

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO

PROPOSTA DE ORDENAMENTO URBANO DO  
MUNICÍPIO DA SERRA

VERSÃO PRELIMINAR

7200263



FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO

PROPOSTA DE ORDENAMENTO URBANO DO  
MUNICÍPIO DA SERRA  
VERSÃO PRELIMINAR

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO

PROPOSTA DE ORDENAMENTO URBANO DO  
MUNICÍPIO DA SERRA  
VERSÃO PRELIMINAR

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

GOVERNO DO ESTADO DO ESPIRÍTO SANTO  
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO  
PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA

PROPOSTA DE ORDENAMENTO URBANO DO  
MUNICÍPIO DA SERRA  
VERSÃO PRELIMINAR

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

PROPOSTA DE ORDENAMENTO URBANO DO  
MUNICÍPIO DA SERRA  
- VERSÃO PRELIMINAR -

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO  
PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA  
FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

PROPOSTA DE ORDENAMENTO URBANO DO  
MUNICÍPIO DA SERRA  
- VERSÃO PRELIMINAR -

Vitória, ES, Setembro/1979

GOVERNADOR DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

*Eurico Vieira de Rezende*

SECRETÁRIO DE ESTADO DO PLANEJAMENTO

*Arlindo Villaschi Filho*

PREFEITO DO MUNICÍPIO DA SERRA

*José Maria Feu Rosa*

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

*Sebastião José Balarini - Diretor Superintendente*

*Antônio Luiz Borjaille - Diretor Técnico*

**EQUIPE TÉCNICA****SUPERVISÃO**

*Arlindo Villaschi Filho*

**COORDENAÇÃO**

*Antônio Carlos Cabral Carpintero*

**LEVANTAMENTOS PRELIMINARES**

*Carlos Cândido Caser*

*Luciene Maria Becacici Esteves*

**ELABORAÇÃO**

*Sebastião Salles de Sá*

*Edson Hermes Guimarães\**

**CONSULTORES**

*Carlos Maximiliano Fayet*

*Manoel André da Rocha*

**EDIÇÃO**

*José Luiz Gobbi Fraga*

**COLABORAÇÃO**

*Gláucia Maria Rezende Cardoso*

**ESTAGIÁRIO**

*Paulo Robson Neves Neto*

\* Engenheiro cedido pela Prefeitura Municipal da Serra

**EQUIPE AUXILIAR**

*Elizabeth Fiorio Checon (desenho)*

*Sandra Marta Gaburro Bortolon (desenho)*

*Wilson Fernando Teixeira da Silva (desenho)*

*Diana Luzia Mariani (datilografia final)*

*Eni de Fátima Dezan (datilografia)*

*Maria Osória Bernardo Pires (datilografia)*

*José Nilton de Paula (montagem)*

*Adauto Beato Venerano (montagem)*

**EQUIPE DE APOIO DA FJSN**

## LISTA DE MAPAS

Estrutura do Terreno

Bacias Fluviais

Ocupação - Situação atual

Sistema Viário proposto

Proposições

## SUMÁRIO

	PÁGINA
INTRODUÇÃO .....	8
0 QUADRO EXISTENTE .....	11
Notas sobre o processo econômico e sobre a Aglomeração	12
Notas sobre o processo de ocupação .....	15
Quadro físico territorial .....	17
Serra, Nova Almeida, os balneários e Carapina: notas sobre a ocupação atual .....	20
0 PROJETO DE ORDENAMENTO .....	23
As linhas gerais da ocupação do espaço .....	24
A estrutura urbana e o sistema viário .....	27
A proteção do patrimônio comunitário .....	33
A preservação do meio ambiente .....	36
Implantação de indústrias .....	40
Conjuntos Habitacionais .....	42
Medidas Complementares .....	45



A Fundação Jones dos Santos Neves, ao elaborar este instrumento, para a Prefeitura do Município da Serra, tem à vista dois objetivos principais. O primeiro, prende-se à integração dos instrumentos de planejamento da Região da Grande Vitória; e, o segundo, à introdução de um processo de planejamento nesse Município.

Esses dois objetivos conferem ao trabalho um caráter de certa forma experimental, uma vez que pretende, por um lado, a articulação do Município da Serra com os demais municípios da Grande Vitória e, por outro, é preliminar, ou seja, deflagrador de um processo cujos passos seguintes não são determináveis a nível de precisão.

Nesse quadro, o trabalho mais coloca questões do que responde, já que pretende ser deflagrador de um processo. As respostas que contêm, têm caráter preliminar e espera-se que sejam superadas na própria implementação do processo e de forma emergencial.

A evolução da elaboração deste trabalho foi, em si, uma experiência rica. Iniciado em Março de 1978, apresentava, então, como objetivo, a elaboração de uma Lei do Uso do Solo, baseada em outras já elaboradas, pela Fundação, para os municípios de Conceição da Barra e São Mateus. A existência de uma Lei Municipal em tramitação, mas de qualquer modo já elaborada, para o Centro de Animação de Carapina, cujos elementos se pretendia integrar, criou dificuldades que conduziram a um reestudo da metodologia do trabalho, levando à consecução de um estudo mais profundo, iniciado em novembro de 1978. Seu escopo deixou, então, de ser simplesmente a redação de uma Lei de Uso do Solo, que, no entanto, permaneceu como objetivo primeiro, tendo sido ampliada sua proposta no sentido de se elaborar um suporte articulado para aquela Lei. Esse suporte, que se denominou *Projeto de Ordenamento da Ocupação Urbana do Município da Serra*, tem base no documento *Grande Vitória - Uma Proposta para a Estruturação do Espaço na Aglomeração*, elaborado pela FJSN em 1976, e procura formular, preliminarmente, diretrizes básicas capazes de consolidar uma política mais racional de ocupação e Uso do Solo.

Faz-se necessário que se explique o porque de se auferir ao trabalho um nome não usual. Um Plano Diretor se supõe seja um documento de planejamento físico, que contenha o suporte econômico e social elaborando a proposta urbana. Nesse aspecto, o trabalho contém apenas considerações superficiais acerca do suporte econômico-social na Grande Vitória. Além do mais, estas considerações se baseiam em documentos elaborados anteriormente e não em uma análise de situação presente. Por outro lado, é um trabalho elaborado por uma equipe reduzida, composta por elementos com formação em matérias somente ligadas ao aspecto físico do planejamento. Desse modo, a denominação de Plano Diretor seria excessiva. Optou-se, então, pela de *Projeto de Ordenamento da Ocupação*, mais condizente com a realidade do trabalho.

Com referência a cartografia utilizada, que, sem precisão e elaborada a partir de elementos dispersos existentes, permitiu apenas a montagem de um quadro geral, não sendo possível o detalhamento de qualquer proposição. Deve-se ressaltar que as propostas apresentadas em mapa têm caráter de diretrizes, não devendo serem consideradas como projetos executivos.

Finalmente, destaca-se a fundamental importância da participação de um técnico, vinculado à Prefeitura Municipal da Serra, que, conhecedor dos problemas locais, facilitou sobremaneira o trabalho de elaboração do Projeto e será o elemento encarregado de implantá-lo e operacionalizá-lo dentro da Prefeitura.

O QUADRO EXISTENTE

---

## NOTAS SOBRE O PROCESSO ECONÔMICO E SOBRE A AGLOMERAÇÃO

---

O Espírito Santo vem passando por um período muito particular de sua história. Apesar de pouco estudada, e, mesmo, pouco conhecida, pode-se afirmar que, a história econômica do Estado se resume em um longo período onde a função principal da região era a de bloquear o acesso à Minas Gerais. Mesmo na fase das imigrações, da cultura do café, as ligações do Espírito Santo com o Rio de Janeiro ou a Bahia, eram precárias e, fundamentalmente, faziam-se por mar.

