

# Pendência judicial ameaça mudança do aeroporto

Cristina D'Avila

O sonho de 14 anos de transferência do aeroporto de Vitória para outra área foi ressuscitado pelo Governo Albuíno, mas o projeto esbarra em dificuldades que ameaçam sua saída do papel. É que a proposta para viabilizar a construção de um novo terminal, defendida pelo poder público, prevê a cessão do terreno hoje sob domínio da Infraero, em Goiabeiras, a um pool de empresas privadas, que ficariam obrigadas a bancar as obras do novo empreendimento. O problema todo é que existe uma briga judicial, com quase 50 anos, dos herdeiros das famílias donas da área no passado, que questionam a propriedade do Governo federal sobre o terreno objeto da transação.

Nos meios imobiliários informa-se que a Infraero possui apenas a posse do terreno, que hoje abriga o aeroporto, mas não sua escritura. Os herdeiros da segunda geração das famílias Rômulo Castello, Nunes e outras enfrentam uma verdadeira batalha judicial com o Governo federal, que teria se apropriado do terreno de 5.249.691, 61 metros quadrados para a construção do aeroporto, na década de 40, sem que fosse efetuada uma justa indenização aos proprietários do terreno.

## Sinal verde

Em Brasília, na última quinta-feira, o secretário estadual dos Transportes e Obras Públicas, João Luiz de Menezes Tovar, disse que o brigadeiro dirigente da Infraero, Theodório Pereira da Silva, aceitou permutar a área de Goiabeiras por um outro terreno. Na ocasião, Tovar ouviu do militar que a transferência do aeroporto de Vitória para um outro local "não faz parte das prioridades da empresa aeroportuária" e que, portanto, o Governo federal "não pretende investir" nas obras de um novo terminal para a região da Grande Vitória. Aparentemente, pelo que deixou transparecer o secretário, ontem, nada foi abordado sobre a pendência judicial.

