

CICLO DE DEBATES
PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO -
PDUÍ

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	3
SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES	4
ANÁLISE DOS GRUPOS.....	10
GRUPO 1 - SEGMENTO ENTIDADES EMPRESARIAIS	10
GRUPO 3 - SEGMENTO ONG'S	28
GRUPO 4 - SEGMENTO ENTIDADES PROFISSIONAIS, ACADÊMICAS E DE PESQUIISA	39
GRUPO 5 - SEGMENTO MOVIMENTO POPULAR	53
GRUPO 6 - SEGMENTO PODER PÚBLICO	65
PROPOSTAS ENCAMINHADAS PELA PLATAFORMA.....	76
ANEXO 1 – ROTEIRO DE DISCUSSÃO	87
ANEXO 2 - PROPOSTAS RECEBIDAS POR OFÍCIO.....	88
ANEXO 3 - TRANSCRIÇÕES DO CICLO DE DEBATES	96

APRESENTAÇÃO

O presente documento reúne contribuições surgidas nos Ciclo de Debates realizado entre os dias 19 de julho à 03 de agosto de 2017, com representantes dos segmentos da sociedade civil e do poder público a fim de discutir o futuro da região metropolitana.

A proposta metodológica consistiu na análise de conteúdo feita a partir da sistematização das falas transcritas durante o debate, buscando identificar os elementos norteadores dos principais desafios para a Região Metropolitana e propostas de intervenção. Uma vez sistematizado o quadro de propostas é possível à equipe técnica constituir um plano de ação, dividido em ações de curto, médio e longo prazo.

Para a condução do debate foi elaborado um roteiro dividido em 2 módulos: visão de futuro e desafios.

Ao todo foram realizados 06 ciclos de Debates, distribuídos por segmento, conforme abaixo:

- Entidades empresariais.
- Entidades de trabalhadores.
- Organizações não governamentais.
- Entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa.
- Movimentos populares e comunitários.
- Poder público estadual e poder público municipal.

Além das percepções e questões arguidas pelos participantes, foram incorporadas à análise das proposições todas as observações e anotações realizadas pelos técnicos do Plano Metropolitano que acompanharam o debate.

A primeira parte deste documento diz respeito à síntese de proposições agrupadas por eixo e/ou desafio central. Ao final, encontram-se as transcrições dos grupos e as contribuições enviadas pela plataforma do Plano e entregues por meio de ofício.

SÍNTESE DAS PROPOSIÇÕES

GOVERNANÇA METROPOLITANA

A governança apresenta como principal desafio a **integração entre os municípios**, sugerem nesse sentido:

1. Marco legal regulatório para evitar sobreposições e contradições.
2. Exige articulação entre os municípios tanto em termos objetivos, quanto jurídicos.
3. Padronização de normas, procedimentos etc.
4. Compartilhamento de responsabilidades.
5. Questões político-ideológicas são apresentadas como elementos que podem dificultar o diálogo.
6. Respeito à autonomia dos municípios
7. Monitoramento social dessa governança
8. Ampla escuta popular e participação e envolvimento direto da população
9. Pacto coletivo entre os agentes públicos, e sociedade civil.
10. Capacidade de orientar os municípios, sinalizando espaços para atuação conjunta.
11. Governança metropolitana com ampla participação popular, forte e independente, com sentimento metropolitano.
12. Harmonizar legislações tributárias dos municípios – reduzindo a guerra fiscal.

A exemplo de planos anteriores, os participantes levantam como desafio a **continuidade** das ações propostas no plano, em função da mudança na administração pública a cada quatro anos. Quanto a isso sugerem:

13. Com ação independente e permanente.
14. Com participação popular efetiva.
15. Capacidade de monitorar e fiscalizar as ações.
16. Fiscalização e monitoramento, que deve ser feita pela sociedade civil e por corpo técnico permanente.
17. Elaboração de um Fundo Metropolitano.
18. Fundo Metropolitano com destinação específica de recursos de forma a garantir sua aplicação.

19. Reforçam a necessidade de enquadramento de ações e prazos respeitando o período de mandato dos prefeitos de forma a facilitar a gestão e fiscalização de projetos e recursos com metas

Além disso, há o desafio da **Gestão da Informação**:

20. Articulação institucional.
21. Investimento em tecnologia da informação.
22. Plataforma integrada.
23. Macrodiagnóstico metropolitano identificando: ligações de modais, os corredores, a expansão de ocupações urbanas ou a regularização de ocupação urbana

MOBILIDADE URBANA

1. Integração do sistema de controle na gestão do trânsito.
2. Olhar sobre a pessoa e não sobre os veículos.
3. Considerar áreas exclusivas para pedestres.
4. Priorização do transporte coletivo e não do carro.
5. Pensar a mobilidade de forma integrada. Calçadas, ciclovias, vias e hidrovias.
6. Permitir a conectividade e o respeito a diferentes formas de se andar na metrópole.
7. Integração do transporte coletivo.
8. Investimento em novos modais: hidroviário, mon trilhos, ferroviário e sua integração.
9. Priorizar nos anexos sistemas cicloviários.
10. Hidrovias: Revitalização dos canais e utilização dos mesmos para transporte na metrópole.
11. Ferroviário também para o transporte de pessoas, integrando a região metropolitana aos municípios do interior do estado (Fortalecimento do turismo).
12. Principais motivadores: diminuição no tempo de viagem; qualidade; mas também, observando o potencial hídrico da região.
13. Ampliação da Acessibilidade com olhar a partir do deficiente físico. Garantia de acessibilidade – respeito e aplicação da Lei Federal 13.146/2015 – Inclusão da Pessoa com Deficiência e aplicação de punição efetiva ao seu descumprimento.
14. Melhoria da Logística (alimenta as cidades) uma possibilidade é o modal ferroviário

15. Utilização dos canais, dos rios existentes na região. O Aquaviário foi lembrado nas falas.
16. Adoção de uma tarifa única.
17. Integrar órgãos federais na discussão sobre mobilidade: ANTT, DENIT, em função das rodovias que cortam Serra, Cariacica etc.
18. Integração do município de Fundão ao sistema Transcol.
19. Ferroviário também para o transporte de pessoas, integrando a região metropolitana aos municípios do interior do estado (Fortalecimento do turismo).

MEIO AMBIENTE

Apresenta como principal diretriz a **gestão integrada dos recursos naturais**, nesse sentido sugerem:

1. Cooperação e apoio financeiro e técnico aos municípios das cabeceiras (que fornecem água para região metropolitana).
2. Inibir a ocupação e expansão imobiliária nos municípios agrícolas – segurança alimentar e hídrica.
3. Valorização da paisagem natural.
4. Fortalecimento do Comitê de Bacias. Governança das Águas.
5. Preservação e recuperação dos mananciais.
6. Integrar os municípios que tem unidade de conservação – promovendo corredores ecológicos.
7. Acompanhar o problema da redução costeira em função da elevação do nível do mar nos municípios de Vitória e Vila Velha.
8. Elaboração de um Plano dos recursos hídricos.
9. Elaboração de um plano de segurança hídrica e que tenha participação social.
10. Implantação da obrigatoriedade de projetos para a captação da água das chuvas – plano de manejo pluvial.
11. Investimento em pesquisas e tecnologias sobre novas fontes de energias alternativas.
12. Investimento em outras fontes de energia.
13. Aproveitamento do potencial hídrico da região.
14. Usina de dessalinização.
15. Gestão metropolitana de resíduos sólidos.
16. Tratamento do esgoto em toda RMGV.

17. Legislação para uso racional dos recursos e reaproveitamento da água.
18. Utilizar o exemplo da saúde, com a constituição de consórcios (ex. surgido no grupo) com envolvimento da população.
19. Incentivar o reuso industrial.
20. Aplicação de compensações ambientais – consórcio – onde os municípios pagassem pela água por exemplo. Incluindo medidas de sanção para o descumprimento de acordos.
21. Sugerem a adoção de um consórcio entre os municípios.
22. Fundo metropolitano com recursos destinado às compensações ambientais.
23. Modernização dos sistemas de irrigação e drenagem.
24. Legislação para incentivo na utilização de energias alternativas.
25. Projetos de recuperação de nascentes.
26. Despoluição e revitalização dos rios e canais que atravessam a Metrópole.
27. Despoluição da Baía de Vitória.
28. Cuidar dos Alagados do Vale.
29. Incentivo ao consumo consciente.
30. Educação ambiental incluída no currículo escolar.
31. Ações de conscientização no uso consciente da água e implantação de técnicas para o reaproveitamento de água da chuva.
32. Criação de parques urbanos para ampliar a conexão entre as pessoas e promover uma metrópole mais limpa, harmônica e equilibrada.
33. Recomposição dos lençóis freáticos – serviços ambientais.

ORDENAMENTO TERRITORIAL

Tem como principal desafio o **macrozoneamento**, nesse sentido sugerem:

1. Políticas de incentivo ao uso do território.
2. Definir zonas de interesse metropolitano.
3. Inibir a expansão imobiliária sobre áreas ambientais, preservando principalmente as nascentes.
4. Evitar o espraiamento das cidades, buscando cidades mais compactas.
5. Evitar a segregação dos espaços.
6. Integrar a cidade. Possibilitar a conexão entre as diferentes “cidades” - “cidade informal à cidade

formal” - promovendo a diversidade, a cidadania, a inclusão social e também gerando oportunidades de geração de renda e sustentabilidade ambiental e social.

7. Planejar o território de forma a permitir uma maior conexão entre centro e periferia.
8. Cuidar do Déficit Habitacional em conjunto com municípios.
9. Desconcentração: distribuição de serviços de saúde, educação, comércio diminuindo os deslocamentos.
10. Fortalecimento de outras centralidades.
11. Sugerem a adoção de um consórcio entre os municípios e de um fundo metropolitano que possa ser pactuado com os municípios no sentido de compensações habitacionais entre os municípios – um município tem capacidade de atender a demanda habitacional dos demais, mas carece de investimentos ou sofre o ônus da expansão.
12. Buscar qualificar e requalificar os espaços.
13. O plano metropolitano deve orientar os demais planos.
14. Incentivar a habitação social como protagonistas nos planos diretores.
15. Requalificação/ressignificação das áreas degradadas.
16. Macrozoneamento deve prever e planejar áreas não ocupadas, permitindo o protagonismo do meio ambiente e conectividade entre as pessoas.
17. Melhorar a distribuição de serviços nos territórios a fim de promover menor deslocamento.
18. Propor um planejamento que favoreça o modelo “Smart Cities”.
19. Combater a monofuncionalidade de espaços.
20. Mapear e gerenciar o passivo construído em áreas degradadas.
21. Integrar na discussão metropolitana os órgãos: Municípios, IDAF, Ministério Público para discutir sobre ocupação territorial

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Apresenta como principal desafio a diversificação da economia da região metropolitana e nesse sentido propõem:

1. Maior distribuição na oferta de oportunidades na região.
2. Investimento no turismo.

3. Respeito e valorização das vocações e arranjos locais.
4. Investimento em Economia Criativa.
5. Promoção de formas alternativas de geração de renda aliando meio ambiente, turismo e cultura.
6. Pensar de forma holística e sustentável – melhorar a qualidade de vida, preservar o meio ambiente e gerar renda.
7. Investimento em Ciência, Pesquisa e Tecnologia.
8. Investimento em tecnologias verdes.
9. Diversificação da economia. Investimento em turismo e cultura.
10. Valorização das vocações locais.
11. Transformar o porto de Tubarão em Porto de Contêiner; Porto de águas profundas deverá ser em Vitória.
12. Conexão entre os modais e o modal ferroviário de forma a incentivar o turismo internamente – conectando a região metropolitana ao interior do estado.
13. Investimento em pesquisas e tecnologias sobre novas fontes de energias alternativas e sistemas de reaproveitamento da água
14. Agricultura na região metropolitana deve ser observada – segurança alimentar.

É válido ressaltar que a segurança pública esteve presente como ponto fundamental para o desenvolvimento da região, e para a qualidade de vida do cidadão metropolitano.

ANÁLISE DOS GRUPOS

GRUPO 1 - SEGMENTO ENTIDADES EMPRESARIAIS

O debate foi realizado no dia 19 de julho de 2017. No auditório do Instituto Jones dos Santos Neves, às 14h00.

PERFIL DOS PARTICIPANTES

Participaram do debate 20 representantes distribuídos entre as seguintes entidades: TRANSCARES; FECAJE; ES CONVENTION BUREAU; FEMICRO; FINDES; SINCADES; FECOMÉRCIO; GVBUS; SINDIFER; ACE/ES; FACIAPES; ARCELLORMITALL; SETPES; FAES.

O Ciclo de Debates iniciou-se com uma contextualização do Plano Metropolitano (PDUI), objetivos, eixos de atuação e principais pontos identificados no Diagnóstico. Em seguida foi abordado pelos pesquisadores colaboradores Orlando Caliman e Angela Morandi as condicionantes de futuro em relação ao panorama internacional, nacional e estadual.

A partir disso, os participantes foram convidados a formar uma roda de discussão a fim de construir cenários a partir de uma visão de futuro da região metropolitana, identificando suas potencialidades e desafios para os próximos 30 anos.

NOTA INTRODUTÓRIA

O grupo não aderiu à metodologia de cenários futuros. Ficando muito preso às questões do presente e de como essas questões impossibilitam ver um futuro alterado. Reforçaram a todo o momento que planejamentos já foram feitos, mas que o problema central diz respeito à descontinuidade e descumprimento do que se construiu coletivamente. É visível um sentimento de descrença quanto aos planejamentos, não apenas o PDUI, mas os planos conduzidos pelos municípios.

O primeiro ponto abordado pelo grupo é a questão do planejamento do território. Compreender como o território encontra-se ocupado, identificando suas centralidades, mapeando os espaços saturados, identificando suas especificidades. Planejar o território em conjunto com os municípios é primordial para que o planejamento seja efetivamente revertido em ações concretas. Percebem que a gestão metropolitana

como complexa. Envolve planejamento, mas também capacidade de implementação de ações que é percebido como um grande desafio, considerando a autonomia dos municípios. Entendem que os municípios tendem a trabalhar em uma lógica própria, pelo prisma da competição, e sob a égide das disputas de poder político, sobretudo àquelas que impactam na economia dos municípios.

E quais são os prognósticos, qual a metrópole que a gente quer? Se os municípios trabalham isoladamente na gestão dos seus territórios? Não existe projeção da capital.

O Brasil tem planejamento, mas que não foi cumprido.

E o desafio maior é da gente. Eu digo que às vezes a emergência é tanta que a gente age apagando incêndios. A gente está tentando romper essa barreira de enxugar gelo.

A necessidade dessa efetiva integração nos aspectos da região é fundamental, senão não vamos sair do lugar, volta a retomar, 20, 30 anos depois, a mesma discussão, quer dizer, a falta de perenidade nas políticas públicas, a cada 4 anos as políticas públicas são abandonadas.

Os planejadores e os executores não deveriam ficar mudando conforme o interesse eleitoral a cada dois anos.

Ou se altera nessa lei a autonomia do município para fazer o uso e ocupação do território, e é no PDU onde você não tem a faixa exclusiva, é no PDU, e se o PDUI não passar por cima dessa autoridade municipal para fazer o planejamento como metrópole, vamos continuar nos conflitos de cada município, vamos continuar esvaziando e vamos continuar com muita concentração em outras áreas policêntricas.

Há muito temor na fala dos atores em relação à descontinuidade no processo. Lembram que muitos

planejamentos similares já foram realizados e pouco ou nada se reverteu em ações. Além disso, expressam um temor quanto a alterações radicais, que muitas vezes rompem com acordos anteriores – o caso, de empresas liberadas para o funcionamento numa determinada localidade, numa gestão (num plano), e no contexto seguinte são obrigadas a mudar de lugar em função de alterações no planejamento do território.

Tem alguns municípios que a empresa, quando vencer o alvará, não pode continuar mais. O município veio e falou que a empresa está no lugar errado. E eu tenho que pegar agora e sair.

Há um sentimento de que falta iniciativa, visão e vontade política para levar a cabo os planejamentos.

Então, você vê que não querem fazer. A mobilidade está aí, o transporte indo para o buraco.

A forma tem que mudar né, o problema é que a rodinha fica sempre assim. Existe sempre uma quebra mola que tem que ser construído. Então, o nosso país é feito assim, é melhor criar uma barreira do que resolver um problema, então, é procurar a melhor prática para fazer, senão a gente fica correndo atrás do rabo.

Nesse sentido, alertam para a necessidade de pensar o futuro, planejando o território, levando em conta o contexto que se apresenta os atores envolvidos, buscando soluções em conjunto; ações e projetos que possuam viabilidade técnica e econômica.

O maior desafio de planejar é dar continuidade a isso. Porque o governo muda e muda tudo o que você fez.

Quanto ao transporte, quando eu ouvi a expressão faixa exclusiva, lá em 1980, “poxa, nós vamos ter isso?” “Vamos, uma maravilha!”. Outra coisa, e projetou a revitalização da Fernando Ferrari, não pensaram na faixa exclusiva, porque fazer uma obra daquele porte e não pensar na faixa exclusiva... e depois veio um puta de um projeto de BRT... poxa, faz a faixa exclusiva, mas quer um troço milionário.

Tem que chamar mais interlocutores, e ele fala você não pode parar o caminhão aqui não. A maioria dos lugares que são construídos, Guarapari cidade turística, do lado da minha rua colocaram um prédio, a prefeitura fala assim, tão querendo pegar minha casa e construir um prédio com ela, a prefeitura vai aprovar e depois fala você não pode vir de carro para cá.

Nesse sentido, os participantes apontam a desarticulação entre os municípios, sobretudo no que diz respeito a gestão do território, aos aspectos legais. Falam da importância da adoção de parâmetros e processos que sejam comuns a todos os municípios da região, permitindo a logística, a mobilidade urbana e o desenvolvimento da região.

Embora um participante do grupo tenha exposto a questão da água, a urgência da questão até mesmo pensando no abastecimento (segurança alimentar) da metrópole, e a necessidade de gestão participativa dos recursos naturais; o tema não foi aderido pelo grupo como um todo. Polarizando o debate em torno dos desafios da mobilidade urbana e ordenamento territorial. Pontuando, sobretudo, questões emergenciais.

Como vamos promover mudança, a agricultura não vou nem citar, em 2047 creio que vamos continuar comendo ainda, risos, como a gente promove tanto essas mudanças, água eu falo, não tem como promover mudança nenhuma na situação que nós estamos. Água e energia.

Contudo, como a questão hídrica é assunto recorrente em outros debates, é importante assinalar que para o representante da FAES, é importante a existência de uma gestão integrada (envolvendo todos os municípios e estado) e participativa (segmentos da sociedade civil) dos recursos naturais. Para ele essa discussão não pode ficar limitada ao governo. A sociedade civil tem obrigação de acompanhar essa questão de perto, com risco de “Ficarmos sem água”.

Se deixar por conta dos governantes, não teremos água.

Com relação à mobilidade urbana, a principal questão diz respeito ao transporte do trabalhador e à logística.

O desafio identificado pelo grupo diz respeito a conectividade dentro e entre os municípios a fim de facilitar o deslocamento do trabalhador e dos produtos, pensando no fluxo e abastecimento das cidades. Há um consenso quanto à priorização do transporte coletivo. Percebem que não é um problema de quantidade, mas de qualidade e integração e de cumprir o que está no plano de mobilidade na legislação.

Eu acho que tem que priorizar o transporte coletivo em detrimento do individual.

Eu vou colocar o exemplo da avenida Fernando Ferrari, mas não destinaram nenhum espaço para priorizar o espaço coletivo, você tem que deixar os espaços preparados.

Sobre a mobilidade através dos ônibus, porque não é a quantidade, não é colocar um número maior, é ter maior mobilidade e maior aproveitamento disso tudo.

Alertam para a existência de localidades não atendidas pelo transporte coletivo, o que dificulta o deslocamento do trabalhador e por vezes oneram as empresas, que se veem pressionadas a disponibilizar o transporte do trabalhador à fábrica.

Uma vez a discussão que tivemos sobre a mobilidade através dos ônibus, porque não é a quantidade, não é colocar um número maior, é ter maior mobilidade e maior aproveitamento disso tudo.

Tem que pensar a distribuição e alimentação da cidade para que ela sobreviva.

Quanto ao ordenamento territorial, o principal desafio diz respeito ao pensar a cidade de forma funcional e equilibrada.

O aeroporto não pode ficar no meio de prédio, não deveria estar ali.

O Porto e a cidade de Vitória se confundem. E quando você fala “vamos levar para Barra do Riacho”, o povo briga aqui. Mas não permite que vá para Barra do Riacho. E não precisa tirar tudo.

O ordenamento deve permitir maior distribuição na oferta de serviços como educação, saúde, lazer, comércio. Também é um elemento que possibilita melhorar a logística, visto que o planejamento do território possa permitir maior proximidade do local de trabalho às residências, e possibilitar aproximar áreas de comércio e armazenamento, o que permitiria mais agilidade no deslocamento das mercadorias. Ligação entre empresa/fábrica, fábrica/trabalhadores; armazém/fábrica/consumo final, trabalhadores/áreas de consumo.

Se você pegar hoje, a cidade fala que o transporte atrapalha a mobilidade, se você for olhar a cidade, os locais não são apropriados para o caminhão fazer entrega. Eu tenho aqui um armazém, mas o lugar de estacionar é longe. E aí?

Perpassa o discurso central do grupo a necessidade das “empresas”, e aqui incluído o comércio, como parte estruturante das cidades. Fica evidente a ideia de que o planejamento deve considerar a inclusão destes setores a cidade, e não sua exclusão. Esse incluir significa repensar o território, resignificar o território, sem desagrega-lo, sem segregar os espaços, mas conectando pessoas, empresas, lugares.

Vamos pensar de uma forma a fazer uma integração dessa bagunça, porque não tem só essa empresa, mas precisa dar emprego, pagar imposto, então, eu acho que como há uma integração das formas que vivam harmonicamente, o que a gente fala da bicicleta e automóvel...

Vale destacar que assim como a questão hídrica, houve uma fala sobre o turismo, mas que também não teve ressonância no grupo. O representante do Convention Bureau apenas destacou a importância do turismo para a região metropolitana, contudo, sem objetivamente apontar para uma proposição. A representante do Findes, num exercício de pensar a Região Metropolitana, diz sobre o cenário do trabalhador 4.0. E das transformações nas relações de trabalho que poderão surgir. Contudo, novamente o grupo não acompanhou esse cenário. Nem se conseguiu que esmiuçassem melhor, como seria esse trabalhador 4.0, e qual cenário ele aponta.

O representante do turismo também em sua fala apontou para a necessidade de levar em consideração a discussão sobre cidades inteligentes. Mas, quando estimulamos o grupo a refletir sobre o que seriam as

idades inteligentes, quais elementos e conceitos esse debate trás para incorporarmos ao cenário de 2047 para RMGV, novamente o grupo não acompanhou. Isso se deve talvez a insegurança em abraçar tais questões; ou incompreensão clara dos conceitos levantados por esses termos (4.0; cidades inteligentes).

É importante salientar que o grupo destaca a segurança pública como elemento central na constituição do plano. Deve ser considerada como elemento a ser trabalhado de forma exclusiva. Apresenta-se na discussão sobre espaços segregados, mas não é apenas resultado dessa segregação. Pois a falta de segurança interfere nos fluxos, no ir e vir nas cidades, na economia, na implantação ou não de um comércio, de uma empresa. Na continuidade de um negócio. Nesse sentido, é primordial para o desenvolvimento econômico de toda a região.

Segurança a gente só vai ter a sensação, depois que todas as necessidades estiverem satisfeitas, acesso a serviços públicos, eu acho que tudo influencia a segurança.

Ainda que o grupo não tenha aderido à metodologia de construção de cenários. É possível a partir de suas falas apontarem que características não podem faltar para a Metrópole em 2047, enquanto propostas:

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
<p>Gestão Integrada</p>	<p>Marco legal regulatório para evitar sobreposições e contradições.</p> <p>Exige articulação entre os municípios tanto em termos objetivos, quanto jurídicos.</p> <p>Padronização de normas, procedimentos etc.</p> <p>Compartilhamento de responsabilidades.</p> <p>Utilizar o exemplo da saúde, com a constituição de consórcios (ex. surgido no grupo) com envolvimento da população.</p>
<p>Mobilidade urbana</p>	<p>Priorização do transporte coletivo.</p> <p>Transporte coletivo qualificado e integrado.</p> <p>Deixar espaços reservados para ampliação dos espaços coletivos.</p> <p>Ampliação da Acessibilidade.</p> <p>Melhoria da Logística (alimenta as cidades)</p> <p>Adoção de parâmetros e processos padronizados nos municípios.</p>
<p>Gestão integrada dos recursos naturais</p>	<p>Plano dos recursos hídricos.</p> <p>Implantação da obrigatoriedade de projetos para a captação da água das chuvas – plano de manejo pluvial.</p> <p>Investimento em outras fontes de energia.</p> <p>Usina de dessalinização.</p> <p>Gestão de resíduos sólidos.</p>

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Macrozoneamento do Território	Políticas de incentivo ao uso do território. Definir zonas de interesse. Evitar a segregação dos espaços. Permitir melhor distribuição dos serviços: educação, saúde, lazer, comércio, etc.
Gestão da informação	Articulação institucional. Investimento em tecnologia da informação. Plataforma integrada.
Desenvolvimento econômico/diversificação	Respeito às vocações locais.
Segurança Pública	É compreendido como elemento essencial para o desenvolvimento econômico.

GRUPO 2 - SEGMENTO ENTIDADES TRABALHADORES

O debate foi realizado no dia 20 de julho de 2017. No auditório do Instituto Jones dos Santos Neves, às 14h00.

PERFIL DOS PARTICIPANTES

Participaram do debate 5 representantes de sindicatos distribuídos entre as seguintes entidades: SINDIARQUES, FORÇA SINDICAL, SINDAEMA, SINERGIA-ES, SINDTAVI ES.

NOTA INTRODUTÓRIA

A equipe do PDUI foi informada pela representante da Força Sindical que neste dia em questão havia uma outra agenda com a FUNASA, que pode ter contribuído para o esvaziamento do encontro. Além disso, no mesmo dia o Sindicato dos Estivadores comemorava 90 anos.

Em função do quantitativo reduzido de participantes, optou-se pela composição de uma mesa de discussão, menos formal, sem apresentação em slides, privilegiando a escuta dos participantes.

A discussão iniciou-se com uma apresentação breve do Plano Metropolitano (PDUI), e uma breve apresentação dos componentes da mesa.

A partir disso, os participantes foram estimulados a discutir o futuro da região metropolitana, identificando suas potencialidades e desafios para os próximos 30 anos.

O grupo se mostrou bastante coeso em relação aos desafios da Região Metropolitana. Percebem-se pelo continuar das falas que os participantes partilham visões de mundo, ideias e convergem sobre os principais desafios da Região Metropolitana. Embora não tenham expressado uma visão clara quanto ao futuro tem claros os desafios presentes e que são preponderantes para os próximos anos.

O primeiro desafio pontuado diz respeito à ausência de diálogo entre os municípios, que são divergentes tanto economicamente, quanto politicamente. E, conforme, pontuado pelo grupo, nessa questão o principal fator é o político.

A grande questão desse plano é que se têm planos de diversos municípios que

não se falam...

Como vocês veem o plano diretor e o que isso tem a ver com o governo do Estado? Porque se cada um puxar para um lado...

O segundo desafio, que vai de encontro ao primeiro diz respeito ao planejamento urbano. Como planejar eficiente uma Região, quando há falta de articulação entre os municípios? Além disso, reforçam que historicamente há dificuldade de implementar o que é previsto nos planejamentos municipais. Relembrem que muitos planos, não saem do papel, consequência da descontinuidade política, e da falta de participação popular.

O próprio instituto já fez uma análise dos planos diretores do Estado, que é cumprir uma funcionalidade e mais nada.

Se for olhar outros planos, na verdade, a gente vê vários projetos que são pensados e não são levados para a frente.

Ainda apontam para a dificuldade de aplicação de prática de determinadas ações previstas em planos ou leis. Exige compreender a realidade onde irá atuar ampliar a discussão com toda a sociedade. Não apenas para buscar consensos, mas, sobretudo, para informar e orientar.

Todo mundo briga para asfaltar a rua, e tem aquela do lado, que tem um canteiro... quando eu mudei para ali, eu mudei em 2000. Era paralelepípedo. As crianças brincavam de pique bandeira e as crianças ficavam conversando. Asfaltaram, sumiu. Pergunta para as mães, o que era mais interessante? Tem questões que precisam ser discutidas.

Apresentam ainda como elemento preponderante para o sucesso da implantação de qualquer plano, a fiscalização, o acompanhamento não apenas pela sociedade civil, mas por um corpo técnico permanente.

Deve ter muito município que contratou um plano diretor de um jeito ou de outro,

mas se tivesse uma equipe, teria uma possibilidade de conversar. Essa proposta está no ministério e o Estado tem força para buscar isso. Senão, a gente vai estar fazendo sempre planos para ficarem guardados na gaveta.

A gente precisa mudar essa lógica e precisa ter uma equipe se a gente quer transformar essa cidade, temos que ter uma equipe para garantir isso.

Há clareza de que o Plano Metropolitano não resolverá todas as questões, mas é um passo importante. Mesmo considerando o histórico quanto aos planos predecessores, acreditam que o Plano pode ser considerado um instrumento de luta. A dificuldade para sua implantação na cultura (percepção e valores) dos atores sociais e políticos.

Reconhecem que há dificuldade na participação social. Essa dificuldade diz respeito a forma como nossa sociedade percebe a participação. E, nos últimos anos, o conturbado cenário político arrefeceu o envolvimento da sociedade quanto às discussões que envolvem interesses coletivos. Em outras palavras, como reflexo das ideias propagadas pela mídia: - Quando reivindica, é percebida como algo pejorativo (baderna). Mas, também quando convocada pelo poder público, não o é no sentido de discussão, mas de adesão. E qualquer planejamento seja municipal ou metropolitano exige o envolvimento de todos, colocando em evidência a necessidade de discutir a participação. Pensar em outros formatos de envolvimento. Caso lembrado foi o do Orçamento Participativo, que contou com ambiente real e virtual.

Quantos moram em condomínio, em apartamento? Quantos vão à reunião de condomínio? Se nós não discutimos o nosso patrimônio, como vamos participar?

Que participação é essa? Não é participação, é adesão. Discutir de fato a participação é uma mudança, porque a gente tem o ranço da ditadura, e todo dia está na mídia. E reivindicar direito é baderna

Estamos vivendo um momento de total descredibilidade em relação à representatividade de qualquer esfera e isso também colabora para que as pessoas se distanciem. O poder de forma geral não quer que a sociedade

participe de fato. Nós temos diversos conselhos de políticas públicas, mas no horário comercial não é todo mundo que pode estar presente.

O planejamento é importante, e tem que ser pensado para melhorar a vida das pessoas. E, nesse sentido, também houveram falas quanto a qualidade de vida e segurança e, a necessidade de pensar ações para melhorar a segurança na Região Metropolitana, tanto no trânsito quanto nas regiões mais carentes de infraestrutura.

A motofaixa eliminaria o risco de acidentes, o custo com INSS, que gasta muito dinheiro, e quem não é trabalhador e usa a moto para o trabalho e gasto com auxílio doença, antes, 70% dos pacientes dele é motociclista, então, mobilidade urbana teria que ter sido pensada muito antes, teria que verificar como fazer para ter menos acidentes no trânsito.

E já temos pessoas que não sai mais de casa e não consegue porque tem 200 graus para descer e não desce mais. Eu conversei com um velho que falou que não saía mais de casa e passou a sair por causa do teleférico. Pelo menos já garante o direito de ir e vir de algumas pessoas.

Instados a debater sobre o cenário de 2047 sob o prisma das pessoas, dos trabalhadores e das novas tecnologias. As falas pontuaram além do envelhecimento da população, que exigiria alternativas para melhoria da mobilidade, as possíveis mudanças nas relações de trabalho: a ampliação da terceirização que na opinião do grupo poderia levar a diminuição na qualidade do serviço; o aumento na flexibilidade da jornada de trabalho – percebida como alternativa para diminuição dos fluxos de pessoas e também melhoria da qualidade de vida do trabalhador -. Mas também sentem que algumas tecnologias impactarão diretamente na diminuição de postos de trabalho, caso dos leitores de energia e água.

Querendo ou não, a tecnologia está aí. Tem países que já estão usando. Vai ter um número de pessoas desempregadas nesse mercado.

As nossas redes estão enterradas, a da excelsa está suspensa. Nós temos

telecomando, que o cara liga e desliga uma bomba com o apertar de um botão. Já tem espaços que você não dispensa totalmente o trabalhador, e já tem as manutenções periódicas, mas já gera muito desemprego. A Cesan tem diminuído muito a sua mão de obra, também por conta da terceirização.

Antes o trabalhador era da empresa, ele era treinado para saber se tinha alguém doente. Agora não, terceirizou é ganhar. Ele quer sair cortando, não quer nem saber se você está lá com uma pessoa idosa, e se ele não fizer aquilo, é difícil e isso está acontecendo.

O cenário quanto à tecnologia apresenta duas possibilidades dependendo da perspectiva adotada. Pode melhorar a vida dos cidadãos, quando seu usada a favor das pessoas e melhoria dos processos. Como também, do contrário, pode aumentar a produtividade, a custo da do desemprego – substituição de mão de obra, aumentando assim a desigualdade social.

Os empresários pegaram os recursos, investiram em tecnologia e demitiram os funcionários. Então, é uma tendência, quanto mais tecnologia tiver, menos postos de trabalho vão ter, e uma massa se digladiando embaixo porque não tem emprego e não tem nada. E tinha aqueles programas de qualidade, vamos qualificar a produção e você tem que ser multitarefa.

Os caras diminuíram o efetivo, ampliaram as tarefas, a produtividade das empresas aumentou em 4 vezes e os salários não aumentaram nem em 100%. O cara se qualificou mais e ganhou menos.

Quanto às possibilidades concretas de atuação do plano metropolitano, os participantes chamam a atenção para a necessidade de alinhar aos planos municipais; a constituição de um fundo metropolitano que garanta a possibilidade de constituir consórcios entre os municípios, sobretudo quanto a ônus e bônus, a exemplo do problema da habitação. Municípios que não tem possibilidade de crescimento, auxiliando àquele que absorve o déficit habitacional.