Em termos recentes, contudo, pode-se constatar um inversão desse processo, integrando o Espírito Santo profundamente na realidade econômica do país.

O quadro do crescimento econômico do Estado pode ser visualizado a partir da implementação de obras, tais como o Porto de Vitória e seu prolongamento para Capuaba, as BRs 101 e 262, o corredor de exportação, a Companhia Vale do Rio Doce e o Porto de Tubarão, o Porto de Ubu e, mais recentemente, os projetos do Porto de Praia Mole, a Usina Siderúrgica de Tubarão e a implantação da Aracruz Celulose. Esses empreendimentos, notados por uma política federal, especialmente os mais recentes, não refletem, no entanto, o desenvolvimento da economia estadual por si própria.

As estruturas econômicas e sociais locais são levadas à aceitação dos projetos e devem a estes se adaptar. Por outro lado, os projetos ou equipamentos sociais implantados exigem, seja pelo porte ou pelos efeitos, adaptações ou modificações dessas estruturas.

Tais modificações, frequentemente chamadas de modernização, não têm nenhum respaldo na cultura popular, gerando resistências e, em consequên

cia, inadequações de relações, principalmente no campo do trabalho, o que conduz a uma necessidade de importação de mão-de-obra.

Por outro lado, ainda, o interesse federal que se expressa nestes grandes projetos canaliza parcelas bastante grandes da poupança, reduzindo os investimentos em outras áreas, entre elas a agrícola o que também leva a redução do interesse pelo campo e, portanto, a imigração para a cidade.

É certo que este quadro não se limita às fronteiras do Estado do Espírito Santo, mas, também, manifesta-se na Região, registrando incidência de imigrantes em estados limítrofes.

O Governo Federal já vem se preocupando com esta situação e desenvolve políticas de desconcentração urbana - política para cidades de porte médio. Essas políticas, contudo, pelas diferenças de escala, consideram Vitória como uma cidade de porte médio na escala nacional.

Entretanto, na escala do Estado, a Grande Vitória sofre os mesmos efeitos de São Paulo na escala do país. E esta tendência se avoluma, uma vez que a concentração de investimentos gera melhores condições de novos investimentos e de maior concentração da mão-de-obra, gerando, daí, novas oportunidades de investimentos. Essa concentração, contudo, tem limite, no ponto em que o suprimento de infra-estrutura e serviços públicos torna-se impossível de ser mantido economicamente.

Para o caso de Vitória já se tem uma limitação alcançável no que se refere ao abastecimento de água. Segundo fontes credenciadas, tem-se notícias de que os sistemas de suprimento de água para a população estudada, permitem o suporte de cerca de 2.000.000 habitantes na Grande Vitória, após o que a água deveria ser trazida de longas distâncias, tornando seus custos por demais elevados.

O Município da Serra sofre os efeitos diretos dos projetos siderúrgicos e portuários do complexo Tubarão-Praia Mole (ainda que parte de suas

áreas físicas estejam no Município de Vitória). Deve-se ressaltar, en tre tan to, que a articulação deste complexo com a malha urbana se dá pe lo pl atô de Carapina. É necessário, portanto, considerar seus efeitos. Pode-se sentir, de imediato, a movimentação de veículos e pessoas na área, seja de servidores do complexo, seja de pessoas que têm ligações de negócios, isto sem falar na movimentação de cargas. Essas pessoas significarão uma demanda de serviços e comércio que, por si, justificam o Centro de Animação em Carapina.

Por outro lado, a demanda por habitação para os servidores do complexo tem em Carapina sua área lógica de assentamento, principalmente no que se refere a conjuntos residenciais. Outro efeito esperado é a implanta ção de indústrias, essencialmente do setor metal-mecânico, que comple mentarão a Siderúrgica, retendo seus efeitos dinâmicos ao nível da eco nomia local. Com o sentido de reter os efeitos dinâmicos do desenvo l vi mento industrial, o Governo do Estado já criara, anteriormente, o Centro Industrial da Grande Vitória - CIVIT, com o objetivo de ordenar a implantação industrial na região.

## NOTAS SOBRE O PROCESSO DE OCUPAÇÃO

---

A ocupação do município da Serra, iniciou-se no ano de 1556, nas Aldeias de Conceição, na região central, e dos Reis Magos, no litoral, sendo, respectivamente, as origens das atuais localidades de Serra e de Nova Almeida.

Em 1769, a Aldeia de Conceição foi elevada à categoria de Freguesia e desmembrada da de Nossa Senhora da Vitória. No ano de 1822, passou à Vila, e, em 1875, foi-lhe concedido foros de Cidade e sede municipal.

Nova Almeida, compreendendo vasta extensão territorial, elevou-se às categorias de Vila e de Comarca, nos anos de 1757 e 1760, respectivamente, constituindo, juntamente com o Distrito de Fundão, um único Município. Em 1903, deu-se a elevação de Fundão como sede distrital que, em 1921, passou a sediar o Município. A partir de 1933, o Município passou a denominar-se Fundão, permanecendo a sede naquela localidade.

O Município da Serra, segundo o quadro administrativo atual, é composto de cinco distritos: Serra, Carapina, Calogi, Queimados e Nova Almeida, cuja incorporação se deu no ano de 1938.

A região desenvolveu-se baseada na agricultura, acompanhou o ciclo da cana-de-açúcar e do café, e consolidou Serra e Nova Almeida como seus principais centros.

Com a imigração do café para as montanhas, houve uma estagnação na economia do Município, que só viria a ser reativada na década de 70.

Data, contudo, do fim da década de 60 a implantação dos primeiros elementos significativos da alteração da estrutura histórica - o Porto de Tubarão e a BR 101, que suportarão, já na década seguinte, acréscimos de

outros grandes projetos e a ocupação efetiva do Planalto de Carapina.

Essa ocupação não faz sentido se considerada isoladamente. Entretanto, é de grande importância no conjunto da Grande Vitória, em cujo contexto pode ser compreendido também o litoral, que teve sua ocupação mais acelerada nesta década de 70, sendo marcante a influência da abertura da rodovia ES 10.

## QUADRO FÍSICO TERRITORIAL

---

Não se pretende, aqui, fazer um estudo geográfico do Município da Serra, mas, sim, uma avaliação simples dos fatores físicos que têm significado para a definição das bases de um *Projeto de Ordenamento da Ocupação*, que se limita, em termos legais, ao Perímetro Urbano, definido por lei municipal.

Podemos dizer que o Município apresenta quatro áreas distintas:

- 1 - a baixada litorânea;
- 2 - o planalto ou platô de transição;
- 3 - a região montanhosa;
- 4 - a planície úmida, ligada à baía de Vitória.

A baixada litorânea se desenvolve ao longo de toda a orla marítima do Município, tendo cerca de 25Km de comprimento, e largura variando entre alguns metros, até alguns poucos quilômetros. Esta planície, apresenta além da faixa propriamente litorânea de solo arenoso, áreas inundáveis ou pantanosas, articuladas ou não ao mar, e drenadas geralmente por pequenos rios e córregos. Essas áreas prologam-se no sentido leste-oeste, quase sempre formando gargantas que penetram e interrompem de forma abrupta o planalto de transição.

A região do planalto<sup>1</sup> se apresenta em cota aproximada de 30 metros, estando quase toda ela localizada dentro do Perímetro Urbano, sendo que,

---

<sup>1</sup> O uso da palavra *planalto* refere-se à uma escala regional, não expressando o conceito geográfico puro.

no Planalto de Carapina estão localizadas a maior parte da população urbana do Município da Serra e o Centro Industrial de Vitória - CIVIT.

