



### 3.1.3. VIA DE VIVÊNCIA

O projeto de uma via paralela ao mar, com tráfego de baixa velocidade, tendo como função única dar acesso aos lotes situados frente ao mar e aos estacionamentos, visa reduzir ao mínimo as interferências entre o trânsito de carros e as atividades de lazer.

Esta via de vivência será interrompida em diversos trechos pelo prolongamento dos passeios das vias de penetração, impedindo o tráfego contínuo de veículos ao longo da praia. Surge como uma alternativa às chamadas *Avenidas Beira Mar*, tão usuais em trechos de orla marítima e que comprometem as atividades de lazer, visto serem elementos geradores de ruído, tensão e poluição ambiental.

Tendo sua largura reduzida ao mínimo necessário para cumprir a função a qual se destina, na Avenida Nossa Senhora dos Navegantes será liberada, entre a pista ou rolamento e a praia, uma área destinada à implantação de equipamentos esportivos, vegetação, passeio para pedestres e quiosques.

Características da via:

- Largura do passeio junto aos lotes: 2,50 m (com algumas variações nas partes de concordância);



- Largura da faixa carroçável: 6,00 m;
- Sentido de tráfego: poderão ser permitidos os dois sentidos, apesar da largura, uma vez que sempre deverá ser de baixa velocidade e com a finalidade de acesso aos lotes ou estacionamentos.

### 3.2. ESTACIONAMENTOS

São propostos dois tipos de estacionamentos:

#### 3.2.1. ÔNIBUS TURÍSTICOS E CAMINHÕES

Terão o seu local de estacionamento determinado e exclusivo próximo à ponte, com acesso que se fará pela Rua Irene T. Basílio e comportará veículos estacionados, mantendo liberada uma área para manobra dos mesmos.

#### 3.2.2. PARA AUTOMÓVEIS

Os estacionamentos para automóveis foram distribuídos de forma equilibrada ao lon-

go da via de vivência e em trecho da Rua Irene T. Basílio, a 45° em relação a rua, e com sentido variável em função da via de penetração que lhe dará acesso. Esta proposta para o estacionamento de automóveis resultou da necessidade de liberação do máximo possível de áreas destinadas a equipamentos de lazer e vegetação. Ao longo do trecho da Avenida Nossa Senhora dos Navegantes, em projeto, será possível estacionar cerca de 150 carros.

Além desses locais determinados para estacionamentos, também poderá ser permitido estacionar ao longo das vias de penetração, paralelamente ao meio fio, em apenas um dos lados, já que essas vias terão sentido único de tráfego.

### 3.3. CAMINHOS PARA PEDESTRES

Os caminhos para pedestres serão constituídos pelos passeios que contornam as quadras, pelos prolongamentos dos passeios das transversais nos pontos de interrupção da via de vivência e pelo passeio na faixa destinada às atividades de lazer. Este último, foi projetado estendendo-se ao longo do trecho considerado, com traçado não retilíneo, para evitar a monotonia, integrando-se em alguns pontos às áreas destinadas à instalação de quiosques. Em alguns pontos, será necessária a execução

de pequenos arrimos para esses passeios.

### 3.4. EQUIPAMENTOS

Diferentes fatores influem sobre a localização dos equipamentos, tais como: dimensões da área disponível, seu tipo, a frequência de utilização, seus frequentadores, etc.

Quanto a sua localização, e mesmo quanto à função, teremos dois grupos de equipamentos de uso coletivo:

a. Próximos ao estacionamento de ônibus turísticos e de caminhões, propõe-se que estas áreas sejam providas de:

- . Sanitários;
- . Vestiários e chuveiros;
- . Guarda-roupas;
- . Bancos;
- . Mesas para refeições;
- . Grelhas para churrasco;
- . Arborização e ajardinamento.

b. Ao longo da orla, áreas providas de:

- . Equipamentos destinados à práticas esportivas, tais como: quadras de volei, quadras de basquete e campo de *pelada*;
- . Equipamentos destinados à recreação infantil;
- . Áreas verdes arborizadas e ajardinadas com bancos para recreação passiva;
- . Passeios para pedestres com bancos e arborização;
- . Quiosques para instalação de bares, venda de sorvete, frutas, etc, aluguel de barracas, venda de artesanato, etc, e sanitários.