A discussão é se tivesse um fundo metropolitano o qual cada município bancasse aquele que tivesse o ônus da habitação. Agora eu vou dividir esse macrozoneamento, lógico que tem que ter uma discussão que é política...

O grupo abordou também o desafio da mobilidade, sugerindo diversificar os modais. Falam da possibilidade de utilização dos canais e rios existentes na região metropolitana. Resgatando a ideia original do Aquaviário.

Se você colocar o aquaviário, você pega Serra, Vitória, Cariacica, você consegue desenvolver o sistema funcional. Aproveita o canal, é uma ilha, mas tem solução nesse sentido, e nesse trânsito consegue eliminar o transporte coletivo.

Mas também sugerem medidas para diminuir o fluxo de veículos, diminuindo a necessidade de deslocamento das pessoas. Ampliando por exemplo, a oferta de serviços nas localidades. A título de exemplo, referem-se à centralidade da Universidade Federal, e das escolas técnicas. Se fossem mais pulverizados os serviços, diminuía o deslocamento dos estudantes, maiores usuários do transporte coletivo.

Por mais que amplie as vias, tem que diversificar os modais, diminuir a necessidade de deslocamento por veículo.

A gente precisa mudar a mudança da lógica do plano diretor, tem a ver não só estudar as vias e os fluxos. Se a pessoa puder ir a pé, é menos um carro na rua.

Nós temos que horizontalizar as escolas técnicas, mais próximas dos alunos e voltadas para aquele local.

Você pega a universidade, centralizada, a gente pensa nos serviços mais próximos das pessoas, talvez tenhamos essa facilidade também.

Em relação aos recursos naturais, especificamente à “crise hídrica”, a solução estaria na elaboração de um plano de segurança hídrica que pense toda a região e que seja participativo. Para os participantes sem a fiscalização efetiva da sociedade continuaremos vivenciando momentos cíclicos. Sem envolvimento de toda

a sociedade corremos risco de ficar sem água.

O que quero pedir é que tem que ter um plano de segurança hídrica que pense a região metropolitana e que seja participativo. Hoje nós não temos isso, e eu não acredito muito nas soluções que estão sendo feitas, e a gente está num setor que as pessoas só lembram quando falta. A estação de Reis Magos, ela já deve estar aproximando um ano de atraso na entrega.

É válido ressaltar que o grupo demonstrou um sentimento de que o envolvimento da sociedade no debate social e político é resultado da mudança na dinâmica das relações sociais. Se num período anterior as relações se davam de forma direta, nas trocas estabelecidas no cotidiano da vizinhança. Hoje isso não ocorre. Embora as mídias sociais permitam uma comunicação com um número maior de pessoas, independente da distância, contraditoriamente reforça o individualismo. Esse distanciamento real, e efetivo poderia ser diminuído a partir da ampliação de espaços de convivência, que permitiriam não apenas resgatar laços de solidariedade, mas também ampliar o sentimento de pertencimento.

No geral, a partir dos apontamentos realizados pelo grupo é possível identificar as seguintes proposições para o Plano Metropolitano:

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Gestão Integrada	Necessidade de integração entre os municípios. Alinhar aos planos municipais. Questões político-ideológicas são apresentadas como elementos que podem dificultar o diálogo. Sugerem a adoção de um consórcio entre os municípios e de um fundo metropolitano que possa ser pactuado com os municípios no sentido de compensações ambientais, habitacionais entre os municípios.

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Continuidade/ fiscalização	Reforçam a dificuldade de implementação de planos anteriores. Continuidade independente da mudança de administração e a necessidade de fiscalização, que deve ser feita pela sociedade civil e por corpo técnico permanente.
Macrozoneamento do Território	Alertam para a necessidade de não apenas planejar de forma integrada e articulada o território, mas mecanismos que “obriguem” a aplicação efetiva de suas ações. Reforçam a necessidade de distribuição dos serviços, principalmente de educação e saúde na região, utilizam como exemplo a Universidade Federal, os IFES, como forma de diminuir os deslocamentos. O macrozoneamento deve buscar qualificar e requalificar os espaços. Permitir acesso da “cidade informal à cidade formal”. Ampliar espaços de convivência.
Gestão integrada dos recursos naturais	Sugerem a elaboração de um plano de segurança hídrica e que tenha participação social.

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Mobilidade urbana	<p>Reduzir deslocamentos ampliando, por exemplo, a oferta de serviços nas localidades.</p> <p>Ampliação de espaços de convivência.</p> <p>Reduzir acidentes de trânsito.</p> <p>A alternativa para melhorar a mobilidade na região é a diversificação de modais. Sugere a utilização dos canais, dos rios existentes na região. O Aquaviário foi lembrado nas falas.</p>
Segurança Pública	<p>A violência foi ponto citado pelo representante dos eletricitários. O aumento da violência e criminalidade nos bairros impacta na qualidade de serviço e na saúde do trabalhador.</p>

GRUPO 3 - SEGMENTO ONG'S

O debate foi realizado no dia 25 de julho de 2017. No auditório do Instituto Jones dos Santos Neves, às 18h00.

PERFIL DOS PARTICIPANTES

Participaram do debate 25 representantes de Organizações não governamentais de caráter social, ambiental, cultural distribuídos entre as seguintes entidades: MUDA, Ateliê de Ideias, Banco do Bem, FEAPAES – Federação das Apaes do ES, CUC – Movimento Ciclistas Urbanos Capixabas, GT da Paisagem, MOVA – Movimento Organizado de Valorização de Acessibilidade, Socepel – Sociedade Editorial de Pesquisa em Educação e Libras, CONDEF – Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Ong. Sinha Laurinha (Ambiental), CBH Rio Jucu, Associação Intermunicipal Ambiental em Defesa do Rio Formate e seus Afluentes - ASIARFA, CBH Rio Benevente, Movimento Vida Nova Vila Velha - Move, Bike Anjo, Associação de Catadores de Materiais Recicláveis de Vitória - Ascamare, Federação Espírito Santense de Ciclismo - FESC.

NOTA INTRODUTÓRIA

O grupo com Organizações não governamentais demonstrou-se bastante coeso com relação às questões de mobilidade e meio ambiente. Houve pouca representação de organizações culturais.

Uma metrópole para todos: acessível, sustentável. Um plano voltado para as pessoas e não para o espaço: esse foi o tom do debate com as Organizações não governamentais.

Vamos pensar o que seria a metrópole para todos. O que seria? Como ela é? O que precisa ter? O que vocês gostariam que a região metropolitana fosse?

Os participantes demonstraram preocupação não com o planejamento em si, mas com a aplicação do plano, e sua continuidade. De forma geral, recordam de Planos Diretores e outros planejamentos realizados no passado, em seus municípios ou no próprio estado, mas que não saíram do papel. O mesmo ocorre com leis. São escritas, mas não cumpridas, mesmos pelos representantes do poder público.

A lei tem que ser cumprida, isso é crime.

Lamentavelmente, vou usar essa palavra, quem não deveria descumprir a lei é o poder público.

Além disso, alertam que os planejamentos de forma geral, pensam o espaço, e por vezes esquecem das pessoas, principalmente dos portadores de necessidades especiais: deficientes físicos, mentais, crianças e idosos. Pensam as vias, esquecem as calçadas. E quando planejam as calçadas, não o fazem sob a ótica do deficiente físico. Este enfrenta inúmeras dificuldades de acessibilidade, desde ausência de calçamento, até sua inadequação em termos de dimensionamento, levando a disputa de espaço com postes, árvores e outros obstáculos. Nesse sentido, quando imaginam a Região Metropolitana em 2047, pensam primeiramente nas calçadas: planas, inclusivas, verdes em harmonia com a diversidade de pessoas e com o trânsito.

A primeira coisa são as calçadas.

Tem que ser plana, acessível.

A calçada em 2047 não pode ser segregada, segregação que cria desigualdade, ela pode ter árvore, paisagem, pessoas e ela é viva porque contempla todos independente das diferenças e que possam usá-la com prazer.

Segurança conforto, mobilidade e acessibilidade nas calçadas.

O importante é que a gente lute pelo que a gente acredita. E o governo vai rir da gente ...no tema calçada eu acho que é isso, calçada nivelada, mas o carro vai atropelar, aí vai entrar no tema da mobilidade.

O segundo aspecto retratado pelo grupo diz respeito a mobilidade. E pela ótica humanizadora dos espaços adotada pelo grupo, o carro não é o veículo a ser privilegiado. Imaginam um cenário onde existam diferentes modalidades de transporte: coletivo, bicicleta, pedonal, aquático, coexistindo de forma harmônica. Pensam em integrar os espaços e não segregar.

Eu quero mudar de termo um pouco, as ruas não foram feitas para os carros, mas para as pessoas. Toda vez, a gente quer segregar, eu ciclista já estou conflitando com o ciclista. A gente perde isso quando segrega.

Além disso, sugerem a unificação do transporte coletivo, incluindo o “Mão na roda” e porta a porta.

Então teria que unificar também as carteiras do passe livre. E hoje tem o Mão na Roda e o Porta a Porta. A minha proposta é a unificação.

A utilização dos canais além de diminuir o fluxo nas vias urbanas, foi apresentada como oportunidade de geração de renda e, também como impulsionador para a despoluição dessas águas, visto que a água é vital para a Região Metropolitana, mas pode ser também um atrativo paisagístico. Pensam em parques urbanos, como elemento de ressignificação e geração de renda.

Se a gente não colocar a sustentabilidade numa visão macro, não tem sentido a gente estar aqui.

Daqui a 10 anos, Vitória não produz água, as nascentes que têm aqui, nós enterramos todas. A gente poderia recuperar essas nascentes, não custa caro, avaliar o potencial hídrico delas, a capacidade que elas têm para melhorar a paisagem da região.

A baía de Vitória permeia alguns municípios, eu tinha pensado nessas águas, que é emblemático. Os parques urbanos, a gente não tem quase parque urbano, e cada município pensando em si, a gente tem que pensar numa conexão de corredores e espaços, igual Curitiba, ter um parque urbano metropolitano.

Porque não criar os parques urbanos, abrir mais o acesso ao cidadão e se vai ter todo despoluído ... as águas de Vila Velha, as nascentes de Vitória que eram 70 e hoje não tem. A água que é um bem necessário e pode ser um eixo integrado e a gente gera emprego.

Ainda com relação à questão de abastecimento de água. Acreditam que é necessário pensar em compensações sobre serviços hídricos. Utilizando Vitória, como exemplo, acreditam que nos próximos anos, a capital terá que pagar pela utilização da água de outros municípios.

A gente vai ter que pagar para produzir água se produz água recompondo a capacidade das águas. Vamos ter que comprar esse exercício de outras localidades. Vitória, Vila Velha, cidades maiores vão ter que pagar montante para produzir água, acho que não em 47, mas em 2027 vamos ter que ter isso, senão não vai ter água.

Daqui a uma década, estaremos discutindo com as comunidades o rateio dos serviços ambientais. E a gente ter marco regulatório sobre o uso racional do recurso. Ainda nem se conseguiu exigir do prédio a captação da água do telhado. No mínimo, em uma década vamos ter que ter isso. Todo os municípios discutindo uma legislação de uso racional do recurso.

Assim como a utilização racional da água, referem-se também o descarte racional dos resíduos. Mas que somente será possível com a criação de um fundo metropolitano, com capacidade de destinar os recursos.

O descarte também racional...

A quantidade de chuva que caiu aqui agora teríamos uma reserva gigantesca em alguns locais. A água bateu e ela vai embora para o mar. A gente acaba não aproveitando isso.

Criar e destinar recurso. Porque se criar e não tiver gestão...

Falam da necessidade de uma gestão dos recursos. E que essa gestão tem que ser metropolitana. Com controle e fiscalização permanente por parte da sociedade. Atuando naquilo que é comum aos municípios, respeitando assim suas particularidades e autonomia.

Vitória que usa água de transposição, a ilha de Vitória, a água é do Jucu e Vitória faz parte da bacia de Santa Maria. É uma transposição, então é governança.

Sobre as águas, não adianta Vila Velha cuidar do seu esgoto, se Cariacica não cuida. Não adianta cada um mexer no seu quadrado. Sinto que algumas coisas são decididas na cúpula do governo e vai chegar lá algum movimento que tem pressão no governo, no setor imobiliário ou mobilidade que é uma caixa preta, que vai falar que não quer isso aqui. Eu nunca tinha pensado na mobilidade para o lado do deficiente. A mobilidade, a gente tem que impor.

Temos que entender o elemento comum de integração da região metropolitana. Como a gente entende de usar elementos comuns que possam ser considerados em todas essas cidades, porque eu não posso falar para Cariacica fazer o que é para ser feito em Vila Velha. Nós temos que ver o que pode ser proposto e que é comum a todas essas cidades para a gente ter integração de forma que o que uma cidade for fazer, vai ser complementar à outra.

Acreditam que essa governança perpassa a participação direta, a atuação da sociedade de forma direta. Para eles o modelo de participação vigente, que é formal porque é obrigatória, o formato instituído pelos conselhos tem que mudar. Dito de outra forma expressam a necessidade de um protagonismo da sociedade. Uma sociedade com maior poder em agir, em construir.

A participação não pode ser só do conselho que se encontra de vez em quando, não pode se tornar uma obrigatoriedade, não pode ser mais obrigação.

O governo fala que faz e não faz. O governo legisla e não cumpre. Ele não deixa as pessoas fazerem com a criatividade que a gente tem.

Esse arranjo institucional está sempre emperrando, esse modelo não funciona mais. Da parte do dinheiro para que setores organizados se multipliquem e repliquem. (...) só que quando a sociedade quer fazer, não pode fazer. Assim é

que a gente consegue ir para a rua e transformar e fazer com que os desejos da sociedade aconteçam. O governo ainda não aprendeu a dialogar com a sociedade.

A gestão, a gente sabe como é a gente sabe que é só ter um conselho da região metropolitana e não vai funcionar só isso, esse coletivo ampliado, mas que haja essa integração e assim a gente possa compactuar que plano a gente quer para a região metropolitana e que instrumentos vai compactuar com as gestões municipais.

Quanto ao ordenamento territorial, argumento que o espaço tem que ser planejado de forma a conectar as pessoas. Buscando alternativas criativas para os problemas.

A gente conhece deficiente que está em casa sem descer do morro há dez anos. A gente precisa conectar as pessoas do morro com o assalto.

A bicicleta no morro não é uma alternativa muito razoável. A questão do transporte não estar integrado ao metropolitano é um problema.

Criando parques e conectando as pessoas. E como a gente cria esses corredores e canais de comunicação ali.

Falam em formas alternativas de geração de renda aliando meio ambiente, turismo e cultura. A renda gerada pelo reaproveitamento e pela reciclagem atua em dois eixos meio ambiente e desenvolvimento econômico: na despoluição, geração de energia e na geração de renda.

A gente está tentando na prefeitura, como você faz um curso de turismo de base comunitária. Tem a rádio poste.

Hoje o resíduo sólido, o que mais nos atrapalha é para limpar o meio ambiente, o manguezal, antes tinha muita gente poluindo, hoje não. Teve um dia que passei lá

e vi um monte de peixe morto. Agora, o meu filho estava desempregado, colocamos ele na associação (Ascamav).

Se a gente pode chamar de economia criativa, que a questão do problema dos resíduos sólidos gerou e gera que a sociedade é principal ator para que a gente tenha um sistema integrado funcionando. Isso vai melhorar cada vez mais se a gente pensar a nossa relação que tem a ver com energia, ter um consumo consciente e disponibilizar mais matéria prima para descarte, isso é uma cadeia integrada, esse mercado já nasceu e foi feito por vocês e isso pode crescer muito mais.

Sonham uma Região Metropolitana sustentável e mais humana, mas reconhecem que essa mudança passa obrigatoriamente pela questão da educação. É através da educação que se prepara as novas gerações para os desafios apresentados, e que se constrói um adulto consciente. Trata-se de uma mudança de hábito, de comportamento, de percepção sobre a cidade.

Essa geração que está nascendo hoje, que a gente vai, ensina a essa geração. Tem que começar na educação, de repente escolher um local e fazer um projeto e mostrar o ganho, pegar uma escola, fazer uma horta, regar, a gente do ciclismo bate nessa tecla de educar hoje e lá na frente colher.

Mas no futuro, a gente quer ter uma ciclo-rota. A gente quer no futuro um motorista e ciclista mais consciente. E queria o mesmo para geral, a escola viva é o dia todo porque não coloca um curso de gestor de resíduos sólidos? E aí sair de lá especializado, educação ambiental, ter um projeto nesse sentido. E chega a um adulto consciente.

Nesse sentido sugerem que seria importante para o desenvolvimento do Plano, escutar a geração mais nova, buscando compreender o que os jovens e adolescentes desejam para a Região Metropolitana.

Em linhas gerais, as propostas podem ser agrupadas da seguinte forma:

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
<p>Gestão Integrada e com participação popular</p>	<p>Necessidade de integração entre os municípios. Apontam para o problema da descontinuidade de projetos. Respeito a autonomia dos municípios e ampla escuta popular. Participação e envolvimento direto da população. Pacto coletivo entre os agentes públicos, e sociedade civil. Monitoramento social dessa governança.</p>
<p>Continuidade/ fiscalização / Fundo</p>	<p>Apontam a necessidade de um Fundo Metropolitano. A destinação específica de recursos de forma a garantir sua aplicação. Aplicação de compensações ambientais – consórcio – onde os municípios pagassem pela água por exemplo. Incluindo medidas de sanção para o descumprimento de acordos. Reforçam a necessidade de enquadramento de ações e prazos respeitando o período de mandato dos prefeitos de forma a facilitar a gestão e fiscalização de projetos e recursos com metas.</p>
<p>Macrozoneamento do Território</p>	<p>O macrozoneamento deve buscar qualificar e requalificar os espaços. Recordam dos Morros da Grande Vitória que possuem potencial turístico, mas problemas sérios de mobilidade e de conexão com a cidade. Permitir a conexão entre as diferentes “cidades” - “cidade informal à cidade formal”. Ampliando as trocas, promovendo à diversidade, a cidadania, a inclusão social e também gerando oportunidades de geração de renda e sustentabilidade ambiental e social.</p>

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Gestão integrada dos recursos naturais	<p>Fortalecimento do Comitê de Bacias. Governança das Águas. Legislação para uso racional dos recursos e reaproveitamento da água. Modernização dos sistemas de irrigação e drenagem. Pagamento de serviços ambientais. Marco regulatório sobre o uso racional do recurso hídrico.</p> <p>Projetos de recuperação de nascentes - melhorar a paisagem da região. Marco regulatório sobre o uso racional do recurso hídrico.</p>
Meio Ambiente	<p>Legislação para incentivo na utilização de energias alternativas. Projetos de recuperação de nascentes. Despoluição e revitalização dos canais que atravessam a Metrópole. Incentivo ao consumo consciente.</p> <p>Educação ambiental incluída no currículo escolar. Ações de conscientização no uso consciente da água e implantação de técnicas para o reaproveitamento de água da chuva</p> <p>Criação de parques urbanos para ampliar a conexão entre as pessoas e promover uma metrópole mais limpa, harmônica e equilibrada.</p> <p>Recomposição dos lençóis freáticos – serviços ambientais.</p>

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
<p>Mobilidade urbana</p>	<p>Pensar a mobilidade de forma integrada. Pensar a mobilidade de forma integrada. Pensar compacto é pensar melhor, porque a gente trabalha o desperdício. Calçada não pode ser segregada, deve ser nivelada com a via de circulação de veículos, padronizadas entre os municípios. Calçadas verdes para aumentar a permeabilidade do solo, humanizar as principais vias de acesso de tráfego, como medidas de redução do ruído, extinção de comércio irregular, restrição de placas de publicidade, lixeiras. Ciclovias. Olhar sobre a pessoa e não sobre os veículos. Permitir a conectividade e o respeito a diferentes formas de se andar na metrópole. Integração de diferentes modais. Revitalização dos canais e utilização dos mesmos para transporte na metrópole. Principais motivadores: diminuição no tempo de viagem; qualidade; mas também, observando o potencial hídrico da região. Olhar a partir do deficiente físico. Garantia de acessibilidade – respeito e aplicação da Lei Federal 13.146/2015 – Inclusão da Pessoa com Deficiência e aplicação de punição efetiva ao seu descumprimento.</p>

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Desenvolvimento Econômico	Valorização dos arranjos locais. Economia Criativa. Promoção de formas alternativas de geração de renda aliando meio ambiente, turismo e cultura. Pensando forma holística e sustentável – melhorar a qualidade de vida, preservar o meio ambiente e gerar renda.

GRUPO 4 - SEGMENTO ENTIDADES PROFISSIONAIS, ACADÊMICAS E DE PESQUISA

O debate foi realizado no dia 27 de julho de 2017. No auditório do Instituto Jones dos Santos Neves, às 14h00.

PERFIL DOS PARTICIPANTES

Participaram do debate 03 representantes de Entidade Profissionais e 15 representantes de Instituições de Ensino Técnico e Superior, distribuídos entre as seguintes entidades: CREA-ES, CRA-ES, CRECI-ES, UFES, UVV, FAESA, CATÓLICA/SALESIANO, MULTIVIX, IFES, FUCAPE.

NOTA INTRODUTÓRIA

O quarto ciclo de Debates teve a participação expressiva de membros de instituição de ensino, Universidade Federal, Faculdades Particulares e Instituto Federal de Ensino, com pouca representação das entidades de classe. Tal perfil permitiu a demarcação de olhares bem específicos da metrópole: de acordo com a disciplina acadêmica de cada participante, alternando entre perspectivas mais históricas, sociais, econômicas e políticas. Apresentando um panorama significativo do maior desafio do Plano Metropolitano, romper com um modelo de planejamento que buscando organizar as cidades terminava por segregar pessoas.

A coesão não foi marcante no grupo, embora as falas remetiam ora a complementação, ora a contraposição de ideias e percepções entre os participantes.

Diferente dos demais grupos, as falas desse quarto grupo tendiam mais a pontuar olhar específicos, do que complementar ideias e percepções. Dificultando a percepção sobre a existência ou não de um consenso.

Cada participante buscou problematizar uma ou outra questão que suscitava plano. Seja, pontuando a complexidade do contexto econômico, que aponta a necessidade de adequação frente a saturação do modelo atual – fragilidade frente às decisões políticas de mercados internacionais; seja a incapacidade de ampliação da produção, como é o caso do Porto de Vitória, cujas dimensões naturais não permite o tráfego de novos modelos de embarcações, cuja transformação somente seria possível através de medidas drásticas que impactariam diretamente na paisagem de Vitória (Penedo).

Seja pontuando a complexidade de gerenciar o território sob o ponto de vista das pessoas, e da conexão

entre território, pessoas e meio ambiente. Compreender que esse todo encontra-se integrado e ações em um elemento, impacta necessariamente no outro. Respeitar essa conexão, e ter ela como fundamento. Dão exemplo dos Alagados de Vila Velha, e que eles existem por uma razão, que não deve servir aos interesses econômicos e políticos. A complexidade de compreender a metrópole como um organismo vivo onde tudo se complementa e se integra.

Contudo, dois elementos chamam a atenção, pois sugerem uma coesão maior. E que pode ser analisado sob o ponto de vista de sua conexão com as propostas e argumentações colocadas pelo grupo, e que terminavam por se complementar:

- **Olhar mais humano, voltado à valorização das pessoas e o meio ambiente. Melhorando a relação das pessoas com a cidade.**

A valorização da pessoa e do meio ambiente impacta em todos os eixos:

- A) **NO ORDENAMENTO TERRITORIAL:** Cuidar do Déficit Habitacional (articulando entre os municípios); a retomada da habitação social como protagonistas nos planos diretores; requalificação e/ou ressignificação das áreas degradadas (passivos), por exemplo, Centro de Vitória, encontra-se abandonado, mas tem potencial cultural. Geralmente com infraestrutura já instalada, mas que se encontra em abandono. Nesse sentido, o grupo sugere, um novo olhar sobre essas áreas, no sentido de reaproveitar as estruturas; macrozoneamento deve prever e planejar áreas não ocupadas, permitindo o protagonismo do meio ambiente e conectividade entre as pessoas.
- B) **NO MEIO AMBIENTE:** Valorização da paisagem natural; despoluir a Baía de Vitória; tratar o esgoto em toda RMGV; elementos naturais como protagonistas nos planos, não como obstáculos (com função).
- C) **NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO:** Valorizar o profissional local com elevado potencial técnico, mas que por falta de investimentos em Ciência e Tecnologia, acaba indo embora; Valorização das vocações através da identificação de valores próprios de cada lugar; visão integradora, permitindo a soma de diversidades, contemplando as mais diversas e variadas

atividades econômicas, não privilegiando apenas um setor, mas todos os setores; atenção especial para a economia criativa, principalmente por seu aspecto social e identitário; fortalecimento dos comércios locais como forma de evitar segregação.

- D) NA MOBILIDADE URBANA: Considerar áreas exclusivas para pedestres, priorizar nos anexos sistemas cicloviários; integração dos diferentes modais.

Ainda inclusos nessa perspectiva de valorização da pessoa, mas que fogem aos eixos propostos para a elaboração do plano: a) a ampliação de investimentos em educação, bibliotecas e a conclusão do Museu Cais das Artes; melhorar a segurança pública e investir em infraestrutura.

Textuais

Então como a gente coloca de novo as pessoas em contato com as cidades para que elas não possam valorizar e não enxergar que morar na cidade é um problema. Como que a gente reconstrói a relação das pessoas numa cidade que historicamente sempre agradável, sempre foi visto como um lugar com boa qualidade de vida. Acho que esse é o desafio.

A gente tem que conseguir ter uma defesa e pensamento mais compartilhado e mais democrático. Tentar trabalhar, mesmo que dentro de um plano metropolitano, trazer isso para uma escala mais humana.

A ideia de fragmentação do território é superperigosa, é um modelo que nós importamos, esse modelo está construindo um espaço metropolitano extremamente fragmentado e segregante do ponto de vista social, porque você tem essa segregação, esse isolamento acontece no Minha Casa, Minha Vida, no condomínio de luxo Alphaville, então, a gente essa... está reproduzindo o que não deu certo. E mesmo a gente pensando numa escala metropolitana, não pode perder a escala menor, a escala humana. E eu acho que isso que os grandes planos, os planos diretores, todos, perdem, a escala humana.

Eu acho estão tomando um foco muito voltado para infraestrutura, eu acho que esse planejamento tem que estar um pouco mais centrado em pessoas, em relações do que em infraestruturas.

A gente vê, por exemplo, estudantes egressos de educação profissional, estudantes egressos de educação superior, que vão pra São Paulo, vão para o exterior, extremamente competentes, capazes que são referência para o mundo, que não conseguiram desenvolver uma atividade aqui no Espírito Santo.

Só que essas decisões são tomadas com base num mínimo de vocação, num mínimo de valores. A gente tinha uma vocação portuária e ela foi articulada a um conjunto de tomadas de decisão (...) Bogotá e Medellín chegaram num nível de criminalidade que eles tiveram que tomar um conjunto de decisões, empresários e sociedade civil - em todos os níveis - e governo, mas num nível muito mais espraiado do que hoje são as nossas governanças. Eu acho que é tomada de decisão sim, claro, respeitando as vocações.

Temos que fazer ter um valor intrínseco, onde as decisões a serem tomadas sejam visadas a melhorar a produtividade da região com menor custo ambiental, social, econômico é uma palavra denominada e, infelizmente, vivemos uma cultura da mediocridade.

Ao passo que novas cidades, novas expressões urbanas já se pode pensar numa coisa nova, funcional e que atenda aos interesses do que podemos pensar numa cidade que proporcione uma vida social em todos os sentidos e, enfim, aquilo que nós queremos que seja o nosso futuro, o futuro dos nossos filhos, dos nossos netos.

Por exemplo, discute-se colocar um ônibus turístico aqui em Vitória, aquele ônibus com dois andares, porque a gente tem sempre a ideia de importar as ideias, porque lá deu certo e a gente vai dar certo aqui. Por que a gente não pode

fortalecer as outras comunidades de Ilha das Caieiras e outras localizações que a gente tem que possivelmente vai dar um resultado sem que necessariamente a gente possa estabelecer essa economia forte que causa impacto.

O problema é querer implantar um tipo de desenvolvimento para um lugar que historicamente foi desenvolvido diferente, a gente tinha um comércio local e comércio de rua e isso foi mudado abruptamente. A gente tinha em Jardim da Penha, e outras localizações e hoje em dia você tem vários shoppings e não tem mais comércio local e de rua. São áreas segregadas e não tem mais comércio local e comércio de rua.

Embora, de lados distantes eles se ligam, então, não tem como pensar ideias isoladas, você tem que sistematizar esse pensamento, vamos pensar na economia, mas pensar no social.

O problema que a professora falou, do centro subutilizado, na hora que tiver a economia, as coisas girando, as pessoas chegando, daqui a pouco vai surgir dinheiro para criar uma identidade boêmia do centro – uma Lapa da vida – e passa a ter valor como estrutura histórica porque o capixaba daqui não valoriza porque está acostumado, mas que o turista pode dar valor.

➤ **Governança ativa e fortemente integrada e com participação social**

Outro ponto bastante debatido pelos participantes diz respeito a Governança Metropolitana. Para eles ela tem que ser forte, visto que deva ser capaz de garantir a continuidade das ações, permitindo o monitoramento e fiscalização.

Considerando que as falas sugerem que o plano metropolitano deva orientar os demais planos metropolitanos, compreende-se assim que sua gestão deve atuar num pacto entre municípios, estado e sociedade civil, em prol de mudanças, que beneficiem a todos, e não apenas os interesses econômicos.

Além disso, sugerem que a governança tenha coragem de romper os paradigmas e acatar esse olhar inovador sobre a metrópole. Não se tratando apenas de ter um plano inovador, mas que oriente os municípios, cuja gestão, tenha capacidade de colocar em prática suas ações.

Então, a gente tem que refletir isso no macrozoneamento e nos planos diretores, porque o macrozoneamento tem que orientar os planos diretores. E eu fico olhando que os planos diretores replicam a revolução industrial, são polos e mais polos industriais, num modelo antigo que não acaba mais.... Então, romper esses paradigmas é pensar novas áreas estratégicas de desenvolvimento econômico. Os recursos naturais, essa fala é constante em qualquer debate, mas romper o paradigma dos recursos como elementos estruturadores do ordenamento territorial.

A mobilidade, o transporte coletivo e motos não motorizados são omissos nos planos diretores. Olha os anexos referentes ao cicloviário, durou sete planos diretores, olha que áreas estão sendo determinadas para uso exclusivo de pedestres, não existe. Então a gente tem que ter essa indicação no plano metropolitano. Olha, os planos diretores têm que indicar áreas exclusivas para pedestres; tem que priorizar nos anexos os sistemas cicloviários. Os outros países estão caminhando nessa lógica, mas a maior parte dos planos diretores é sobre sistema viário, a via que tem de aumentar.... Então o plano metropolitano tinha que sinalizar um cenário que rompa esses paradigmas para orientar os planos diretores a seguirem de outra forma. Senão a gente vai ficar sempre discutindo a mesma coisa. A gente até tenta fazer isso nos planos diretores, mas as forças políticas que estão aí puxam o negócio para trás. Então, se a gente tecnicamente conseguir sinalizar no plano metropolitano “esses pontos precisam ser rompidos” já seria um grande avanço.

A governança deve ser “espraiada” de forma a garantir ampla participação popular e assim ser capaz de debater questões que são de interesse da coletividade. Debater a cidade não no sentido de apenas ouvir diferentes opiniões, mas de envolver a sociedade, promovendo a troca de ideias, a construção coletiva,

municipiando a sociedade para a tomada de decisão. Nesse sentido, deve possibilitar a melhoria das “práticas democráticas”, que diz respeito não ao que o indivíduo, classe, segmento ou localidade quer, mas o que é melhor para todos como metrópole. Participar nesse sentido, não é apenas ouvir e acatar ou refutar, mas é pensar junto, decidir junto.

No meu trabalho eu estava vendo o impacto disso no meu trabalho aqui. A gente encaminha decisões tomadas fora do nosso território. Por isso que a gente tem que um pouco de autogestão. Por que não está funcionando? Eu acho que a sociedade e Academia e também outras partes, vão vir os movimentos sociais - eles também têm que ser ouvidos – e criando ideias, porque a questão da educação não passa também por esses debates... melhorar as práticas democráticas que não passam só pelo momento de eleição, não há democrática sem práticas democráticas, ou seja, melhorar as práticas democráticas e participativas dentro dos processos de tomada de decisão e deliberação e de discussão também. Na época dos portos a gente trouxe uns franceses muito malucos que eles falavam “olha só, como é a governança da questão portuária lá em Hamburgo”. Não é só pessoal que lida com porto, não é só o pessoal que lida com contêiner, os empresários que tomam a decisão. A cidade inteira participa da tomada de decisão sobre o impacto dos fluxos portuários do comércio exterior em Hamburgo ou em qualquer outra cidade. Todas as localidades que estão envolvidas com o porto quando essas decisões verticais não são espalhadas e não são horizontais, não é bom o resultado para a sociedade.

Essa governança tem que ser espalhada, a gente vê o caso do Rio Doce, um desastre, provocado por uma empresa e a sociedade está totalmente fora, alheia da tomada de decisão para concertar um estrado que a empresa fez, ela mesma organizando a gestão do processo. Não está dando certo.

Acho que está faltando mais protagonismo da sociedade, o plano é da sociedade e a governança começa a se resolver quando a sociedade tem um protagonismo maior. O instrumento independe se essa for a lógica, as coisas se amarram bem.

Foi isso que transformou, foi à sociedade que definiu os melhores rumos. A ingerência está no não protagonismo da sociedade civil.

Argumentam ainda que a política é uma problemática que deve ser considerada. A interferência das vaidades políticas no processo de integração entre os municípios. Em linhas gerais, demonstram preocupação quanto a capacidade de ação desta instância.