O planalto é elevado nos contra-fortes da Serra do Mar, formando a refião montanhosa. Tem significação nesta área, alguns pontos como o Morro do Mestre Alvo com altura de 833m, mas a maior parte da região é, apenas, área um pouco mais alta que o Planalto de Carapina, e, sem dúvi da, mais ondulada.

A planície úmida localiza-se na parte sul e leste do Mestre Alvo, formando uma extensão da baixada litorânea, ligada ao mar através dos canais e rios que chegam à mesma, tomando, entretanto, forma de mangue à medida em que se aproxima da zona de influência das marés. Esses pântanos/mangues, são caracterizados por sua vegetação e fauna, sendo fundamental seu papel na manutenção dos sistemas ecológicos da região.

Quanto ao sistema de drenagem fluvial, quase todos os rios e córregos que compõem as bacias do Município, nascem no planalto ou na montanha, cruzam a baixada litorânea, atravessando frequentemente áreas pantanosas, perdendo, em alguns casos, a identidade de seus leitos, vindo a desaguar no litoral. Apenas uma área na região da sede municipal, já fora do Perímetro Urbano, assim como os pântanos e mangues, são drenados para a baía de Vitória.

Todos os cursos d'água, que atravessam áreas com ocupação urbana, são utilizados para despejo de esgotos não tratados.

Têm significado especial, o Rio Jacaraípe, cuja bacia abrange desde parte da área urbana da sede, até a atual mancha de ocupação de Jacaraípe, abrangendo, ainda, a área onde se implanta hoje o Centro Industrial de Vitória - CIVIT, no Planalto de Carapina, e as Lagoas Capuba e Jacuném.

Mais ao sul, no litoral, encontra-se a bacia do Rio Guaxindiba que, embora possua extensão e área bem menores que outros rios e bacias do Municipio, drena a parte mais ocupada do Planalto de Carapina.

Parte do limite norte do Município é formada pelo Rio Reis Magos, que tem pouco significado no que diz respeito à drenagem de áreas dentro do Perímetro Urbano, já que banha apenas a localidade de Nova Almeida, que está situada em sua foz.

O Rio Manguinhos, em cuja foz se encontra uma área de uso residencial e turístico - a Vila de Manguinhos - é diferenciado dos demais no que toca ao recebimento de esgotos, pois, além de receber os esgotos urbanos de sua zona de influência, recebe também os despejos dos esgotos do CIVIT.

A bacia da Lagoa Carapebus tem maior expressão, no que diz respeito à paisagem e à manutenção do equilíbrio ecológico, tendo, também, importância turística. Essas suas funções estão sendo prejudicadas pela ação predatória dos desmatamentos que estão ocorrendo na região.

Quanto ao Rio Santa Maria, que atravessa a planície úmida fora do Perímetro Urbano, praticamente toda a sua bacia está localizada nos municípios de Santa Leopoldina e Cariacica. Entretanto, seus recursos hídricos serão utilizados para o abastecimento do Planalto de Carapina, principalmente a Cia. Siderúrgica do Tubarão - CST e o Centro Industrial de Vitória - CIVIT.

O clima na região se apresenta com dois períodos distintos: Um, de outubro a março, mais chuvoso, mais quente e, o outro, nos meses restantes, mais seco e menos quente. A umidade relativa do ar durante todo o ano, está em torno de 80%. Os ventos predominantes são os de nordeste sendo significativos os de sul e sudoeste. A temperatura do ar varia de 36° C a 13° C, como máxima e mínima absolutas<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> LODER Werner, *Condições Técnicas dos Serviços de Esgoto da Grande Vitória*. Documento elaborado para CPNU/PRLURB em 1977.

SERRA, NOVA ALMEIDA, OS BALNEÁRIOS E CARAPINA:  
NOTAS SOBRE A OCUPAÇÃO ATUAL

---

A ocupação urbana, no Município da Serra, ocorre, hoje, em três áreas distintas:

- a faixa ao longo da BR 101, sobre o platô de Carapina, articulada a Vitória diretamente, e que em alguns pontos se estende acompanhando transversais, principalmente a rodovia ES 10. Essa faixa contém o setor mais dinâmico da urbanização do Município, principalmente se considerarmos a instalação da CST, assim como a consolidação do CIVIT, com a implantação de um maior número de indústrias dentro da sua área.
  - a faixa litorânea, com núcleos mais ou menos autônomos, Carapebus e Nova Almeida, e núcleos integrados e intensamente articulados à Vitória - Manguinhos e Jacaraípe. Desses, Nova Almeida toma caráter especial, uma vez que representa um núcleo mais antigo, historicamente, que conserva, integrado em sua área urbana, um monumento histórico dos mais valiosos - a Igreja e Residência de Santo Inácio e dos Reis Magos. Por outro lado, a própria localização, cerca de 30Km distante de Vitória, confere à Nova Almeida uma certa autonomia, o que o diferencia dos outros balneários. Esta autonomia também se refere à sua vida econômica, uma vez que, além de ser um ponto de pesca significativo, sedia, também, em suas proximidades, indústrias de sucos de frutas e frigoríficos. Dos demais balneários referidos, Jacaraípe e Manguinhos se destacam como locais de fixação, hoje, de setores da população de Vitória, de nível econômico mais elevado. Esses grupos permitem-se residir mais distantes, mas em condições de vida mais saudáveis, longe do tumulto da cidade.
- Já Carapebus, o balneário mais próximo de Vitória, devido a dificuldade de comunicação - não é ligado por estrada pavimentada - vem sendo um local de crescimento lento e mais contido, ocupado apenas por pou

cos moradores fixos, várias residências de veraneio e uma colônia de férias. Entretanto, as condições naturais fazem de Carapebus um local privilegiado que deve ser preservado quanto ao uso e a paisagem.

- Serra, na área mais elevada do Perímetro Urbano, sendo a sede do Município, e se articulando à Grande Vitória apenas pela BR 101, tem uma grande autonomia em sua vida sócio-econômica (não significando, com isso, que inexistam as relações de profunda dependência com a capital do Estado).

Deve-se ressaltar que, apesar da Serra - a sede do Município - estar situada distante da área economicamente mais dinâmica, mantém inalterado o seu poder político-administrativo.

Serra, como Nova Almeida, merece um tratamento próprio no que diz respeito ao planejamento de seu desenvolvimento, levando em conta, mais significativamente, as relações sociais e econômicas que ali ocorrem.

No plano urbanístico, as áreas da sede do Município e de Nova Almeida, terão tratamento próprio, articulado ao geral, uma vez que essas áreas, além de estarem destacadas da ocupação principal, possuem características históricas próprias que lhes conferem maior expressão.

Todas as áreas referidas estão contidas num único Perímetro Urbano, definido em lei municipal, que delimita a ação legislativa do Município, no que diz respeito ao uso do solo urbano.

Quanto à estruturação geral, as áreas de uso urbano da Serra se articulam segundo dois eixos viários bem marcados.

- A BR 101, no sentido geral sul-norte e depois sudeste-noroeste, articulando a Serra e o platô de Carapina à Vitória, é uma rodovia federal que estrutura, portanto, a rede urbana a nível nacional e regional. Sua função local, de articuladora, decorre da própria via, que

funciona como indutora da ocupação, principalmente de indústria e serviços de maior porte. É de se salientar que os grandes projetos industriais, sejam federais (CST, Tubarão), sejam estaduais (CIVIT), são articulados a este eixo, embora não propriamente a sua margem.