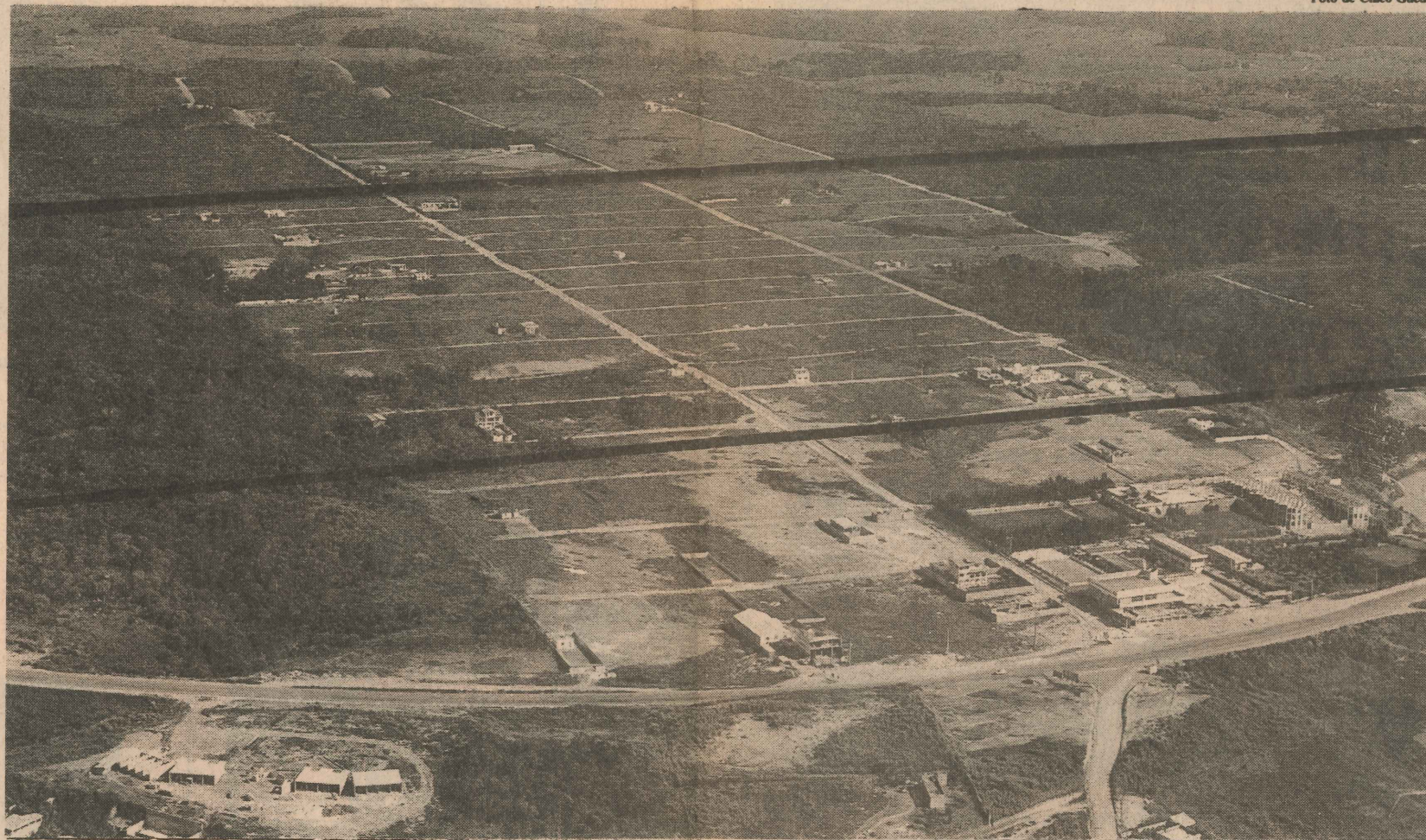
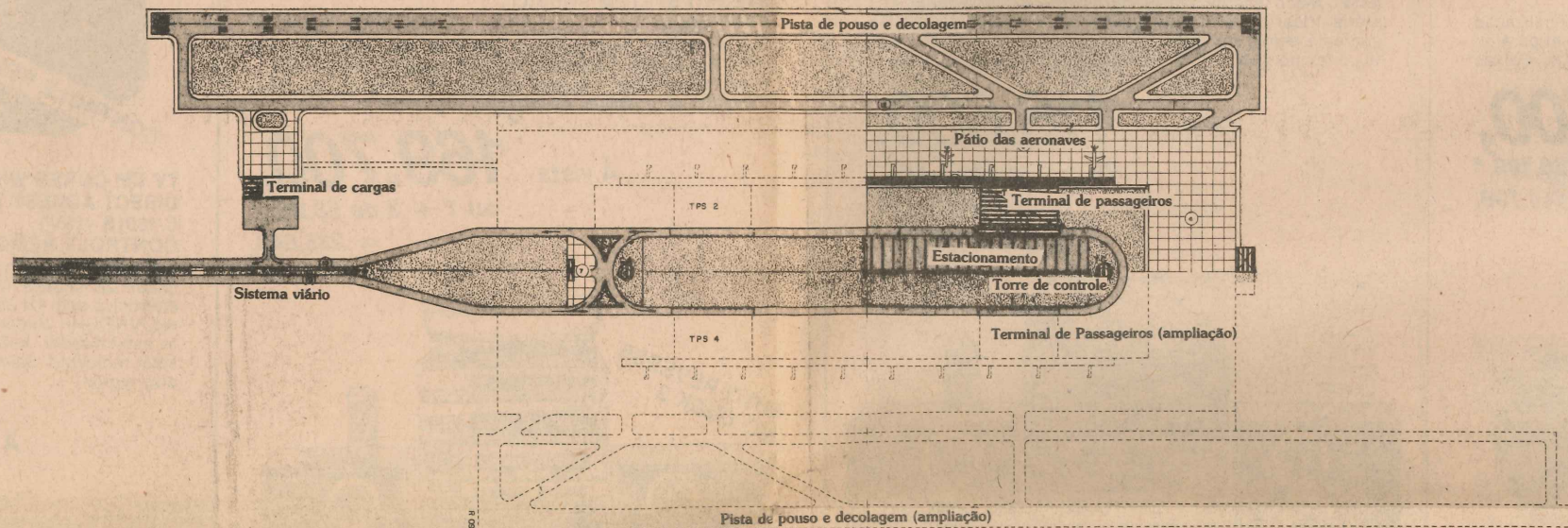