Tem coisas que não têm solução, Vitória não tem água para beber, não tem onde colocar o lixo. Da gestão dentro dos municípios, em sinergia com a gestão metropolitana. E não implantando o ônibus de dois andares, aqui pegando Barcelona, eu não concordo que o governo do Estado ao longo da história, acho que era paixão disso e os municípios com ciúme e vaidade, a gestão pública é mais complexa do que planejar.

Também com relação à governança demonstram preocupação quanto aos recursos para colocar em prática as ações do plano. Questionam de onde virá o dinheiro?

Pensar no futuro é lá e para isso tem que ter a coordenação da gestão com o planejamento. Que exige o quê? Exige muito investimento. Todos os municípios que integram a região metropolitana e os municípios, qual a grande preocupação da administração municipal hoje? É ter dinheiro para pagar a folha de pagamento.

Quanto às demais proposições, agrupamos abaixo conforme os eixos a que se destinam algumas tendo como base pontos abordados pelos participantes:

Mobilidade urbana

Poucas foram às sugestões para o eixo de mobilidade urbana. Além das citadas anteriormente, houve proposta com relação à integração do transporte coletivo, e aproveitamento dos recursos hídricos da Região Metropolitana – tanto para transporte (mobilidade) quanto para o turismo;

E concordo com ele também, economicamente viável ou não, o transporte hidroviário tem que ser colocado.

Ordenamento Territorial

Em linhas gerais, as falas dos participantes sugerem algumas medidas com relação ao ordenamento territorial:

- Melhorar a distribuição de serviços nos territórios a fim de promover menor deslocamento.
- Propor um planejamento que favoreça o modelo “Smart Cities”;
- Combater a monofuncionalidade de espaços.
- Mapear e gerenciar o passivo construído em áreas degradadas.
- Planejar o território de forma a permitir uma maior conexão entre centro e periferia

Pensar numa organização territorial e de mobilidade que não pense no crescimento expansivo e sim no desenvolvimento mais compacto.

Outra questão, as decisões locais interferem sobre os interesses difusos, são as decisões que implicam em monofuncionalidades, não deixar que áreas que devam ter múltiplos usos sejam só habitacionais, a gente também pode fazer os indicativos de valor de tecidos que tenham múltiplos usos sobre valor e importância sobre os tecidos mais monofuncionais, como só habitação, por exemplo.

É claro, tem a macroeconomia e tudo tem que funcionar de forma mais integrada - e a gente conseguir reduzir um problema enorme que a gente tem que é segurança pública, está relacionada diretamente à forma que nós estamos construindo a cidade e a região metropolitana. Por que algumas áreas mais violentas estão concentradas em alguns lugares? Porque nós construímos desse jeito. Não adianta a gente focar o planejamento nas áreas mais centrais se as áreas periféricas estão se multiplicando. Daqui a pouco a gente está num tamanho

inatingível e a gente não tem mais... um poder paralelo ali que não dialoga com os interesses coletivos.

Desenvolvimento Econômico

Com relação ao desenvolvimento econômico, o grupo foi coeso com relação à necessidade de buscar alternativas para o desenvolvimento econômico. Temem quanto ao futuro da vocação portuária, e principalmente, os impactos com relação à política internacional. Insistem na necessidade de investimento em Ciência e Tecnologia, visto que vivenciamos contexto de evasão de profissionais de ponta.

Também houve falas quanto ao cenário econômico atual em relação aos instrumentos fiscais que permitiam maior volume de investimentos - o FUNDAP – Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias. O que gera insegurança quanto ao futuro, sobretudo porque não há novas alternativas para incentivar a competitividade.

- Diversificação da economia. Investimento em turismo e cultura. Centro de convenções, melhorar serviços (rede de hotéis etc.); cuidados com meio ambiente (paisagem como atrativo), promover preservação ambiental e despoluição da Baía de Vitória; Investimento em cultura (turismo cultural); Cais das Artes; valorizar as paisagens naturais;
- Investimento em Ciência, Pesquisa e Tecnologia, garantindo postos de trabalho aos profissionais capacitados do Estado; combater a evasão de capital intelectual; Construção de Centros Tecnológicos;
- Potencializar e centralizar infraestruturas portuárias considerando os padrões recentes das embarcações. (os portos do Centro de Vitória e Paul não atendem os calados atuais dos navios; foram construídos 3 portos novos, é um exagero, uma sugestão - transformar o porto de Tubarão em Porto de Contêiner; Porto de águas profundas deverá ser em Vitória);
- Investimento em tecnologias verdes.

Essa economia vinculada ao mar, de onde surge essa aglomeração, ela entra em grande risco quando começa o paradigma energético da propulsão de navios e aumento das embarcações. Daí o obsolescência das atuais infraestruturas públicas,

perda de um grande segmento do comércio, que é todo baseado no contêiner. Mudou o padrão dos navios e contêineres que não entram no canal de Vitória. Pode dragar 14, pode dragar até 20 metros, mas ele não consegue fazer a curva ali na ilha das Pombas. E ninguém vai tirar nem o penedo, nem a ilha das Pombas para o navio passar. Então a questão desse horizonte passa inexoravelmente pela sustentabilidade do seu desenvolvimento econômico e pelo fundamento da sua aglomeração.

Outra é questão do saneamento. Não adiantou que Vitória tenha uma cobertura 100% se os outros municípios não têm, a questão da despoluição da baía de Vitória, acho que é importantíssima, porque não há turismo que vingue se a baía de Vitória não estiver limpa.

Pensar numa saída que não fique dependente dessas empresas, que a gente tome decisões autônomas em termos estaduais.

Os orçamentos fiscais se esgotam dentro de oito anos, ou seja, tem prazo para terminar. Esse prazo definido agora, na última decisão do Senado, que o próprio supremo já tinha colocado, como o caso de vida e morte de Severino. Então, o Fundap, esses incentivos fiscais, não serão mais instrumentos de competitividade. Ou instrumentos tão fortes como foram nos anos 70. Uma economia dos fluxos hoje com a entrada do Trump está em cheque. Se a economia mundial volta a ser primarizada ou não. O Trump acabou de definir que o aço e o alumínio passam a ser elementos estratégicos para o estado americano. Ou seja, está colocando um instrumento bélico com a China.

Investimento é em tecnologia, em TICs, além de tecnologias verdes. Eu penso que o que nós fizemos foi continuar dentro do ciclo que a gente sempre continuou que é mineração, siderurgia, celulose, vendendo commodities... e as nossas elites econômicas trabalham com portos secos e não criamos alternativas. Nós não temos alternativas tecnológicas, as nossas pesquisas não estão dando resultado

no sentido de mostrar uma alternativa, uma direção.

Em resumo, é importante ressaltar que o ponto de convergência das falas orienta a necessidade de uma diretriz central no plano – Valorização das pessoas. O que converge para o debate realizado nos outros grupos – de uma “Metrópole para as pessoas”. Nesse sentido, é possível reunir as proposições no seguinte quadro:

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Mobilidade urbana	Considerar áreas exclusivas para pedestres; Priorizar nos anexos sistemas cicloviários; integração dos diferentes modais; Integração do transporte coletivo; Aproveitamento dos recursos hídricos da Região Metropolitana.

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
<p>Macrozoneamento / Déficit Habitacional</p>	<p>Cuidar do Déficit Habitacional em conjunto com municípios; A habitação social como protagonistas nos planos diretores; Requalificação / ressignificação das áreas degradadas; Macrozoneamento deve prever e planejar áreas não ocupadas, permitindo o protagonismo do meio ambiente e conectividade entre as pessoas; Melhorar a distribuição de serviços nos territórios a fim de promover menor deslocamento. Propor um planejamento que favoreça o modelo “Smart Cities”; Combater a monofuncionalidade de espaços Mapear e gerenciar o passivo construído em áreas degradadas Planejar o território de forma a permitir uma maior conexão entre centro e periferia</p>
<p>Meio Ambiente</p>	<p>Valorização da paisagem natural; Despoluição da Baía de Vitória; Aproveitamento do potencial hídrico da região; Tratamento do esgoto em toda RMGV; Elementos naturais como protagonistas nos planos</p>

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Desenvolvimento Econômico	Investimento em Ciência, Pesquisa e Tecnologia Investimento em tecnologias verdes Diversificação da economia. Investimento em turismo e cultura Valorização das vocações locais Transformar o porto de Tubarão em Porto de Contêiner; Porto de águas profundas deverá ser em Vitória.
Governança Metropolitana	Com ação independente e permanente Com participação popular efetiva Capacidade de monitorar e fiscalizar as ações Capacidade de orientar os municípios, sinalizando espaços para atuação conjunta.

GRUPO 5 - SEGMENTO MOVIMENTO POPULAR

O debate foi realizado no dia 01 de agosto de 2017. No auditório do Instituto Jones dos Santos Neves, às 18h00.

PERFIL DOS PARTICIPANTES

Participaram do debate 24 representantes de Movimentos populares distribuídos entre 19 entidades: FAMOPES, AMONE, FEMMPGV, Associação de Moradores de Jd. Botânico, Associação de Moradores de Jesus de Nazareth, Brigadas Populares, AMO, CPV, FAMS, Bike Anjo, Associação de Moradores da Praia do Canto, Associação de Moradores Mata da Praia, Ateliê de Ideias, Fórum Bem Maior, FAMOPOG, Associação de Moradores da Praia da Costa, AMPC.

NOTA INTRODUTÓRIA

As entidades representavam diferentes localidades da região metropolitana, contudo, infelizmente, embora convidados, não compareceram representantes do município de Fundão. Um aspecto que merece ser destacado é a coesão do grupo com relação a alterações de representatividade no COMDEVIT – Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória. Acreditam que a primeira mudança necessária é na composição do Conselho, ampliando a participação de representantes da sociedade civil.

Além disso, é preciso destacar o caráter político do grupo. Desde as primeiras falas, é evidente a demarcação de posições, e defesa de espaço de poder. Esse jogo esteve presente em todo o debate, dificultando em alguns momentos a moderação. Contudo, as falas convergem para a urgência de uma governança metropolitana que possa gerir questões e conflitos entre municípios.

O debate iniciou-se com o questionamento acerca da composição do COMDEVIT – Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória. Questionam a pouca representatividade da sociedade civil, e pontuam a alteração de seu formato como uma proposta inicial para a governança metropolitana.

Acho que a questão da representação do COMDEVIT é um ponto. Não é justo que tenham só três representantes da sociedade civil quando tem sete municípios.

A questão de mudar a forma de indicação da participação da sociedade civil no COMDEVIT. A Famopes não tem a representatividade de todo o movimento

popular da Grande Vitória. Eu participo de dois fóruns, associação de Goiabeiras, Mata da Praia, Jardim da Penha e eles não estão aqui.

O mínimo é paritário. O central é a participação social, mas já me tirou a participação quando me diminuiu no conselho. Eu acho que tem de ser 14, já que somos o eixo central, que tenhamos uma participação mais forte.

Diferente dos grupos anteriores, o grupo com movimento popular demonstrou preocupação com a elaboração do plano no que diz respeito à capacidade em função do prazo de ouvir toda a sociedade civil. Para eles, a escuta popular deveria ser realizada na base de todas as comunidades ou o mais próximo delas. Muitos questionaram que o prazo final de conclusão do plano deveria ser estendido a fim de possibilitar um diálogo mais apurado com a sociedade.

Não podemos esgotar nessa reunião e não podemos ser penalizados com um prazo de dezembro... A agora temos um prazo de dezembro porque tem de encaminhar um projeto.

Eu acho melhor rediscutir esse prazo. Se tiver tempo hábil, que faça até dezembro e se não tiver, temos de repensar isso. A questão da representação do COMDEVIT, fazer outras reuniões dessas, nos bairros, porque não vai ter participação popular, isso aqui não esgota, não pode ser simplesmente um cumprimento formal da lei, temos que discutir em Vila Velha, Serra e Cariacica.

Acreditam que muitas questões são complexas e envolve a necessidade de encontros específicos a fim de possibilitar uma maior compreensão das problemáticas envolvidas. Sugerem permitir a integração entre diferentes municípios, num debate ampliado.

Cada representante conhece muito sobre sua realidade e pouco sobre a realidade de outros municípios, o que impede que propostas sejam efetivamente estudadas, considerando seus diferentes impactos em cada localidade. Argumentam que é preciso mais diálogo, troca de informações para qualificar o debate. Sugerem que agenda de encontros seja estendida, nesse formato, antes das audiências.

Vai ser discutido de forma que o plano metropolitano não fique em conflito com os municipais? Eu acho que esses fóruns nossos precisam acontecer mais vezes, antes de estar pronto, precisamos ver o que conseguimos consensar (sic.) da região metropolitana.

Várias questões que envolvem política habitacional é necessário que compreenda, a gente vai conseguir aprofundar, vai ter tempo para discutir aspectos menores, ter espaço para discutir questões específicas? ... até para dar uma proposta mais completa, eu não gosto de dar proposta muito generalizante.

Eu não posso discutir Lameirão em Cariacica, discutir isso na Serra.

Eu acho que esse plano vem para poder a gente usar como marco e se juntar porque tem vários assuntos que precisamos interagir, Vitória não vai resolver sozinho o problema do esgoto... isso é mudança de cultura.

A gente precisaria debater numa participação mais ampla. Eu não achei que era uma coisa aberta.

A gente podia fazer uma em cada cidade.

A gente não está com pressa, não. A gente tem que propor alguns encaminhamentos. A gente tem que pensar que tem alguns assuntos importantes. Eu não me nego a ser solidário a demandas do Morro do Moreno, demandas da água da sua região, acho que tem pontos que temos que pensar de forma metropolitana, aliar as questões e brigar por esses assuntos.

Conforme ocorreu nos grupos anteriores, os participantes também recordam de projetos que foram debatidos, acordados, mas que não saíram do papel. Temem que sem um pacto entre os municípios e sem um mecanismo de controle e fiscalização eficiente, o plano metropolitano corra o mesmo risco de ser “apenas mais um plano”. Apontam a necessidade de uma governança metropolitana forte e independente,

com sentimento metropolitano.

Existe um pacto, um estatuto um comprometimento entre os municípios que pertencem à região metropolitana? Essa região metropolitana pode puni-la? Há um pacto federativo entre os municípios? Porque só isso aqui, vamos criar sugestões, mas não vamos ter o cabresto, respeita, existe, ele é cobrado? É apresentado para as comunidades hoje? Para nós cobrarmos da prefeitura?

Estamos em Rio Marinho, a gente luta, depois acrescentaram um pedaço até ligar com o Rio Jucu para facilitar o transporte. Antes, ele nascia dentro de Jardim Botânico e depois teria a segunda etapa que seria o Rio Marinho. Uma terceira etapa seria o Aribiri. O governador anterior iniciou lá, mudou o governo, parou a obra. Eram R\$ 15 milhões lá, mais R\$ 125 milhões seria o Rio Marinho e parou tudo, a gente participa dos debates e no governo passado foi o BRT, você luta, a sociedade aprovou o BRT, mas cadê? A gente vem, participa, quer contribuir, mas que garantias a gente tem?

A região metropolitana tinha que ter uma lei mais rígida, construiu um metro acima do seu, derruba. Um empresário construiu um hotel numa ilha, derruba. A 388 tem uma parte que tem mais de 15 famílias invadiram. A pista tem 21 metros, encolheram a pista, a 388 que vai ligar a rodovia do Sol a 101. A pista não passa de duas vias.

Se quisermos resultados positivos, jurídicos e urbanísticos, vamos ter que abdicar da questão pessoal de política em que cada prefeito e região tem o seu ponto de vista.

É importante que se veja que é preciso abdicar do sentimento pessoal e desenvolver o sentimento do metropolitano.

A governança por parte das prefeituras talvez não esteja funcionando e tenha que

migrar para a governança metropolitana. E que deve ser forte.

Argumentam ainda que é preciso pensar em termos dos recursos para efetivação das ações sugeridas no plano.

Tem que ter uma verba para obrigar o gestor a investir.

Eu não consegui na lógica do processo de trabalho, eu não consegui perceber onde vai fazer o aporte de recurso.

Mas se a gente fica só pontuando em reuniões, quando vamos implementar e com quais recursos?

Com relações às funções públicas de interesse comum, dentro dos eixos sugeridos pelo Plano Metropolitano, os participantes chamam a atenção para:

Mobilidade urbana

Necessidade de integração do transporte coletivo (Transcol e municípios), com a utilização de tarifa única. Nesse sentido, sugerem também investimento em outros modais: hidroviário, mon trilhos, ferroviário. Quanto ao ferroviário, sugerem que esse faça o transporte de pessoas, integrando a região metropolitana aos municípios do interior do estado – isso fortaleceria o turismo como um todo.

Além disso, propõem ciclovias metropolitanas, ligando um município ao outro. E o aproveitamento do potencial hídrico da região para realizar transporte e incentivar a economia local.

Houve fala também em relação à padronização de calçadas.

E que tenhamos apenas um modal de transporte para resolver a mobilidade urbana, ter um metrô, o aquaviário, nós somos tão perto e levamos quase duas horas dentro de um Transcol.

E o primeiro é a mobilidade urbana, a questão do aquaviário, a volta da importância num sistema integrado, num consórcio metropolitano (...) metrô muito caro, tem o monotrem, que não rasga as vias e utiliza as mesmas vias, vamos dar o exemplo de Vila Velha, tem o canteiro do meio, é muito mais barato que o BRT, e é superfície, vai dar uma visão. São coisas para 30 anos que pode acontecer se colocar no papel.

A integração com os municípios, porque os (ônibus) municipais que atendem integrando como os futuros monotrem, aquaviário, pagar uma tarifa única onde todos vão andar na metrópole.

Quando se pensa na mobilidade, só se pensa nos carros. Não há um plano para contemplar as pessoas. Se eu sair de bicicleta, eu não consigo sair com tranquilidade, uma ciclovia que ligue os municípios. Por que não pensa em algo contemplando toda a Grande Vitória que a pessoa saia de Viana e chegue na Serra? Vai chegar um tempo que vai ficar difícil circular por Vitória.

O aquaviário envolve tudo, temos que criar cada, Cariacica não tem mar, Porto Santana... a mobilização tem que ser geral. A gente tem ferrovia, esse conhecimento geral, da peculiaridade de cada município, temos alguns que não passa ferrovia, para que o pessoal que não tem a ferrovia consiga fazer a integração. Ele falou das ciclovias, hoje o ciclismo é um boom.

Quando ouvi a acessibilidade e a falta de calçada cidadã, a gente vê um padrão divergente para cada cidade, talvez padronizar as calçadas, uma política metropolitana.

Ordenamento Territorial

Sugerem um macrozoneamento capaz de inibir a expansão imobiliária sobre áreas ambientais, preservando principalmente as nascentes. Apontam como uma questão a ser observada o déficit habitacional de Vitória e

expansão desordenada para a periferia, principalmente para outros municípios da região e a necessidade de levar serviços para áreas de ocupação, promovendo assim a desconcentração, sobretudo a distribuição de serviços de saúde, educação, diminuindo os deslocamentos.

Não só para ... para educação, saúde, os aparelhos, os centros de recuperação os hospitais, hoje se a pessoa mora em Vitória, tem que ser atendido, morre no meio do caminho.

A questão da habitação, a região tem que ter um projeto metropolitano, tem que ter habitação em Vitória, Vila Velha, Viana, Guarapari, tem que ter habitação popular (...). Um plano metropolitano de habitação para a população.

E nós temos que pensar a Grande Vitória e temos que chegar a construir, não vamos construir na Mata da Praia, vamos construir na Serra, porque Vitória é uma ilha, se for deixar construir aqui de forma desordenada, Vitória é uma ilha, tem limites e queremos crescer junto com os municípios.

Meio Ambiente

Apontam como um principal desafio a ocupação de áreas de preservação e a necessidade de ampliar a fiscalização sobre essas áreas, e a questão do esgotamento sanitário – que deve atender a toda a região.

Sugerem a gestão dos recursos hídricos (comitê) que pense nos principais rios, mas também o resgate de nascentes, e despoluição dos rios da região, os Alagados do Vale. Indicam a necessidade de incentivar o reaproveitamento dos recursos, não apenas com medidas de educação ambiental, mas de investimento. Buscando apoio no desenvolvimento de pesquisas e tecnologias para a utilização de energias alternativas.

Na parte ambiental, não há um plano estadual para cuidar das áreas de preservação, as pessoas vão invadindo e fica abandonada. A parte hídrica, a própria prefeitura e as pessoas vão acabando com as nascentes.

A questão da crise hídrica que o Juvenal levanta tem a ver com o macrozoneamento. Estamos em Vila Velha preocupado com algumas regiões que com conclusão de Leste Oeste, BR 388, está provocando a ocupação do reservatório hídrico do município. Tem o Rio Jucu, nascentes e no macrozoneamento não se preserva essa região. O Rio Jucu está virando esgoto, o Rio Aribiri já é um canal de esgoto, como faz o macrozoneamento para preservar essas regiões que são mananciais? O pessoal do Vale Encantado ficava visível um loteamento que foi feito e ficava represando a água. O pessoal do Vale falava que era para fazer a conexão com o Rio Marinho e essa região está sob forte pressão imobiliária.

Vitória não produz água, precisa da água de Vila Velha.

Na questão ambiental, a gente tem que se preocupar, é inevitável o desenvolvimento e a gente pensa que sempre vai atingir o meio ambiente, mas temos que amenizar e as compensações. O que acontece é que o governo não fiscaliza as compensações.

Alagados do Vale recebe aves migratórias, espécies endêmicas em extinção, isso não tem importância para o poder público. Essas são questões que o zoneamento tem que ter essa escuta (...)o macrozoneamento tem que contemplar a crise hídrica.

Já estamos pensando no reaproveitamento da água, graças ao apoio do Ateliê de Ideias, já temos um sistema de captação da água de chuva e já começamos a pensar na geração de energia, um dia queremos ter um desenvolvimento sustentável de água e de energia. O governo não pensa nisso, mas tem que se pensar. Já passamos por seca, está chovendo, mas se voltar a seca, pode voltar pior. Se faltar água, falta energia. Acho que tem que ter um comitê que pense e que também queira implementar, porque só discutir não chega a lugar nenhum.

Envelopar os prédios com painéis receptores ... para que produzam e se tirem sustentável

Como está a região em saneamento básico? Muito baixo os indicadores. Como vamos resolver?

Tem várias nascentes, tudo sendo destruído, quando iniciou a obra, fez uma limpeza, a água jorrando nas nascentes, a coisa linda, mas infelizmente o esgoto que vem, é jogado ali. Então, Jardim Botânico está com 90% da rede de esgoto funcionando. Mas as outras regiões não.

Desenvolvimento Econômico

O turismo se apresentou como a principal alternativa econômica. Discorrem que o turismo é uma vocação natural, mas muito pouco explorado na região. Uma atividade econômica que garantiria a sustentabilidade (ambiental e social) no horizonte de 30 anos. Nessa mesma linha, sugerem também investimentos em economia criativa – percebida como forma de desenvolver sem agredir ao meio ambiente.

Sugerem a conexão entre os modais e o modal ferroviário de forma a incentivar o turismo internamente – conectando a região metropolitana ao interior do estado.

Reforçam a necessidade de ampliar o investimento em ciência, tecnologia, pesquisa para desenvolvimento de alternativas energéticas e sistemas de reaproveitamento da água.

Na linha de trem, para mobilizar o cidadão eu concordo sim, depois de superfície para conectar o estado de norte a sul, transportando pessoas porque pessoas movem a economia, uma pessoa que sai de Vitória e vai para São Mateus, e vai preencher de turismo, com pacotes e promoções.

Eu vejo que uma proposição é a economia criativa, é um desenvolvimento sem poluição e agressão ao meio ambiente.

O que a gente quer é o crescimento sustentável, eu dei a dica da economia criativa porque é uma geração de renda grande com impacto social e ambiental baixo.

A pesquisa, eu acho que tem pouca pesquisa, sobretudo para a sustentabilidade, não temos sistema de osmose inversa com membrana, Cingapura não joga uma gota de água fora reciclar a água, não adianta aumentar as bacias se a torneira em nossa casa está aberta direto.

Falam ainda da necessidade de um plano de segurança alimentar (abastecimento de produtos agrícolas na região metropolitana), e o desenvolvimento da agricultura na região metropolitana.

Temos que pensar naqueles que vão nos abastecer de alimentação segura para que a gente possa crescer e ter essa região metropolitana cada vez mais junto e não pensar no próprio umbigo.

Eu não consigo perceber a preparação da população. Não sabe o que fazer e ninguém sabe o que fazer, o município faz pouco, não estende à região metropolitana, em relação à segurança alimentar, como a região metropolitana vai sair dessa encrenca?

Serra, 60% é área rural. A gente desenvolveu pouco a agricultura no local, é o desenvolvimento da agricultura da região metropolitana.

No geral, as proposições podem ser distribuídas da seguinte forma:

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Mobilidade urbana	<p>Integração do transporte coletivo (Transcol e municípios); Tarifa única.</p> <p>Investimento em novos modais: hidroviário, mon trilhos, ferroviário.</p> <p>Ferroviário também para o transporte de pessoas, integrando a região metropolitana aos municípios do interior do estado (Fortalecimento do turismo)</p>
Macrozoneamento /Déficit Habitacional	<p>Macrozoneamento capaz de inibir a expansão imobiliária sobre áreas ambientais, preservando principalmente as nascentes. Déficit habitacional e sua relação com a expansão desordenada para a periferia (outros municípios)</p> <p>Desconcentração: distribuição de serviços de saúde, educação, diminuindo os deslocamentos.</p> <p>Fortalecimento das centralidades.</p>
Meio Ambiente	<p>Evitar a ocupação de áreas de preservação</p> <p>Ampliar a fiscalização sobre essas áreas</p> <p>Esgotamento sanitário deve atender a toda a região.</p> <p>Gestão dos recursos hídricos (comitê) que pense nos principais rios, mas também o resgate de nascentes</p> <p>Despoluição dos rios da região, Cuidado com os Alagados do Vale.</p> <p>Políticas de incentivo para o reaproveitamento dos recursos</p> <p>Investimento em pesquisas e tecnologias sobre novas fontes de energias alternativas.</p>

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Desenvolvimento Econômico	<p>Turismo como a principal alternativa econômica, mas pouco explorado na região.</p> <p>Percebido como atividade econômica que garantiria a sustentabilidade (ambiental e social) no horizonte de 30 anos.</p> <p>Investimentos em economia criativa – percebida como forma de desenvolver sem agredir ao meio ambiente.</p> <p>Conexão entre os modais e o modal ferroviário de forma a incentivar o turismo internamente – conectando a região metropolitana ao interior do estado.</p> <p>Investimento em pesquisas e tecnologias sobre novas fontes de energias alternativas e sistemas de reaproveitamento da água.</p> <p>Agricultura na região metropolitana deve ser observada – segurança alimentar.</p>
Governança Metropolitana	<p>Governança metropolitana com ampla participação popular, forte e independente, com sentimento metropolitano.</p> <p>Elaboração de um Fundo Metropolitano.</p>

GRUPO 6 - SEGMENTO PODER PÚBLICO

O debate foi realizado no dia 03 de agosto de 2017. No auditório do Instituto Jones dos Santos Neves, às 14h00.

PERFIL DOS PARTICIPANTES

Participaram do debate 36 representantes de Secretarias Estaduais, de Secretarias Municipais, Autarquias, e órgãos ligados ao Governo do Estado com atuação em questões de interesse comum na Região Metropolitana. São representantes das seguintes instituições: CESAN - Companhia Espírito Santense de Saneamento, Prefeitura Municipal de Fundão, Secretaria de Habitação da Prefeitura de Serra, IDAF - Instituto de Defesa Agropecuária e Florestal do Espírito Santo, Prefeitura Municipal de Cariacica, Secretaria Estadual de Planejamento, FAPES – Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo, Subsecretaria de Planejamento e Projetos (SEP), SEMIPRO - Secretaria de Infraestrutura, Projetos e Obras da Prefeitura de Vila Velha, Secretaria de Meio Ambiente da Prefeitura de Guarapari, CETURB - Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória, SEDURB - Secretaria de Estado de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano, IEMA – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, AGHER - Agência Estadual de Recursos Hídricos, SETURB - Secretaria de Estado de Turismo, DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito, IDESC – Instituto de Desenvolvimento Sociocultural e Cidadania, SEMSU - Secretaria Municipal de Serviços Urbanos da Prefeitura de Vila Velha, Prefeitura Municipal de Viana, Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Prefeitura de Vitória, Prefeitura de Vitória, Secretaria Municipal de Análise e Aprovação de Projetos da Prefeitura de Guarapari, Prefeitura Municipal de Vila Velha, IJSN – Instituto Jones dos Santos Neves, SETOP – Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas.

NOTA INTRODUTÓRIA

Houve comparecimento expressivo de representantes das Secretarias Estaduais, e técnicos dos órgãos e autarquias do Estado. Contudo, compareceram poucos representantes dos municípios.

É preciso destacar que houve qualidade técnica e as argumentações vão de encontro com o que foi apresentado por todos os grupos, sugerindo uma ampla compreensão da equipe técnica dos desafios da região metropolitana.

A necessidade de trabalhar de forma integrada na proteção e recuperação dos mananciais foi um ponto bastante debatido. Para o grupo, é fundamental que a Região Metropolitana trabalhe de forma conjunta e

inclusive, dando suporte econômico e técnico para os municípios da cabeceira para que a região consiga garantir o abastecimento de água de forma regular e sustentável.

A garantia de água não é apenas o único fator motivador para a intervenção em municípios localizados fora da região metropolitana. Os participantes reforçam a necessidade de atuar no ordenamento territorial, inibindo a expansão também nos municípios agrícolas que abastecem a RMGV. Falam do movimento de especulação imobiliária que incide sobre as propriedades e que podem afetar drasticamente o abastecimento nos próximos anos.

Nesse sentido, revelam uma visão ampliada dos desafios da Região Metropolitana, que extrapolam os sete municípios e obrigam um planejamento que compreenda a dinâmica econômica de todo o território.

Santa Maria, ou do Rio Jucu ou do litoral norte, os mananciais que abastecem a região metropolitana. E aí não se trata só de participar do comitê enquanto reunião, mas de apoiar os municípios das cabeceiras. Então, os municípios da região metropolitana têm que ter a visão de apoiar tecnicamente e até financeiramente os municípios das cabeceiras porque eles têm um dever de casa para fazer que, muitas vezes, não têm condições para executar.

Vitória, Serra, Vila Velha são municípios que dependem de situações que estão externas, que são os rios Santa Maria e rio Jucu, que fornecem água para essas regiões, e o que a gente pode fazer do ponto de vista metropolitano enquanto região que depende desses recursos hídricos para que a gente possa trabalhar e ajudar esses municípios a recuperar as suas bacias para que a gente possa ter a garantia desses recursos hídricos no futuro.

A gente tem que prover a salvaguarda desse território, das nossas cabeceiras.

A questão do saneamento hoje os municípios estão buscando soluções que eu entendo como isoladas, como as PPPs, em Vitória, Vila Velha, Cariacica ainda está buscando uma solução de saneamento para ela, mas assim, se vai ser a

Cesan ou não... Mas acho que essa discussão tem que passar pelo âmbito metropolitano.

Não é de Domingos Martins. É porque é a segunda residência de moradia do cidadão metropolitano. Isso é uma projeção do espaço físico da metrópole. Igual aconteceu com o Rio de Janeiro, você cria uma solução para a segunda residência do cara, mas mata a produção de alimentos, esteriliza a área, enfraquece o comércio exterior, e problema com os recursos hídricos. Você dá uma solução de residência pro cara, mas por outro lado... então, pensar a região metropolitana é pensar o seu espaço vital. E pensar os componentes aqui.

Além de preservar os mananciais, chamam atenção para necessidade de trabalhar no reflorestamento, e políticas de reutilização da água.

Tem que trabalhar coisas macro, aumento de cobertura florestal, mobilização de terra, seja solo, seja estrada, que vai tudo para os mananciais, e a questão do reuso industrial que tem uma coisa e que o reuso industrial que pode significar e pode poupar muito os nossos mananciais.

Esbarra também na questão de preservação dos mananciais um outro fator, fortemente destacado pelo grupo – a ocupação desordenada na região metropolitana. As ocupações irregulares em áreas de preservação ou risco é um problema que afeta todos os municípios da região, de acordo com o grupo. Argumentam que há municípios que não conseguem lidar com o problema e que precisam do apoio do Estado.

Como sugestão, a preservação dos mananciais é ponto chave, e que esse fórum de debate pudesse também ser ampliado para a recuperação dos mananciais que foram ocupados de forma irregular. São ocupações desordenadas que aconteceram. A Sedurb, por exemplo, tem um programa de captação de recursos para fazer macrodrenagem de Vila Velha e uma parte de Cariacica, mas se os municípios não se envolverem, porque talvez seja mais fácil essa política de

remoção dessas famílias, porque a gente vai estar preservando o que tem que ser preservado, mas talvez estejamos sempre vivendo esse problema de infraestrutura e tudo mais. Talvez poderia o COMDEVIT, na proposta do plano, criar uma política metropolitana onde essa discussão de recuperação dos mananciais o estado possa entrar, mas os municípios tenham que fazer sua parte.

A outra questão é sobre uso e ocupação do solo. Ali do outro lado da baía tem o morro de Jaburuna que está sendo ocupado irregularmente. E aí essa incumbência será que é só da prefeitura de Vila Velha? Vila Velha sozinha não tem condições de sozinha enfrentar o problema da ocupação desordenada que está avançando fortemente aqui no maciço Jaburuna. Porque a fiscalização da prefeitura de Vila Velha não tem condições de ir lá sozinha porque fica na ponta do revólver. Então me parece que não é um problema só de Vila Velha cuidar da ocupação desordenada.

Complementando o debate sobre a segurança hídrica, apontam a necessidade da constituição de um fundo.

Do ponto de vista dos recursos hídricos, a gente tem que pensar num fundo metropolitano de segurança hídrica.

A ocupação desordenada, e sua expansão para as franjas causam o “espraiamento” da cidade, e impacta diretamente na questão da mobilidade urbana. Como sugestão, argumentam para a necessidade de buscar cidades mais compactas, bairros densos, de uso misto, organizado de forma a evitar viagens, diminuindo custos de deslocamentos, custo de manutenção viária, melhorando a renda e a qualidade de vida das pessoas.