- No trecho entre a divisa do Município de Vitória e a sede do Município da Serra, a BR 101 recebe um grande número de vias secundárias e acessos às indústrias ou áreas específicas, dando-lhe uma característica de avenida urbana, incompatível com seu caráter de rodovia com função articuladora em nível nacional e regional. Constatase que, apenas na sede do município, num trecho de cerca de 2Km, existem três pontos de articulação do sistema viário local com a estrada, alguns, mesmo, precários e inadequados.
- Já a ES 10 (Rodovia do Sol), que se desenvolve no sentido geral sudoeste-nordeste e depois sul-norte, articula a BR 101 e portanto Vitória, ao litoral, até Nova Almeida, passando por Jacaraípe e Manguiños. Esta via tem função essencial no desenvolvimento da área turística da costa. Em largos trechos, suas funções são urbanas, com caráter de avenida, margeada por residências, pequenas e médias indústrias, comércio e prestação de serviços pesados. Esse caráter, contudo, não se expressa na sua organização e tratamento, resultando em áreas urbanas *cortadas* pela rodovia.

Por sua localização, a ES 10 cruza pelo meio o espaço deixado entre as ocupações industriais pesadas, ao sul, vinculadas à União, e as áreas industriais induzidas pelos órgãos próprios do Estado, ao norte. Esse fato apenas nos indica um tratamento paisagístico, uma vez que não afeta a função turística que possui.

O PROJETO DE ORDENAMENTO

---

## AS LINHAS GERAIS DA OCUPAÇÃO DO ESPAÇO

---

Organiza-se a ocupação do espaço do Município da Serra em três setores, ou áreas distintas. A primeira, Serra, a sede do Município: uma área urbana histórica, contendo monumentos e vestígios arquitetônicos significativos, de épocas passadas, e com um desenho urbano (em sua parte central) também representativo do século XVIII e XIX. Esta área se encontra, hoje, acrescida de espaços contemporâneos em seu entorno imediato e submetida às exigências de circulação de veículos próprios de nossa época. Da mesma forma, a natureza é paisagem expressiva e predominante nesta área, uma vez que a Serra se situa ao pé do Mestre Alvo, em área de topografia acidentada, apresentando magníficas vistas em vários ângulos.

As observações que se tem, quanto a ocupação desta área, prendem-se à manutenção de uma densidade relativamente baixa, de modo a *preservar os valores da ocupação atual*. Os espaços contemporâneos implantados, podem se harmonizar com os espaços tradicionais, cuidando-se, entretanto, para que sua ocupação não ultrapasse uma densidade estabelecida entre 150 a 200hab/ha, de modo a reduzir os custos de infra-estrutura. Quanto aos monumentos históricos, recomenda-se o tombamento, conforme plano existente na FJSN sobre Patrimônio Histórico, e o espaço central, típico do nosso urbanismo primitivo, conservado *enquanto espaço urbano*.

Também Nova Almeida, a segunda das áreas referidas, destaca-se pela presença de monumento e espaço urbano histórico. O que a difere essencialmente, é a expressão que têm, na localidade, as atividades de turismo, em função da praia, e a pesca. O que se propõe, de um modo geral, para Nova Almeida, é a conservação e utilização turística do monumento e espaço urbano históricos, com investimentos nessa faixa, assim como da praia e, mesmo, a pesca, tudo, porém, estreitamente relacionado ao valor do monumento e o caráter histórico da localidade.

O uso residencial deve se manter em densidades baixas (100/150hab/ha), e as construções não podem exceder a três pavimentos além de eventual pilotis, em áreas onde não possam interferir com o monumento e a esplanada histórica ou a encosta da colina. É importante salientar que, parte da área urbana de Nova Almeida, inclusive a praia principal, está no Município de Fundão. Assim, é certo que deve ser elaborada uma legislação própria, que procure integrar os mecanismos administrativos dessa área, uma vez que ela, por sua natureza, uso e localização, tem função exclusivamente direcionada ao lazer e ao turismo. Os espaços interligam-se e complementam-se, caracterizando uma única cidade de riqueza histórica e recreação passiva.

A última das três áreas divide-se, na realidade, em duas áreas distintas, interrelacionadas e com grande tendência a conurbar. Chamamos a esta área do Complexo Carapina/Praias.

Este complexo, cujas áreas têm funções distintas e complementares, é a parte mais importante deste trabalho. Na área de Carapina situa-se, além da área habitacional mais significativa, o conjunto siderúrgico e portuário de Tubarão/Praia Mole, Centro Industrial de Vitória-CIVIT, além de indústrias e serviços variados, localizados principalmente ao longo da BR 101. Esta é a área mais dinâmica de ocupação do Município. Deve-se salientar que esta área contém o Centro Animação de Carapina, e, portanto, reforça ainda mais o dinamismo da região. Entretanto, este centro, que apresenta uma opção política, necessita de medidas que o viabilizem economicamente. Para esta área, propomos o adensamento da ocupação, até taxas de cerca de 400hab/ha, de modo a suportar a massa de trabalhadores nos complexos industriais e, ao mesmo tempo, reforçar as condições de suporte do Centro de Animação de Carapina. As indústrias, serviços e comércios, serão aí dispostos, de modo a permitir um ordenamento nessas atividades. Deve-se reforçar esta área como a de ocupação principal em todo Município, significando, com isto, que se deve direcionar para esta região a localização dos conjuntos habitaçionais a serem implantados pelo Poder Público ou empresas, já que esta é a área natural de habitação da mão-de-obra empregada nas indústrias.

A outra parte do complexo - as praias - tem seu ponto principal em Ja caraipe, onde, ao lado do uso turístico, já existe população fixa signi-ficativa. Esta área deve admitir um adensamento até uma faixa de 200//250hab/ha, viabilizando um comércio que caracterize um pequeno centro turístico e de bairro.

As outras praias - Manguinhos, Bicanga, Carapebus, devem apenas permi tir uma ocupação com baixa densidade - 100hab/ha - como já existente, pois se caracteriza mais como área de *lazer* que complementa a área ha bitacional e de trabalho de Carapina.

Entre Carapina e a faixa litorânea correspondente, o que se apresenta, hoje, é uma área com alguns loteamentos, um grande número de sítios, granjas e clubes, ocupando, sempre, grandes áreas. Deve-se permitir, na área, o loteamento, mas com baixa densidade - 100hab/ha - consideran do-a mais como uma reserva de expansão urbana do que propriamente uma área urbana.

## A ESTRUTURA URBANA E O SISTEMA VIÁRIO

---

### SERRA

A sede do Município tem sua estrutura urbana fundamentada no centro histórico. Este centro histórico abriga, hoje, atividades comerciais e de serviços, bem como a população, cujo convívio se dá segundo moldes contemporâneos. Disto resulta um espaço tendendo a se perder, uma vez que as ruas irregulares, estreitas, não bastam para comportar o crescimento da circulação de veículos. Este espaço urbano é, contudo, representativo de épocas anteriores e de grande valor paisagístico, devendo, portanto, ser mantido. Por outro lado, a cidade já vem se expandindo, ocupando novos espaços a sudeste e a nordeste, este, atravessando a rodovia.

Há um grande espaço, cerca de 30ha, bastante próximo ao centro que, apesar de estar contido na malha urbana, vem se mantendo desocupado. Esta área deve ter sua ocupação incentivada e desenvolvida pelo Poder Público, reservando-se áreas para equipamentos urbanos centrais, como escolas, hospital, lazer, parques, segurança, comunicação etc, utilizando-se a área restante para ocupação com comércio e outras atividades centrais. Desta ação resultaria uma ocupação mais ordenada do espaço e uma continuidade da ocupação urbana.