Foto de Chico Guedes

A área projetada para o aeroporto, com 560 hectares, deverá ser desapropriada pelo Governo do Estado, para a construção do novo terminal



O novo aeroporto, um sonho de 14 anos, é um dos principais projetos do Governo Albuíno Azeredo para atender a região da Grande Vitória

## Mar ameaça o calçadão de Camburi

"Dentro de um ano o mar já vai atingir o calçadão de Camburi". Esta é a previsão do engenheiro e professor do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), José Carlos Guimarães. Ele e mais o sócio Christian Erhard, são responsáveis pelo projeto de construção de mais um espigão (pier) em Camburi, e realimentação da praia com areia. José acompanha o problema da erosão em Camburi desde 1979 e diz que se as obras recomendadas pelo Instituto tivessem sido executadas a praia hoje não estaria sofrendo com a erosão.

José explica que o mar tem avançado numa média de 10 metros por ano e em outubro, quando são registradas as maiores ressacas no litoral capixaba, conforme informou, o problema deverá se agravar ainda mais. "Em breve o mar estará chegando ao calçadão, e quando isto acontecer a erosão tende a se intensificar ainda mais", prevê. Ele demonstra que o choque da onda com o concreto provoca uma corrente de retorno mais intensa, que levará com mais rapidez a areia que ainda resiste.

## Início

O problema da erosão na praia de Camburi teve início em 66, quando da construção do Porto de Tubarão. Segundo o engenheiro, o canal de acesso ao porto foi dragado o que aumentou em mais de 12 metros a sua profundidade. Esta alteração provocou uma mudança na direção das ondas, bem como a força com que elas quebravam na praia. De acordo com ele, o projeto executado em 81, em Camburi, era para acabar definitivamente com o problema.

Entretanto, conforme explicou, em 1983 foi construído o Porto de Praia Mole, com um extensão de 2500 metros. Segundo o engenheiro, a construção do porto alterou novamente as condições oceanográficas e as correntes na região, o que explica a volta do processo erosivo. Ainda na gestão do prefeito Berredo de Menezes, o INPH propôs a construção de mais dois espiões.

do sobre a pendência judicial que a Infraero está envolvida. Tovar disse que a Infraero só vê a saturação do aeroporto de Vitória para daqui a 20 anos.

Se a Infraero está sem caixa para investir nas obras de um novo aeroporto, que dirá o Governo do Estado? Para transpor a barreira financeira — ou os Cr\$ 33.615.000.000,00 previstos, em junho último, no projeto do novo aeroporto, feito pelos técnicos da Figueiredo Ferraz, encampado pela Secretaria de Transportes — o Estado pretende recorrer ao capital privado, através de um pool de empresas. E aí reside uma outra polêmica.