Queremos uma região metropolitana aqui que tenha a condição de produzir mais a um menor custo e assim melhorar a renda e a qualidade de vida da população. Nesse sentido, uma das coisas que é um problema é o espraiamento da cidade, que é uma das diretrizes que a gente tem que buscar e conter a expansão urbana,

buscar cidades mais compactas para que elas possam ser mais eficientes.

Reforçam a necessidade de mudar a forma como lidamos com a questão da ocupação territorial. É um problema que tem que ser enfrentado e não apenas com agentes do Estado e do Município, mas com outros entes, em função da complexidade da questão.

Terceira e última coisa, da ocupação territorial. Essa loucura que todo mundo fragmenta de via e vira essa bagunça aí que senão trabalhar a coisa, se não juntar todo mundo que tem a ver com isso, do Incra, do Idaf, da prefeitura, do Ministério Público, vai virar o que está acontecendo aí, naquilo que a gente vê hoje o ordenamento complicado em função do que ocorreu no passado.

Ainda com relação a ocupação, sugerem a necessidade de um “macrodiagnóstico”, capaz de mapear e cruzar informações de todo o território, a fim de permitir intervir de forma coletiva e estratégica.

Então, eu acho que o cruzamento de informações territoriais de cada município tem que interagir num grande SIG.

Cada município tem ou às vezes o município não tem. Temos que fazer as estratégias de identificação de macrodiagnóstico específicos daquela região para que possa escolher as zonas de interesse coletivo da Grande Vitória que vamos intervir de forma coletiva dentro do plano estratégico.

Eu acho que a gente tem que ver primeiro esse grande diagnóstico, essa grande integração dos cadastros fundiários e gerais dos municípios e ser disponibilizado, porque eu acho que alguns têm e há essa dificuldade de integração.

Favorece o espraiamento, a questão da concentração na oferta de emprego e serviços. Nesse sentido, o ordenamento territorial e a mobilidade perpassam a questão da distribuição das oportunidades.

A questão da mobilidade vou falar novamente de Vila Velha, são quase 500 mil

habitantes que pouco têm onde trabalhar no município. E que cruzam a cidade de Vitória todo dia para ir trabalhar na Serra, por exemplo. Então, qual a alternativa de empregabilidade, de trabalho, que o munícipe tem no seu município? A questão da mobilidade urbana também passa por um olhar de distribuição das oportunidades no desenvolvimento econômico da região metropolitana.

A gente tem aí na mobilidade a questão da ocupação urbana, não adianta, se a gente espraia muito, quanto mais longe a pessoa mora, mais longe ela trabalha, você tem que levar o transporte para trazer exatamente para onde ela precisa, seja para lazer ou para trabalho. Então, essa questão do zoneamento urbano é muito importante como indutor o crescimento e também como concentrador de as pessoas terem ali onde morarem, onde trabalharem, exatamente para evitar o deslocamento desnecessário de longos trajetos e também trazer qualidade de vida.

Houveram falas ainda acerca da necessidade de ampliação da cobertura de esgotamento sanitário para toda a região metropolitana, mas acreditam que em função das ações atuais, a região metropolitana deve atingir 100% de cobertura nos próximos 10 anos.

A segunda coisa é o lance do saneamento. Tem uma situação na Grande Vitória e vamos botar Guarapari – Fundão já é um pouco diferente – na região metropolitana a gente pode pensar numa meta ambiciosa, porque temos PPP na Serra, a Serra está com 50% de cobertura; Vitória está com 85% de cobertura; PPP em Vila Velha já foi dado o start; está no forno uma PPP para Cariacica (...)Então, tem uma coisa muito legal que dentro de uns cinco anos vamos ter seguramente em torno de 70 % de cobertura e tratamento de esgoto na Grande Vitória. Em 10 anos eu acho que o problema está resolvido.

Ainda que o problema da mobilidade tenha sido amplamente debatido como resultado do espraiamento da cidade. Houve proposta para a integração dos modais e priorizar do transporte coletivo. Sugerem ampliação das ciclovias.

Mas o importante em mobilidade é trabalhar a integração dos modais e priorizar o modal de maior circulação ou aquele que tem o gasto energético menor. Tem que trabalhar muito a ciclovía e o transporte de massa e priorizar isso, para não ficar fazendo competição entre o ônibus e o carro pequeno.

Essa argumentação da integração dos modais torna-se mais importante quando considerado os municípios mais distantes da Capital, como Fundão. A ampliação do Transcol para a localidade de Timbuí, impactaria diretamente na renda e na qualidade de vida do morador de Fundão.

Os temas que me chamaram muito a atenção aqui foi a mobilidade urbana. A gente pertence à região desde 2001, na minha visão, mas pouco tem sido feito por fundão por estar na região metropolitana. Então, está na região metropolitana, mas o cidadão que mora lá não sabe muito disso e não vê proveito disso, o cara que mora em Fundão tem que trabalhar em Fundão, porque se ele for trabalhar na Serra, por exemplo, ele vai pagar R\$ 600 de transporte por mês porque uma viagem no carro da Águia Branca até Laranjeiras é R\$ 15, ida e volta, R\$ 30, por dia da semana. Então, seria muito interessante que a gente tivesse um transporte saindo de Timbuí, na sede do município. Praia Grande tem, mas Timbuí e a sede do município não tem transporte integrado.

O representante de Fundão destacou a importância do tratamento de esgoto para o município, visto que atende ao abastecimento de água para o município vizinho Serra.

A questão da água; Fundão, através da bacia de Reais Magos vai abastecer Serra e Vitória. Então, a questão de saneamento básico em Timbuí, na cidade, é fundamental para que essa água continue existindo. Temos uma dificuldade muito grande com as secas lá em Fundão.

Com relação aos municípios cortados por rodovias federais, sugerem a inclusão dos órgãos federais na discussão metropolitana, sobretudo, com relação aos impactos na mobilidade urbana. Uma forma de pactuar ações e ter força para monitorar.

O Leonardo falou da mobilidade, a definição das vias, quando a gente fala região metropolitana, fala Estado e das prefeituras. Mas Cariacica e Vitória tem muita proximidade com as rodovias federais. Então, seria importante convocar a esse grupo a ANTT e o DENIT. Nós em Cariacica temos um problema enorme com o Contorno, a Serra também tem. Pelo menos por palavra, a concessionária assumiu a responsabilidade do contorno, mas eu não acredito porque não tem esse comprometimento. Seria fundamental que eles participassem também para que eles olhassem para essas vias.

Lembram ainda a necessidade de integração quanto a gestão do trânsito, integração dos sistemas de controle.

E dos sete municípios, apenas cinco tem a gestão do seu trânsito e cada município tem as suas centrais de controle, ou seja, uma não se comunica com a outra. Para a melhor operação desse trânsito, a tendência é que em dez anos nós tenhamos mais de 100% da frota. Então, se esses municípios estiverem integrados, vamos conseguir uniformizar as ações que estão sendo adotadas para as nossas vias, porque não temos mais espaço para fazer vias. A gente vive esse dilema, a expansão continua, mas é importante estar prevista no plano a integração dos sistemas de controle das nossas vias.

Com relação ao desenvolvimento econômico a direção apresentada é o investimento em Ciência e Tecnologia e serviços, sobretudo com relação ao futuro da Capital:

Enquanto tem gente pensando em obstruir, regulamentar, manter, eu estou pensando lá na frente que é na estagnação dela, porque se você mata a geração de emprego e renda, geração de ISS, você está matando os seus municípios. E Vitória hoje é menor do que Serra, em termos de equação, e a equação de Vitória não se sustenta, é só fazer conta para ver o tamanho do funcionalismo que Vitória tem que ter para caber no orçamento. (...) Vitória tem que pensar em valores fiscais por metro quadrado, ISS por metro quadrado. E não é IPTU que vai salvar essa

cidade, tem que colocar a economia pra funcionar. E aí, a economia criativa, geração de empregos tecnológicos e altíssimo valor por metro quadrado para vender pro mundo e não para vender para o Estado.

Assim como o equilíbrio tributário da região. Como forma de reduzir a guerra fiscal.

Buscar harmonizar mais as legislações tributárias dos municípios, ainda que não seja para todos os tributos, taxas e impostos, mas buscar harmonizar mais para que a gente possa reduzir a guerra fiscal e melhorar a eficiência geral do sistema.

No geral, as contribuições do poder público podem ser organizadas conforme abaixo:

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Gestão integrada dos recursos hídricos	Integrada na proteção e recuperação dos mananciais Extensão das ações metropolitanas às cabeceiras Constituição de um Fundo Metropolitano para segurança hídrica.

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Macrozoneamento do Território	<p>Inibir a expansão também nos municípios agrícolas que abastecem a RMGV.</p> <p>Modelo de cidades compactas – bairros densos, de uso misto, organizado de forma a evitar viagens, diminuindo custos de deslocamentos, custo de manutenção viária, melhorando a renda e a qualidade de vida das pessoas.</p> <p>Ampliação do debate com outras instituições – IDAF, MP, além dos municípios.</p> <p>Elaboração de um macrodiagnóstico: mapeamento de todos os problemas e cruzamento de informações.</p>
Mobilidade urbana	<p>Integração do município de Fundão (Timbuí) ao sistema Transcol;</p> <p>Integração dos modais</p> <p>Ampliação das ciclovias</p> <p>Adesão do DENIT E ANTT ao debate sobre mobilidade</p> <p>Gestão do trânsito : integração dos sistemas de controle municipais.</p>
Desenvolvimento econômico/diversificação	<p>Desconcentração – Distribuição de oportunidades: emprego e serviços.</p> <p>Investimento em ciência de tecnologia.</p> <p>Vocação de Vitória – serviços.</p> <p>Equilíbrio tributário da região – reduzir guerra fiscal.</p>

DESAFIO	PROPOSTAS/SUGESTÕES
Meio Ambiente	Preservar os mananciais na cabeceira Trabalhar no reflorestamento Políticas de incentivo a reutilização da água Inibir ocupações em áreas de preservação e de risco Esgotamento sanitário em toda a região

PROPOSTAS ENCAMINHADAS PELA PLATAFORMA

TÍTULO: Recursos Hídricos

O Plano deve tratar de medidas que contribuam com a segurança hídrica visando o atendimento das necessidades para o desenvolvimento social e para o crescimento econômico da região.

TÍTULO: Crowdfunding

Instituir e organizar um crowdfunding para empresas sediadas ou que serão sediadas na região. Crowdfunding consiste na obtenção de capital para iniciativas de interesse coletivo através da agregação de múltiplas fontes de financiamento, em geral pessoas físicas interessadas na iniciativa. Existem muitas pessoas com dinheiro parado ou investidos em investimentos que estão rendendo abaixo da inflação como, por exemplo, a poupança. Ao mesmo tempo existem muitas pessoas, grupos de pessoas ou empresas necessitando de recursos financeiros para transformarem suas ideias em negócios. Desta forma o município será o intermediador entre as partes interessadas visando um maior retorno financeiro aos investidores e a alavancagem e transformação das ideias em negócios.

TÍTULO: Uber Aquaviário

Já é do conhecimento popular que hoje, os maiores gargalos da mobilidade urbana da Grande Vitória são as pontes de acesso à capital. Nos horários de pico, o fluxo de carros se concentram nesses pontos, causando congestionamento e deixando o trânsito lento. A solução para esse problema já foi aplicada outrora com o Aquaviário, que permitia o acesso à Vitória sem ter necessidade de utilizar as pontes, desobstruindo assim o volume de tráfego nesses locais. A minha proposta então seria uma parceria público-privado que permitirá que empresas interessadas façam esse traslado Vitória-demais cidades, onde após cumprir determinados requisitos, seja possível ter mais uma opção de modal para a região da Grande Vitória. De fato, a agilidade proporcionada por esse serviço atenderá uma grande quantidade de pessoas que hoje só tem uma opção de transporte público. Além do mais, tal atividade poderá ser explorada pelo Turismo, tornando o Espírito Santo cada vez mais sinônimo de qualidade de vida. A nossa geografia já nos presenteou com as belezas naturais, falta-nos apenas a capacidade para usufruir delas.

TÍTULO: Unidades de Conservação e demais áreas protegidas

Contribuir via orçamento Municipal/Estadual e Federal para consolidar as unidades de conservação

municipais, estaduais e federais, legalmente constituídas e localizadas nas áreas físicas dos municípios garantido sua proteção, fiscalização, uso público e gestão participativa, bem como seu funcionamento regular via pessoal capacitado contratado, instrumentos de gestão, ferramentas, estruturas físicas, entre outros. Demarcar e delimitar as demais áreas protegidas e de interesse ambiental, visando a regularização fundiária.

TÍTULO: Revitalização de cursos d'água urbanos

Regularização fundiária desocupando a área de preservação permanente protegida por lei dos cursos d'água urbanos, garantindo a recuperação ecológica desses espaços, não permitido que sejam desenvolvidas atividades que comprometam o enquadramento recebido por esses cursos d'água e promovendo o tratamento de 100% dos resíduos sólidos domésticos

TÍTULO : Arborização urbana

Plano executivo de arborização urbana visando eliminar gradativamente as espécies exóticas invasoras e garantido o plantio e manutenção de espécies arbóreas nativas em todo espaço público urbano que seja viável

TÍTULO : Mobilidade Urbana

Planejamento e execução de Planos Inclinados (Funicular), nas áreas de morro já consolidadas e em processo de regularização, facilitando assim a acessibilidade a um baixo custo de manutenção e operação. Esta iniciativa melhoraria a qualidade de vida dos moradores dessas regiões e integração com as áreas planas da cidade, além de promover o potencial turístico de Vitória com os pontos altos de visualização da beleza geográfica da região (O ideal é que estes modais também sejam integrados aos existentes, e que tenham espaço para transporte de bicicletas dos passageiros).

TÍTULO : Reorganização dos papéis do Governo do Estado do Espírito Santo e dos municípios na gestão do transporte coletivo, táxis, aquaviário, mototáxis (em caso de legalização) e transporte alternativo (em caso de legalização) na esfera metropolitana

Sugiro uma nova reorganização dos papéis do Governo do Estado do Espírito Santo e das Prefeituras na gestão na gestão do transporte coletivo, táxis, aquaviário, mototáxis (em caso de legalização) e transporte alternativo (em caso de legalização) na esfera metropolitana: O Governo do Estado do Espírito Santo

através da Ceturb-GV em forma de consórcio metropolitano multifederativo (participação do estado e dos municípios da Região Metropolitana de Vitória) administraria o Transporte Coletivo Metropolitano Integrado (Linhas Alimentadoras e Troncais do Sistema Transcol) de âmbito municipal e intermunicipal integrado por meio de LINHAS INTEGRADAS ATRAVÉS DOS TERMINAIS DO TRANSCOL (incluindo a construção de mais terminais), Transporte Seletivo e Aquaviário. Já os municípios ficariam responsáveis pelos sistemas de:

- *Táxi: podendo um táxi de um município rodar em toda a região metropolitana mas não podendo fazer ponto de táxi fora do seu município, mas podendo pegar o passageiro no caminho quando o passageiro der o sinal pra pegar o táxi.
- *Mototáxi (em caso de legalização por parte de algum município da Grande Vitória): podendo o mototáxi de um município rodar em toda a região metropolitana mas não podendo fazer ponto de mototáxi fora do seu município, mas podendo pegar o passageiro no caminho quando o passageiro der o sinal pra pegar o mototáxi).
- *Transporte Alternativo (atualmente clandestino mas em caso de legalização por parte de algum município da Grande Vitória, o sistema seria chamado de TRANSPORTE COMPLEMENTAR): fariam as linhas interbairros dos municípios sem passar/entrar nos terminais (mas não poderia fazer linha intermunicipal pois o Transporte Alternativo/Complementar Legalizado é um serviço exclusivamente municipal gerenciado exclusivamente pelas prefeituras interessadas e também um serviço complementar aos dos ônibus integrados/Ceturb-GV) e também fariam as linhas alimentadoras integradas (bairro-terminal) em bairros onde os ônibus convencionais integrados/Ceturb-GV não tem acesso por causa da capacidade viária restrita como becos ou bairros que ficam em morros com vias estreitas auxiliando e completando o trabalho os Ônibus integrados/Ceturb-GV. O Transporte Alternativo/Complementar Legalizado seria administrado pelos municípios (nos municípios que demonstrarem interesse). Essa distribuição seria interessante pois todos sairiam ganhando e no caso da Ceturb-GV a gestão do Transporte Coletivo Metropolitano Integrado (Linhas Alimentadoras e Troncais do Sistema Transcol) seria consorciada de forma multifederativo (participação conjunta do estado e dos municípios da Região Metropolitana de Vitória) O Exemplo da minha opinião é o da Cidade de Recife-PE tem o Grande Recife Consorcio de Transporte (que administra as linhas integradas de âmbito municipal e intermunicipal metropolitano na Região Metropolitana do Recife), enquanto os municípios administram os serviços de Táxi, Mototáxi (onde é legalizado como jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho) e o Transporte Complementar (antigo transporte alternativo clandestino que é legalizado em Recife, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe, Paulista e Cabo de Santo Agostinho) como a cidade de Recife-PE que é um dos sócios do Grande Recife Consórcio de Transporte, lá tem as linhas integradas administradas pelo Grande Recife (alimentadoras e troncais igual o Sistema Transcol aqui) e tem os sistemas municipais de Transporte

Complementar (operado por micro-ônibus inclusive auxiliando os ônibus integrados do SEI) e os Táxis e essa distribuição de papeis entre estado e municípios tem funcionado muito bem por lá.

TÍTULO: Rede cicloviária

Criação de uma rede cicloviária com ciclovias, ciclo-faixas e ciclorotas interligando a região metropolitana.

TÍTULO: Sugestões para melhoria da qualidade de vida dos cidadãos capixabas, bem como para um meio ambiente mais harmônico e equilibrado

Humanização das vias que interligam os municípios da grande vitória (incentivo à construção de ciclovias ou ciclofaixas, políticas de incentivo ao transporte aquaviário; arborização das principais vias; proteção às áreas de preservação ambiental com construção de pontes e cercas, evitando que espécies animais sofram acidentes e seja dizimadas; investimento em clubes e entidades esportivas do estado visando estimular a prática do esporte e a cultura da saúde e bem estar social; incentivo a atividades empreendedoras, oferecendo cursos e oficinas de capacitação a adolescentes, jovens e adultos; maior apoio e incentivo a música e a cultura do nosso estado, priorizando e valorizando os nossos artistas e músicos.

TÍTULO: Informação de transporte público

Colocar um mapa esquemático nos pontos de ônibus com informações das linhas que passam naqueles pontos. E dar um nome para cada ponto de ônibus para uma maior facilidade aos que não usam o ponto constantemente.

TÍTULO: Unificação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica dos ônibus municipais e dos sistemas Ceturb-GV podendo ser usado também nos táxis, aquaviário e transporte alternativo (em caso de futura legalização deste modal que atualmente é clandestino)

Atualmente a Região Metropolitana de Vitória possui 3 sistemas de Bilhetagem Eletrônica: O da Ceturb-GV, o das linhas municipais de Vitória e os das linhas municipais de Vila Velha. Estes 3 modelos de Bilhetagem Eletrônica separadas inviabilizam a integração temporal entre esses sistemas. Sugiro a criação do "Bilhete Único Espírito Santo" que poderia ser usada nos sistemas Ceturb-GV (Transcol, Seletivo e futuro Aquaviário), linhas municipais (tanto de ônibus quanto os das linhas municipais de transporte alternativo em caso de futura legalização do transporte alternativo) e táxis (que continuaria a ser gerenciados pelos municípios más com mudanças que flexibilizem o trabalho dos taxistas e diminuindo a perseguição das

autoridades municipais). O Bilhete Único Espírito Santo seria administrado exclusivamente pelas Prefeituras e Governo do Espírito Santo de forma compartilhada sem participação dos empresários e dos permissionários, e os validadores seriam licitados, já a tecnologia seria criada pelas áreas de TI do próprio poder público.

TÍTULO: Transporte Aquaviário e Integração dos modais

Que seja feito um sistema aquaviário interligando toda a área do contorno da ilha de Vitória e área marítima da Grande Vitória (Pier existentes podem ser aproveitados como terminais). E que este seja um sistema interligado aos modais já existentes (Sistema Transcol, ônibus municipais e pontos de taxi), comportando também espaço para transporte de bicicletas dos usuários nas embarcações com conexão à ciclovias e ciclofaixas.

TÍTULO: Proposta de Novos Terminais do Sistema Transcol (integrando também com as linhas municipais)

Venho aqui sugerir a construção de novos terminais em locais estratégicos: *Castelo Branco em Cariacica (Na entrada do Bairro pela Rodovia Leste-Oeste onde está sendo feito o viaduto de acesso aos bairros da região de caçaroca/castelo branco onde passam diversas linhas em direção aos terminais em Cariacica e Vila Velha) / *Nova Rosa da Penha (na entrada do Bairro pela BR-101 onde passam diversas linhas para os Terminais de Carapina, Campo Grande e Jardim América) / *13 de Maio em Viana (na BR-101/BR-262 onde tem vários terrenos baldios ou abandonados e é ponto de passagem para várias linhas alimentadoras de Viana para o Terminal de Campo Grande) / *Serra (na BR-101 na região de Serra-Sede que também atenderia as linhas de Fundão-Sede, Timbuí, Encruzo e Irundi via BR-101, integrando Fundão definitivamente ao Sistema Transcol) / *Barra do Jucu (Na Rodovia do Sol na Barra do Jucu onde é o encontro inúmeras linhas pros Bairros da Grande Terra Vermelha, Ponta da Fruta, Village do Sol e Zona Rural de Vila Velha; pois é complicado sair de um bairro da região pra ir até o Terminal de Itaparica pra fazer a integração e depois voltar pra ir a outro bairro da região) / *Ilha do Príncipe (na Região da Rodoviária, Integrando com as Linhas Municipais de Vitória) / *Dom, Bosco (no antigo Terminal Dom Bosco integrando com as linhas municipais) / *Penha (no local onde estava previsto pra ser construída o Portal da Penha; integrando com as linhas municipais de Vitória) / *Goiabeiras (no encontro com as Avenidas Fernando Ferrari e Adalberto Simão Nader integrando com as linhas municipais de Vitória)

TÍTULO: Incentivo do Governo do Estado do Espírito Santo para que os municípios da Região Metropolitana de Vitória possuam seus sistemas municipais de ônibus integrados ao Sistema Transcol de forma consorciada (em que os municipais são administrados pelas prefeituras e o Sistema Transcol administrado pelo Governo do Estado)

Sugiro que todas as cidades da Grande Vitória (especialmente Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana) possuam seus sistemas de transporte coletivo municipais operando linhas municipais integradas com o Sistema Transcol (através dos Terminais do Transcol) e linhas municipais Interbairros (fazendo deslocamento Bairro-Bairro sem passar nos terminais). Nesse caso as linhas municipais integradas fariam as linhas alimentadoras (Bairro-Terminal do Transcol no mesmo município) enquanto as linhas troncais (Terminal-Terminal) nos grandes corredores e vias que permitem circulação de ônibus maiores seriam operadas pelo Sistema Transcol, o Sistema Transcol também iria operar as linhas alimentadoras intermunicipais (bairro de um município-terminal em outro município), com essa importante mudança todos sairiam ganhando tanto o governo do estado quanto as prefeituras que poderiam criar linhas municipais alimentadoras integradas e linhas interbairros conforme a necessidade.

TÍTULO: Arborização Urbana

Incentivo aos moradores na aplicação de arborização urbana quando forem reformar suas calçadas, ou que este serviço seja assumido pelas municipalidades, garantindo uma melhor ambiência para a circulação de pedestres. E execução de ciclovias e ciclofaixas arborizadas, garantindo que estas possam ser usadas também nos dias mais quentes.

TÍTULO: Plano turístico da baía de Vitória

A região metropolitana da Grande Vitória tem um potencial turístico dos mais importantes do país. É fato que para que esse potencial se torne realidade é necessário investimentos em marketing, qualificação de mão de obra, formação da cultura turística, e principalmente em infraestrutura turística. Dentro das ações que devem ser desenvolvidas para melhoria da infraestrutura turística destacamos a Baía de Vitória como um grande potencial, tanto no que diz respeito a suas margens com os bairros limítrofes, como propriamente em suas águas, com um potencial náutico que abrange toda sua extensão. Para tanto, sugerimos que o PDUI contemple em suas ações proposta de elaboração de um plano turístico da Baía de Vitória envolvendo os municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica, onde deverá ser pensado um projeto envolvendo ações na área do turismo náutico, contemplação, gastronomia e outros que contribuam para potencializar a

capacidade turística da região. Projetos voltados para o turismo, como a urbanização do parque da Prainha em Vila Velha, reurbanização da Ilha das Caieiras e Santo Antônio em Vitória e Porto de Santana em Cariacica, se aprovados, têm potencial para melhorar a qualidade de vida dos moradores que vivem as margens da Baía.

TÍTULO: Melhora de fluxo do trânsito de Vitória em horários de pico

Sabemos que, devido à nossa infraestrutura rodoviária atual e a demanda de veículos em horário de pico, temos sérias dificuldades em conseguir se locomover no estado, principalmente no município de Vitória. Portanto é essencial desafogarmos o fluxo nestes horários. Uma sugestão de minha parte seria se montar um grupo de pessoas envolvidas neste setor e elaborar um planejamento de estudo do trajeto, tomando como base os pontos de ônibus menos relevantes. Se eliminarmos alguns pontos de ônibus, tirando, claro, os essenciais que são os que ficam próximos a hospitais, instituições de ensino e supermercados, podemos desafogar o fluxo com esta simples medida. A priori alguns poderiam se sentir lesados, entretanto, em uma visão GLOBAL a maioria seria beneficiada, até porque o comércio como um todo iria ser ajudado em suas atividades. Um melhor caminho do cliente até seus estabelecimentos iria aumentar seu fluxo de vendas, uma vez que mais pessoas em um mesmo período de tempo iriam ir e vir destes locais. Lógico que sempre fazendo uma consulta popular.

TÍTULO: Criação e Implementação da Unidade de Conservação Alagados do Vale Encantado

PROJETO DE IMPLANTAÇÃO E CRIAÇÃO DOS ALAGADOS DO VALE ENCANTADO – VILA VELHA/ES A região dos Alagados, também conhecida como bacia de inundação do rio Jucu, fica localizada entre os bairros de Vale Encantada, Rio Marinho, e Pontal das Garças em Vila Velha - Caçaroça, Jardim Botânico e Rio Marinho em Cariacica. Faz parte da bacia hidrográfica do Rio Marinho, Rio Jucu e de Guarranhuns; Cortada pela Rodovia Leste-oeste, a margem direita da rodovia Darly Santos (em direção ao bairro Itaparica), limites ao da Reserva Ecológica Municipal de Jacarenema e a esquerda do dique do Rio Jucu (em direção a foz). Essa região reúne em sua estrutura, valiosíssimos fatores ambientais e sociais tendo em vista que retêm espécies de flora e fauna nativas, algumas raras e em risco de extinção. A região é um verdadeiro reservatório de água de chuva que serve de amortecimento de impactos ambientais para as frequentes inundações que ocorrem em Vila Velha em período de chuva.

TÍTULO: Mapear áreas rurais como áreas de interesse metropolitano

Acho que o PDUI precisa considerar as áreas rurais como áreas de interesse metropolitano. Considerando que são poucos os municípios da região que ainda dispõe de áreas rurais, e que há uma pressão para expansão da malha urbana para essas localidades, nas quais também costumam coincidir áreas ambientais, e que essas áreas contribuem para a qualidade de vida da região metropolitana, podendo ser exploradas do ponto de vista turístico e econômico, sem no entanto serem prejudicadas, se faz necessário um olhar do plano metropolitano para elas.

TÍTULO: Criação da Unidade de Conservação Alagados do Vale Encantado

Criação da unidade de conservação dos Alagados do Vale Encantado na ZEIA Alagados do Vale Encantado e no seu entorno. Uma das maiores biodiversidades já registrada em Vila Velha foi encontrada nessa região. São 193 espécies de aves sendo que algumas são ameaçadas de extinção e migratórias. Além disso, já foi registrado o gato-mourisco, tamanduá-mirim, ouriço-cacheiro, lontra, sagui, cachorro-do-mato, tatu, mão-pelada jacaré-do-papo-amarelo, jiboia e etc. O parque ligaria a região com o Parque Natural Municipal de Jacarenema através do rio Jucu e sua APP aumentando o fluxo gênico e criando uma área de proteção de maior porte em que muitas espécies poderiam ter suas populações viáveis para a posterioridade. A área é fundamental para o controle das enchentes em Vila Velha. Segundo o plano de manejo do Parque Natural Municipal de Jacarenema quase toda a região é planície de inundação do rio Jucu (Área abaixo da cota de 5 metro). A bacia do Canal Garanhuns onde se encontra essa região mencionada possui 94,57 % da sua área como várzea (áreas com elevação entre 5 m a -2 metros), segundo o documento do COMDEVIT “Elaboração dos Estudos para Desassoreamento e Regularização dos Leitos e Margens dos Rios Jucu, Formate e Marinho na Região Metropolitana da Grande Vitória”. Existem registros fotográficos de como a área ficou alagada na enchente de 2013, dessa forma, funcionando com um reservatório natural da água que não consegue chegar até o rio Jucu que é relativamente raso e não comporta todo esse volume. A área é cortada pela rodovia leste-oeste e na época de sua construção não foi realizado um EIA-RIMA na região. Inclusive animais silvestres (como cachorro-do-mato) já foram encontrados mortos por atropelamento, mesmo sem a rodovia estar funcionando normalmente. Os impactos para a vida selvagem são enormes e só vai piorar com o aumento do fluxo de carros.

TÍTULO: Mobilidade

1- O trânsito entre Cariacica e Vila Velha pela ponte ao lado da Desportiva precisa de melhorias urgente pois

inviabiliza o acesso à Segunda Ponte (sentido Vitória) nos horários de maior movimento e a paralisação do trânsito já na região de São Torquato gera reflexos até Alto Lage. 2- Considerem reativar o aquaviário, incluindo Cariacica e suas potencialidades turísticas e econômicas como o Manguezal de Itanguá e a orla. 3- Voltem seu olhar para a questão ambiental uma vez que o município de Vitória é talvez o único da região metropolitana que não tem área rural conservada e consome água que vem de outros municípios da mesma região, sem qualquer tipo de contrapartida. 4- Pensem em zoneamento específico para áreas com potencial metropolitano de agroturismo visto que existe em todos os municípios da região que possuem área rural, com exceção de Vitória. 5- Observem a bagunça onde hoje está inserida a leste - Oeste e o parque Cravo e a Rosa. O projeto atual descaracteriza o parque, único espaço de lazer dos moradores de uma região EXTREMAMENTE adensada. 6- Adoção de bilhetagem única nos ônibus e outros meios de transporte público.

TÍTULO: Cultura

Considero que para o Plano de Desenvolvimento Metropolitano atuar no desenvolvimento da Região Metropolitana como se propõe, tendo em vista a redução das desigualdades e melhorias nas condições de vida da população, diversas ações deveriam ser ponderadas na ação conjunta do Estado e dos sete municípios que integram a metrópole. Dentre as funções públicas a serem debatidas destaca-se a vertente Cultural, que incidirá sobre os demais ordenamentos: Territorial, Mobilidade Urbana, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. 1) O primeiro passo é considerar as diferenças e diversidades existentes nos territórios abrangidos: 1.1) Diferenças culturais, sociais, econômicas, étnicas, espaciais, temporais, dentre outras, de modo que a política da vida cotidiana seja a mais plural possível e se constitua a partir do ponto de vista do morador e da população que habita a cidade ou o bairro, e não se programe somente do olhar pragmático do Estado, que na tentativa de governar transforma o múltiplo no uno; 2) O conjunto de serviços e planejamentos devem dar possibilidades de acesso à cidadania, compreendida aqui como acesso a direitos de usufruir da cidade. É necessário reconhecer as diferenças nas agências dos habitantes e adotar tratamento IGUAL para todos; 3) Ampliando os direitos e as instituições sociais e culturais, se garante o acesso à cidadania, uma vez que cultura é um direito fundamental garantido por lei (Art. 125 da Carta Magna), bem como respeitar o Plano Estadual de Cultura do Espírito Santo (2013-2013), em seus princípios e objetivos (p. 114/115). As políticas que valorizam a diversidade cultural são peça central do processo de constituição de estados democráticos; 4) A Cultura é excelente via de atuação pra legitimar mundos tão distantes. Mas não me refiro a “cultura salvacionista”: 4.1) importância do mapeamento das performances

culturais nas cidades, ou seja, conhecer e reconhecer as expressões culturais e as relevâncias destas ações, dando possibilidade para continuarem existindo; 4.2) Valorização de (ou criação ou dar condições de) espaços que reforcem a criatividade de jovens, coletivos, associações de moradores e outros, em detrimento dos espaços "gentrificados" que exaltam a aliança com o mercado e o capital privado, agindo sobre a desestabilização dos espaços de criação e dos processos que se encontram "por trás" da privatização desses espaços. 5) Obrigatoriedade da cultura está na pauta das políticas públicas: Governança urbana para a transformação: 5.1) Compreender a configuração das ações coletivas em torno da cultura pela cidade (através dos artistas individuais, dos coletivos, das associações) e gerir políticas culturais para atender as especificidades, sendo esta uma forma de valorização das cidades e de algo que seja próprio da cultura local (sem repetições com SP e RJ); considerar experiências de cidades similares à Vitória e se distanciar da perspectiva eurocêntrica, ou paulistana ou carioca, que não condizem com a nossa cultura e modos de vida; 5.2) Mapear e conhecer as práticas cotidianas das pessoas, diante do distanciamento do Estado, e analisar que práticas são essas, a partir de que lógica se constituem, o que as suas memórias tem a ver com isso: Ex: onde e como acontecem os encontros de skatistas, de happers, funkeiros, sambistas... e reconhecer como o ambiente em que vivem compõem sua subjetividade e a forma de ver o mundo. 5.3) Em outras palavras, são práticas que já existem, estão lá, acontecem sem a interferência do Estado. Mas precisam continuar existindo e as condições para isso devem ser criadas pelo Estado; 5.4) Considerar que essas expressões ou performances culturais tem compreensão espaço/tempo diferenciadas; 5.5) Criar condições para que esses grupos permaneçam na rua. Valorizar a cultura de rua, do espaço público, em detrimento de projetos sociais que visam "tirar o jovem da rua"; 5.6) A ideia é humanizar a rua e ocupá-la como espaço criativo. Essa compreensão muda a dimensão estética de espaço público; 5.7) Ocupar o espaço urbano transforma o lugar de desastre em arte provoca distanciamento do estigma; 5.8) Considerar os espaços de interdição da cidade – espaços dominados por grupos rivais e não fazer de conta que não existem; 5.9) Reconhecer os "territórios de espera" na cidade e transformá-los em ambiente de experiência útil para as vidas das pessoas. Considerando que há diversidade de pessoas em situação de espera que poderiam ter transformados seus tempos vazios em tempos úteis; 5.10) Pensar os percursos, caminhos, trajetórias dos grupos culturais: possibilitar espaços para congos, folias, palhaços, trapezistas e outros, considerando como estas performances têm influências e interferências muito importantes sobre as vidas das pessoas; 5.11) A partir da valorização da arte pode-se também valorizar a cultura, exaltando saberes afro, indígenas, europeus, ciganos, entre outros, através da música, da dança, do teatro, da poesia, do grafite e, assim, revelar o desconhecido. Essa ação pode aproximar as diferenças, na medida em que só é possível respeitar

aquilo que se conhece. “Os encantos estão na cidade, é preciso (re)conhecê-los”. 5.12) É preciso pensar a arte para além do entretenimento; os planejadores urbanos devem promover a sociabilidade. 6) Pensar as desigualdades como problema público: 6.1) não reforçar e reproduzir as desigualdades através das políticas públicas que implementa, como no caso das desigualdades socioespaciais; 6.2) Considerar que a compreensão de “risco” não é a mesma para todos; 6.3) Pensar que os espaços podem ser acionados como instrumentos de luta e resistência, diante das desigualdades produzidas pelo próprio Estado; 6.4) Pensar que as margens sociais não são inertes; pensar que as fronteiras entre o legal e o ilegal, as margens e o centro são fluidas e híbridas.

