

DESAPROPRIAÇÕES

NOVO PDU PREVÊ OBRAS

EM AVENIDAS PARA O BRT

Um dos locais que passarão por intervenção é a Reta da Penha

MAÍRA MENDONÇA
mmendonca@redgazeta.com.br

O novo Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória – que tem como meta traçar os caminhos para o desenvolvimento da Capital nos próximos 10 anos – já prevê a necessidade de adequações nas vias para a implantação do corredor exclusivo para ônibus, o chamado BRT. Para isso, será preciso limitar áreas de terrenos particulares em determinados pontos da cidade, a fim de incluí-las no sistema de transportes.

A proposição das modificações encontra-se na minuta do PDU, que ainda está sendo avaliada pelos conselheiros. Conforme explica a secretária de Desenvolvimento Urbano de Vitória, Lenise Loureiro, o projeto do BRT, elaborado pelo governo do Estado, trata da implantação de uma faixa exclusiva para ônibus que se estende desde a BR 101, na altura do Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, até o Portal do Príncipe, passando também pela Avenida Fernando Ferrari, Reta da Penha, Avenida Vitória e Princesa Isabel.

No entanto, a implantação das faixas de recuo ocorrerá apenas em pontos específicos. Duas delas estão



Terreno desocupado da Reta da Penha onde deverá ser construída área de recuo para implantação do BRT

na Reta da Penha: uma em frente ao Clube Centenário, em um terreno desocupado; e outra em frente à Emescam, em outro terreno vazio. Segundo Lenise, há um terceiro ponto na Avenida Desembargador Santos Neves, próximo ao Praia Tênis Clube, além do Portal do Príncipe, que passará por um projeto ainda maior de

requalificação das vias.

Embora o governo do Estado já tenha afirmado que não há previsão para a implantação do BRT devido à falta de recursos, Lenise afirma que é tarefa do PDU planejar a cidade de acordo com projetos já existentes e com outros que poderão surgir. “O BRT é uma proposta real do governo. Te-

mos que adequar nossos projetos para ir ao encontro dos projetos do governo estadual”, reforça Lenise.

PROPRIEDADES

A secretária de Desenvolvimento Urbano também garante que, caso a ampliação das vias seja necessária futuramente, os proprietários deverão re-

ceber o pagamento pelas desapropriações ou optar por compensações. Sobre esta segunda alternativa, Lenise explica: “Ele não perderá coeficiente total de edificação de seu terreno. Se precisar se afastar um pouco de um lado, poderá compensar em outro”. Enquanto isso não acontece, os proprietários

FERNANDO MADEIRA

ANTECIPAÇÃO



“O BRT é uma proposta real do governo. Temos que adequar nossos projetos aos projetos do governo do Estado”

LENISE LOUREIRO
SECRETÁRIA DE
DESENVOLVIMENTO
URBANO DE VITÓRIA

terão que obedecer aos limites e restrições impostos pela nova lei caso queiram modificar seus terrenos.

Após ser analisada pelos conselheiros, a minuta do PDU será publicada no site do município para que haja a consulta pública final. O passo seguinte será a votação no Encontro da Cidade, que ocorrerá em julho, segundo a prefeitura.

CONTINUA pág. 4

Restrição para uso e ocupação de áreas

Além de estabelecer a limitação de áreas de lotes visando a implantação de projetos já existentes, a exemplo do BRT, a minuta do PDU também restringe o uso e a ocupação de diversos outros lotes visando a realização de projetos de mobilidade urbana que ainda não foram criados. A medida preocupa

os membros do Conselho do Plano, que aguardam um parecer da Procuradoria Geral do Município.

Conforme já noticiado em A GAZETA, uma dessas áreas é a região às margens do Canal de Camburi, mais especificamente 15 metros a partir do alinhamento da borda. Segundo presiden-

te da Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (Ade-mi-ES) e conselheiro do PDU, Sandro Udson Carlesso, a medida despertou o receio dos proprietários.

“Estão fazendo uma reserva de área sem saber se ela atenderá aos projetos que nem existem. Isso traz

insegurança jurídica. Enquanto não há projetos, não haverá permissão para edificar nesses locais. Entra aí o direito de propriedade, pois o que está havendo é uma desapropriação sem pagamento”, diz Sandro, que também questiona: “Os proprietários vão ter continuar pagando impostos, como

IPTU, em certos casos a taxa de marinha, sem poder utilizar seus terrenos?”.

Já a secretária de Desenvolvimento de Vitória, Lenise Loureiro, afirma que as áreas foram definidas com base em estudos e que as edificações poderão ocorrer, desde que respeitem as limitações previstas. De acordo com a minuta, fica impossibilitada, por exemplo, a expansão das constru-

ções nos locais apontados como de interesse público, bem como a construção de novas edificações.

“O direito à propriedade é garantido. Mas deve-se observar que o imóvel precisa cumprir sua função social, ele tem que ser benéfico para a cidade. Estamos traçando um futuro para Vitória e os imóveis precisam obedecer às regras impostas para melhorar a qualidade de vida”.