O Sistema Viário deve ser tratado de modo a dar condições de acesso a todos os pontos da cidade, sem, contudo, destruir-lhe os espaços. Assim, o que se propõe é uma via paralela à rodovia federal, que contorne a cidade pelo setor não ocupado. Essa via deverá se ligar à outra semelhante, com a mesma função, na outra margem da rodovia, através de uma articulação bem definida com o sistema viário regional (BR-101), inicialmente em um único ponto. No projeto executivo deste Sistema Viário, deve-se levar em conta os estudos de ligação do contorno de Vitó

ria à Nova Almeida, passando a oeste da Serra e do Mestre Alvo.

#### NOVA ALMEIDA

A estruturação de Nova Almeida deve girar em torno da Igreja e Residência de Santa Inácio e dos Reis Magos e esplanada, devidamente tratados como espaço cultural e com vistas a função turística. Um programa de aproveitamento artístico da Igreja e Residência visando sua utilização como oficinas de arte ou mesmo como hospedaria, envolvendo espetáculos de música e/ou teatro, ligado a uma promoção regular, como festivais ou semana de arte, assume aspecto essencial para reforço do caráter turístico da área. Estes espetáculos podem permitir a recuperação do monumento, sua iluminação e até mesmo a montagem de cenas de som e luz, atraindo um fluxo turístico que carreará maiores recursos para a organização e a expansão da cidade. Do ponto de vista da organização física e da estrutura urbana, o que se pretende é acentuar o monumento e a colina que o contém, preservando a paisagem existente e caracterizando a cidade como área de turismo, voltada, ainda, para o porto de pesca e praia, reservando-se a área mais nova do núcleo para o apoio de hotéis e comércio, inclusive no Município de Fundão.

O Sistema Viário deve, como na Serra, contornar a colina e a ocupação existente hoje, e se ligar à ponte que une a parte da cidade situada no Município de Fundão, e estabelecer a ligação Serra-Nova Almeida.

#### COMPLEXO CARAPINA/PRAIAS

Neste setor, inicialmente, deve-se fazer referências a alguns elementos significativos que levaram à elaboração das propostas. O primeiro é a existência de um grande número de áreas loteadas, algumas sem os trabalhos básicos desse tipo de empreendimento e, na maioria, não ocupadas. Estes loteamentos foram elaborados a partir dos interesses de cada proprietário e geralmente desconhecem seu entorno.

Existem projetos de loteamentos contíguos, cuja execução levará a criação de sistemas viários independentes e conflitantes, uma vez que são tratados isoladamente.

O segundo, refere-se aos vales profundos que cercam o Planalto de Carapina. Esses vales têm declives acentuados e são frequentemente protegidos por vegetação de matas. O declive acentuado os torna difíceis à ocupação, possibilitando a manutenção de áreas verdes.

Um terceiro elemento é a existência de projetos a nível de Governo do Estado, para implantação industrial, já executados em parte. Tem-se, ainda, na área, como espinha dorsal do Sistema Viário e da estruturação do espaço, a rodovia ES 10, que liga Carapina às praias de Manguinhos e Jacaraípe, indo até Nova Almeida.

Finalmente, foram considerados os hiatos existentes na ocupação urbana, principalmente na faixa intermediária entre as praias e a área ocupada em Carapina. Esse *vazio* é representado nas propriedades de chácaras, clubes e grandes áreas simplesmente mantidas por particulares ou por órgãos estaduais. Não há dúvida de que estas áreas representam uma reserva para a ocupação, cujo uso se dará a medida em que haja interesse econômico.

O Projeto, para este Complexo, tem os seguintes objetivos:

- a) Ordenar as áreas ocupadas;
- b) Estruturar o Complexo, permitindo novas ocupações de forma ordenada;
- c) Adensar a área próxima do Centro de Animação de Carapina;
- d) Dar condições adequadas de vida à populações que deverão se utilizar desta área, principalmente os trabalhadores dos grandes projetos industriais e portuários;
- e) Integrar o complexo industrial do CIVIT ao complexo portuário/sidúrgico de Praia Mole/Tubarão;

g) Garantir o uso turístico das praias a todos os níveis da população.

Esses objetivos gerais dão a definição dos elementos parciais da estruturação deste espaço, não se estendendo sobre o projeto do Centro de Animação de Carapina, uma vez que ele já está aprovado por lei municipal e tem definido, portanto, sua viabilidade e intenções. Este centro, preconizado e fundamentado pelo *Plano de desenvolvimento integrado da Grande Vitória* e depois pelo documento *Grande Vitória: uma proposta de ordenamento do espaço*, constitui-se num dos elementos estruturantes principais desta área.

A crescente ocupação turística e residencial em Jacaraípe, permite localizar, aí, um outro elemento estruturante, qual seja, um centro de atividades ao nível restrito, reunindo atividades de turismo, comércio e serviços. Este centro será, sem dúvida, secundário em relação ao de Carapina, configurando um centro de bairro, de acordo com a nomenclatura definida no documento *Grande Vitória: uma proposta de ordenamento do espaço*.

Concentração de atividades da mesma ordem devem marcar as localidades de Manginhos, que deverá ter adensado o seu uso turístico, e Carapebus, sem, contudo, excederem em porte às de Jacaraípe.

Considerando-se que as áreas loteadas desse Complexo constituem referenciais para o Programa, propõe-se a implantação de um Sistema Viário principal, capaz de articular-se a todos os setores localizados no Complexo Carapina/Praias.

Assim, o Sistema Viário é expressado em três vias. As duas primeiras ligam Carapina a Jacaraípe, articuladas entre si como um único eixo. A terceira, de grande capacidade de fluxo de carga, integra o setor industrial do CIVIT ao complexo siderúrgico/portuário de Tubarão e Praia Mole, cruzando as duas primeiras. Esse conjunto de vias compõe o Sistema Arterial principal.

### Via Arterial Principal 1

Utiliza, em grande parte, a rodovia ES 10 e liga-se ao Município de Vitória (Praia de Camburi) através de uma conexão entre a avenida principal de Jardim Limoeiro e o bairro de Fátima, passando em viaduto sobre a ferrovia. Esta via, liga-se, também, à BR 101, através do acesso previsto pelo DNER/PORTOBRAS para o complexo siderúrgico/portuário.

### Via Arterial Principal 2

A atual via existente, que dá acesso da BR 101 ao Parque Residencial Laranjeiras e ao CIVIT, deve prosseguir em uma linha aproximadamente paralela (cerca de 1.500m de distância) à primeira via, até Jacaraípe, deixando em aberto o seu prosseguimento, possivelmente necessário no futuro, até Nova Almeida.

### Via Arterial Principal 3

Liga o CIVIT ao complexo portuário de Tubarão, no sentido noroeste-sudeste cruzando transversalmente as outras duas. Seu projeto final deve aproveitar ao máximo as atuais avenidas e ter características que permitam um fluxo intenso e pesado de veículos de carga, já que articula setores industriais com funções de retro-área do Porto de Tubarão.

As vias principais deverão ser cruzadas por transversais, a uma distância média de 1.500m entre elas, e prolongadas até uma via secundária costeira, entre Carapebus e Mangueiros, quando for o caso, ou mesmo para o interior, se houver ocupações que justifiquem. Isto permite a formação de grandes quadras, com 1.500m de lado, em média, que virão servir de base à ordenação da área. Cada uma dessas *quadras* deverá ter um Sistema Viário interno de ligação, com três ou quatro pontos de acesso às vias transversais ou principais. Esse Sistema Viário interno deve, contudo, evitar cruzamentos, especialmente nas vias principais. É recomen

dado, ainda, que se gestione junto as empresas que possuam loteamentos na área, no sentido de reorganizar os sistemas viários internos, já previstos, levando em conta essas indicações.