TÍTULO: Criação da Unidade de Conservação Alagados

Criação da unidade de conservação dos Alagados do Vale Encantado na ZEIA Alagados do Vale Encantado e no seu entorno. Uma das maiores biodiversidades já registrada em Vila Velha foi encontrada nessa região. São 195 espécies de aves sendo que algumas são ameaçadas de extinção e migratórias. E o número está aumentando com o tempo de monitoramento. A título de comparação, o Jardim Botânico do Rio de Janeiro registrou 192 espécies segundo a plataforma de ciência cidadão chamada de Taxeus. Além disso, já foi registrado o gato-mourisco, tamanduá-mirim, ouriço-cacheiro, lontra, sagui, cachorro-do-mato, capivara, tatu, mão-pelada jacaré-do-papo-amarelo, jiboia e etc. O parque ligaria a região com o Parque Natural Municipal de Jacarenema através do rio Jucu e sua APP aumentando o fluxo gênico e criando uma área de proteção de maior porte em que muitas espécies poderiam ter suas populações viáveis para a posterioridade. A área é fundamental para o controle das enchentes em Vila Velha. Segundo o plano de manejo do Parque Natural Municipal de Jacarenema quase toda a região é planície de inundação do rio Jucu (Área abaixo da cota de 5 metro). A bacia do Canal Garanhuns onde se encontra essa região mencionada possui 94,57 % da sua área como várzea (áreas com elevação entre 5 m a -2 metros), segundo o documento do COMDEVIT “Elaboração dos Estudos para Desassoreamento e Regularização dos Leitos e Margens dos Rios Jucu, Formate e Marinho na Região Metropolitana da Grande Vitória”. Existem registros fotográficos de como a área ficou alagada na enchente de 2013, dessa forma, funcionando com um reservatório natural da água que não consegue chegar até o rio Jucu que é relativamente raso e não comporta todo esse volume. A área é cortada pela rodovia leste-oeste e na época de sua construção não foi realizado um EIA-RIMA na região. Inclusive animais silvestres (como cachorro-do-mato) já foram encontrados mortos por atropelamento, mesmo sem a rodovia estar funcionando normalmente. Os impactos para a vida selvagem são enormes e só vai piorar com o aumento do fluxo de carros.

ANEXO 1 – ROTEIRO DE DISCUSSÃO

QUESTÕES ORIENTADORAS DO DEBATE

1 - VISÃO DE FUTURO

Como será Região Metropolitana daqui a 30 anos?

O que não vai faltar, o que não pode faltar?

O que a realidade já nos mostra, e o que esperar? (Tendências)

Quais novas possibilidades?

2 - EIXO AÇÕES

Como chegar lá? (DESAFIOS)

Para que esse cenário futuro se realize, que iniciativas são necessárias?

Quem são os atores envolvidos nesse processo?

Perspectiva de tempo: ações de curto, médio e longo prazo.

ANEXO 2 - PROPOSTAS RECEBIDAS POR OFÍCIO

Vila Velha, 1º de Agosto de 2017

À Presidente do COMDEVIT

M.D. Sra. Gabriela Lacerda

O Fórum Popular em Defesa de Vila Velha, organização que congrega entidades e cidadãos do Município, preocupados com a participação popular no debate do Plano Metropolitano promoveu em 4 de maio do corrente ano um debate intitulado "Vila Velha no Plano Metropolitano". Na oportunidade foram debatidos temas tais como: Mobilidade urbana; meio ambiente e qualidade de vida, desenvolvimento urbano e metropolização.

Considerando a qualidade e relevância das contribuições apresentadas, neste e num encontro promovido posteriormente na sede do MOVIVE, decidiu-se por encaminhar a este Conselho, formalmente, as propostas formuladas, como segue:

Mobilidade Urbana:

A necessidade de priorização dos transportes coletivos, com qualidade, e redução gradativa dos transportes individuais;

A opção por modais menos poluentes tais como: ciclovias e Aquaviário;

O estabelecimento de rotas ciclísticas ligando os Bairros ao centro e aos terminais e às estações das Barcas;

A redução da velocidade urbana e a criação das "zonas acalmadas";

Melhoria da caminhabilidade e sombreamento das vias;

Suporte para bicicletas nos terminais dos ônibus e Aquaviário;

Diversificar e integrar os modais possíveis de integração;

Cumprimento da NBR9050 e da lei de mobilidade Urbana – Lei 12587/12

Meio Ambiente e qualidade de Vida:

Foi feita uma reflexão sobre a importância de se preservar e ampliar as Zonas de Especial Interesse ambiental do Município, para a promoção da qualidade socioambiental da cidade,

Foi evidenciado o impacto da conclusão da Rodovia Leste Oeste sobre as ZEIAS do Vale Encantado e principalmente sobre os alagados do vale, área que recebe a influência de três rios, Jucú, Marinho e Guaranhuns, funcionando como importante bacia de acumulação de águas, especialmente na época das chuvas, além de possuir espécies endêmicas em risco de extinção, constituindo-se também como local de recepção de espécies migratórias.

Foi proposta a transformação dos Alagados em unidade de conservação, por sua importante relevância ecológica, e pela crescente pressão imobiliária e industrial que sofre.

Desenvolvimento Urbano e Metropolização

Foram apontados os seguintes problemas:

- Ausência de Gestão Metropolitana integrada;
- Modelo de cidade disperso e caro ao poder público (infraestrutura, transporte e degradação ambiental;
- Crescimento atrelado aos Eixos modais rodoviários;
- Saneamento básico deficiente na maioria das cidades com impactos sobre a saúde.
- Redução da qualidade de vida da população metropolitana, pelo aumento do tempo no deslocamento trabalho-casa, poluição ambiental e aumento da violência, entre outros.

Esperando que estas propostas recebam a devida acolhida por este importante Conselho, subscrevemo-nos;

Respeitosamente,

FÓRUM POPULAR EM DEFESA DE VILA VELHA


IRENE LÉIA BOSSOIS

COORDENADORA

sociedadecivil@bol.com.br

tel: 999621739 e 999435215

ENTIDADES QUE SUBSCREVEM

ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES DA PRAIA DA COSTA (AMPC)

FÓRUM DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SOCIAL E AMBIENTAL DA REGIÃO DO VALE ENCANTADO – DESEA –

MOVIMENTO VIDA NOVA VILA VELHA –MOVIVE –

GRUPO FRATENIDADE E VIDA NO PLANETA


GRUPO BIKE ANJO

SOCIEDADE SINHÁ LAURINHA

ASSOCIAÇÃO DE MEIO AMBIENTE DA BARRA -AMABARRA

MINUTA DE PROPOSTAS NO ÂMBITO DA PAISAGEM PARA O PDUI

Objetivo: materializar a questão da paisagem, a fim de buscar sua crescente qualificação, por meio da apresentação de propostas no âmbito das áreas trabalhadas pelo PDUI: **Ordenamento Territorial; Mobilidade Urbana; Desenvolvimento Econômico; Meio Ambiente.**

Considerar que:

- . Toda intervenção no espaço diz respeito à paisagem;
- . A paisagem é imprescindível à qualidade de vida da população, portanto é do interesse coletivo.

ORDENAMENTO TERRITORIAL

Propor o adequado ordenamento da Paisagem, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, através de legislação urbanística;

Garantir, por meio de legislação específica, a visibilidade de diversos ângulos de importantes elementos geográficos de destaque na Paisagem e do patrimônio histórico cultural constituído;

Executar o aterramento da fiação prioritariamente nos centros históricos dos municípios;

Identificar áreas livres e/ou construções ociosas, públicas ou privadas, para ser destinada à implantação de projetos para uso da coletividade, como por exemplo, praças, parques e espaços para fins culturais e sociais;

Estimular aumento da taxa de permeabilidade nas edificações (públicas, comerciais, empresariais, residenciais, industriais) com o objetivo de favorecer o conforto térmico, reduzir a formação de ilhas de calor na paisagem urbana, favorecer o escoamento e a melhor absorção das águas de chuva.

Revisar os Planos Diretores Municipais inserindo capítulo sobre a necessidade do reconhecimento, valorização, proteção, gestão e revitalização das paisagens;

Gerir e monitorar de forma contínua os sítios históricos reconhecidos com fins à sua valoração permanente e proteção da paisagem;

Elaborar Plano de Proteção e Revitalização dos Centros Históricos dos municípios, com preocupação estética, ambiental, social e cultural de forma a preservar sua identidade e tradição;

Prever nos PDM'S a criação de um fundo financeiro específico oriundo de um determinado percentual do valor de toda obra aprovada para construção, a ser destinado a ações mitigadoras do impacto ambiental gerado pela mesma.

MOBILIDADE URBANA

Gerir o município conforme as diretrizes e princípios colocados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que estabelece a acessibilidade como direito universal, reforça a correta priorização dos modos de transporte coletivo e não-motorizados, e com incentivo à adoção de energias renováveis e não poluentes.

Projetar, elaborar, executar e acompanhar projetos relativos à mobilidade urbana, soluções que causem o mínimo de impacto à paisagem urbana e explorem a qualidade estética dos lugares de modo a valorizar /ou mesmo criar novas paisagens;

Cumprir a norma NBR 9050 que estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade consideradas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente.

Estabelecer planos de construção, adequação e manutenção de calçadas que garanta acessibilidade e mobilidade com segurança e conforto, conforme estabelece a NBR 9050

Humanizar as principais vias de escoamento do tráfego por meio de medidas como: redução do ruído e das emissões de poluentes dos automotivos, inserção de áreas verdes, instalação de mobiliário urbano, proibição do comércio irregular; implantação de ciclovias, restrição e regulamentação do uso de outdoors e publicidade.

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

- Economia verde

Adotar medidas sustentáveis nas edificações e nos projetos urbanos e rurais, como captação de águas da chuva e reuso da água, uso de energia solar, fotovoltaica, térmica e eólica, reciclagem de resíduos sólidos, dentre outros, prevendo na legislação incentivos para sua efetivação;

- Turismo

Propor o ordenamento da paisagem de áreas ou lugares que necessitem de revitalização através de projetos para que se tornem produtos turísticos de qualidade;

Dinamizar o projeto Caminhos do Campo com novos atributos estéticos/ paisagístico/ ecológicos/ de mobilidade (ciclovía) para desenvolvimento de roteiros rurais/ turísticos/ culturais específicos.

- Tecnologia da Informação
- Economia Criativa

MEIO AMBIENTE

Propor aumento com aproximação máxima do percentual desejável de área verde por habitante através de medidas como implantação de calçadas verdes, arborização continuada de ruas, avenidas e outros acessos, manutenção e ampliação do número de praças e jardins, criação de jardim botânico, ampliação de projetos paisagísticos, etc

Identificar os elementos de maior relevância na paisagem da região metropolitana que contribuam para a promoção dos valores identitários, culturais e turísticos;

Inventariar todas as ocorrências que degradam a paisagem de relevância e cotidiana com levantamento das características e pressões sofridas e definir medidas de mitigação;

Fiscalizar continuamente e coibir qualquer ocupação em Áreas de Preservação Permanente (APP'S);

Restringir a publicidade relacionados a outdoors, placas e outros similares que afetam a Paisagem urbana, de modo a regulamentar seu uso com objetivo de reduzir a poluição visual;

Monitorar e fiscalizar a atividade industrial de forma sistemática e contínua para não comprometer a Paisagem e todas as formas de vida que lhe são inerentes;

Implantar processos e procedimentos para obtenção do grau de balneabilidade nas praias, baías, lagoas e rios e, posteriormente, trabalhar para a obtenção de pelo menos uma chancela internacional "Bandeira Azul";

Incentivar o processo de adesão dos municípios ao Projeto Orla com fins à proteção e organização da costa litorânea e da Paisagem;

Promover o gerenciamento e fiscalização dos resíduos sólidos com padrões sustentáveis de produção e consumo, observando a

destinação correta dos resíduos com previsão de local específico para depósito do lixo seco e úmido nos projetos urbanos e rurais, nos estabelecimentos comerciais e industriais, conforme previstos na Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei 12305/2010);

Incluir a temática da Paisagem em todos os níveis da Educação, considerando seu caráter de transversalidade



MOVIVE - Movimento Vida Nova Vila Velha
CEAS-Certificado de Entidade Beneficente-nº 097/2005
Utilidade Pública Federal - Portaria nº 1.284 /2003
Utilidade Pública Estadual - Lei nº 7.139/2002
Utilidade Pública Municipal - Lei nº 3.761 /2000
CONAMA- Portaria nº 154-2004
COMASVV: n.º 26 /2001
COMCAVV - nº 28 - 2005.
CONEAS- nº 068/2002
CNAS- nº 126/2002

À Presidente do COMDEVIT M.D. Sra. Gabriela Lacerda

O MOVIMENTO VIDA NOVA - MOVIVE, também denominado simplesmente MOVIVE, fundado em 31 de agosto de 1998, é uma Organização da Sociedade Civil de direito privado, apartidário, sem fins lucrativos e econômicos, de caráter beneficente e filantrópico, democrático e pluralista, vem encaminhar propostas para o Plano metropolitano da Grande Vitória, conforme a seguir.

Considerando a importância da integração das cidades que compõem a RMGV;

Considerando que as ações e projetos para o desenvolvimento da RMGV vem fortalecer as cidades que a compõem;

Considerando que o espaço metropolitano deve refletir as diretrizes e projetos compatíveis com a própria visão de futuro do estado e explicitar seu novo papel no desenvolvimento estadual.

Sugerimos:

Tema Meio Ambiente:

- Padronizar o cercamento e a recuperação das áreas de restinga da orla das cidades da RMGV, de forma a se ter uma unicidade e fixando-se a ideia de integração das cidades da RMGV e um corredor verde;
- Implementar projeto de uso das praias e da orla em geral, com plano de uso integrado, considerando o conceito ambiental e respeitando as especificidades das cidades;
- Definir que todos os projetos, tanto residencial quanto comercial, se utilizem de recirculação mínima de água e coleta da água de chuva;
- Implementar e efetivar a "coleta seletiva" permanente na RMGV;

Ordenamento territorial:

- Considerar como uma ferramenta para o desenvolvimento e para geração de renda e potencialidade turística e cultural os "Patrimônios Paisagísticos e Históricos" da RMGV;
- Buscar formas de planejar, implementar e monitorar ações integradas de ocupação de espaços urbanos da RMGV, para diminuição da violência;
- Realizar e implementar "Planos de uso" das praças e áreas de lazer coletivo, incluindo as "Feiras Livres", porém regulamentadas;

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

RECEBIDO

Em. 04 / 08 / 17

Às: 15:00 Silvia dos Santos Merilho
Protocolo/USN
NºFuncional: 3725936

Procedência
Setor de Protocolo

Novo endereço: Av. Afonso Pena, nº 10 – Praia da Costa
CEP: 29.101-450, Vila Velha/ES



MOVIVE - Movimento Vida Nova Vila Velha
CEAS-Certificado de Entidade Beneficente-nº 097/2005
Utilidade Pública Federal - Portaria nº 1.284 /2003
Utilidade Pública Estadual - Lei nº 7.139/2002
Utilidade Pública Municipal - Lei nº 3.761 /2000
CONAMA- Portaria nº 154-2004
COMASVV: n.º 26 2001
COMCAVV - nº 28 - 2005
CONEAS- nº 068/2002
CNAS- nº 126/2002

Mobilidade urbana:

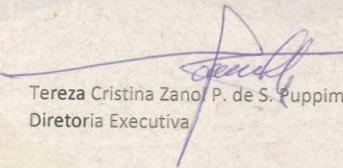
- Utilizar das potencialidades das cidades da RMGV para um transporte aquático de forma integrada;
- Ter padronização, integração e complementaridade no transporte terrestre, incluindo transportes mais rápidos e corredores específicos para eles, aproveitando as vias existentes e com baixo custo;
- Incentivar o uso de transportes alternativos não poluentes (bicicletas e outros) com faixas específicas e com plano de educação para o próprio usuário, o pedestre e os demais usuários das vias, de forma participativa e com infraestrutura para a integração entre os modais.

Desenvolvimento econômico:

- Criar centros industriais complementares entre as cidades da RMGV, de forma que uma cidade possa se especializar em uma produção específica de determinado produto que será utilizado para complementar outro nas demais cidades da RMGV;
- Fomentar a Economia colaborativa;
- Implementar centros de produção e comercialização coletiva p economia solidaria;

Agradecemos a oportunidade de participação, nos colocando à disposição no que for possível contribuir e sugerirmos a leitura do conteúdo do "Terceiro Seminário Vila Velha Sustentável – O que queremos para a nossa cidade", realizado pelo MOVIVE em 2016.

<https://drive.google.com/file/d/0B2bpxoROlbiac1ZoYzJkb0h6Q0E/view?usp=sharing> ,


Tereza Cristina Zano P. de S. Puppim
Diretoria Executiva

Novo endereço: Av. Afonso Pena, nº 10 – Praia da Costa
CEP: 29.101-450, Vila Velha/ES

Rua Piauí - 19 - Praia da Costa - Vila Velha - ES- Brasil CEP: 29.101-320 Tel/Fax: +55 (27) 3229-8822
<http://www.movive.org.br> movive@movive.org.br

ANEXO 3 - TRANSCRIÇÕES DO CICLO DE DEBATES

TRANSCRIÇÃO DO GRUPO 1 – ENTIDADES EMPRESARIAIS

Data: 19 de julho de 2017

Início: fala da diretora-presidente do IJSN, Gabriela Lacerda.

Letícia Tabachi: apresentou o diagnóstico.

Caliman: cenários e tendências.

Debate teve início às 15h20.

M: vamos agora nos conhecer. Vou fazer uma apresentação. A Gabriela já se apresentou, a Letícia já se apresentou.

[Teve início a apresentação de todos os presentes]

Boa tarde, meu nome é Jackeline. Sou proprietária da empresa metalúrgica e estou representando o Sindifer.

Sou Antônio, representando a Federação de Comércio.

Boa tarde, estou representando a Federação de Cariacica e o ES em Açã.

Eu sou Pedro, vim pela Fecaje (Federação do Jovem Empreendedor), Federação do jovem empresário.

Sou Jaime, secretário geral do SETPES.

Sou Elias Baltazar, diretor do GVBus.

Zenilton, da ArcelorMittal.

Sou Sílvia, representando a Federação das Indústrias.

Boa tarde sou Paulo Renato, estou na presidência do ES Convention.

Manuel Almeida.

Murilo, representando a Federação da Agricultura e Pecuária.

Alexandre do IJSN, há 33 anos no Instituto, e estou na área de mobilização do projeto.

Sou João Paste, do IJSN.

Sou Bruno, do grupo de Ordenamento Territorial.

Sou Renata, arquiteta.

José, também estou na equipe.

Sou Lígia, pesquisadora do desenvolvimento econômico.

[Seguiram as apresentações de outros membros do IJSN]

M_ proponho que a partir de todo o cenário, o diagnóstico nada mais é do que uma fotografia. Essa coisa de passado presente e futuro não é tão desvinculada assim... Essa brincadeira de cenário, a gente sempre percebe que o futuro traz os desafios que são atuais. Eu peço para vocês fecharem os olhos e imaginarem a região metropolitana em 2047.

Será que alguém vai estar lá? (Risos)

M_ não pensa assim não, (risos)...

Vou aproveitar o gancho até porque a gente treina esse exercício. Comecei aqui no instituto em 1980 e vou falar do passado. Que é a questão do que esse passado vem desde a década de 80, fazendo, eu lembro que se discutia naquele momento para fazer a aglomeração urbana da região. Então, desde aquele momento já apareciam sinais de que essa estruturação espacial já contemplava algumas características que, mais do que um exercício, se concretizaram. Então, não precisou do ponto de vista material, a gente vê claramente isso. Não é tanto a questão desses cenários econômicos, mas consolidação no território que a gente vê hoje e vive hoje. Então, foi o primeiro da região, logo depois veio o de Vila Velha e depois, conseqüentemente, os outros Planos Diretores. Eu acho sempre importante pra gente ter essa visão econômica, pela formação profissional, eu vou puxar pra questão do território, todas essas atividades não aconteceriam ... mesmo que a gente esteja na quarta revolução industrial, o ser humano vai continuar tendo lazer, se locomovendo em um território. Nós vamos estar no território. Não temos para onde escapular. O que eu vejo de grande dificuldade? E aí comentando como representante da Federação de Comércio, se a gente for pegar, me permitam fazer esse apanhado, mais de 50% do PIB da região é comércio, serviços e bens. É isso que a região precisa para se desenvolver, em alguns municípios isso é muito forte. Se você pegar Vila Velha, isso vai a 80%, e se você pegar na Serra, isso se inverte um pouco e Cariacica, retomando para comércio, serviços, bens e turismo. Hoje nós temos que os municípios da região já estão com seus planos diretores e todos esses estão trabalhando o território. É ali que acontecem as atividades econômicas. É ali que podemos saber se a retroárea no Porto de Tubarão vai poder acontecer ou não. E na época, em 82, foi toda a região invadida, a retroárea de Porto de Capuaba sumiu, hoje estamos com uma situação parecida com o Porto de Tubarão. Agora, isso vai ser garantido no plano diretor da Serra? Ou de Cariacica, que já tinha essa projeção? E Vitória passou por um esvaziamento do seu centro, esse centro hoje sofre restrições e já está se estrangulando e a tendência é se esvaziar os grandes eixos de Vitória, que já estão saturados. O que seriam eixos arteriais de ocupação da metrópole já estão ficando esvaziados. Tudo isso pra que a gente comece a pensar o que vai fazer para a região metropolitana, essa centralidade e serviços de alta complexidade vai acontecer em que local do território? Vamos partir para uma metrópole policêntrica? A

serra, com a região de Laranjeiras? Vila Velha, que já está se consolidando na Luciano das Neves? Tudo isso já começa a se concretizar e o PDUI é importante, e é [sic] muito bom esses diagnósticos. Eu lembro da Sara Monteiro, é ótimo, vamos levantar os dados. E era uma coisa impressionante porque nossa vontade era levantar todo tipo de dado possível. E quais são os prognósticos, qual a metrópole que a gente quer? Se os municípios trabalham isoladamente na gestão dos seus territórios? Não existe projeção da capital.

M_ só pedindo, que tem muitos participantes... eu penso assim, vamos pensar o gancho que ele falou, da relação entre os municípios. Se nós pensarmos em uma região metropolitana extremamente sinérgica, o próximo passo, e como é que eu faço para chegar lá? E eu acho que falar do futuro a gente não tira as questões do passado.

Meu nome é Moacir, sou especialista em turismo, eu já tenho essas coisas na cabeça. E uma das coisas que o Caliman apresentou foi a questão administrativa ou deficiência administrativa. Existe um aspecto de que como está existindo pouca articulação, estamos em 2017, no primeiro ano e estamos com planejamento da gestão anterior. Mas tudo é possível, dependendo do que se planeja para 2018. E quando se fala “mas tem o fundo”, mas sabemos que no passado o Tribunal de Contas, principalmente no turismo, mas era uma política.... Um aspecto como esse territorial, se eles não fizerem, o trabalho vai ser dobrado. E se ampliar essa discussão em torno da LOA, pode ter ferramenta a ser inserida do PPA. Porque tem três anos para os municípios se adequarem e os municípios que são os mais interessados nisso. Mas um outro aspecto é mesmo considerando as atividades do turismo. No território, o turista já não reconhece o limite geográfico. Ele quer saber se as expectativas de turismo serão atendidas.

M_ e como vai ser esse turista de 2047? O nosso plano tem limites, mas tem objetivos bem claros, essas questões que vocês colocaram já está no diagnóstico, a autonomia dos municípios, questões de interesse público.

No nosso caso, a gente tem alguns grandes problemas. Primeiro é o território, porque está cada vez mais restrito implantar qualquer indústria pelas questões ambientais e a mobilidade urbana, como levar o trabalhador para o trabalho. E o Transcol não chega até lá e você tem que fazer todo um planejamento, porque na indústria você tem o trabalho manual mesmo. Você tem que chegar a um território ocupado com indústrias, Serra hoje concentra a maior parte das indústrias, então a gente tem que criar espaços de ocupações para as indústrias e que tenha a questão da mobilidade resolvida também, porque você vai colocando as residências mais distantes e as indústrias também estão ficando mais distantes. Acho que a gente tem que chegar a um denominador que não coloque as pessoas tão distantes das indústrias. Inclusive, o próprio planejamento da Serra não consegue implantar indústria mais. Então, estão cada vez

mais colocadas ao longe, a gente tem que contratar ônibus particular para levá-los, então, implica bastante na mobilidade. A gente não tem esse estudo técnico. (Jackeline)

Posso pegar o gancho da Jackeline?

M_ A gente pode fazer uma rodada de cada um expor o que for significativo, se a gente não tiver vocês para terem essa visão de futuro... Mas também entendendo que é a primeira conversa, podem colocar.

Deixa eu só complementar, como eu não sou técnica fico com receio...

Sílvia da Findes: você falou que a gente está em 2047, então falando da indústria temos um parque industrial totalmente diferente. Um pouco da indústria 4.0. Então, se hoje a gente está tratando como o trabalhador chega? A gente precisa resolver isso hoje, porque talvez esse trabalhador não precisa chegar em mim, é o que se está tratando, bem futurista, o trabalhador de chão de fábrica. A gente precisa dele na fábrica hoje, e é irreal imaginar que o nosso Transcol não chega em alguns bairros da Serra. Tem que ser abordado [sic] a indústria 4.0, a automação e a outra forma das pessoas trabalharem. Eu estou pensando em 2030, em 2025. A gente não está discutindo mais, a questão do Uber, não está substituindo taxista, está substituindo motorista. É pensar um pouco mais amplo e ver se a gente consegue sair da caixa. Então...

Renato: eu gostei da fala da Sílvia, apesar de estar ligado à entidade, e a gente no turismo, a gente está participando de vários eventos, questão desse cenário futurista, e o Campus Party tem revolucionado... a gente assinou um convênio brasileiro com as cidades inteligentes, e o Convention é um parceiro, e a região metropolitana. A gente está bem aquém do que deveria estar e este é um ponto importante para o breve futuro que é a informação. As empresas multinacionais e a cidade inteligente passa a ter, desde que for planejada, é quem vai ter o poder no futuro. Mas a questão, as cidades inteligentes precisam ser trabalhadas. Descentralizar a população, descentralizar a economia é fundamental, se o condomínio é cheio você vai para outro, a questão do transporte urbano, se não tem ocupação dos ônibus não vai ter transporte para lá, se o público não pode subsidiar, quem vai pagar a conta? Eu não vou entrar no negócio que não seja viável, nós do turismo sofremos muito porque os bares têm dificuldade para ficar abertos à noite, mas nós sabemos que a quantidade de trabalhadores não justifica ter os ônibus. Mais difícil para o trabalhador e pro empresário. E o que eu tenho falado é que a gente precisa pensar no todo, sem todos pensarem juntos não tem solução. Um vai embora para outro país porque lá tem condição e a indústria do turismo é o futuro. Eu participei e tem um instituto italiano, na época que a Itália foi tachada como a máfia, onde tudo estava errado, eles estão há dez anos trabalhando a posição do Brasil no mundo. Nada mais atual do que reposicionar o Brasil, só que um contraponto, as pesquisas mostram que todos os países admiram o Brasil, mas não querem fazer negócio. Segundo a informação, são 220 brasileiras multinacionais, ele primeiro

antes de negociar o produto dele, que é o normal, no brasileiro ir vender o seu serviço, primeiro tem que dizer que é uma pessoa respeitável com certificações de lá, fazer as validações mostrar que os donos da empresa são corretos, aí se ele foi aprovado, gastou fortuna, ele começa a negociar o preço e tem que ser mais barato que o de lá. Então o que se mostra é que o turismo é o grande desenvolvedor, então a gente precisa pensar em transformar em turismo. Centro de eventos, vai expandir pra onde? O centro de convenções agora não dá mais. O pavilhão de carapina não sabemos o que vai acontecer, então não temos como captar nada depois de janeiro de 2019. Hoje estamos trabalhando 2019 e não temos o que buscar de feira que precisa de um espaço daquele. Então, precisa-se pensar espaços para essas realizações, mas os ventos não vão diminuir.

Baltazar GVBUS: o sistema Transcol, ele é citado, nos anos 80 o sistema foi pensado e iniciou a execução pelo IJSN. Naquela época, já se discutia pelo fato da Grande Vitória ter os seus espaços vazios, da ocupação desordenada, na realização dos serviços de transporte. É fácil implantar uma indústria na Serra e falar “vem levar meus trabalhadores”, mas eu tenho um vão que não gera demanda. Essa questão da ocupação do solo é fundamental, e quando você traz pensar para o futuro, eu participei de um conselho na Serra que discutia algumas ações, aplicava multas ou pedia que as empresas se retirassem e foi afastando essas indústrias daquelas regiões. Então, pensar no futuro, isso tem que estar definido. Não pode o município fazer o plano dele, mas os serviços não estão integrados, os serviços não estão sendo pensados. E isso vai gerar a continuidade do desordenamento. Quando o Transcol foi planejado, a Grande Vitória era um... esqueceram de colocar as vias exclusivas para os ônibus. Tem que ter prioridade para que ele sobreviva. Nós temos um custo violentíssimo pra transportar a mesma quantidade de pessoas. Hoje nós travamos 1500.000 não está atendendo porque a ocupação do solo está sendo desordenadamente. Ele permite nas áreas urbanas a integração e acessibilidade sempre passa de 100%, é um ganho que precisa ser recuperado para o futuro.

E o desafio maior é da gente. Eu digo que às vezes a emergência é tanta que a gente age apagando incêndios. A gente está tentando romper essa barreira de enxugar gelo. Os administradores venceram problemas. Não conseguiram perceber como iria crescer. Você nem vai comprar carro.... o que a gente vai fazer com os operadores de máquinas? Olha a bola de neve... um evento muda e olha a cadeia de coisa que ele vai derrubando. Mas e essas pessoas? Quem são elas? Mais novas? Mais velhas? A população está envelhecendo e estão casando menos e tendo menos filhos. Substituem os filhos pelos animais.

Caliman: imagina em 2047, as discussões que estamos tomando hoje, assim como aquelas que foram tomadas lá atrás, você pode fazer N cenários, toda vez que uma sociedade ela entra em um período de

fortes rupturas provavelmente essa vai ser mais destrutiva que a anterior, nós temos a primeira revolução industrial, eu fico imaginando o que será a sociedade em 2047. Normalmente você volta a trabalhar com as utopias e distopias, será que vamos ter uma metrópole... ou uma nova York, ou a grande nova York? Será que se resolveu, e você pode ter essa passagem terrível, os outros países europeus já estão pensando nisso, e você vai ter um desemprego enorme e uma faixa ... então você pode ter cidades sitiadas.

Só tenho 27 caminhões roubados por dia...

Você pode ter ... ela tem uma mensagem que nos leva ao tipo de cidade que vamos ter lá na frente, a tecnologia que avançou tanto, mas a sociedade não conseguiu avançar. Eu quero dizer que tanto podemos resolver tanto não. E daí o papel do planejador, nós também não podemos ser os ditadores de que tem que ser assim e assado, porque é uma sociedade muito complexa. A forma pode te destinar a uma cidade sitiada.

O maior desafio de planejar é dar continuidade a isso. Porque o governo muda e muda tudo o que você fez. Eu estava em Porto Alegre e de lá fui pra Caxias, tem um monte de cidade embolada, e criou um gargalo, o maior nosso aqui no Brasil, Brasília foi planejada, mas hoje você não anda em Brasília. Pensadas na época de Juscelino, e de lá pra cá? Nada. Joga tudo num balaio, você é proibido de chegar em São Paulo fazer uma entrega, então o que eu faço, à noite você não tem segurança, a carga não vai nem chegar, então o maior desafio de isso acontecer, são 27 caminhos por dia roubados, o desafio é onde nós vamos com isso e se isso vai até lá. Tem que chamar mais interlocutores, e ele fala você não pode parar o caminhão aqui não. A maioria dos lugares que são construídos, Guarapari cidade turística, do lado da minha rua colocaram um prédio, a prefeitura fala assim, tão querendo pegar minha casa e construir um prédio com ela, a prefeitura vai aprovar e depois fala você não pode vir de carro pra cá.