QUE FIM LEVOU ?

EDSON CHAGAS - 22/10/2013



CORREDOR EXCLUSIVO LONGE DE SAIR DO PAPEL

Projeto será executado quando o Estado possuir recursos

/// KATILAINE CHAGAS
kchagas@redgazeta.com.br

Os corredores exclusivos para ônibus, o chamado BRT, já foram as grandes promessas de mobilidade urbana de pelo menos dois governadores. Anunciado há quase 10 anos, em dezembro de 2007, o BRT teve diversas datas de lançamento divulgadas, mas por enquanto segue longe de virar algo concreto para a população capixaba.

“No momento, não há expectativas de implantação do projeto, em função da crise econômica e da falta de recursos para isso”, reconheceu a Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (Setop).

O valor estimado para ser colocado em prática é de R\$ 1,8 bilhão, segundo a secretaria.

Em contrapartida, partes do projeto ainda têm chances de ser executadas. Contratado e já entregue, pelo valor de R\$ 45,9 milhões, o projeto inclui obras para minimizar gargalos do trânsito da Grande Vitória. Na impossibili-

dade financeira de se construir os corredores, o governo diz que vai investir nessas obras.

“Estão sendo priorizadas as obras nas entradas norte e sul de Vitória, com a ampliação da BR 101, do aeroporto de Vitória até Carapina, e o Portal do Príncipe, além da conclusão das obras de ampliação da Avenida Leitão da Silva, da Rodovia José Sette e da implantação da Leste-Oeste, que estão em andamento”, diz parte do comunicado da Secretaria de Transportes.

Segundo o governo, nenhuma estrutura chegou a ser montada ou comprada pelo Estado para os corredores. Afirmou ainda que nenhum ônibus foi comprado ou adaptado para o BRT.

HISTÓRICO

A proposta de construção de corredores exclusivos para ônibus na Grande Vitória foi apresentada em dezembro de 2017, durante o segundo mandato do governa-

PRIORIDADES

“No momento, não há expectativas de implantação do projeto, em razão da crise econômica e da falta de recursos para isso”

“Estão sendo priorizadas as obras nas entradas norte e sul de Vitória, com a ampliação da BR 101, do Aeroporto de Vitória até Carapina, e o Portal do Príncipe”

TRECHOS DE COMUNICADO DA SETOP

dor Paulo Hartung.

A licitação para contratar empresa para elaborar projeto de 108 quilômetros de corredores exclusivos ocorreu em janeiro de 2008. Em julho daquele mesmo ano, foi feito o anúncio

de que haveria 18 corredores exclusivos, com 111 quilômetros de extensão ao todo. O projeto custou R\$ 6 milhões.

Cinco anos depois, em outubro de 2013, já na gestão do então governador Renato Casagrande, é dado início ao processo licitatório para corredores exclusivos. A proposta previa túneis, duas passarelas, uma ponte, construção de um novo Terminal de Carapina e reforma dos outros terminais do Transcol.

Na época, o governo informou que o sistema seria entregue em 2016, o que não ocorreu.

NOVA GESTÃO

O projeto foi então retirado dos planos do governo, em julho de 2016, para a atual gestão, que vai até 2018, pelo secretário de Estado dos Transportes, Paulo Ruy Carnelli. Mas, hoje, não está completamente descartado. Desde que haja dinheiro.

BRT

O PROJETO

▼ Anúncio

O BRT foi anunciado pela primeira vez em dezembro de 2007.

▼ Valores

O projeto de construção do BRT foi contratado e entregue pelo valor de R\$ 45,9 milhões. O governo diz que ele poderá ser aproveitado em sua totalidade, desde que haja dinheiro.

Nenhuma estrutura foi montada e nenhum ônibus foi adquirido ou adaptado para o BRT.

▼ Partes do projeto

A Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (Setop) diz que está aproveitando partes do projeto relativas às obras para minimizar gargalos no trânsito da Grande Vitória. Estão sendo priorizadas: as obras nas entradas norte e sul de Vitória, com a ampliação da BR 101, do aeroporto de Vitória até Carapina, e o Portal do Príncipe, além da conclusão das obras de

ampliação da Avenida Leitão da Silva, da Rodovia José Sette e da implantação da Leste-Oeste. Todas estão em andamento.

PROMESSA

▼ Campanha

O BRT foi promessa da última campanha eleitoral de Paulo Hartung. O secretário de Estado de Transportes, Paulo Ruy Carnelli chegou a declarar que “vai ser uma prioridade com certeza”, conforme matéria publicada no dia 2 de janeiro de 2015, em A GAZETA.

▼ Descarte

No mesmo ano, em julho, a Setop afirmou que para essa gestão não haveria BRT.

▼ Dinheiro

Hoje o projeto não está descartado, mas só sairá do papel se houver dinheiro. Segue sem previsão.