## Miopia

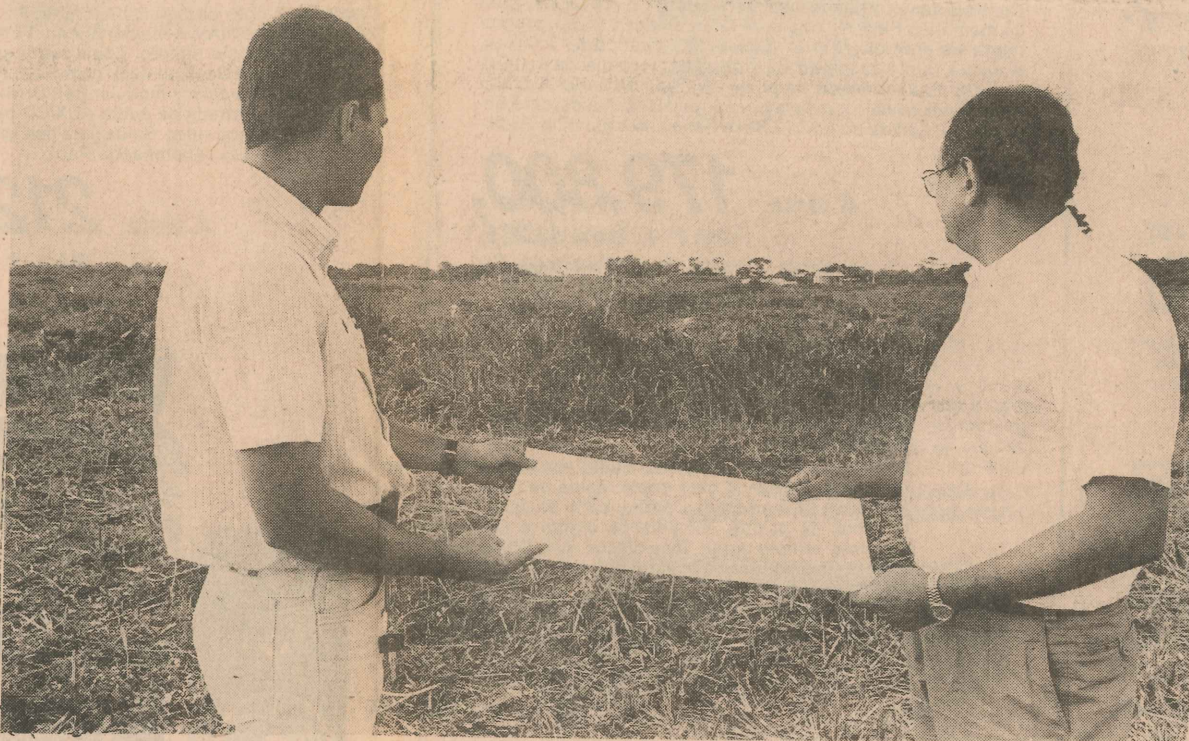
Recentemente, o governador Albuíno Azeredo afirmou que o terreno onde está instalado, hoje, o aeroporto de Vitória, valeria US\$ 120 milhões para entrar na transação com as empresas privadas interessadas em construir o novo aeroporto. Até o momento, somente a empreiteira Andrade Gutierrez manifestou disposição de fechar o negócio com o Estado, segundo o secretário Tovar. A questão levantada neste caso refere-se à “subvalorização” do terreno de Goiabeiras, ocupado pela Infraero, feito

# Novo local pode ser Ponta da Fruta

Foto de Gildo Loyola

A escolha de um local para a construção do novo aeroporto para a região da Grande Vitória depende de um estudo prévio a ser feito pelos técnicos do Instituto de Aviação Civil (IAC). O Governo do Estado, em seu projeto preliminar, considerou como a região ideal a situada no trecho de 10 quilômetros, do lado oposto ao mar, entre o Clube de Ponta da Fruta e o aeroclube da Barra do Jucu, segundo os projetistas da Figueiredo Ferraz, Eduardo Marques Dias e Jefferson Vilaça. O que existe de definido até o momento é que o poder público deverá bancar a desapropriação de parte dessa área (560 hectares), sem avaliação oficial estimada até o momento.

Aliás, as quatro áreas levadas em consideração pelo Estado para abrigar o novo terminal aeroviário são as mesmas do estudo contratado pelo então governador Élcio Álvares, na década de 70, feito pela Hidroservice. A única área escolhida fora do município de Vila Velha é a situada entre as lagoas formadas pela junção dos rios Potiri, Jacaré e Jucu e o balneário de Ponta



Os técnicos consideraram a área do loteamento Balneário Ponta da Fruta como ideal para o aeroporto

gões (piers) de 30 metros cada, como forma de conter o problema. Não é preciso dizer que a obra não foi executada. Em 88, já na administração de Hermes Laranja, José Guimarães foi novamente chamado a apresentar um projeto para a praia. Na época, o processo ainda não estava tão adiantado, e a execução das obras, além de mais barata, seria mais rápida.

Hoje a situação está bem mais crítica. Tanto que o projeto elaborado pela sua empresa no ano passado já necessitaria de algumas “correções”, conforme explicou o engenheiro. Segundo ele, no ano passado, a previsão era de um aterro com utilização de 330 mil metros cúbicos de areia. “Só que o agravamento da situação hoje já demanda uma quantidade de areia superior a 400 mil metros cúbicos”, contou. O técnico também aconselha a elaboração de um novo estudo da topografia da região, para analisar o local ideal para a colocação do pier a ser construído.

## Fim da erosão

Para o engenheiro, esta não é uma obra “paliativa”, e sim definitiva. “Se as condições locais não sofrerem novamente a interferência de fatores externos, a obra vai garantir o fim da erosão na praia”, garantiu. O pier a ser construído teria uma extensão de 100 metros, e seria erguido exatamente

ras, ocupada pela Infraero, feita pelo poder público.