E essa é uma discussão, Nova York não tem garagem para todos os prédios.

Eu vou apresentar uma visão um pouco diferente porque sou da agricultura. Qualquer plano de desenvolvimento precisa discutir o como. E eu enxergo que temos duas molas, água e energia, como está nossa matriz energética? Temos essa pra promover todo esse desenvolvimento? A água, de 2013 pra cá, temos um déficit de 1,8 anos sem chuva? Como vamos promover mudança, a agricultura não vou nem citar, em 2047 creio que vamos continuar comendo ainda, risos, como a gente promove tanto essas mudanças, água eu falo, não tem como promover mudança nenhuma na situação que nós estamos. Água e energia.

Eu só poderia complementar, Manuel Almeida, nós discutimos e colocamos, não vai ter água para abastecer Vitória, em 2014 falamos. Nós não fizemos nada, se a gente pensar em 2047, eu não chego lá, não.

Infelizmente a minha palavra é nessa linha (De Angeli). Hoje de manhã, no Bom Dia ES, teve um secretário

da prefeitura falando sobre onde colocar os animais soltos no ES. Estou colocando porque é uma coisa que deveria ter ocorrido há anos atrás, a política da castração, outra situação, o veículo sem motorista o que o Estado e as prefeituras darão de solução para os veículos velhos que estão parados? Como vamos ver coisa para o futuro se não temos essa política? Quanto ao transporte, quando eu ouvi a expressão faixa exclusiva, lá em 1980, “poxa, nós vamos ter isso?” “Vamos, uma maravilha!”. Outra coisa, e projetou a revitalização da Fernando Ferrari, não pensaram na faixa exclusiva, porque fazer uma obra daquele porte e não pensar na faixa exclusiva... e depois veio um puta de um projeto de BRT... poxa, faz a faixa exclusiva, mas quer um troço milionário. Então, você vê que não querem fazer. A mobilidade está aí, o transporte indo para o buraco.

Essa é a proposta para 2047.

Eu pedi para falar no momento que o professor Caliman estava falando na palavra distopia. Os carros não têm motorista, mas tem buraco na rua, as pessoas vão trabalhar em casa, mas não tem internet pra todo mundo. Eu não acho que, sinceramente, daqui a 30 anos vá mudar muita coisa. A gente tem uma cultura no Brasil de que faz pra tapar buraco. O Brasil tem planejamento, mas que não foi cumprido. Não adianta discutir se o carro vai ser assim ou assado, se a gente tem o problema da água. Eu fiz um poço artesiano, eu queria fazer certo, mas ninguém soube me dizer o que e como fazer. Você sabe onde eu consegui a informação? Na agência nacional, a prefeitura da Serra também não tinha a menor noção do que eu tinha que fazer. E imagina, aquele monte de pessoas que estão tirando a água dos lençóis. Existe uma disparidade técnica entre as prefeituras da região. A gente vê através de notícias e entrevistas, a própria fala, existe muito despreparo, enquanto na prefeitura de Vitória a gente vê que tem um corpo técnico muito bom. É ter uma igualdade de informações técnicas, a pessoa conhecer do que está falando. Eu vejo que essas questões, não dá para pensar 2047 utopicamente. Fizeram a Leitão da Silva, mas não tem faixa exclusiva.

Nem leitão da silva tem.

Eu acho que a gente tem que ter um pouco de pé no chão. Acho que, infelizmente, não vai ser um futuro tão brilhante e utópico porque existem outros fatores que influenciam, das ocupações desenfreadas, a questão da segurança pública – que eu não vi em nenhum momento – e influencia muito. Até para a questão da ocupação territorial, eu tenho um exemplo de ocupação que eles ocuparam lá e ninguém entra.

Eu vou voltar para o território. Eu mudo a forma do comércio através do comércio eletrônico, mas tenho que ter esse território. E isso tudo, abastecimento, energia, água, elas são necessárias e estão no território. Se eu não tenho um território que permite um Centro de Convenções, a região metropolitana que a gente

imagina precisa e quer, vai ser uma região que vai ter todo esse serviço, e as pessoas vão estar se deslocando e trabalhando no território. E aí, Caliman, essa reflexão que você faz da quarta revolução industrial, se a gente pegar as cidades, todas têm a sua inserção no território, mas mantêm a sua essência, onde elas comercializam e onde elas vivem. Então, essa cidade nós amos ter. Essa questão do território, eu volto nela porque a gente tem que mexer na autonomia dos municípios. Ou se altera nessa lei a autonomia do município para fazer o uso e ocupação do território, e é no PDU onde você não tem a faixa exclusiva, é no PDU, e se o PDUI não passar por cima dessa autoridade municipal para fazer o planejamento como metrópole, vamos continuar nos conflitos de cada município, vamos continuar esvaziando e vamos continuar com muita concentração em outras áreas policêntricas. E se não mexer, vamos ter ... essa questão é crucial. Se nós não tocarmos nela e se esse PDUI não apontar o caminho, vamos ter o que eu discuti aqui, cada município fazendo o seu plano.

Se a gente pegar aqui algumas intervenções que o estado tem realizado, se aquele corredor não tiver uma regulação, vamos estar criando a Lindenberg. Então, a necessidade dessa efetiva integração nos aspectos da região é fundamental, senão não vamos sair do lugar, volta a retomar, 20, 30 anos depois, a mesma discussão, quer dizer, a falta de perenidade nas políticas públicas, a cada 4 anos as políticas públicas são abandonadas. Os planejadores e os executores não deveriam ficar mudando conforme o interesse eleitoral a cada dois anos.

Eu era do curso de eletrotécnica em edificações eu lembrei dele aqui, eu fiquei pensando, hoje mesmo eu estava fazendo uma limpeza e achei uma reportagem de 83, inaugurando a CST. Naquela época, eram 3 milhões de placas, e já havia um planejamento para chegarmos a 7 milhões e meio de toneladas, esses outros quatro milhões seriam de bobinas. No planejamento empresarial, pensou-se nas de São Francisco que fica em Santa Catarina, pensa, em 83, não se pensava em barçaça, eu estou falando aqui e posso falar a experiência empresarial, eu acho que a utopia pode se tornar realidade desde que nos trabalhemos. E você imaginar a questão da água, se pegar 98%, nós podemos captar do mar, naquela época era inimaginável que teríamos uma estação de reuso e a gente... o que eu quero dizer, eu creio que esse pensar, a gente podia atingir algumas dessas utopias quando falamos de território, a gente sabe, pensar tecnologicamente. Vai ter que sempre existir a mobilidade. E sobre o turismo, hoje, o turista não quer saber o que é Vitória, Vila Velha, ele quer saber da Grande Vitória. Então, eu creio que é possível, algumas dessas utopias, eu olhei essa entrevista de 83...

Eu falei com Chalub, em abril de 77, a gente fez umas listas, mas...

Mas eu creio que o planejamento...

M_ eu consegui perceber na fala de vocês esse futuro almejado, sim. Eu vou lançar algumas coisas aqui que, me parece, são atributos. Vocês falaram de uma região metropolitana com acesso à informação, gestão integrada, ampla acessibilidade, mobilidade urbana eficiente, gestão integrada dos recursos naturais, um macrozoneamento desse território e inovação tecnológica.

Segurança pública, eu acho que ela falou.

M_ será que a segurança não entra dentro do item acessibilidade? Qual é a proposta agora, é pegar esses quadrados e ver como chegar lá. A gente vai ter que desenhar como chega lá. Eu acho que a segurança entra.

Mas a segurança extrapola a acessibilidade, a segurança está mais do que isso.

Acessibilidade à cidade...

Segurança a gente só vai ter a sensação, depois que todas as necessidades estiverem satisfeitas, acesso a serviços públicos, eu acho que tudo influencia a segurança. Por isso perguntei.

M_ quando estou falando de acessibilidade à cidade, eu estou falando do cidadão metropolitano ter acesso a serviços, educação, saúde, local de trabalho.

Isso não é acessibilidade.

M_ se quiser melhorar...

Não é, eu concordo que a questão da segurança é uma coisa, a capacidade de ir e vir é segurança, mas não é acessibilidade. Se formos discutir territórios segregados, vai fazer a regularização fundiária para que elas não tenham essa regularização segregada, o plano vai atacar isso. Tudo isso acontece no território.

A questão da acessibilidade hoje, é a crise do sistema brasileiro. O problema não está no espaço. Que pobreza não é sinônimo de miséria.

Espaço segregado eu utilizei porque tem raras que você não tem acesso, se nós não atacamos o território, esses outros assuntos ficam percorrendo isso.

M_ o grupo concorda com qual visão? Se não é acessibilidade à cidade, é o quê?

Eu acho que fazendo um resumo das falas, acho que o primeiro passo é fazer isso. Vamos lá, acesso à informação...

O Brasil vai ter que enfrentar essa causa, porque mata num dia o que mata no mundo que tem guerra.

M_ a gente precisa ir para o passo seguinte, todo mundo concorda, gestão integrada dos recursos naturais. Todo mundo concorda? Mobilidade urbana eficiente. Tá ok?

Acho que não há necessidade de colocar o adjetivo eficiente, porque sempre vai ser deficiente. Porque senão, pode estar dando um tiro no pé...

M_ então sugiro que a gente pense na mobilidade, se eu colocar, que outro nome então eu posso dar?

Deslocamento?

Gestão integrada, que os municípios têm que se comunicar, que um não dialoga com o outro.

M_ Gestão integrada, tá de acordo?

Gestão de tudo. Inclusive do próprio plano diretor.

(Grupo acenou que sim com a cabeça)

M_ acesso à informação, tá ok?

Não vamos colocar esse nome, vamos colocar cidades inteligentes.

M_ Cidades inteligentes é um conceito também. A gente pode começar por cidades inteligentes. O que cada um está entendendo?

Tem uma questão que não foi tratada, que já é possível colocar nos postes que vão captar dados do cidadão. Como as cidades vão tratar esses dados?

Será que substitui o acesso à informação por gestão da informação?

A gente tem um grande André Gomide, não sei se vocês já conversaram com ele, acho que vale a pena.

M_ então substituímos por gestão da informação. E Inovação tecnológica, está claro? Para o contexto da região metropolitana, onde se encaixa a inovação? Pensando essa grande metrópole de 2047, onde vai se encaixar isso?

Ela está diluída em todos. Então, eu estou tirando a inovação tecnológica. Eu acho que as cidades inteligentes, tem algum conceito do trabalhador 4.0...

Caliman: eu não gosto muito de rotular o cidadão, desse termo 4.0. Cidadão é cidadão.

M_ gestão da informação, gestão integrada, acessibilidade não resolveu, gestão integrada dos recursos naturais, e macrozoneamento dos territórios.

Se a gente não pensar o planejamento da mobilidade urbana, a gente vai estrangular a metrópole.

Da acessibilidade, poderia ser logística.

M_ mas será que logística entra em tudo que vocês falaram? Eu coloquei a segurança pública como uma observação no relatório, ela esbarra, em tudo. então vamos pro vapt vupt. Da gestão da informação, é importante isso, é pra vocês comunicarem essas informações, como a gente chega lá?

Tem que ter primeiro um comitê gestor integrado, vai ter que fazer chegar todos esses dados até lá, e pensar em algum recolhimento desses dados, a questão das informações de demografia, tem que estar acessível num lugar comum da região metropolitana.

M_ eu traduzi isso em gestão da informação.

Pensar em uma plataforma integrada (**Caliman**)

M_ Gestão integrada? O que precisa?

Eu acho que a gestão integrada parte do marco regulatório.

Caliman: você tem um partilhamento, o município tem que abdicar...

Compartilhamento de responsabilidade também, ne?

Você não tem a governança metropolitana efetivamente.

O Estado né?

Mas precisa ter.

Como vão conversar esses planos diretores? Porque Serra tem o seu, Cariacica...

O estado não seria esse gestor?

Acho que o Caliman coloca, se o Estado pega para si, fica sendo dele. A ideia é encontrar um meio termo de ter uma instância que é um acordo coletivo entre os municípios e o estado.

É só, eu não tenho certeza absoluta, mas me parece que a secretaria de saúde estava desenvolvendo algumas ações, e criaram os consórcios. Então, esse talvez seja o caminho.

No turismo, existem as instâncias de governança, então o turismo tem uma instância que trata a região metropolitana, está acontecendo uma audiência e amanhã é a audiência de Vitória, pensando Cultura e Turismo.

M_ como vocês percebem na gestão integrada a participação popular?

Eu posso citar mais um exemplo? A gente participa do conselho estadual de turismo. A gente não consegue ver caminhar nada com um monte de discussões. Se você trazer as associações de moradores, não vai, não caminha, a gente não consegue como empresário ficar uma tarde discutindo.

Eu acho importante a participação da comunidade, o que acontece é a questão política que acaba com tudo nesse país, nesse estado. Então, isso precisa acabar, eu acho que tem que ter representatividade da comunidade, mas o palanque político, eu acho, acaba com tudo.

No ministério do turismo existe um programa que foi instituído... a partir do momento que descobriram que o turista não reconhece limite geográfico, passaram a trabalhar melhor as regiões turísticas. Essas regiões têm características semelhantes e aí cada município tem o seu dever de casa e a participação da comunidade se dá dentro do município. E esse conselho forma essa instância e permite passar os interesses de infraestrutura turística.

Primeiro desafio: Eu acho que tem que priorizar o transporte coletivo em detrimento do individual. Se você pegar a legislação de mobilidade urbana...

M_ vocês acreditam que esse modelo rodoviário vai ser o modelo?

Se formos pegar, ainda é o modelo que conseguiu implementar alterações numa velocidade maior, num custo muito menor. Então, se pegar Vitória e fazer um metrô...

Mas quando você fala priorizar, a gente pode incluir ...

Eu vou colocar o exemplo da avenida Fernando Ferrari, mas não destinaram nenhum espaço para priorizar o espaço coletivo, você tem que deixar os espaços preparados. Fora isso, não se pensou nisso.

M_ pensam algo em relação à ciclovias, ou modal ferroviário?

Tem que pensar a distribuição e alimentação da cidade para que ela sobreviva.

M_ qual o desafio?

Ter locais apropriados para alimentar o que tem no mercado hoje. Se você pegar hoje, a cidade fala que o transporte atrapalha a mobilidade, se você for olhar a cidade, os locais não são apropriados para o caminhão fazer entrega. Eu tenho aqui um armazém, mas o lugar de estacionar é longe. E aí...

Eu fui secretário de Aracruz durante oito anos, e briguei muito por Barra do Riacho. O Porto e a cidade de Vitória se confundem. E quando você fala "vamos levar para Barra do Riacho", o povo briga aqui. Mas não permite que vá para Barra do Riacho. E não precisa tirar tudo.

Quando vier o teletransporte, vai resolver isso (risos)

Elas querem ter a questão econômica, mas não querem ter o problema que ela traz. Uma vez a discussão que tivemos sobre a mobilidade através dos ônibus, porque não é a quantidade, não é colocar um número maior, é ter maior mobilidade e maior aproveitamento disso tudo.

M_ mais um item na questão de logística para a gente ir para recursos naturais.

Caliman: a logística, você tem toda a integração, qualquer cidade integrada do mundo é assim.

O aeroporto não pode ficar no meio de prédio, não deveria estar ali.

Quando você perguntou a questão da bicicleta, você pega uma pessoa de um país tropical pra ir de bicicleta e as empresas são obrigadas a dar estrutura pra pessoa ir de bicicleta, e onde a pessoa vai tomar banho para trabalhar? Quando houve essa questão em Vitória, foi olhado que tem sol na cabeça dos outros? E você vai incentivar ela a ir lá, ela chega pingando, aí tem que ter o tempo de entrar no chuveiro, esfriar o corpo, para tomar banho para trabalhar ...

M_ e gestão integrada dos recursos naturais?

O recurso hídrico, a gente tem que planejar, e depende do governo.

A maioria das empresas não aproveita a água da chuva. A gente mesmo...

Representante da Arcelor: na utilização dos recursos, as indústrias e as residências não fazem o

reaproveitamento de água, acho que precisa intensificar os reservatórios, porque senão, estamos pensando para uma cidade que pode até não existir, por falta de recursos hídricos, de energia, porque ninguém vai investir aqui, se não tenho segurança...

Caliman: Em 2047, vamos estar usando água do mar.

Se deixar por conta dos governantes, não teremos água.

Eu cheguei do armazém agora, e peguei uma caixa vazia, e tem um cano que sai do telhado e joga no chão. Eu falei, poxa, porque não pega esse cano e joga dentro da caixa d'água, fica lá quase 20 cm dentro desse pátio que poderia ficar dentro da caixa d'água.

E o macrozoneamento do território?

Letícia: a gente está tratando de uma ferramenta que tem um limite muito claro, então, a gente trabalha com território que permita uma organização muito melhor, mas sem ser os ditadores dos lugares, mas já que a gente está no final, existem lugares que já tem infraestrutura, porque a indústria tem que ir tão longe, então, de repente algumas políticas de incentivo a usar o território. [...]

O zoneamento, eles se complementam. Que tem acontecido que essa indústria está atrapalhando, então, quem estava aqui primeiro? A indústria ou sua casa? Então, a gente vem discutir coisas que se complementam. Tem alguns municípios que a empresa, quando vencer o alvará, não pode continuar mais. O município veio e falou que a empresa está no lugar errado. E eu tenho que pegar agora e sair. Vamos pensar de uma forma a fazer uma integração dessa bagunça, porque não tem só essa empresa, mas precisa dar emprego, pagar imposto, então, eu acho que como há uma integração das formas que vivam harmonicamente, o que a gente fala da bicicleta e automóvel...

Você falou de Brasília, não funciona porque o cara quer o comércio do lado dele. Pega o condomínio, daqui a pouco tem o trailer, um cara vendendo o churrasquinho, acho que a gente tem que pensar na integração das coisas, porque quanto mais... e funcionalmente e da forma que as populações urbanas estão cada vez crescendo mais, a gente tem que pensar nas coisas de comércio, de serviços, de lazer...

A forma tem que mudar, né, o problema é que a rodinha fica sempre assim. Existe sempre um quebra mola que tem que ser construído. Então, o nosso país é feito assim, é melhor criar uma barreira do que resolver um problema, então, é procurar a melhor prática para fazer, senão a gente fica correndo atrás do rabo.

Outra coisa que a gente não enfrenta é que tem um hiato de 15 a 20 anos que o país não investiu, inclusive, nós poderíamos ter alguns apartamentos a mais que não temos. Os governos não investiram, não construíram nada, o Brasil perdeu esse período. Graças a deus, teve o plano real, igual essa outra crise que aconteceu agora foi ótimo porque é nós que pagamos e nós não podemos pagar 39% de impostos. E que

país do mundo você vê bicicleta numa estrada? Porque nós não temos ordenamento. Nós vamos fugir da violência? Nós não temos como. O Brasil vai ter que enfrentar uma realidade que está empurrando há muito tempo.

TRANSCRIÇÃO DO GRUPO 2 – ENTIDADES DE TRABALHADORES

Data: 20 de julho de 2017

Houve a presença de dois representantes dos sindicatos. Por isso, optou-se por fazer uma roda de conversa, na mesa, entre bolsistas, os dois representantes, a equipe do PDUI e também com a presença da pesquisadora Ângela Morandi. No decorrer da conversa, chegaram mais três representantes.

Jackeline, da força sindical. Temos outras reuniões neste mesmo horário por isso os outros não vieram.

Sou José Carlos, presidente do sindicato de urbanistas no Estado.

Fábio, Sindicato dos trabalhadores, esgoto e meio ambiente.

M_ é ouvi-los sobre essas perspectivas de futuro. Quando se fala em planejar, sem fazer um exercício de sair de fora da caixa, olhar para 30 anos e pensar como será a reunião. Como vocês pensam?

Vamos lá (**José**), a grande questão desse plano é que se tem planos de diversos municípios que não se falam. Nós vivemos no sistema capitalista. O desenvolvimento econômico faz a cidade crescer ou morrer. Os planos municipais, eles trabalham com a lei de uso e ocupação do solo, que deve ser a consequência de uma proposta que direcione o município de uma questão, principalmente o dinamismo econômico. Como vocês veem o plano diretor e o que isso tem a ver com o governo do Estado? Porque se cada um puxar para um lado... A outra questão que eu acho fundamental, como dizia, o urbanismo é uma atividade pública e uma aquisição do arquiteto e urbanista do nosso país. A equipe, como formação, tem que ter um arquiteto e uma equipe, e o urbanismo é atividade exclusiva do arquiteto e urbanista, e os planos, a maioria, não tem um arquiteto. Como você faz isso, o que tem acontecido? Essa questão, o próprio instituto já fez uma análise dos planos diretores do Estado, que é cumprir uma funcionalidade e mais nada. Mas, falando de forma geral, aqui no Estado, no último censo do conselho, tinham 13, 14 municípios que não tinham arquiteto morando, no poder público, esse dado é assustador. Como falar de desenvolvimento urbano sem um arquiteto, um engenheiro, um geógrafo? Está tendo uma discussão, envolvendo cinco ministérios e banco de fomento e o ministério das cidades, coordenando uma cartilha de expansão urbana voltada para a questão de risco. E acho que vale a pena. Terremoto, tsunami, e é um trabalho interessante que tem algumas diretrizes que

valem a pena vocês olharem. E nessa discussão, eu também sou diretor da fundação nacional... tudo bem, quem vai acompanhar isso? Se não pode, a gente encaminhou uma proposta para o ministério, que dizia o seguinte: porque o ministério das cidades não paga uma equipe de profissionais para o município? Deve ter muito município que contratou um plano diretor de um jeito ou de outro, mas se tivesse uma equipe, teria uma possibilidade de conversar. Essa proposta está no ministério e o Estado tem força para buscar isso. Senão, a gente vai estar fazendo sempre planos para ficarem guardados na gaveta. A gente vê plano de habitação, plano diretor, agenda 21, são muito bem feitos, se chega a um consenso e isso vai para a gaveta. A gente precisa mudar essa lógica e precisa ter uma equipe se a gente quer transformar essa cidade, temos que ter uma equipe para garantir isso. Quando a gente tem cidade, temos a formal e informal. A maioria das construções não tem um engenheiro ou arquiteto. Um urbanismo bem feito resolve diversos problemas. Segurança, um espaço bem urbanizado e ocupado, a marginalidade sai. Vou dar um exemplo, Praia de Camburi, vim para Vitória, em 91, fui morar em Camburi, tinha uma série de bares, que era bem interessante, e você via a marginalidade no final da praia. A associação de moradores brigou, acabaram com os bares, veio o patrimônio da união e diminuiu o número de quiosques. Passou a ser um lugar que não tem mais a dinâmica e hoje você vê prostitutas lá, no começo de Jardim da Penha. Se fizer uma análise, o que era melhor? Todo mundo briga para asfaltar a rua, e tem aquela do lado, que tem um canteiro... quando eu mudei para ali, eu mudei em 2000. Era paralelepípedo. As crianças brincavam de pique bandeira e as crianças ficavam conversando. Asfaltaram, sumiu. Pergunta para as mães, o que era mais interessante? Tem questões que precisam ser discutidas, a gente retira para depois brigar pra que volte. A questão das centralidades, isso é importante, mas eu acho que a maioria das pessoas não tem assistência técnica e hoje tem a lei. Essa é uma questão que o Estado deveria, a lei deveria ter sido aplicada em julho de 2009 e até hoje não foi. As pessoas moram mal, poderiam com custo muito baixo morar melhor, se existisse esse projeto, muito dos custos não teria necessidade. Então, você qualifica por um custo muito baixo, qualifica essa questão, os indicadores de saúde no Brasil só melhoraram a partir do momento que teve o SUS. Se não bancar os profissionais que sabem fazer isso, não vai mudar nunca. Eu acho que é um ponto importante, um de viabilizar que o município tenha uma estrutura mínima de profissionais, e assessorar essa questão que se multiplica indevidamente, inclusive, baratear o custo. Com custo de 150 mil, a mulher fez uma casa fantástica para morar, a gente tem capacidade de qualificar a moradia e o espaço público. Acho que nosso trabalho é importante, e envolve outras categorias, mas você precisa ter profissionais pelo menos da área da arquitetura e engenharia para discutir essas questões.

Fábio: Eu não acho que vamos conseguir resolver todos os problemas só com um plano, tem o grande desafio de fazer ele acontecer na prática. Mas só de ter um planejamento, já é um avanço pra gente. É um instrumento também de luta, porque vamos ter que estar sempre acompanhando e cobrando para ser posto em prática. A iniciativa é importante, como sou do setor de saneamento, a gente vê muito na prática, ainda assim, você tem a dificuldade de que seja executado, para que os planos venham colaborar, mas a mudança de cultura, dos agentes políticos, talvez seja o grande desafio. Não é só o plano que vai resolver, mas é um passo importante.

Paulo Lopes, sindicato dos eletricitários, chegou neste momento e se juntou à mesa. Raquel explicou de novo o que é o plano e contextualizou.

A gente vê, no âmbito dos trabalhadores, esse deslocamento e dificuldade que existe e a gente sente como está sendo a parte de deslocamento deles, no que diz respeito à área de transporte, que é o que está pegando. Eu tenho até visto a discussão sobre o aquaviário. A parte residencial tem acontecido, também por causa da demanda de infraestrutura de saneamento também, e a gente enquanto sindicato temos participado também. E tem algumas queixas que eles colocam também. E a gente sabe, modificou determinada concorrência e teve uma empresa que veio. Se for uma região que não tem uma estrutura legal... até mesmo questão de segurança. Vou dar um exemplo simples, a parte de leitura que eles fazem, se a comunidade não tiver a questão da segurança, eles têm um equipamento de leitura que são alvo. Então, é importante começar a debater isso e trazer a discussão para um âmbito da sociedade. A gente fala do sindicato porque todo dia a gente está debatendo coisas do trabalhador e fala que está ruim, está desse jeito, falam dos problemas do dia a dia, porque repercute na pessoa, no salário que não está conseguindo fazer, está com dificuldade.

Qual o tipo de reclamação maior?

A parte de infraestrutura, transporte é coisa primordial. A gente tem demanda que numa negociação... implantando plano de saúde. Mas de transporte é difícil.

O José Carlos falou que um bom urbanista acaba transformando o espaço seguro. A gente vê e sente nas pessoas quando eles estão falando as coisas para a gente. Tem a parte salarial, mas tem todo o ambiente e as coisas que a gente vê que precisa melhorar.

O tempo de deslocamento de casa para o trabalho?

Comentam, é um problema, a parte de infraestrutura toda, de ruas, de transporte, e o desdobramento acaba repercutindo na ação dele, de dinheiro.

Fabio: A escelsa fica em Carapina e uma das maiores reivindicações foi flexibilizar o horário de saída. Só pelo fato de sair 15 minutos mais cedo do trabalho, melhorou muito.

Uma vez eu demorei uma hora do aeroporto na Ufes.

Jackeline: na verdade, a gente vive a falta do planejamento que teve no passado. Mas o passado não pensou no nosso futuro. Eu sou do sindicato dos motociclistas também, por que não faz uma faixa para os motociclistas também? A motofaixa eliminaria o risco de acidentes, o custo com INSS, que gasta muito dinheiro, e quem não é trabalhador e usa a moto para o trabalho e gasto com auxílio doença, antes, 70% dos pacientes dele é motociclista, então, mobilidade urbana teria que ter sido pensada muito antes, teria que verificar como fazer para ter menos acidentes no trânsito. Se for olhar outros planos, na verdade, a gente vê vários projetos que são pensados e não são levados para a frente. Nós temos uma lei que regulamentaria o motociclista e é em vários estados, mas aqui não é. O plano de mobilidade urbana seria fantástico se for levado adiante. O difícil é colocar na prática com os profissionais certos.

José: eu vi a projeção das faixas etárias do plano em relação ao número de velhos, eu acho que vai ser bem maior. Por mais que você faça uma classificação, não vai conseguir plena para quem está lá no alto. E já temos pessoas que não sai mais de casa e não consegue porque tem 200 graus para descer e não desce mais. Eu conversei com um velho que falou que não saía mais de casa e passou a sair por causa do teleférico. Pelo menos já garante o direito de ir e vir de algumas pessoas.

Você falou de leitura, como olhando sobre o emprego, como vocês olham para o emprego? Essa relação desse tipo de emprego que vocês imaginam? Para daqui a 30 anos?

Pós-reforma trabalhista vai ser difícil (**José**) [risos]

Querendo ou não, a tecnologia está aí. Tem países que já estão usando. Vai chegando aqui depois. Vocês já imaginaram esse mundo daqui a alguns anos? Vai ter um número de pessoas desempregadas nesse mercado...

Fábio: A gente pega um exemplo claro foi a implantação da roleta eletrônica nos ônibus. A ideia era a substituição do trocador.

Você acha bom ou ruim?

Eu acho ruim. A gente iria ter uma massa de desempregados. A sociedade ainda é muito atrasada, e para aquele usuário eventual, o turista que está na cidade e tudo. É fácil de resolver, mas não resolve porque se

pensa na situação do desemprego. As nossas redes estão enterradas, a da excelsa está suspensa. Nós temos telecomando, que o cara liga e desliga uma bomba com o apertar de um botão. Já tem espaços que você não dispensa totalmente o trabalhador, e já tem as manutenções periódicas, mas já gera muito desemprego. A Cesan tem diminuído muito a sua mão de obra, também por conta da terceirização. A questão da segurança, a Cesan pediu que as empresas mudassem a cor do uniforme, mas teve uma prefeitura que mudou o uniforme para cinza, e a reclamação é que ficou da cor do uniforme da PM. Já aconteceu de um trabalhador quase tomar tiro numa perseguição. Acho que é inevitável a tecnologia e vamos ter que criar... antigamente, você ia fazer uma prova no mimeógrafo. Hoje você tem o computador e aquilo que você gastava horas faz em cinco minutos. Temos que ter o uso da tecnologia a favor do cidadão. Reduzir a jornada de trabalho para que a pessoa tenha mais tempo para a família, lazer. É só para o Temer que o trabalhador trabalhar 12 horas vai aumentar o emprego.

José: a Folha lançou um encarte sobre o mundo do trabalho. Que o futuro nos espera. Essa é uma questão que a gente tem, a tecnologia, se não existisse um capitalismo selvagem, você consegue uma mesma produção em menos tempo e poderia dar folga para os trabalhadores e eles trabalharem mais felizes. O que aconteceu foi o oposto. Que estava acontecendo isso na França e ele fez uma redução de impostos para garantir o trabalho. Os empresários pegaram os recursos, investiram em tecnologia e demitiram os funcionários. Então, é uma tendência, quanto mais tecnologia tiver, menos postos de trabalho vão ter, e uma massa se digladiando embaixo porque não tem emprego e não tem nada. E tinha aqueles programas de qualidade, vamos qualificar a produção e você tem que ser multitarefa. E o que aconteceu? Aconteceu o oposto com os programas de qualidade. Os caras diminuíram o efetivo, ampliaram as tarefas, a produtividade das empresas aumentou em 4 vezes e os salários não aumentaram nem em 100%. O cara se qualificou mais e ganhou menos. Só que essa lógica não deu certo e não teria como dar, se cada vez você qualifica mais e reduz o poder de compra do trabalhador. Quando o Lula apostou no inverso, quando todos diziam outra coisa, deu certo. Sempre que muda, o discurso é o oposto, tem que enxugar, interessa ao mundo, quanto mais quebrado o país, mais tenho que pegar dinheiro emprestado, estamos jogando o mercado no lixo, por um discurso fajuto manipulado pela mídia.

Sou João Fidêncio, presidente do sindicato profissional dos motoristas de taxi. Nós estamos agora para atender o governo do Estado, a gente estava até distribuindo um cartão agora, o cartão vai substituir lotérica, Banestes fácil, você faz tudo. A gente está implantando agora, eu acho que o OK e o Extrabom.

Sobre a tecnologia, da parte de leitura, o cara já leu, já tira o talão e entrega tudo na hora. Mas o que tem destacado mais é que ele faz tudo isso a pé, e está degradada a questão da violência, a parte da

infraestrutura e traz para ele uma situação muito difícil, dá um estresse, e a gente consegue medir isso, a gente vai na base, eles falam que a estrutura está ruim e acho que é questão de tempo, o trabalhador para esse tipo de coisa, antes o trabalhador era da empresa, ele era treinado para saber se tinha alguém doente. Agora não, terceirizou é ganhar. Ele quer sair cortando, não quer nem saber se você está lá com uma pessoa idosa, e se ele não fizer aquilo, é difícil e isso está acontecendo.

Fábio. E é a área da Cesan que temos mais acidentes. Infelizmente, chega arte lá para comunicar, a gente pergunta, de 10, 9 são acidentes de moto, e é que eles se deslocam e a moto tem agilidade em qualquer lugar.

Mas isso é uma questão de tempo. Em Santa Teresa tinha instalação desse tipo de leitura rural. E já diminuiu essa ida do leitorista.

Isso sem falar dos painéis solares...

Vai ter uma feira de energia, que vai ter um monte de tecnologias para essa parte.

Leticia: O José perguntou como a gente tem trabalhado com os planos diretores. A gente tem tentado se aproximar o máximo desses planos. E até trazido técnicos aqui, toda a equipe leu os planos, a gente tem acompanhado a revisão dos planos, Cariacica, Vitória, Vila Velha. E levando para eles o que é o plano metropolitano, e a gente precisa ir lá e precisa falar para todo mundo.

O Comdevit tem funcionado regularmente? (**José**)

Todo mês a gente faz reunião com o grupo executivo. É um representante só e a gente tem ido e montou um grupo técnico dentro de cada prefeitura. A tentativa é que eles já façam nos seus planos uma leitura pareada com o que a gente está fazendo e fazer um plano que não exija um novo plano diretor de cada município. Em relação ao desenvolvimento econômico, a gente não tem, como a gente consegue colocar isso a não ser no macrozoneamento mesmo.

José: deixa eu te dar um exemplo, a gente sempre discutiu a questão da habitação que Vitória não tem espaço para habitação. Território de Vitória está todo ocupado, mas não tem mais espaço para empreendimento. Aí fica aquela disputa, Viana tem muita área. A discussão é, se tivesse um fundo metropolitano o qual cada município bancasse no qual aquele que tivesse o ônus da habitação. Agora eu vou dividir esse macrozoneamento, lógico que tem que ter uma discussão que é política ...