Os quiosques devem ser constituídos por módulos de 3,00x3,00 m, ou de 6,00x6,00 m, agrupados nos diversos pontos de atração. Deverão ter alguns elementos (estrutura, cobertura e vedações), definidos em projeto padrão, ficando a critério do ocupante a divisão interna, escolha de cores, etc.

A disposição dos quiosques permite subdivisão dos mesmos ou agrupamento de dois ou mais módulos, conforme a necessidade de área da atividade específica para a qual se rá utilizado (ver fig. 4 e 5).

FIGURA 4:

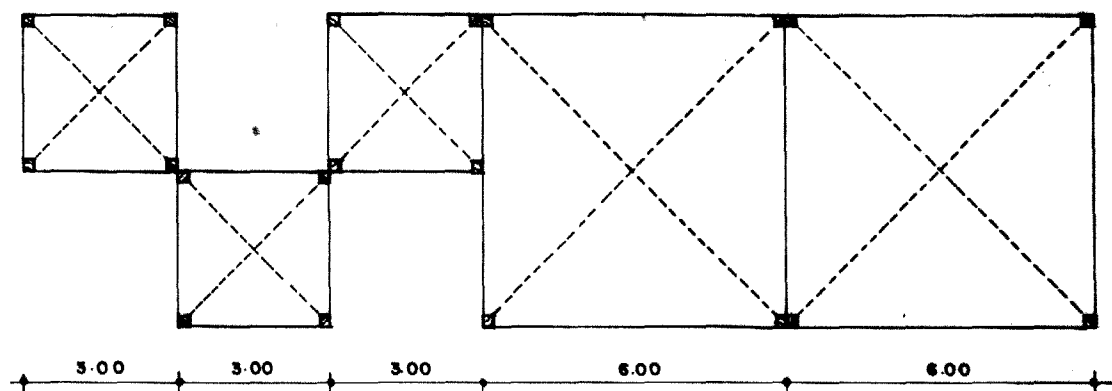
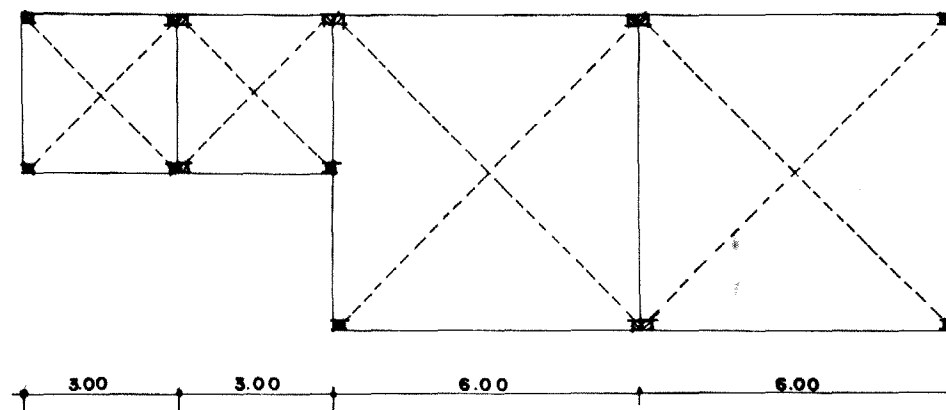
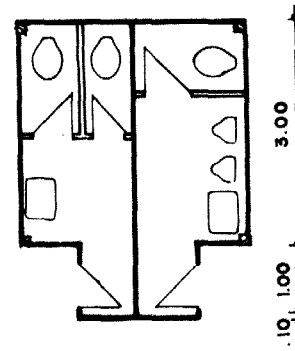


FIGURA 5:



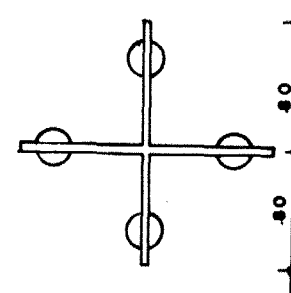
- . Um dos módulos de 3,00x3,00m será subdividido e destinado a sanitários masculino e feminino. (ver fig. 6).

FIGURA 6:



- . Os quiosques, em alguns pontos estarão sobre piso pavimentado e, em outros, sobre a areia, visando uma maior integração com a praia.
- . Os chuveiros ficarão na praia e serão do tipo em cruz (ver fig. 7).