O presidente do Conselho Regional de Corretores de Imóveis, Daniel Alves, definiu como "miopia" do poder público avaliar a área de Goiabeiras em apenas US\$ 120 milhões. Ao considerar a área do aeroporto como nobre, pelo fato de ela ser a "natural" para a expansão do crescimento urbano de Vitória, além das condições físicas do terreno plano, Daniel Alves, numa avaliação média, estimou o custo do terreno da Infraero em US\$ 1,25 bilhão. O dirigente do Creci fez os cálculos levando em consideração que a área para ser urbanizada abrigaria edifícios com sete pavimentos e um projeto moderno com ruas largas e toda a infra-estrutura necessária com estações de tratamento de água, esgoto, áreas de recreação e lazer entre outros. Hoje, o Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória permite a construção de prédios com apenas três pavimentos, pelo menos é o que acontece no bairro de Jardim Camburi, por causa das proximidades. A avaliação do Creci levou em conta, também, a escassez de terrenos para urbanização verificada em Vitória atualmente.

Para viabilizar o novo aeroporto, Tovar aguarda uma definição do Instituto de Aviação Civil sobre a área ideal e o envolvimento da Prefeitura de Vitória na questão para que o PDU seja alterado. Ele revelou estar empolgado com o projeto, depois da conversa com o militar em Brasília.

Jacaraipe e Jua e o balneário de Nova Almeida, no município da Serra. Em Vila Velha, o terreno com baixa ocupação estendia-se da Barra do Jucu até pouco depois da Ponta da Fruta, entre a Rodovia do Sol e o ramal Vitória-Santo Eduardo, da estrada de Ferro Santa Leopoldina.

## Visita

Em visita, na última semana, na área mais plana localizada atrás do Clube de Ponta da Fruta, os projetistas da Figueiredo Ferraz mostraram o terreno considerado como "ideal" para o novo empreendimento. A zona, embora esteja loteada, apresenta características rurais, com cavalos e bois pastando livremente sobre o terreno e com pouquíssimas residências construídas. O fato de a área ser plana, não estar urbanizada, possuir terreno para futuras expansões do aeroporto e com valor de mercado baixo, estimulou os técnicos a qualificarem o local como o mais adequado.

O projeto feito pelos técnicos da Figueiredo Ferraz revela que o novo aeroporto deverá ser construído num terreno com formato retangular de 4.000 por 1.400 metros, para que seja viável, no futuro, a expansão de, no mínimo, mais três ampliações do terminal. Este projeto foi executado "a título de colaboração" pelos técnicos da empresa, a mesma que projetou a Terceira Ponte, segundo o secretário de Transportes João Luiz Tovar.

O proprietário da Imobiliária Patrimônio e Garantia, Carlos Augusto de Azevedo, é o dono do loteamento "Balneário Ponta da Fruta", feito em 1977, com uma área total de dois milhões de metros quadrados e que está com 75% de seus lotes vendidos a particulares. Nesta área estão divididos quatro mil lotes, com 360 metros quadrados cada. A maioria dos donos dos lotes é de Vila Velha, embora pelo menos 30% dos proprietários residam em Minas Gerais, Brasília e São Paulo, totalizando hoje cerca de 3.000 pessoas, de acordo com Carlos Augusto.

O dono da Imobiliária disse que, antes do loteamento, a área era da Fazenda Boa Vista, pertencente aos herdeiros do espólio Hipólito Rocha, com 4.800.000 metros quadrados no total. Foi o ex-senador Mário Martins quem vendeu parte da fazenda a Carlos Augusto, que, logo após tomar conhecimento, em 1977, do interesse do Governo em levar o aeroporto para lá, loteou o terreno. Ele contou que ficou preocupado com a desapropriação de seu terreno, que seria ocupado pela metade pelo novo terminal e optou por fazer o loteamento, como forma de reduzir virtuais prejuízos.