Leticia: a gente tem discutido outras formas de se pensar o plano metropolitano e o modelo de gestão que consiga que as coisas sejam implementadas.

José: teve uma palestra na prefeitura de Vitória e a briga é a mesma, cada prefeito quer o seu pedaço.

Letícia: a gente tem o exemplo da região metropolitana de BH que ele conseguiu ser implementado porque conseguiram uma participação da sociedade como um todo. A participação da sociedade, entendendo o que é, o discurso é novo e entender o que vai ser proposto.

José: reservar a área é um problema. Porque o Estado é sempre inoperante para fiscalizar. E não é só

Alexandre: eu queria falar um pouco do que você falou. Eu acho que muitas vezes não percebe que o plano diretor urbano mexe muito na sua vida... qual a percepção de vocês, do ponto de vista do trabalhador?

Fabio. Tem umas coisas que não encaixam, o banco abre 10h e fecha às 16h. Uma coisa que eu vejo que não envolve dinheiro, porque todo mundo tem que entrar às 8h da manhã no serviço? Por que a gente não consegue ter uma flutuação de horário? Para mim, querer que todo mundo chegue no mesmo local, no mesmo lugar... Não sei como pensar isso, mas acho que tem gente capaz para fazer isso. Será que a gente não consegue pensar por setores, para que a gente permitisse que as pessoas chegassem em horários diferentes nos lugares? Talvez, possa surtir um efeito para melhorar essa questão. E tem diversas coisas porque temos que pensar outros meios de transporte que não o rodoviário. Por isso, eu acho que o aquaviário pensado de forma subsidiada seria uma forma para melhorar o trânsito rodoviário. Infelizmente, é infraestrutura e Vitória é uma ilha, eu fiquei pensando que Vitória é a única capital que não tem metrô.

Se você colocar o aquaviário, você pega Serra, Vitória, Cariacica, você consegue desenvolver o sistema funcional. Aproveita o canal, é uma ilha, mas tem solução nesse sentido, e nesse trânsito consegue eliminar o transporte coletivo. Se você tem um eficiente, você ficava no coletivo e ficava muito mais barato. Eu acho que o aquaviário são questões que têm que pensar e dar solução que consegue ser muito mais eficiente. Em Vitória, faz outra distribuição saindo dos terminais... e falo de classe média também, porque tendo um transporte eficiente, deixa o carro em casa.

Fabio. Uma vez eu perguntei para Jadir o que ele imaginava para o futuro das escolas técnicas. Nós temos que horizontalizar as escolas técnicas, mais próximas dos alunos e voltadas para aquele local. Estamos no período de férias escolares, o trânsito melhora significativamente. Você pega a universidade, centralizada, a gente pensa nos serviços mais próximos das pessoas, talvez tenhamos essa facilidade também.

M_ vocês acham que já não há uma tendência da redução da carga de trabalho?

José. Foi escrito na segunda revolução industrial, um socialista questionava essa questão de que agora as pessoas não precisam trabalhar 16h. Eu vejo mobilidade e aí como profissional, a gente tem que acompanhar como arquiteto. Na carta de Atenas, a gente definiu a cidade como uma caixinha e o carro que fazia essa ligação e isso foi um caos. A gente precisa mudar, a mudança da lógica do plano diretor, tem a ver não só estudar as vias e o fluxos. Se a pessoa puder ir a pé, é menos um carro na rua. O caso do home

office, eu não vejo outra saída para resolver a questão da mobilidade, e a principal é reduzir o número de pessoas circulando. Ainda mais Vitória, que grande parte é plana. E um transporte coletivo de qualidade, você não precisava sair de carro. O problema é que a maioria das pessoas sai de carro. Por mais que amplie as vias, tem que diversificar os modais, diminuir a necessidade de deslocamento por veículo.

Bruno: os habitantes têm que ter maior facilidade para usar os serviços públicos sem ser de carro.

Fabio. Brasília, você não tem carro por uma questão de luxo, que é tão organizado que, às vezes, para sair de um setor para outro e o serviço de transporte público não foi pensado. Agora, a questão está tão feia, se fizesse uma esteira e colocasse todos enfileirados, seria mais rápido. Do jeito que está fica agarrado. De noite, eu gasto 10 minutos da minha casa que é em campo grande. De manhã, gasto mais de uma hora.

José: é um custo de vida inútil.

M_ o que vocês pensam para além da mobilidade, se jogar para 2047, com por exemplo, a crise hídrica?

José: todo ano eu escuto a mesma conversa, quando falta água, que vai fazer o replantio e depois não vejo plantio de nada. Eu escuto esse discurso há 25 anos, tem sempre a mesma história, passou o problema, voltou a chover, acabou.

Ângela: porque você acha que se repete tanto? Porque a sociedade não cobra? Porque afinal de contas a gente está se deixando enganar? Por que a nossa passividade? Como a gente pode reverter essa situação? Como tirar esses planos, essas conversas da gaveta?

José: quantos moram em condomínio, em apartamento? Quantos vão a reunião de condomínio? Se nós não discutimos o nosso patrimônio, como vamos participar? Nós somos sempre os baderneiros, essa lógica de que a participação é baderna e não é o ideal, não tem um político que não fale que o plano dele não é participativo. E aí tem a participação, ele apresenta, tem um show depois, todo mundo quer? Que participação é essa? Não é participação, é adesão. Discutir de fato a participação é uma mudança, porque a gente tem o ranço da ditadura, e todo dia está na mídia. E reivindicar direito é baderna.

Fabio. Eu acho assim também. Estamos vivendo um momento de total incredibilidade em relação à representatividade de qualquer esfera e isso também colabora para que as pessoas se distanciem. O poder de forma geral não quer que a sociedade participe de fato. Quando a Dilma quis transformar uma lei nos conselhos uma política de Estado e não de governo, foi acusada de comunista. E aí que você estava tentando com muita dificuldade fomentar a participação. Nós temos diversos conselhos de políticas públicas, mas no horário comercial não é todo mundo que pode estar presente. Por exemplo, o conselho nacional das cidades, desde que o Temer assumiu, não se reúne mais. E comunga diretamente quando estamos discutindo aqui, talvez no plano nacional, fique obsoleto. A proposta agora é que não se tenha mais

investimentos, mas sim privatização.

José: eu participei da leitura comunitária feita pelo plano diretor de Vila Velha. A Câmara pegou aquilo, jogou no lixo e fez outro em uma semana. E não participam, por quê? Muitos já participaram, contribuíram e não participam mais. Quando se tem a participação, muitas vezes, ela não é levada a sério. E até hoje estão sem plano.

M_ Como vocês imaginam que essa metrópole deveria ser gestada?

José: eu acho que primeiro tem que ter uma garantia de os projetos que forem colocados como prioritários sejam colocados em prática. E quem seriam esses seriam os prefeitos. Só sei que se não tiver a garantia de que aquilo vai ter continuidade para aplicação, não adianta.

Mas e se fosse os prefeitos não entraria naquilo? (não anotei e não lembro de quem foi a intervenção, se do moderador ou alguém da equipe)

Mas o cara é eleito para cuidar do município, de projetos que forem definidos a partir daí, tem que ter continuidade.

A gente sabe quais são os caminhos que temos na parte de políticas públicas que hoje a direção do sindicato sabe que as dificuldades vão surgir a partir de agora, as coisas vão ser tratadas diferente. Agora, tem coisas que se o crime está organizado, se a sociedade não se organizar, ela tem cada vez mais a sociedade degradante.

Alexandre: a coisa da cooptação foi muito grande. E aí da direita e da esquerda. Foi generalidade.

Ângela: por que a gente não está conseguindo ser cidadão dentro da cidade? A gente vive numa sociedade de desiguais, mas precisamos fazer alguma coisa que... pelo menos no espaço que a gente mora... tiraram umas árvores da minha rua porque iria atrapalhar a entrada do prédio que estava sendo construído. Que cidade nós temos? Que temos que viver nesse complexo? O que é qualidade de vida? Se você tem que ficar preso no seu apartamento? Não é só imprensa ou governo, a gente vai deixando acontecer. Eu acho que não é só questão de não saber votar. Eu acho que é uma coisa que temos que refletir sobre isso porque as pessoas param de pensar dessa forma, os taxistas de Vitória, como é o dia inteiro ficar rodando nesse trânsito?

José: o desenho urbano tem a ver muito com isso, se as pessoas têm que ir ao shopping, você não vai criar a noção de pertencimento do espaço que você está. Na ditadura tinha muito mais educação política, você aprendia o papel do deputado, do vereador, hoje um jovem não sabe nada disso. Como ele vai escolher? É uma série de coisas, então, a educação é uma coisa fundamental. Aí, voltando aos planos, o desenho da cidade deveria propiciar isso. Em frente à capitania dos portos, um estacionamento monstro, um espaço rico

da cidade, naquele Hortomercado, olha a distância. Olha aquele espaço da Praça do Papa, que até estão usando, se ali tivesse um espaço livre que fomentasse uma atividade.... as praças que se desenham, a única praça que eu vejo gente circulando, as praças das cidades antigas eram lindas. A praça não tem uma árvore, o cara vai lá fazer o quê, se você não constrói espaços coletivos, se não propicia um encontro, a construção dessa ideia de cidadania não acontece.

Letícia: pensando em futuro, será que esse formato, porque a gente tem tudo muito institucionalizado, que é mais fácil de ser cooptado. A gente tem hoje as redes sociais, será que essa articulação toda, será que não podemos pensar em outra forma que não seja mais tão institucionalizada? Se isso não pode ser...

Fabio. O debate está tão rico, eu vou voltar lá atrás, da segurança hídrica. Nós não temos um plano de segurança hídrica. Eu questionei o governador, ele estava falando que ia fazer 30 grandes barragens, mas o que precisa é construir pequenas barragens para resolver o problema da agricultura familiar. Aí o senhor vai fazer PPP (Participação Público Privada) e na continuidade do governo está anunciando que vai fazer em Vila Velha, mas estamos numa região metropolitana, e os outros municípios não tem que ter 100% de esgoto tratado? Então, o que quero pedir é que tem que ter um plano de segurança hídrica que pense a região metropolitana e que seja participativo. Hoje nós não temos isso, e eu não acredito muito nas soluções que estão sendo feitas, e a gente está num setor que as pessoas só lembram quando falta. A estação de Reis Magos, ela já deve estar aproximando um ano de atraso na entrega. Em relação à participação, não é fácil colocar na cabeça das pessoas o que é muito sofrimento, a gente passa a vida inteira tentando convencer as pessoas que elas têm que participar. Eu vou fazer uma assembleia e as pessoas não vão participar e a gente é forçado a colocar as informações da assembleia no Whats App; e as pessoas não vão lá. E a oportunidade que eu tenho que ter e falar o que significa a reforma trabalhista, quais as consequências, porque se eu colocar no Whats App não lê e tem a dificuldade de interpretação, e a gente pede, que é o mais rico, que é o contato entre as pessoas. O orçamento participativo do Casagrande foi interessante, você tinha as assembleias regionais, mas tinha também a virtual. Nós disputamos o hospital geral de Cariacica e perdemos para a construção do centro de referência LGBT. O nosso teve 450 visitas e não se materializou nem em 100 votos. E o centro de referência LGBT teve muito mais votos do que a gente. E para o seu voto ser válido, o fato de visitar e entrar lá não caracterizava um voto. E tem essa dificuldade de fazer a ferramenta ser acessível. Acho que tem que buscar o híbrido entre as coisas. Se as minhas negociações com as empresas não derem certo e tiver que optar pela greve, não vamos conseguir fazer pelo Whats App.

Eu fiz 180 reuniões no sindicato de Vila Velha. Eu acho que tem que ser implementado também a tecnologia

com facilidade de como participar. Para dar à população o retorno... não tem como mudar um projeto na Câmara que foi votado por 180 reuniões. E tem a tecnologia que tem que entrar na gestão. Eu acho que, de casa, eu poderia fazer de casa, eu acho que tem que ser implementada a tecnologia e só vamos ganhar com ela. Você só vai desmotivando e quando você chega no final a Câmara faz tudo ao contrário, se você tem a tecnologia que afinou que a população fez isso, não tem como a Câmara votar ao contrário.

Alexandre: mas a última instância é a Câmara. Precisamos construir outro modelo nesse país.

Ângela: as pessoas se recolhem, aumenta a violência.

José: não é só aumentar, é o discurso. Antes você tinha um jornal da hora do almoço que só falava de arte e tal... hoje é só crime, o tempo todo a mídia martela na indústria do medo o tempo todo. As pessoas começam a ficar com medo, uma coisa leva à outra. Foi fazer uma palestra na minha cidade um jornalista e fiz uma pergunta para ele. "Você que trabalha no jornal, todo mundo diz que violência vende". As pessoas com quem eu convivo não leem notícias policiais. "Tem alguma pesquisa de que notícia assim vende?" Ele perguntou a todos os jornalistas e depois ele escreveu um artigo, escrevendo que ninguém nunca provou para ele que violência vende mais. Interessa para quem essa indústria do medo? Eu fui trabalhar e morar no Rio (RJ), eu nunca fui assaltado no Rio. Essa indústria existe e cada vez as pessoas se recolhem mais. O espaço é ocupado pela marginalidade, como é ocupado pela população.

Fábio. Só uma provocação, a gente podia fazer uma reunião dessa na praça? [Risos]

TRANSCRIÇÃO GRUPO 03 – ONG'S

Data: 25 de julho de 2017

M_ vou pedir que todos se apresentem e coloquem as entidades. Ao final, vou abrir para que todos coloquem os seus questionamentos. Vou pedir também que sejam breves.

Meu nome é Zé Olímpio, eu estou presidente do MOVA, e eu vim aqui porque eu acho que a pessoa com deficiência tem que estar aqui. Eu sou duro, brigão, porque vocês vão em qualquer lugar e nós não vamos. Primeiro, qualquer pessoa pode ter deficiência, eu não tinha. E temos uma legislação que diz que todos são obrigados a dar prioridade a pessoas com deficiência e isso tem que ficar gravado.

Meu nome é José e represento a sociedade de educação, pesquisa e libras, sou militante na área da pessoa com surdez. O surdo é o mais prejudicado dessa turma toda. E na hora de dar a minha sugestão, a gente luta para mudar a mobilidade urbana e é isso. Eu sou militante já há algum tempo, já fui do Conselho e hoje estou no Condef.

Eu sou Siqueira, muitos já me conhecem, sou jornalista, e estou presidente do conselho estadual dos direitos da pessoa com deficiência. O que me motivou aqui, eu estou até espantado agora, eu vim pensando que seria uma coisa para ser implantada mais próximo da gente, do nosso tempo, porque em 1998, 99, foi feito o Quali Cidades. Na época, o governador Paulo Hartung era senador. E foi o grande protagonista nesse primeiro debate. Em Vila Velha, a gente montou o Movive e foi um marco decisivo, no primeiro Quali Cidades era fazer uma implantação da região metropolitana em 2015, 2020. Está faltando uma decisão política porque tudo já foi debatido. Tudo que a Ângela falou já está incluído naquele debate, o Caliman também já sabe de todas essas condicionantes. Eu fico preocupado porque existe uma legislação federal que é colocada no terceiro artigo da constituição, é como se tivesse todo um capítulo da pessoa com deficiência na constituição. Muito me preocupa porque tudo que vamos discutir aqui já era para ter virado realidade, falta decisão política. Eu fico triste porque a cidade hoje virou uma fábrica de pessoas com deficiência, o número de acidentados nos acidentes urbanos é muito alto.

Meu nome é Berenice Tavares, grupo da paisagem capixaba, e da associação brasileira de Turismólogos. Estou aqui mais pela questão da paisagem capixaba. Estamos aqui para criar problemas para colocar algumas coisas e soluções.

Sou Maria das Dores, aposentada do Incaper e também estou representando esse grupo de trabalho da Paisagem. E vem sendo uma luta incluir a preocupação com a paisagem em todas as áreas. E isso também é uma oportunidade porque nós vemos que todas as 4 áreas abordadas têm ações pertinentes na paisagem. Sou Isabela, arquiteta, sou funcionária do IJSN, da área de coordenação de estudos territoriais. Estou aqui porque participo nesse grupo da paisagem e a gente tem essa paixão de aliar o desenvolvimento com a valoração que a gente tem.

Sou Sônia, arquiteta, técnica do IJSN, e estou participando da paisagem, e estou na luta para incluir esse tema na área do planejamento.

Jussara, catadora da associação Ascamares, diretora financeira.

Sou catadora da associação e represento o conselho fiscal.

Sou catador (Luís Carlos), sou presidente e vou falar a respeito da associação. Passamos 17 anos numa associação que não era adequada, debaixo de uma tenda, com muita dificuldade, arrumamos um galpão em Consolação, muito bom, com refeitório, cozinha, e estamos lá hoje e ajudamos o meio ambiente. E nós pedimos colaboração de todos, se ver sujando o manguezal, jogando sacola que pode poluir, e nós vamos fazer uma manifestação no dia 27 que o secretário está colocando para tirar a associação e para tirar os associados da associação para contratar uma empresa terceirizada para queimar esse material. E eu acho

que sem os catadores a rua fica muito suja, os catadores aqui são muito importantes, temos 76 associações na Grande Vitória. E hoje nós estamos brigando que essa associação existe.

Sou Cristina Pupim, do Movive. Siqueira falou que eu ia falar, repito, ao longo do tempo se perdeu todo o trabalho que foi feito, a gente fica muito triste com isso. Acreditamos que a gente vai conseguir agora, temos que acreditar, e fico preocupada com todas as discussões que vamos ter aqui. E no auge a gente possa fazer a integração das discussões, da discussão metropolitana com os municípios. Que a gente consiga de forma coesa e complementar aos municípios sem o desrespeito aos municípios.

Sou ciclista da confederação (Célio).

Sou Luiz Son. Estou representando o movimento dos ciclistas urbanos capixabas do ES, que foi criado em 94 por grupos de pedal e o debate é promover a acessibilidade cidadã de quem utiliza a bicicleta como veículo de transformação da cidade. Eu queria colocar algumas coisas, particularmente, eu tenho visto que os planos estão sendo feitos para o espaço e não para as pessoas. Até para que a gente entenda o que é uma paisagem. O plano não pode ser um instrumento legal porque ele não é só feito para as pessoas. E a possibilidade de pensar numa integração, então eu acho que algumas outras premissas são... precisamos pensar de forma mais compacta, quer seja para reconhecer o meio ambiente e o pouco de recurso natural que a gente tem. Pensar compacto é pensar melhor, porque a gente trabalha o desperdício. Outro aspecto é termos uma tecnologia avançada e temos que aproveitar a conectividade de pessoas e trabalhos diferentes. E o principal que é o compartilhamento, se eu pensar a minha cidade, talvez, eu não enxergue o que é comum para a região metropolitana. Se esse plano não reconhecer como elo maior o cidadão, ele não tem o aspecto para que nós, como cidadãos, nós avançamos e não deixamos as coisas no papel que é basicamente a continuidade. A importância da continuidade. Para que a gente estabeleça metas, o que a gente vê é ausência dessa continuidade.

Luís Gustavo, sou bicicleteiro, estou representando alguns grupos de mobilidade com relação às bicicletas, tem um pessoal que se organiza e discute a cidade, pensando em cima de uma bicicleta. O que a gente discute é que existe já algo discutido e que não é aplicado. São coisas que a gente encontra quando vemos um problema de mobilidade e que já foi discutido e por que não acontece? A gente tem tido alguns ganhos, de certa forma, a mobilidade está no discurso, principalmente se discute a cidade não como um obstáculo. É para exercer a cidadania. E a gente está à disposição no que for preciso.

Sou Isabel Cristina, assistente social da Apae Vitória, estou representando o presidente da associação das Apaes no ES.

Estou aqui como voluntário do Ateliê de Ideias. Vim mais aqui para ouvir e aprender.

Sou Denise, da associação Ateliê de Ideias, estou aqui tentando trazer o olhar da periferia urbana, como a gente conecta os lugares às margens da cidade.

Dauri coordeno o movimento do desenvolvimento alternativo. Em especial, para nós é o compartilhamento da cidade de eliminar concorrências, pensando no cidadão dentro do espaço que tem um conjunto de energias a ser explorado que até mesmo afasta de uma relação de pessoas criando diferenças, ampliando o tamanho da condição socioeconômica. Nós, na medida do possível, competimos com os grandes mercados, explorando o desenvolvimento local.

Élio de Castro, a minha participação aqui, eu atuo na governança das águas, comitê de bacia hidrográfica já há algum tempo. A minha fala vai sintetizar, eu presido o comitê do Rio Jucu, sou da sociedade civil organizada e coordeno os comitês de bacia hidrográficas. Eu vi uma notícia discutindo o plano e perguntei e a água? A água é um problema que o capixaba vai ter que incluir. Nós estamos nos aproximando de um clima semiárido. Do Rio Doce, rios que perdem fluxo de água. O ano passado, a vazão do Rio Jucu que é responsável para dar água para mais de 1 milhão de pessoas chegou numa vazão que não dava mais... o rio perdeu fluxo, ele secou. Essa é a grande verdade do estado. E eu senti ausência dessa questão com mais ênfase. O estado tem crescido 14% ao ano e o crescimento demanda água. E os mananciais da região metropolitana que envolvem 4 comitês da água, o comitê define critérios para outorga, nós estamos no final, nós precisamos dessa relação da governança dos recursos hídricos, e não só com a sociedade civil, mas com os comitês. Não há na gestão pública nenhum outro setor que trata com tamanha transparência e participação dos recursos hídricos. Não podemos imaginar um planejamento sem fazer governança das águas. Tem que ser uma agenda nossa. Não dá para imaginar que o estado vai crescer se não tiver água. A demanda é maior do que a oferta. No momento que chove, a água é visível, mas parou de chover, a água some. Porque a água é usada na produção. Somos o estado que mais irriga no Brasil e nosso sistema é defasado. No sentido de fortalecer a governança e a região vai precisar governar, não vai chegar mais água aqui como em décadas passadas. E o comitê da bacia do Jucu já sugeriu critérios de racionamento. Não podemos imaginar a região desenvolvida sem conversar com os comitês de bacias.

Sou João Neto, estou há 30 anos no ES, militamos nessa ONG, e fazemos parte da diretoria de energia e meio ambiente da Famopes. A gente tem uma expressão, a gente sabe que em qualquer ambiente que a gente conviver é fundamental que a gente coloque a mão na massa e comece a fazer o dever de casa. Como educador ambiental, a gente sabe que na Grande Vitória, a cada 12 meses, vem 30 mil novos habitantes. A população aumenta e a água é a mesma. E há um grande desperdício. E a gente sabe que a água é essencial. E o que já ocorre no Nordeste já tem o programa de dessalinizar água do mar, daqui a

pouco essa realidade está na nossa porta. E o governo do estado gasta muito mais com publicidade do que com a sustentabilidade. E a gente sabe a importância da mobilidade urbana. E a gente vê que a assembleia legislativa virou acessório do executivo. É importante que o IJSN incorpore a questão da água e valorize os companheiros que trabalham na reciclagem. E a gente sabe que incinerar os dejetos é um crime, não podemos aceitar isso. E a gente espera que isso que foi falado aqui saia do papel. Nós fazemos aqui a revegetação de várias nascentes e se a gente não fizer nossa parte é difícil de cobrar.

M_ podem falar e depois a minha equipe se apresenta.

Se tem uma coisa que me incomoda bastante, tem 10 anos que sou cadeirante, não tenho problema de ser cadeirante, mas tenho problema de não ter acesso. É vergonhoso deixar as pessoas com deficiência de lado. Eu ouço sempre falar em mobilidade urbana e idoso, mas não ouço para os deficientes. O idoso não precisa de intérprete, de banheiro grande, mas nós precisamos. E eu sou duro na fala de pessoa que convive há dois anos com uma legislação de 2004 que não é cumprida. Até porque agora já é crime. Precisou vir uma lei federal para dizer que o infeliz que não dá acesso é criminoso e merece cadeia de 1 a 3 anos. A sociedade pensa que as pessoas com deficiência são pessoas incultas porque as pessoas não podem ir à escola porque o prefeito não cumpre a lei. Cada um de nós, a legislação entrou em vigor e se essa violação é crime, eu sou cúmplice de um crime. Eu tive que quase ir na garra porque eu não sou tadinho. Não estamos tratando de um favor, mas de um dever. A gente não nasceu para ser tratado como coitado e a legislação nos permite ter acesso na forma da lei. A sociedade tem um histórico de dívida conosco enorme. É feio ver uma pessoa deficiente na rua. Você passa na avenida, os prédios todos bonitos e tem um prédio sem janela. Tem uma pessoa sem o pé, é feio, porque tem poucos na rua. A sociedade não tem capacidade mental de falar de acessibilidade. Mas no pobre do aleijado não se fala, de ceguinho não fala, como se a gente não existisse. É o que a sociedade faz. E se você vai pra luta, você que está errado. Eu já escutei tanta baboseira, eu recentemente estive na polícia civil quando eu tive que ... o promotor não abriu para pessoa com deficiência. Eu tirei a foto no dia 30 de dezembro, no local do cadeirante estava a placa impróprio para banho. Nós vamos ter que passar a ser inclusos na sociedade. Somos 20, 30% da população. E não sai de casa porque fica com vergonha, porque não tem como fazer xixi. Na Reta da Penha, eu não consigo andar com essa cadeira que custa 25 mil reais. E para finalizar, a imprensa tem um papel contra nós. Eu já liguei para todas as redes, eu não vou morrer aleijado, sem acesso, não vou morrer em casa preso, depressivo. Esse é o nosso sentimento. A LBI mexeu no estatuto das cidades e tipificou como improbidade a falta de acessibilidade, ou seja, os prefeitos estão passíveis de improbidade administrativa. E as calçadas não é de responsabilidade do município mais. É da prefeitura. Ela não é

gestora do custo da calçada, mas ela é obrigada a notificar o morador, fazer o projeto arquitetônico, acompanhar a elaboração do projeto e dizer os materiais a serem comprados. Desde 2016, a responsabilidade técnica é da prefeitura para fazer as calçadas dos municípios. A árvore está ali, eu não posso andar, prédio novo do lado da assembleia porque a calçada tem uma árvore no meio do caminho. O ser humano não poder ir e vir, é horrível. É um problema ser pessoa com deficiência nesse país.

Isabela: eu queria explicar a paisagem, inclusive, existem autores que falam que onde se vê é paisagem. Agora, como cidadã, o que ela já foi de bom de conforto, que tinha praia e não tem mais, eu acompanhei todas as transformações de uma pessoa que tem esse olhar, o que eu vejo é que a Grande Vitória cresceu muito no empoderamento de determinado setor produtivo e não cidades para as pessoas. Porque os conselhos, a gente fica na briga, vamos pensar no coletivo, mas é sempre o setor imobiliário que acaba... já vi zona de proteção ambiental transformada em ocupação para favorecer loteamentos. Quando a gente ia falar de mobilidade, como fica a Reta do Aeroporto, então, são questões urbanas que você convive no dia a dia, a paisagem está permeando tudo isso e sendo constantemente cerceada. Então é o estudo do território, inclui o homem, a cultura e todos os recursos naturais e hídricos.

Ana Carolina, ciclista, vim a pedido do presidente da associação de ciclistas.

M_ vou pegar o gancho da Isabela, para começar a pensar o cenário da região em 2047. A gente precisa de uma dose de imaginação e um pouco de acreditar e ter fé para planejar. A gente precisa pegar o plano como nosso, o plano é de todo mundo aqui, então, vamos exercer a cidadania. Vamos fazer realizar. Vamos pensar o que seria a metrópole para todos. O que seria? Como ela é? O que precisa ter? O que vocês gostariam que a região metropolitana fosse?

A primeira coisa são as calçadas.

Padronizada de acordo como é em Vitória.

Tem que ser plana, acessível.

As de Vitória, eu posso falar, levei um tombo no centro de Vitória, fraturei o tornozelo.

M_ padrão. A gente já viu que os sete municípios não são iguais.

Existe um padrão de acessibilidade na 9050 que é a ABNT. O meio fio é muito alto ainda, veio um histórico de enchente que entrava água que em Vitória não acontece mais como acontecia antes.

Eu acho que não dá para se pensar numa cidade sem pensar na mobilidade. Daí envolver a questão de calçadas, de transporte urbano... a gente tem Vitória que está para o oceano, Cariacica, Serra... se a gente pensar num transporte de qualidade aquático... a mobilidade não dá pra sair de carro, cidade desenvolvida você não tem carro, usa bicicleta, ciclofaixas, a cidade com qualidade de vida é a que tem mobilidade.

Então, gente, o tema que surgiu foi calçada. A gente tem um diagnóstico claro que a gente tem que fazer um exercício de desprendimento. Pra mim, a calçada em 2047 não pode ser segregada, segregação que cria desigualdade, ela pode ter árvore, paisagem, pessoas e ela é viva porque contempla todos independente das diferenças e que possam usá-la com prazer. Pra mim, se a calçada fosse nivelada no nível da rua, não teríamos problemas. O importante é que a gente lute pelo que a gente acredita. E o governo vai rir da gente ...no tema calçada eu acho que é isso, calçada nivelada, mas o carro vai atropelar, aí vai entrar no tema da mobilidade.

M_ antes de passar, a pergunta, será que vai ter tanto carro em 2047?

No princípio da mobilidade urbana, pontuamos três ações para estabelecer plano de manutenção e construção de calçadas. No meio ambiente, colocamos as calçadas verdes, para aumentar a permeabilidade do solo, a questão do aquecimento e humanizar as principais vias de acesso de tráfego, as principais, como medidas de redução do ruído, extinção de comércio irregular, restrição de placas de publicidade, lixeiras. A gente pode até deixar para vocês. Segurança conforto, mobilidade e acessibilidade nas calçadas.

A minha preocupação é, e acho que estamos num grupo de nível bastante elevado. Do que no plano depois ficar definido, me parece que vai ser o plano metropolitano para ir para os municípios. Acho que vai faltar o gestor, se não tiver ele para que isso seja cobrado, porque dentro dessa diretriz, vou dar um exemplo. Em Vila Velha, só de faixada, a prefeitura vai lá e intimida o cara do prédio a fazer uma calçada, daqui uns dias ele autoriza um chaveiro, um churrasqueiro, e quem vai cobrar isso? Perto da minha casa, tem um jornaleiro que o cara colocou um puxadinho, então isso tem que acabar. E também pensar se dentro desse plano alguém falou sobre vontade política. Eu peguei um projeto aqui para Vitória para fazer um mapeamento de turismo para o cadeirante. Pensa como que o Zé, outras pessoas vão ter acesso à cidade, ao passeio da cidade, gruta da onça, como a pessoa vai chegar lá. Então, isso tem que incluir. E outra coisa, um dirigente aqui, eu ia trazer um surdo aqui hoje e não trouxe por falta de acessibilidade. A lei tem que ser cumprida, isso é crime. Vamos, a gente sabe que algumas coisas são difíceis, mas temos que fazer esforço.

Lamentavelmente, vou usar essa palavra, quem não deveria descumprir a lei é o poder público. Aqui, percebe-se, quantas entidades civis existem aqui. A população está sensível às questões para ela melhorar a qualidade de vida. E o poder público que deveria cumprir a lei não cumpre. É também o Ministério Público que as leis são interpretadas politicamente, e não dentro do seu espírito e arcabouço político. Em 98, que foi o primeiro Quali Cidades, a programação estava correta porque o boom da economia brasileira, em 2008 e 2006, que tinha direito para viabilizar a metropolização da Grande Vitória e agora estamos numa crise econômica e o poder público vai dizer... e nem sei se nós vamos estar vivos para ver a realidade desse

projeto.

M mas nós temos que nos responsabilizar pelas gerações futuras.

Tudo que foi falado é relevante e a gente queria acrescentar a pauta da sustentabilidade, que gera inclusão social. Como falaram sobre a paisagem, e o mundo melhor começa em cada um de nós, pela minha conduta, eu vou ver o mundo melhor. E a gente sabe que se somos maioria, deveria ter um parâmetro e executivo na direção. A gente sabe que é essencial que aquilo que a gente propaga a gente coloque em prática. O ES uma referência e é a única previsão da Grande Vitória, a gente não consegue dar um passo à frente. Se a nossa presença não ajudar a melhorar as coisas, a gente tem que se autoquestionar. Se você coloca em ação uma coisa e a maioria aprende, você pode questionar a minoria, e acho que nós temos que fazer esse exercício. Se a gente não colocar a sustentabilidade numa visão macro, não tem sentido a gente estar aqui. Até queria fazer um paralelo, vocês pegaram uma região do Brasil como referência?

Letícia: a gente tem algumas referências sim, como BH, São Paulo também está elaborando. A gente tem acompanhado.

Eu não vou olhar três décadas, não, vou fazer um exercício de uma década, duas e a terceira década. Por exemplo, água, eu acho que água para grande e Vitória vai ser fundamental. Daqui a 10 anos, Vitória não produz água, as nascentes que têm aqui, nós enterramos todos. A gente poderia recuperar essas nascentes, não custa caro, avaliar o potencial hídrico delas, a capacidade que elas têm para melhorar a paisagem da região. A gente vai ter que pagar para produzir água se produz água recompondo a capacidade das águas. Vamos ter que comprar esse exercício de outras localidades. Vitória, Vila Velha, cidades maiores vão ter que pagar montante para produzir água, acho que não em 37, mas em 2027 vamos ter que ter isso, senão não vai ter água. Eu estou vendo que daqui a uma década, estaremos discutindo com as comunidades o rateio dos serviços ambientais. E a gente ter marco regulatório sobre o uso racional do recurso. As Câmaras municipais aprovaram um absurdo que você não conseguiu ... e ainda nem se conseguiu exigir do prédio a captação da água do telhado. No mínimo, em uma década vamos ter que ter isso. Todo os municípios discutindo uma legislação de uso racional do recurso. O descarte também racional. Foi falado no nível de calçadas e elas tem a ver com as galerias fluviais, então, a maré, e isso tem que ser discutido. A gente usar o recurso racional e eu não falo em casa, nós temos outros usos que consomem muito mais, por exemplo, a indústria consome em torno de 20% e o setor produtivo agrícola em torno de 70%. A quantidade de chuva que caiu aqui agora teríamos uma reserva gigantesca em alguns locais. A água bateu e ela vai embora para o mar. A gente acaba não aproveitando isso. E Vitória que usa água de transposição, a ilha de Vitória, a água é do Jucu e Vitória faz parte da bacia de Santa Maria. É uma

transposição, então é governança.