Uma vez expostos os elementos básicos do sistema viário principal, é possível retomar-se os comentários sobre a ocupação da área intermediária entre as praias e Carapina. Essa área está, hoje, ocupada com grandes glebas de uso rural, de recreio e, eventualmente, de indústria ou serviços. Ali, o Poder Público deve procurar manter a ocupação em níveis e densidades baixos (100hab/ha), de modo a reforçar a implantação do Centro de Animação de Carapina. Contudo, se houver manifestação de interesse na construção de áreas ou conjuntos habitacionais, na faixa entre as vias principais 1 e 2, deve-se apoiar a iniciativa. É importante que se localize os conjuntos habitacionais apenas na faixa entre as vias, ou, no máximo, em sua proximidade, contribuindo, assim, para o adensamento das populações.

## A PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO COMUNITÁRIO

---

Entende-se como patrimônio comunitário todo aquele que pode ser aproveitado pela comunidade, seja pela simples contemplação, pelo uso ou pela manutenção de valores culturais. Não se inclui nessas notas o que se refere a conservação dos recursos naturais (ar, água, solo etc), que serão objeto de consideração em capítulo a parte.

Certos elementos de paisagem são de patrimônio público, de uso da comunidade e, como tal, devem ser conservados e protegidos pelo Poder Público. Alguns desses elementos são de interesse apenas visual, não tendo nenhum significado o seu uso. Tais elementos podem perfeitamente ser mantidos sob domínio privado, garantidos, apenas, por restrições quanto a sua ocupação ou uso. Outros, pelo porte, pelo interesse, ou mesmo pela cobiça que despertam, devem ser integrados formalmente ao patrimônio público, de modo a garantir permanentemente seu uso a qualquer cidadão.

Os documentos elaborados pela FJSN - *Grande Vitória - uma proposta de ordenamento da aglomeração urbana e Lazer na Grande Vitória* trazem extensas considerações sobre o assunto, fazendo, inclusive, proposições.

Assim, considerando aqueles estudos, são estabelecidas proposições para esse setor, fazendo-se somente a distinção entre áreas que podem ser preservadas sob domínio privado e áreas a serem preservadas para o uso público.

Nesse aspecto, também é levada adiante a proposta do documento *Lazer na Grande Vitória*, definindo aqui uma quantidade maior de áreas reservadas a este uso (ou a reservas naturais).

No sentido de preservação do ambiente natural, recomenda-se ao Governo do Estado que incorpore à reserva do Mestre Alvo os alagados que estão

ao sopê do monte, até a baía de Vitória, usando-os como reserva natural e parque. Esta proposta pode ter sua estruturação realizada em conjunto com a Secretaria Especial do Meio Ambiente (SEMA), vinculada ao Ministério do Interior, uma vez que é de interesse nacional (e nesse sentido vêm sendo desenvolvidos programas) a preservação de manguezais e alagadiços, por se constituírem num dos mais ricos ecossistemas existentes. Do mesmo modo, recomenda-se a criação de um parque na parte baixa das lagoas Jacuném e Capuba.

Também, devem ser integrados ao uso público e protegidas as cabeceiras dos principais formadores da bacia do Rio Jacaraípe/Lagoa Capuba/Lagoa Jacuném, próximos a sede do Município e ao sopê norte do Mestre Alvo.

No que se refere a reservas de áreas de lazer para as populações de trabalhadores no complexo industrial de Carapina, deve-se, na faixa litorânea, criar um série de parques, com acesso ao mar, os quais deverão ser equipados no sentido de não apenas preservar e garantir uma área verde, mas, também, de dar suporte às populações de níveis mais baixos de renda no que diz respeito ao uso das praias.

Esses parques devem, o mais possível, respeitarem o ambiente natural existente. Seu projeto deve expressar a ordenação da orla, a disposição de equipamentos e a colocação de cobertura vegetal, evitando, ao máximo, os movimentos de terra.

São indicadas, para implantação dos parques, áreas não ocupadas ou não loteadas no litoral, alguns projetos à foz de rios e outros em áreas de paisagens marcantes a beira mar. Esses parques foram localizados em Bicanga; outro mais a norte, junto a foz do Rio Guaxindiba; um em Manginhos; em Jacaraípe, junto a foz do rio, e um outro, mais a norte, no trecho de praia compreendido entre Jacaraípe e Nova Almeida, ainda livre de ocupações.

Em Carapebus, deve-se ampliar a proposta do documento sobre lazer, instalando o parque também ao longo das margens da lagoa, ainda que, em al

guns trechos, adquirindo parte da área loteada. Também em Carapebus, deve-se usar toda a área do alto do morro junto ao mar até o limite da área ocupada pelo complexo CST/Praia Mole, e transformá-la em parque com arborização abundante. Este parque deve se estender ao longo da divisa dos terrenos do complexo, protegendo, ao mesmo tempo, a paisagem e as condições ambientais da cidade.

Alguns parques devem, ainda, ser criados na área principal de ocupação, entre as vias principais ou próximas a elas, devendo, desde logo, ter suas áreas resguardadas, antes que a ocupação torne impossível a sua aquisição.

Ao longo de toda a costa, sem exceção, deve-se estabelecer uma faixa de proteção às praias, com largura de 138m, contados acima de maior praia mar, onde não se deve permitir construções em altura, preservando o visual. Nesta faixa, a ocupação deve ser de baixa densidade e não ser permitido vias contínuas ao longo da praia, mas, apenas, acessos à estacionamentos em *cul de sac*, ou acesso restritos às propriedades aí situadas. Ainda nesta faixa, devem ser proibidos os movimentos de terra e retirada de areia.

## A PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

---

A proteção do meio ambiente está vinculada a dois objetivos principais: o primeiro é, nas atuais circunstâncias, prioritário, pois se refere a garantir a utilização direta e imediata pelas populações; o segundo, que engloba o primeiro numa visão a longo prazo, trata da proteção das formas de vida a ele ligadas.

Nesse aspecto, tem-se a noção da proteção dos recursos naturais, segundo o objetivo mais amplo. Reconhece-se, contudo, uma realidade social, cultural e econômica, que tem no utilitarismo imediatista a base de suas relações com a natureza, e as próprias necessidades sociais. É nesse sentido que elabora-se a proposição, concentrando algumas medidas mais radicais e eficazes, em alguns pontos mais importantes pelos seus efeitos, e indicando medidas cuja execução não tem confiabilidade devido a ausência de estruturas que suportem suas aplicações, em áreas importantes.

No caso em pauta - ocupação urbana no Município da Serra - a preocupação maior é colocada nos cursos d'água que cruzam ou têm cabeceiras em áreas ocupáveis ou próximas a elas.

No Município da Serra, a maior bacia com essas características é representada pelo Rio Jacaraípe, incluindo-se as lagoas Capuba e Jacuném. Existem planos já elaborados, no sentido de utilizar a Lagoa Jacuném como reservatório intermediário das águas do Rio Santa Maria, para abastecer a usina siderúrgica de Tubarão. Não se tem notícias, contudo, de estudos sobre os reflexos ecológicos deste uso, seja no que diz respeito ao Rio Santa Maria, seja no que se refere a própria Lagoa. De qualquer modo, esta lagoa tem um potencial de lazer e de abastecimento de parte da população urbana, que, cada uma destas características, por si já justifica a preocupação com a qualidade de suas águas. Estas consi

derações abrangem a Lagoa Capuba, embora esta não apareça nos planos de abastecimento da siderúrgica ou em qualquer outro.

As lagoas Capuba e Jacuném são alimentadas por rios que vêm de áreas altas (inclusive do Mestre Alvo), acima da atual zona ocupada com a sede do Município. Fica, pois, registrada a preocupação com a proteção das cabeceiras e dos cursos, recomendando-se a proteção destas áreas, principalmente no que se refere a lançamento de esgotos e depósitos de lixo.