FIGURA 7:



### 3.5. PAVIMENTAÇÃO

São propostos os seguintes tipos de pavimentação:

- . Para pistas de desaceleração da ES 10, para vias de penetração e para vias de vi  
vência - blocos poliédricos de concreto (pavimentação intertravada e articulada);
- . Para os passeios em torno das quadras e na orla - pedra portuguesa.

Os meios-fios serão executados em concreto pré-moldado.

### 3.6. ARBORIZAÇÃO

A arborização deverá ser executada não apenas na via de vivência e áreas de equipa  
mentos, como também na via de passagem (ES 10) e nas vias de penetração.

Próxima à saída da ponte, propõe-se uma ala de Palmeiras (*Seaforthia elegans*), assim como em alguns pontos da via onde o espaço entre o passeio e o asfalto atual não permite pista de desaceleração.

Na área hoje livre, próxima ao rio, deverão ser plantados Coqueiros da Bahia (*Coccus nucciifera*) e Palmeiras Gerivã (*Arecastrum rommanzofianun*).

Nas vias de penetração e de vivência, a arborização será feita com Sibipiruna (*Cesalpinia peltophoroide*), Flamboyants (*Ponciana regia*), Cássia chuva de ouro (*Cassia fistula*), Palmeiras (*Seaforthia elegans*), Jambreiro (*Eugenia malaccensis*) e Castanheiras (*Terminalia catappa*).

Nas áreas indicadas para ajardinamento, serão utilizadas vegetação rasteira e espécies de pequeno porte, que tenham comprovado uma boa adaptação às condições locais.

Entre o passeio e a linha de preamar, deverá ser mantida a vegetação natural existente.

### 3.7. USO DO SOLO E MODELO DE ASSENTAMENTO

- a. Nos lotes de frente para o mar, no trecho compreendido entre as ruas Rio Branco e Florianópolis, propõe-se que parte dos mesmos seja declarada como *non aedificandi*, visando a futura criação de uma área verde naquele ponto que hoje constitui um estreitamento da faixa lúdica.
- b. Nos trechos compreendidos entre a Rua Irene T. Basílio e a Rua Pará, para os lotes de frente para o mar, propõe-se:



1. Usos:

- . residências uni e multifamiliares;
- . bares, lanchonetes e restaurantes;
- . hotéis;
- . farmácias;
- . lojas de até 50.00 m<sup>2</sup>.

2. Gabarito de altura:

- . máximo de 2 (dois) pavimentos.

3. Afastamento frontal:

- . 3.00 metros.

4. Afastamento lateral:

- . mínimo de 2,50 metros em um dos lados, podendo no outro chegar até a divisa.

5. Taxa de ocupação máxima:

- . 50% (cinquenta por cento) da área do lote.

6. Índice de aproveitamento máximo:

- . igual a uma vez a área total do lote.

7. Todas as edificações deverão prever garagens para veículos, a critério da Prefeitura, ou estacionamento de veículos dentro do lote.

A necessidade de se regulamentar o uso do solo, não apenas dos lotes frente ao mar, mas também daqueles situados nas vias de penetração, está ligada ao objetivo de otimizar a ocupação da área.

Para os lotes com frente para a rodovia ES 10, é necessário um estudo mais abrangente, levando-se em conta toda a área urbanizada e urbanizável de Jacaraípe.

Em decorrência do fato de Jacaraípe poder vir a ser ocupada por grande parte dos técnicos do CIVIT e da Siderúrgica de Tubarão, e também da diretriz preconizada pelo *Plano de Estruturação do Espaço para a Grande Vitória*, elaborado pelo Grupo de Planejamento Urbano e Regional da SEPL-ES, em janeiro de 1976, de aí se promover, a longo prazo, a implantação de um Centro de Animação, é que se recomenda a elaboração de um estudo mais amplo e detalhado de toda a área, a partir do qual seriam propostos os usos convenientes.

### 3.8. REDE DE ABASTACIMENTO DE ÁGUA E REDE DE ESGOTOS

Devem ser elaborados projetos para a rede de abastecimento de água, para atender aos quiosques, sanitários e chuveiros, assim como para a rede de esgoto sanitário dos mesmos. Da mesma forma, torna-se necessário a elaboração do projeto de escoamento de águas pluviais das vias

### 3.9. ILUMINAÇÃO

Deverá ser elaborado um projeto específico para iluminação da área, prevendo-se a instalação de postes com luminárias, podendo ser esta iluminação completada com holofotes, para melhor abertura visual e conseqüente valorização de alguns locais.