Hoje, ele acha uma necessidade a ida do aeroporto para Vila Velha para que a região semidesértica seja valorizada com a perspectiva do progresso que a transferência do terminal poderá acarretar. Ele avaliou que os dois mil lotes do terreno que seriam desapropriados

custariam hoje, a preços de mercado, em torno de Cr\$ 1.440.000.000,00, tendo cada um dos lotes o custo de Cr\$ 720 mil. Nas contas do presidente do Conselho Regional de Corretores de Imóveis, Daniel Alves, os dois mil lotes não ultrapassariam os Cr\$ 700 mil. A Imobiliária tem 25% da área loteada.

Tovar considerou o valor somente das terras localizadas no loteamento "Balneário Ponta da Fruta" como "alto", quando tomou conhecimento dos números revelados pelo dono da Imobiliária. Ele até pensou em procurar um outro local para abrigar o aeroporto, tendo em vista que só o custo com esta desapropriação giraria em torno de 5% do valor total das obras do terminal (Cr\$ 33.750.000.000,00).

O aeroporto planejado pela Figueiredo Ferraz em Ponta da Fruta teria a metade da capacidade de passageiros do existente em Curitiba, no Paraná, com 6.000.000 de passageiros ao ano. Ele não teria semelhanças com um terminal de passageiro internacional, como chegou a se pensar na década de 70 no Governo Elcio Álvares, embora sua pista de pouso, com 2.500 metros, pudesse torná-lo alternativo ao do Rio de Janeiro.

O ex-senador Mário Martins, dono de uma área próximo ao loteamento "Balneário Ponta da Fruta", mostrou-se satisfeito com a ida do ae-

roporto para aquela região. O mesmo aconteceu com o ex-vereador Walter Régis Barbosa, que possui lá uma chácara, há 10 anos, onde cria patos, perus e porcos, além de abrigar um grande pomar.

■ O diretor-tesoureiro do Aeroclube da Barra do Jucu, Dirceu Oliveira Filho, espera que o Governo do Estado cumpra a promessa de asfaltar a pista de pouso de 1.000 metros para que o local possa suprir à uma eventual necessidade do aeroporto de Vitória. Além disto, ele vê o cumprimento desta promessa feita a partir da administração do então governador Gerson Camata como uma forma de dinamizar as atividades do aeroclube, fundado há 52 anos. Dirceu contou que quando chove o pouso de aeronaves fica impedido no local por causa da pista enlameada. Até hoje, o aeroclube já formou, pelo menos, um mil pilotos. O curso oferecido custa hoje Cr\$ 600 mil e é dividido em aulas teóricas e práticas, através dos oito aviões monomotores de propriedade do aeroclube. A área total do aeroclube é de 140 mil metros quadrados e além do curso para pilotos são desenvolvidas atividades com vôos a vela, ultra-leve, paraquedismo e aviação experimental, que é a prática para a construção de aviões.

"Onde termina a erosão e onde começa o assoreamento da praia". Na avaliação de José Guimarães, o pier impediria a ação da corrente longitudinal criada pela construção do porto de Praia Mole, que está retirando a areia da parte Sul da praia e carreando-a para a parte Norte. "É exatamente onde acaba a erosão e começa este assoreamento que nós precisamos construir o pier", disse. No ano passado, os estudos realizados por ele, apontaram a região em frente ao Hotel Aruan como "ideal" para abrigar o pier. "Mas agora nós aconselhamos a realização de um novo estudo, para checar se não houve nova alteração nas correntes", concluiu o engenheiro.

Foi na gestão do ex-prefeito Berredo de Menezes (83/85) que começaram a surgir os primeiros efeitos da nova erosão. O ex-prefeito disse que recebeu do INPH a sugestão para a construção de mais dois piers na região no final de seu mandato. "Não tive tempo de iniciar as obras, mas deixei na época, Cr\$ 23 bilhões nos cofres da Prefeitura", disse. Conforme explicou, este dinheiro era "mais do que suficiente" para que seu sucessor, José Moraes, começasse as obras.

Apoiando hoje a iniciativa da Prefeitura de Vitória em recuperar a praia, o ex-prefeito diz que neste caso, "coloca até de lado suas divergências políticas com o prefeito delado". Ele é favorável ao início "imediate" das obras. "Senão, daqui a pouco, o mar vai atingir os meus coqueiros", disse se referindo aos coqueiros plantados no final de sua gestão. Berredo pede urgência para a obra. "Eu até entendo a posição da Câmara, mas nós corremos o risco de perder a única praia que ainda nos resta", disse.