Outra bacia significativa é a do Rio Guaxindiba, por cortar uma área que é indicada para ocupação adensada. Suas cabeceiras já estão ocupadas, tornando difícil sua preservação. Entretanto, recomenda-se a proteção de suas margens, com vegetação, evitando-se lançamentos de esgotos dispersos ou não tratados e depósitos de lixo.

O Rio Guaxindiba, por não banhar em seu curso inferior nenhuma Aglomeração Urbana, nem mesmo em sua foz, seria o receptáculo lógico para os esgotos de toda a área de Carapina, inclusive o CIVIT. Contudo a Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial - SUPPIN já tem projetado o esgoto daquela área, despejando-o sobre o Rio Manguinhos. Dessa forma, se não for possível mudar este projeto, é conveniente, então, concentrar-se todo o esgoto neste rio (Manguinhos), de forma a existir um único ponto de tratamento desses esgotos. Como o Rio Manguinhos banha uma área urbana em sua foz, é necessário que se adote medidas de proteção daquela área, sendo a principal o tratamento dos esgotos industriais e domésticos, assim como a implantação de áreas com cobertura vegetal junto a suas margens.

Reitera-se, aqui, que a posição mais conveniente para o lançamento dos esgotos é no Rio Guaxindiba, mormente considerando-se o potencial turístico da localidade de Manguinhos.

Não são feitas proposições quanto aos rios Santa Maria e Reis Magos, que também banham o Município, uma vez que sua proteção extrapola os limites municipais. Além disto, apenas o Rio Reis Magos, junto a sua foz,

banha uma área urbana - Nova Almeida, justificando, apenas, que se ga ranta seu curso e suas margens naquele trecho. Na parte superior do curso, estes rios geralmente correm em vales profundos, de ocupação di fícil, o que, de certo modo, favorece sua proteção.

O platô de Carapina, está numa cota média de 30m. As áreas em vales, abaixo desta cota, são, em geral, áreas de grande declividade e frequen<sup>te</sup>mente recobertas de vegetação. Assim, estabelece-se uma faixa de pro teção e reserva, que garante um suprimento de área verde, ainda que não necessariamente de uso público. O documento *Grande Vitória: uma pro posta de ordenamento da ocupação urbana* dá definições precisas sobre a proteção dos vales secos, dos córregos e dos rios, que se considera su ficientes para atingir os objetivos.

A faixa de proteção estabelecida deve ser, na medida do possível, incor<sup>po</sup>rada ao patrimônio público. Nesse sentido, as áreas que hoje pertencem a entidades estatais, devem ser declaradas inalienáveis.

É preciso, ainda, tecer algumas considerações sobre a qualidade do ar e sua preservação. Os ventos de nordeste, dominantes na região, favorecem ao Município da Serra. Mesmo as áreas de Carapina, próximas a duas grandes áreas industriais, são, por sua disposição, razoavelmente venti<sup>l</sup>adas, sem grandes preocupações sobre eventuais lançamentos de poluen<sup>tes</sup> do ar. Isto, entretanto, não implica em que se deixe de lado a preocupação, cuidando-se de observar a localização industrial, uma vez que, aqui, trata-se os fatos de forma genérica e os ventos dominantes não significam os únicos ventos e nem os permanentes. No capítulo se guinte, trata-se mais detidamente sobre a implantação de indústrias.

Resta fazer alguns comentários referentes à problemas de erosão do so lo. O desmatamento indiscriminado de extensas áreas, principalmente aquelas que tenham declividades elevadas, deve ser coibido, de modo a garantir uma proteção para o solo. É frequente que, companhias imobiliárias, visando facilitar a seus clientes a ocupação, desmatem inteiramente as áreas loteadas. Essas empresas devem ser instruídas a des

matar apenas as faixas de vias, cuidando imediatamente da sua pavimenta  
ção.

## IMPLANTAÇÃO DE INDÚSTRIAS

---

A localização de indústrias no Município da Serra tem dois pressupostos básicos de discussão: o complexo portuário e siderúrgico de Tubarão e o CIVIT. A aceitação destes pressupostos não significa a concordância com sua localização, mas o reconhecimento de um dado da realidade. Em verdade, ambos representam para o conjunto da Aglomeração da Grande Vitória um elemento prejudicial se for considerado que se encontram precisamente a montante dos ventos dominantes. Estando, contudo, implantados, não cabe discutir esta localização, mas procurar medidas que possam melhor integrar estes dois elementos ao contexto urbano.

Nesse sentido, algumas considerações se fazem necessárias:

- A primeira se refere às residências e aos serviços de apoio a serem prestados a estes dois conjuntos industriais. Logicamente, esses serviços devem ser localizados próximo a eles e o Centro de Animação de Carapina pode atender perfeitamente às condições de suporte de serviços, devendo, pois, ser implementado na forma proposta. Do mesmo modo, a localização de residências nessa faixa cria condições de proximidade da mão-de-obra ao local de trabalho, em área que já dispõe de infra-estrutura;
- Outra, diz respeito ao tipo de indústria a ser localizada no CIVIT e sua distribuição. Nesse sentido, a Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial - SUPPIN deveria estruturar uma política de localização industrial agregada não apenas pelo porte, mas considerando alguns fatores:
  - a) A poluição do ar:
    - . por emissão de partículas ou poeira;
    - . por emissão de gases tóxicos ou inertes;
    - . pela fumaça;
    - . por emissão de gases inflamáveis;

. por cheiros que possam afetar os arredores da fábrica.

- b) A poluição e o uso das águas.
- c) Os ruídos.
- d) A movimentação de cargas e sua interferência no trânsito regional
- e) A movimentação de pessoas e sua influência nos sistemas de transportes coletivos.

- Existem, ainda, outros elementos que não são considerados por seus efeitos não se fazerem sentir diretamente na vida urbana, mas que devem ser observados, como por exemplo a complementariedade e inter-relação das produções ou a necessidade de energia elétrica e de água.
- Outra consideração a ser feita, prende-se à localização de certos serviços que implicam em movimentação de veículos pesados ou em fluxo intenso - oficinas mecânicas, transportadoras e depósitos de cargas, que devem ser considerados para efeitos de localização como se fossem indústrias, pelo tipo de interferência na vida urbana.
- Refere-se, ainda, à localização de pequenas - ou micro - industrias, facilmente integradas ao meio urbano, já que não produzem efeitos mais graves na sua estrutura por não poluírem nem incomodarem e tampouco criam fluxos excessivos de pessoas ou cargas. Seriam estas, por exemplo, pequenas marcenarias, serralherias ou similares, que, por outro lado, oferecem um grande número de empregos.
- Seria de todo conveniente que a Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial - SUPPIN criasse formas de suportar tanto aqueles serviços pesados, como esta micro-empresa, o que traria efeitos salutarés para a cidade.
- Estas micro-indústrias não devem ser segregadas da habitação, desde que não produzam efeitos negativos ao meio ambiente.
- Para os serviços referidos, indicamos uma área específica ligadas às vias do sistema regional, de modo a que se permita o estabelecimento de uma política governamental para isso.

## CONJUNTOS HABITACIONAIS

---

A futura implantação do complexo siderúrgico e portuário de Tubarão vem motivando os organismos governamentais a implantarem conjuntos habitacionais na região de Carapina.

Essa implantação, entretanto, é feita sobre cálculos de um *deficit* de habitações já existente, sendo, pois, imediatamente ocupados. Por outro lado, a localização desses conjuntos é determinada em função do mercado de terras, ocorrendo, geralmente, em locais distantes, deixando ao Município o ônus do atendimento das extensas redes de infra-estrutura, além, e o que é pior, de estender excessivamente as redes e, portanto, os custos de transportes dos usuários.

A suposição de que os trabalhadores do CIVIT ou do complexo Tubarão/Praia Mole, viessem a residir nesses conjuntos, revela-se maior suporte real, uma vez que a compra dessas casas é feita a partir de listas abertas e a distribuição se dá por faixas de renda.

Por outro lado, a recusa de certas soluções arquitetônicas tradicionais, como a casa geminada, e a tipologia dos projetos, tornam esses conjuntos pouco aceitáveis. É comum que, uma das primeiras providências de seus moradores ao ocupá-las, seja o aumento ou a reforma da casa, representando um elemento de prestígio e *status* demonstrativo da renda familiar.

Esses problemas, contudo, não são resolvidos ao nível de um projeto urbano, como o que se pretende. Não se pode, entretanto, deixar de incluir na legislação e nas recomendações deste trabalho alguns elementos *específicos* com relação a estes conjuntos.

As primeiras recomendações concernem à localização. Os conjuntos habi

tacionais devem se concentrar fundamentalmente na região de Carapina, ao redor, e a pouca distância do Centro de Animação, não apenas para facilitar as soluções de infra-estrutura, mas, e com muita ênfase, viabilizar a proposta do *Centro de Animação*. Ainda, as vias arteriais principais, que estruturam todo o Sistema Urbano proposto, devem ser a referência para localização de novos conjuntos. A existência de um grande número de chácaras, no Jardim Limoeiro, poderia criar, de certo modo, um impedimento à esta localização. Deve-se, entretanto, favorecer a implantação de pequenos conjuntos e condomínios horizontais e verticais nessas áreas, que, tratadas cada uma delas como elemento autônomo, conduzem a um adensamento necessário e promove a ocupação deste setor, estimulando os pequenos proprietários a implantarem conjuntos ou condomínios, sem a necessidade de grandes inversões de capital. Esta proposta deve ser apoiada por mecanismos financeiros do BANDES e/ou BANESTES.

Outra consideração diz respeito ao uso de linguagens arquitetônicas mais livres, com menos exigências formais de recuos ou afastamentos. A liberdade desses aspectos, no caso de conjunto mantendo apenas as restrições necessárias à manutenção da qualidade de vida, pode permitir experiências que resultarão em uma melhor arquitetura e desenho urbano.

Restam algumas considerações quanto ao conceito de lote nesses conjuntos. No loteamento tradicional, há um parcelamento da terra, que suporta posteriormente a edificação em cada parcela. O conjunto habitacional inverte esta sequência: a terra é edificada e posteriormente parcelada, para os efeitos legais e civis. Assim, não faz sentido se manter o lote como referência, mas a edificação. Dessa forma, o tratamento comum, a variação de soluções arquitetônicas de casas isoladas, geminadas ou em pavimentos, pode oferecer alternativas para uma melhoria da qualidade das habitações.

Deve-se, ainda, considerar que a edificação de grandes conjuntos exige, sempre, grandes quantidades de terras, afastando os pequenos proprietários da oferta dessas terras. Recomenda-se aumentar as possibilidades de execução de pequenos conjuntos, de modo a permitir o aproveitamento

desses terrenos e o aumento da oferta de habitações a custos mais aces  
síveis.

## MEDIDAS COMPLEMENTARES

---

O ordenamento da ocupação no Município da Serra necessita, para se efetivar, de algumas ações - até mesmo fora do âmbito municipal - que, não sendo propriamente de planejamento, têm efeitos importantes no processo de organização e estruturação urbano. Listamos, com comentários sucintos, algumas destas medidas que devem ser atribuídas aos órgãos responsáveis para estudos e soluções.

### 1. DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREAS DE PARQUES

A imprecisão dos mapas existentes exige uma cuidadosa revisão no momento de serem locados para os limites reais de áreas, os parques propostos exigem, de imediato, uma definição precisa de sua área, que deve ser acompanhada do levantamento plani-altimétrico. Definidos os limites, os projetos devem ser imediatamente elaborados, fundamentando a desapropriação ou, no mínimo, a declaração de utilidade pública da área, de forma a resguardar seu uso. A desapropriação, propriamente, deverá ser acionada tão logo haja recursos para isto, e a implantação do parque deve ser feita imediatamente para garantir a utilização permanente destas áreas pela população.

### 2. PROJETO DO SISTEMA VIÁRIO

As propostas viárias são apresentadas a nível de diretrizes gerais. Não são suficientes para a delimitação precisa ou para fundamentar exigências de respeito às faixas de domínio. Assim, faz-se necessário que se elabore imediatamente os projetos executivos do Sistema Arterial, de modo a deixar claras as suas necessidades de espaço. A implantação destas vias, contudo, não deve ser feita de imediato, mas segundo se evidenciarem as necessidades. Seria de todo conveniente que a primeira via

implantada, no Complexo Carapina/Praias, fosse aquela que liga o CIVIT a Jacaraípe pelo interior.

### 3. PROJETO DE APROVEITAMENTO DA IGREJA E RESIDÊNCIA DE SANTO INÁCIO E DOS REIS MAGOS

A elaboração do projeto de aproveitamento turístico e recuperação da área da Igreja e Residência de Santo Inácio e dos Reis Magos, impõe-se imediatamente e poderia contar, seguramente, com o apoio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, uma vez que o monumento já é tombado por aquele órgão. A necessidade de implantação imediata deste projeto é evidenciada pelo fato de que, sendo a área de interesse turístico, torna-se preciso que se valorize o foco deste interesse, conferindo, assim, reforço para as medidas complementares de proteção à paisagem e ao monumento.

### 4. REVISÃO DA POLÍTICA DE IMPLANTAÇÃO INDUSTRIAL DA SUPPIN

A localização de indústrias é um problema que afeta a toda a comunidade por seus efeitos, sejam no meio ambiente natural, sejam na área econômico-social.

Dessa forma, a implantação de indústrias de porte muito pequeno, como marcenarias, serralheiras e outras e as denominadas micro-empresas, deve ser incentivada com tanto ou, mesmo, com mais força que a implantação das grandes indústrias, já que essas pequenas oficinas empregam significativa faixa de mão-de-obra. As *oficinas* ou pequenas fábricas devem estar próximas às áreas habitacionais e entremeadas com elas, desde que não produzam efeitos poluidores do entorno. É evidente que estas micro-indústrias não se constituirão no único objetivo da SUPPIN, que deve prosseguir em seu trabalho de implantação de unidades de pequeno, médio e grande portes na área do CIVIT.

À implantação industrial deve-se acrescentar a localização de estabelecimentos de prestação de serviços, como as oficinas de veículos e máquinas, as garagens, as transportadoras, os depósitos e atacadistas, criando-se, na Algemeração, uma concentração deste tipo de atividades que viriam a facilitar o uso pela comunidade.

#### 5. SUPORTE FINANCEIRO PARA AS AÇÕES

Faz-se necessário que se estabeleça um mecanismo de suporte financeiro, de modo a incentivar a ocupação imediata em algumas áreas da Serra, principalmente na região de Carapina. No que diz respeito à política industrial esta deve ser coordenada pela Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial - SUPPIN e apoiada pelo Centro de Assistência Gerencial do Espírito Santo - CEAG. Na área habitacional, além dos mecanismos já existentes do Instituto Orientação Cooperativas Habitacionais Espírito Santo - INOCOOP-ES e da Companhia Habitacional Espírito Santo - COHAB-ES, seria conveniente se estabelecer linhas de financiamento a pequenos conjuntos ou condomínios na área, principalmente de Carapina, de modo a viabilizar o Centro de Animação e as propostas de adensamento da área.