Leticia: eu só queria lembrar que olhar 30 anos não significa agir só daqui a 30 anos.

Eu queria lembrar que o conceito de acessibilidade é bem definido na legislação. Já está duplicada. Segundo, de entender que a sociedade está agora, não é mais acessibilidade é mobilidade. Estou falando da ideia da exclusão, da pessoa com deficiência. Então, tem que pensar que vai fazer a calçada mais baixinha porque vai mexer no sistema pluvial. Dane-se o sistema pluvial, eu quero o meu acesso. Se pegar um cadeirante que está passando na escada da assembleia, então é essa situação, não aceitamos mais desculpa da sociedade que prédio é antigo, a pessoa com deficiência tem que ser inclusa. Nós temos o direito de estarmos presentes em qualquer lugar. É muito simples entender o que a pessoa com deficiência precisa: acesso. E tecnologia, essa cadeira aqui o Estado me deu e vai me dar sempre. E outra, chegou o ponto da pessoa falar que eu tenho que rodar a cadeira. Braço não foi feito para andar.

Querida eu acho que esse momento que o plano, acho que vai ter outro momento de indicações mais pontuais, mas uma questão importante é, eu vou usar alguns exemplos, a participação não pode ser só do conselho que se encontra de vez em quando, não pode se tornar uma obrigatoriedade, não pode ser mais obrigação. São Paulo deu um pouco de exemplo disso, e ali para gestão, vamos fazer isso aqui, todo mudo deve ter escutado, foram quilômetros a mais de ciclovias, é preciso pensar isso e reavaliar sempre, esse é o momento importante, mas a gente não pode daqui a 20 anos... e aquilo tudo que foi discutido? Outro dia, eu fui para uma aula de urbanismo 2, e surgiram proposições de todos os tipos, estamos pensando o bairro Enseada do Suá e não apareceu a revisão do projeto. Hoje, a sempre sofre quando ganha uns quilômetros de ciclovia, mas as ciclovias estaduais e vai na prefeitura e fala isso é do Estado. Um dia, o senhor era do Instituto de arquitetura, representante do Estado que apresentava algumas propostas relativas à mobilidade urbana, e ele usou as palavras falando que aqui está engarrafado. Soluções que não são pensadas com a população. A população de Vasco da Gama, sou cientista social, e a gente faz esse exercício de conectar códigos. Eu moro dentro do corredor da saída Centro Sul, que é quem desce da Terceira Ponte, aqui foi feito sem consultar ninguém. Esse é um ponto muito importante do plano e tem que ser seguido.

Eu quero mudar de termo um pouco, as ruas não foram feitas para os carros, mas para as pessoas. Toda vez, a gente quer segregar, eu ciclista já estou conflitando com o ciclista. A gente perde isso quando segrega. Aqui está a sociedade civil, o governo fala que faz e não faz. O governo legisla e não cumpre. Ele não deixa as pessoas fazerem com a criatividade que a gente tem. E te garanto hoje a gente tem pedal inclusivo com pessoas com síndrome de down, com deficientes visuais que vão lá e enxergam muito melhor do que eu. Vou trazer essas pessoas aqui, porque se a gente não vive o que eles vivem, a gente não tem

direito nenhum de brigar. A mobilidade por bicicleta é para pessoas, a gente usa a bike para incluir o todo, não para segregar. A sociedade participa do monitoramento, tanto na execução quanto na projeção. O problema é permitir que quem tem condições tenha o mínimo de respeito para fazer. Esse arranjo institucional está sempre emperrando, esse modelo não funciona mais. De qual parte do dinheiro tenha que ser dado para que setores organizados se multipliquem e repliquem. A outra é na capacidade de nós sermos reconhecidos, só que quando a sociedade quer fazer, não pode fazer. Assim que a gente consegue ir para a rua e transformar e fazer com que os desejos da sociedade aconteçam. O governo ainda não aprendeu a dialogar com a sociedade.

Eu vim para observar e acabei aprendendo. A partir do momento que comecei a participar desses movimentos, eu gostei, sobre as águas, não adianta Vila Velha cuidar do seu esgoto, se Cariacica não cuida. Não adianta cada um mexer no seu quadrado. Sinto que algumas coisas são decididas na cúpula do governo e vai chegar lá algum movimento que tem pressão no governo, no setor imobiliário ou mobilidade que é uma caixa preta, que vai falar que não quer isso aqui. Eu nunca tinha pensado na mobilidade para o lado do deficiente. A mobilidade, a gente tem que impor. A gente sabe que o governo tem 500 milhões para gastar. E o que foi isso? Foi política. O cara pegou um projeto de 98 e pediu a verba. Não só para isso, está dando outro destino. E essa geração não tem essa militância. A gente sabe que vai sair uma coisa legal e até 2047 vão passar oito eleições. E a gente tem que pensar que quem vai fazer o plano tem que racionar de quatro em quatro anos, acabou aqui e começa em diante, nos ciclistas fizemos uma carta compromisso, a gente chegava para todo prefeito, e nós estamos cobrando. Porque mobilidade pelo que eu estou vendo é que vai estar na crista da onda nas próximas eleições. O Coser falando que ia fazer monotrio, e não aconteceu nada. Outro dia, eu vi um secretário falar que o aquaviário não é viável. E na semana seguinte, li uma reportagem na Tribuna e recurso hídrico nós temos. Legal, hoje o cara falou que ia se matar na ponte, engarrafou tudo. Por exemplo, a gente tem que pensar nisso, deixar ele sem opções. Tem dinheiro para fazer durante 4 anos isso, o próximo isso. Vai pegar o processo embaixo do braço e vai conseguir o recurso. Cristina: nós somos sociedade civil. Eu acredito que como a gente está em nível de revisão metropolitana, temos que entender o elemento comum de integração da região metropolitana. Como a gente entende de usar elementos comuns que possam ser considerados em todas essas cidades, porque eu não posso falar para Cariacica fazer o que é para ser feito em Vila Velha. Nós temos que ver o que pode ser proposto e que é comum a todas essas cidades para a gente ter integração de forma que o que uma cidade for fazer, vai ser complementar à outra. Por exemplo, a água é comum, a mobilidade, os resíduos em qualquer cidade. A gestão, a gente sabe como é, a gente sabe que é só ter um conselho da região metropolitana e não vai

funcionar só isso, esse coletivo ampliado, mas que haja essa integração e assim a gente possa compactuar que plano a gente quer para a região metropolitana e que instrumentos vai compactuar com as gestões municipais. Porque senão vai ficar cada cidade independente.

Eu tenho alguns questionamentos. Gestão de sistema de transporte, Vitória não é ligado com a Ceturb e existem duas carteiras de passe livre. Eu queria saber, vai estar unificando essa questão do transporte, então teria que unificar também as carteiras do passe livre. E hoje tem o mão na roda e o porta a porta. A minha proposta é a unificação.

Você está com a proposta errada. O porta a porta dá muita guarita para vocês da Apae.

Eu queria dizer que a acessibilidade é muito mais do que arquitetônica, é inclusão, longitudinal, inclusão metodológica, vários tipos de inclusão.

A baía de Vitória permeia alguns municípios, eu tinha pensado nessas águas, que é emblemático. Os parques urbanos, a gente não tem quase parque urbano, e cada município pensando em si, a gente tem que pensar numa conexão de corredores e espaços, igual Curitiba, ter um parque urbano metropolitano.

Pelo menos um jardim botânico.

Criar e destinar recurso. Porque se criar e não tiver gestão...

Nós queremos entregar uma minuta de proposta no âmbito da paisagem para o PDUI, porque o objetivo de materializar a paisagem no âmbito das áreas trabalhadas pelo PDUI. A paisagem é imprescindível à qualidade a população. E quem assina é Maria, Isabela, Maria Rute Paste, Orlando Caliman e Berenice. Quero entregar oficialmente.

M_ eu percebi que três questões colocadas, o grupo da paisagem, a bicicleta e o grupo das águas. E da mobilidade. Eu percebi que o discurso da paisagem e mobilidade se encontrou muito fácil. A gente falou de cidade para todos. Quem serão essas pessoas? Já se falou em envelhecimento, o aumento da tecnologia, nesse cenário, de uma sociedade inclusiva. Como vocês se veem?

Eu estou lá como colaboradora e entidade de fomento de um fórum de moradores. A gente promove muitos debates desses, tem um planejamento estratégico de território do bem e ali essas questões que passaram por aqui estão na discussão. Os morros que estão na ilha de Vitória são necessários dois ônibus. A bicicleta no morro não é uma alternativa muito razoável. A questão do transporte não estar integrado ao metropolitano é um problema. Os lixos vão para as encostas, o que facilita deslizamento de terra, a água jorra nas escadas com força e lá também tem iniciativa da coleta do resíduo sólido. Teve uma época do prefeito falar que o reciclado de Jaburu vinha mais limpo do que de outros bairros. Nós temos que a coleta na cidade é diária, mas não foi falado para os moradores como deve deixar esse lixo. A gente conhece

deficiente que está em casa sem descer do morro há dez anos. A gente precisa conectar as pessoas do morro com o assalto. Tem um farol da minha rua, do alto do São Benedito. E os estudantes de arquitetura revitalizaram aquilo ali, e como muda a representação negativa de um lugar? Criando parques e conectando as pessoas. E como a gente cria esses corredores e canais de comunicação ali em São Benedito, temos vista de 360 graus, a gente está tentando na prefeitura, como você faz um curso de turismo de base comunitária. Tem a rádio poste.

Hoje o resíduo sólido, o que mais nos atrapalha é para limpar o meio ambiente, o manguezal, antes tinha muita gente poluindo, hoje não. Teve um dia que passei lá e vi um monte de peixe morto. Agora, o meu filho estava desempregado, colocamos ele na associação e está indo devagar, por enquanto ... hoje os esgotos, pra cair no rio, está poluindo a água. Tem um esgoto na beira da praia que vai na Praia do Canto. A Cesan todo mês tinha uma multa. Nós temos que economizar água, se cada um economizar um pouquinho, já é muita coisa.

Eu quero fazer uma provocação, essa geração que está nascendo hoje, que a gente vai, ensina a essa geração. Tem que começar na educação, de repente escolher um local e fazer um projeto e mostrar o ganho, pegar uma escola, fazer uma horta, regar, a gente do ciclismo bate nessa tecla de educar hoje e lá na frente colher. Ele tem que ter uma barreira física. Mas no futuro, a gente quer ter uma ciclo-rotas. A gente quer no futuro um motorista e ciclista mais consciente. E queria o mesmo para geral, a escola viva é o dia todo porque não coloca um curso de gestor de resíduos sólidos? E aí sair de lá especializado, educação ambiental, ter um projeto nesse sentido. E chega a um adulto consciente.

A minha base é meio ambiente, eu acho, de novo, se a gente pode chamar de economia criativa, que a questão do problema dos resíduos sólidos gerou e gera que a sociedade é principal ator para que a gente tenha um sistema integrado funcionando. Isso vai melhorar cada vez mais se a gente pensar a nossa relação que tem a ver com energia, ter um consumo consciente e disponibilizar mais matéria prima para descarte, isso é uma cadeia integrada, esse mercado já nasceu e foi feito por vocês e isso pode crescer muito mais. Nas fontes de energia alternativa. Eu tenho uma proposta de água, meio ambiente e emprego e renda. Pegar todos os rios, córregos e canais da Grande Vitória com o saneamento 100% que vamos atingir em 2020, não sei se alguém já pensou isso, e aí nós vamos ter o esgoto e todo mundo vai ser obrigado a ligar. Porque não criar os parques urbanos, abrir mais o acesso ao cidadão e se vai ter todo despoluído ... as águas de Vila Velha, as nascentes de Vitória que eram 70 e hoje não tem. A água que é um bem necessário e pode ser um eixo integrado e a gente gera emprego. Porque não faz a escola de urbanização e paisagismo. A prefeitura paga reais em uma árvore.

Isso tem um nome, chama-se cidadania.

A gente também fala de mobilidade nesse contexto. Não só de fazer calçada e mais coisa, mas recuperar o que se perdeu e consegue pegar o Mestre Álvaro, a baía de vitória e é muito simples fazer.

Primeiro, eu acho que a gente está discutindo região metropolitana, a gente tem que identificar quais os projetos nesse modelo, coleta seletiva, o Move, a gente trabalha em Vila Velha, a gente montou a associação de catadores. Cada município vai ter seus projetos. Hoje eu passei a tarde discutindo um projeto que aborda isso. E tem projeto estruturante para integração metropolitana e é só unir as pessoas, então faço essa provocação aqui, sei que somos um grupo pequeno e temos poder como sociedade civil. Então, fica essa provocação, vamos identificar o que nós temos de projetos e fortalecer o que já tem.

Eu queria fazer um pedido, se eu posso mandar para o e-mail de vocês essas propostas que nós reunimos, se nós podemos socializar.

A gente podia criar um grupo no Whats App...

TRANSCRIÇÃO GRUPO 04 – ENTIDADES PROFISSIONAIS, ACADÊMICAS E DE PESQUISA

Data: 27 de julho de 2017

M_ vamos fazer uma atividade hoje, um exercício de pensar a região metropolitana. E vamos nos apresentar, a instituição que representa e a área de atuação.

Eu sou Clara, professora da arquitetura da Ufes e do Programa de Pós-graduação.

Sou Fernando, professor da Fucape, professor de Economia e desenvolvimento pesquisa na área de teoria monetária e ciclos econômicos.

Sou Diogo, geógrafo, sou pesquisador de Meio Ambiente do PDUJ.

Renato do Ifes, pró-reitor de extensão, e na Grande Vitória tenho diversas áreas de atuação, na logística, automação, ambiental.

Shesmam, estou representando o Instituto de gestão sustentável que é vinculado ao Multivix.

Ricardo, professor da Multivix, desenvolvo um aplicativo na área ambiental.

Fabio Gava, do Ifes Vitória e professor do ensino técnico.

Luís, professor do Ifes de Cariacica e membro do conselho de autoridade portuária e sindicalista portuário também.

Fábio, professor do Ifes de Edificações.

Leiviston, sou professor do Ifes, minha formação é a área de transportes.

Marco Aurélio, sou do conselho regional de arquitetura, sou engenheiro de construção civil e vim representando o conselho. E faço do PDU de Vitória como conselheiro e também como delegado agora.

Bruna Santos, representando o centro de pesquisa e extensão da Faesa e sou professora do curso de ciências biológicas.

Eric, sou membro do laboratório de estudos de geografia da Ufes, sou doutorando do programa de pós-graduação.

Sou geógrafo da prefeitura de Vitória, mas estou como membro do laboratório de estudos urbanos, sou doutorando lá na Geografia e orientando do professor Cláudio Zonatelli, que trabalha nesse eixo da extensão urbana.

Patrícia, professora da Faesa, arquiteta e urbanista, trabalho na área de planejamento ambiental dos planos diretores e inclusive no plano de estudos de integração, de 2008 e 2009, e minha área de pesquisa é ordenamento territorial.

Giovanilton, professor de arquitetura da UVV.

Fernando Albuquerque, do conselho federal de administração, sou professor na área de inovação e gestão, sou morador de Vila Velha e trabalho em Vitória.

Lígia, engenheira ambiental, trabalho na Sedurb. Já contratamos planos de mobilidade urbana, habitação...

Luís Mill, economista, advogado e hoje estou representando o Conselho Regional de Corretores de Imóveis (CRECI). Também sou da área imobiliária há mais de 40 anos. Moro em Vila Velha e trabalho em Vitória.

M_ vou colocar em debate como a partir das pesquisas como vocês percebem a região em 2047? Pode ser dentro da área de cada um.

Eu tenho muita saudade do aquaviário. Nós estamos situados parte separados pela baía de Vitória e a ilha de Vitória e cercados por esse manancial aquático e que não está sendo utilizado. Já houve um passado em que foi gerenciado por uma empresa pública e que não foi pra nós. Mas nós não podemos desprezar essa via pública natural que temos, e buscar a exploração integrando as regiões. É uma saudade que eu tenho porque moro na Prainha e era um sistema que funcionava muito bem, apesar de bastante reduzido, mas poderia ter sido ampliado porque havia, inclusive, na época, planos para ampliar para a região de Santo Antônio, a região de Itacibá, Aribiri, mas nada disso foi pra frente. Agora, isso faz parte do futuro. Eu acho que não dá para desprezar esse recurso natural que nós temos, integrando a região metropolitana.

Eu vejo esse cenário não tão longínquo quanto parece, para 2047. O nascimento dessa aglomeração se deu a partir da economia do mar e parte da mobilidade também pelo mar. Essa economia vinculada ao mar, de onde surge essa aglomeração, ela entra em grande risco quando começa o paradigma energético da

propulsão de navios e aumento das embarcações. Daí o obsolescência das atuais infraestruturas públicas, perda de um grande segmento do comércio, que é todo baseado no contêiner. Mudou o padrão dos navios e contêineres que não entram no canal de Vitória. Pode dragar 14, pode dragar até 20 metros, mas ele não consegue fazer a curva ali na ilha das Pombas. E ninguém vai tirar nem o penedo, nem a ilha das Pombas pro navio passar. Então a questão desse horizonte passa inexoravelmente pela sustentabilidade do seu desenvolvimento econômico e pelo fundamento da sua aglomeração. Agora entra um outro fator, o conceito de dispersão dessas infraestruturas, notadamente pelo Porto Central e Porto Asur, seu nicho de mercado é em cima das cargas que hoje são movimentadas na região metropolitana. Então esse atual parâmetro de cargas vai sustentar economicamente três megaportos? Não. Então, logicamente caímos num trade off, saindo um, morre outro. Quem que irá morrer? Ou quem que não irá nascer? Então, esse trade off de infraestrutura econômica talvez será a grande resposta... a resposta a esses dois trade off será a grande resposta para esse horizonte de 2047. Se nasce Porto Central e sobrevive Porto Asur, morre Vitória. Como uma região metropolitana que a maior parte é desenvolvido por comércio exterior, passa a ser disperso por outros portos? Esse é um ponto. Um outro ponto, os instrumentos de utilização de incentivos fiscais. Como faz para manter a competitividade? Os orçamentos fiscais se esgotam dentro de oito anos, ou seja, tem prazo pra terminar. Esse prazo definido agora, na última decisão do Senado, que o próprio supremo já tinha colocado, como o caso de vida e morte de Severino. Então, o Fundap, esses incentivos fiscais, não serão mais instrumentos de competitividade. Ou instrumentos tão fortes como foram nos anos 70. Uma economia dos fluxos hoje com a entrada do Trump está em cheque. Se a economia mundial volta a ser primarizada ou não. O Trump acabou de definir que o aço e o alumínio passam a ser elementos estratégicos para o estado americano. Ou seja, está colocando um instrumento bélico com a China. Os EUA vê o processo de globalização hoje, vou comer o filé, na hora de comer o osso, não. Agora, vamos acabar com a brincadeira, vamos primarizar tudo de novo e colocar barreiras protecionistas. Uma barreira protecionista ao aço pega pesadamente a ArcelorMittal, a Usiminas e Arcelor [acredito que ele quis dizer Vale] provido pelo mercado brasileiro. E desses 30%, se eu não me engano, quase 70% sai daqui do Espírito Santo. As importações de carvão para sustentar esse impasse siderúrgico, 80% entram por Praia Mole, na região metropolitana. Quando a gente fica analisando a dinâmica do comércio global, temos que olhar que um espirro da China, que passou a ser o maior exportador brasileiro, será catastrófico para o ES. Concluindo, o grande debate que se deu com o porto de águas profundas para atender as novas embarcações, os trabalhadores colocaram esse debate em 2006 e foi definido pelo governo federal ali na ponta de Tubarão a reserva e cultura para implantação dessas novas infraestruturas portuárias, não se sabe se será por concessão ou se

será por construção de recursos orçamentários.

Eu queria só colocar um ponto relacionado à ocupação territorial e também relacionado à infraestrutura metropolitana, os planos diretores fizeram suas revisões já sob o estatuto das cidades, mas a gente continua com um impasse muito grande que é a absorção de passivos econômicos dentro das cidades, como resultado desses ciclos que foram acontecendo – ciclo do café, ciclo das indústrias e tal – e a gente absorve muito os passivos dentro da região metropolitana e continua expandindo o tecido. Então a gente tem, ao mesmo tempo, o centro de Vitória, num processo de degradação e quem paga isso no final são os municípios isoladamente e o Estado porque você perdeu o centro de Vitória, você perdeu o centro de Vila Velha, você perdeu uma infraestrutura já construída. E numa cidade que tá indo muito mais para um tecido periférico, suburbano, em função de várias coisas, programa minha casa, minha vida, questões industriais desses novos campos de áreas industriais... Então, acho que um ponto que a gente poderia tratar sob a ótica metropolitana é como gerenciar esses passivos, que são criados nessas áreas abandonadas, que têm estrutura e são onerosas do ponto de vista metropolitano. A gente pensar, transporte não é barato, saneamento não é barato, gerenciar tudo isso não é barato. A Serra, na época das indústrias, expandiu imensamente sua infraestrutura e quanto tempo a gente viveu sustentando aquilo ali sem retorno metropolitano. Então, a gente pensar num mecanismo de otimizar esses recursos dentro desse plano. Eu sei que os instrumentos são voltados mais para as questões do município, a legislação municipal, os mecanismos de controle.. e tem tantas outras coisas que podem ser feitas... consórcios... as operações consorciadas... é a gente pensar como a cidade, metrópole – a metrópole é uma cidade, não tem como divergir – como é que a gente pode pensar numa organização territorial e de mobilidade que não pense no crescimento expansivo e sim no desenvolvimento mais compacto, porque isso tem um custo muito grande. Quem se beneficia disso é o mercado e é o mercado que depois não consegue pagar a conta, porque quem paga a conta é o Estado, são os municípios, são os cidadãos. Existe um processo especulativo muito grande no território físico... vou dar um exemplo, o contorno do Mestre Álvaro. É superimportante pra quem? Criar um novo vetor de “desenvolvimento” econômico, mas de crescimento, porque a cidade acompanha. Tem uma estrada, a cidade cresce naquela direção. E os donos de terra fazem pressão para que aquilo seja ocupado. Então, se a gente conseguir dentro desse plano fazer um mapeamento – a gente tem a informação, quais são os grandes projetos, quais são essas áreas – e tentar trabalhar junto com os municípios a questão do perímetro urbano e de mapear passivo construído que a gente tem e não serve para muita coisa hoje porque é propriedade privada, mas tem todo um investimento público que não consegue, ao mesmo tempo, gerenciar esse processo.

Vou fugir um pouco. Vou colocar uma interrogação por desconhecimento, inclusive, pra ver se faz sentido. Com esse cenário que a gente vê da região metropolitana, eu fico me perguntando se o vetor de desenvolvimento da área de Linhares também vai impactar aqui num contexto de planejamento do Estado para que o desequilíbrio não aumente ainda do que nós já temos nesse Estado. O que já foi no Sul e não é mais e essas coisas. Eu fico me perguntando se isso também não vai influenciar em 47. Só isso.

Esse cenário de 2047, eu visualizo com uma cidade já cheia, poucos espaços urbanos, falta de espaço para atividade industrial, falta de espaço para atividade portuária. O espaço vai ficar muito caro, eu imagino, a gente pega um Tóquio da vida, uma evolução que chega mais ou menos – não igual – mas... ao que poderia ser. Então nós temos que voltar pro turismo. Nós temos uma cidade pouco explorada turisticamente, nós não temos Centro de Convenções que atenda a nossa região metropolitana, que sustente a cadeia de hotéis e que sustente a cadeia de restaurantes e toda uma indústria que Vitória tem isso, que toda região metropolitana tem essa área de turismo. Não vi nenhuma observação até agora em relação ao turismo. Nós temos hoje, infelizmente, nas nossas cidades, nas prefeituras as secretarias de turismo são secretarias que no final servem pra fazer barganha política, não tem diretriz nenhuma. Quando você precisa encaixar um político qualquer, você dá a secretaria de turismo para ele. Então o que nos temos hoje, é uma possibilidade, e nosso centro de convenções próximo ao aeroporto, nós não temos isso na região sudeste. Que a pessoa sai do aeroporto e cai no centro de convenções sem trânsito... temos uma cadeia de hotéis muito próxima, tanto na região de Vitória como na Serra, rapidamente chegando pela Fernando Ferrari, chegando em Vila Velha, temos uma cadeia de hotéis superdimensionada e pouco ocupada hoje. O que nós não temos é isso acontecendo porque tem uma meia dúzia de moradores que criam problema, acham que a cidade é deles, da região da Mata da Praia, e que fica obstaculizando tudo. Eu acho que dentro de um cenário que nós não vamos ter espaço pra indústria, o porto tende a diminuir por uma questão natural e até pelo espaço físico de não comportar os navios que vão ter; temos que focar em turismo que é a vocação, é uma coisa extremamente ampliada e que exploramos quase nada, e serviços que é vocação do estado do ES em função do Porto, em função da região costeira, em função da característica de internacionalização. Se em termos de análise de região metropolitana focar nesses pontos pra 2047, é o que a gente consegue trabalhar numa cidade fortemente adensada. O problema que a professora falou, do centro subutilizado, na hora que tiver a economia, as coisas girando, as pessoas chegando, daqui a pouco vai surgir dinheiro pra criar uma identidade boêmia do centro – uma Lapa da vida – e passa a ter valor como estrutura histórica porque o capixaba daqui não valoriza porque está acostumado, mas que o turista pode dar valor.

Eu acho que a gente não pode pensar 2047 sem pensar o momento atual. As decisões que tomamos no

período da ditadura e que tem impactado hoje. Tem um livro – Miragens e Migalhas – que faz uma comparação entre Coreia do Sul e o Brasil, todos dois governos militares, uma investiu na população, em educação, na época era um bom investimento investir em automóvel, eletrônicos e hoje eles têm Samsung, um conjunto de empresas que tem importância. Os nossos militares preferiram investir em grandes obras que não deram em nada, forçaram a defasagem de renda, a desigualdade social e deu no que deu. Nós não nos aproveitamos de royalties, não nos aproveitamos da questão fiscal e hoje com base em que vamos fazer essas transformações? O que eu vejo como professora de arquitetura? Eu vejo que as cidades que conseguiram dar um salto, por exemplo, Nova York, em 1970 estava falida, no que ela investiu? Investiu em migração e investiu nas culturas locais. Incrivelmente rápido, até grafite que todo mundo fica criminalizando, é cultura popular. Ela recebeu um empréstimo do banco central, mas em pouco tempo ela devolveu e deu o salto dela. São Francisco investiu numa coisa que nós estamos aqui há 20 anos falando que são centros tecnológicos. Nos anos 70, o Japão já tinha 20 cidades com centros tecnológicos. Já temos mais de 30 anos de desenvolvimento, de conexão, de coeficiente de abertura para o exterior e não nos aproveitamos disso. Outra cidade que é média, é grande, mas se destaca é Seattle. Investimento é em tecnologia, em TICs, além de tecnologias verdes. Eu penso que o que nós fizemos foi continuar dentro do ciclo que a gente sempre continuou que é mineração, siderurgia, celulose, vendendo commodities... e as nossas elites econômicas trabalham com portos secos e não criamos alternativas. Nós não temos alternativas tecnológicas, as nossas pesquisas não estão dando resultado no sentido de mostrar uma alternativa, uma direção. E uma questão muito importante é que a produção desde do que se chamou de desindustrialização – o que não foi desindustrialização coisa nenhuma - quantas vezes a planta da siderúrgica da Arcelor foi multiplicada, quantas vezes a planta da celulose foi multiplicada e cada multiplicação dessa é a tecnologia mais avançada com menos cargos, uma quantidade enorme de pessoas plantando eucalipto, ganhando um salário mínimo e dentro da fábrica 4 pessoas trabalhando. A questão tecnológica é um impacto muito grande e que a gente tem que pensar. Os cargos de indústria vão reduzir, mas onde sobe? Exatamente, onde sobe... tem um lugar em Londres chamado Honda Bout , toda a periferia de Londres está desindustrializando e está reduzindo emprego, é um lugar muito pequeno, perto de Londres que quadruplica empregos. A gente perdeu muito tempo, a gente sabe onde tem que investir e não investimentos. Educação, mas não basta só educação, tem que investir em equipamentos bibliotecas, o museu que nunca termina... esse museu que todo mundo acha feio, bloco de concreto, fechado, ganhou um prêmio internacional. Está falando de turismo? Aquilo atrairia turismo. Teve uma administração que quis fazer um centro de convenções, mas o interesse da população local é importante, mas há interesses difusos. Então, uma das coisas que a gente

tem que pesar é qual o interesse que eu estou falando é o interesse difuso da Grande Vitória em relação aos interesses locais. O interesse difuso tem que pesar em algum momento. É usado muito isso para a questão do patrimônio histórico, mas acho que pode ser trazido para as nossas discussões. A questão do transporte. O centro da cidade tem tudo isso que ele falou, o que eles chamam de arranjo produtivo da economia criativa, muito incipiente ainda, mas acho que não é por aí que a gente vai ter conseguir uma saída, para que espraie economicamente e dê um dinamismo econômico para a Grande Vitória, mas é uma saída para essas pessoas. Muitas das escolas tinham cursos de economia e indústria criativa, já o centro da cidade por exemplo, o que eu vi por alto, o plano diretor atual indica quase demolir pra reconstruir. Em termos sustentáveis, isso não é aconselhável. No entanto, os imóveis estão num grau de deterioração que talvez seja até a saída. Mas uma das questões, foi aqui demonstrado quase que um nó de engarrafamento, se transformou – no que a gente chama na arquitetura – quase num não lugar, num corredor de passagem. Não é um não lugar, é o lugar fundacional dessa cidade. Mas é um corredor de passagem, eu lembro que quando eu era criança você usava os prédios pra fotografia e hoje está tudo fechado e mal e porcamente funcionando. Se não desenvolver o centro da cidade, esse corredor que ele virou, não adianta investimento, essa especulação imobiliária querendo ir pra cima para construir prédio de 24 andares, vai ser caso perdido. É habitação, mas tem que resolver o problema de um tráfego muito pesado, aquilo matou e não há nada para investir se não mexer com o transporte pesado que passa por ali. E concordo com ele também, economicamente viável ou não, o transporte hidroviário tem que ser colocado. E por último, a questão do déficit habitacional, no ES desde que eu comecei a acompanhar era mais ou menos 19 mil, subiu para 84, 89 mil, não lembro muito bem. Esse é um problema de todos os municípios, acho que dá para pensar questões articuladas. Outra é questão do saneamento. Não adiantou que Vitória tenha uma cobertura 100% se os outros municípios não têm, a questão da despoluição da baía de Vitória, acho que é importantíssima, porque não há turismo que vingue se a baía de Vitória não estiver limpa. A questão econômica é crucial. É o momento porque perdemos o momento do crescimento econômico da década de 70, e esse momento atual da globalização. Pensar numa saída que não fique dependente dessas empresas, que a gente tome decisões autônomas em termos estaduais.

Eu vou em outra direção. Eu acho até que o próprio CAU vai provocar uma organização nesse sentido. E se a gente não tiver boa governança, amanhã se a gente se reunir de novo vamos colocar outras questões. Se não tiver um laboratório de observação constante, talvez seja por segmento, mobilidade, ocupação, ordenamento urbano, e observar as vocações. Eu acho que funcionará melhor se a gente tiver uma governança muito ativa e bem arquitetada.

Para pensar esse cenário para 2047, vai depender muito do referencial que a gente adotar. Se a gente olhar pro diagnóstico atual e como tem se dado os planos diretores, talvez, se a gente manter a mesma lógica, o cenário é caótico. O cenário pode ser diferente se a gente tiver ousadia de romper alguns paradigmas. Os planos diretores vão assumir o rompimento de alguns paradigmas? Eu colocaria alguns pontos, um é a questão econômica, nós vamos intensificar a base que já está aí ou vamos tentar alternativas (economia criativa, novas bases tecnológicas). Então, a gente tem que refletir isso no macrozoneamento e nos planos diretores, porque o macrozoneamento tem que orientar os planos diretores. E eu fico olhando que os planos diretores replicam a revolução industrial, são polos e mais polos industriais, num modelo antigo que não acaba mais. Então, romper esses paradigmas é pensar novas áreas estratégicas de desenvolvimento econômico. Os recursos naturais, essa fala é constante em qualquer debate, mas romper o paradigma dos recursos como elementos estruturadores do ordenamento territorial. Quando a Patrícia fala, a via do contorno do Mestre Álvaro passa por cima dos recursos naturais, então, a gente tem alternativa de criar um ordenamento territorial que os recursos naturais sejam protagonistas. Então, a gente tem que assumir isso nos planos. Então tem que ter coragem para assumir. Os alagados lá de Vila Velha não vão ter que servir para aterrar e virar expansão imobiliária. Tem que colocar no mapa e todas as pesquisas já apontam isso, é meio obvio, mas tem que ter coragem de colocar isso nos planos. A mobilidade, o transporte coletivo e motos não motorizados são omissos nos planos diretores. Olha os anexos referentes ao cicloviário, durou sete planos diretores, olha que áreas estão sendo determinadas para uso exclusivo de pedestres, não existe. Então a gente tem que ter essa indicação no plano metropolitano. Olha, os planos diretores têm que indicar áreas exclusivas para pedestres; tem que priorizar nos anexos os sistemas cicloviários. Os outros países estão caminhando nessa lógica, mas a maior parte dos planos diretores é sobre sistema viário, a via que tem aumentar... Então o plano metropolitano tinha que sinalizar um cenário que rompa esses paradigmas para orientar os planos diretores a seguirem de outra forma. Habitação social, a intensificação da crise econômica que a gente está vivendo está rebatendo no protagonismo da habitação social. Quando a gente olha o protagonismo que a habitação social tem nos planos é mínimo, olha a quantidade de ZEIS, de vazios urbanos, olha a aplicação do parcelamento de edificação, não existe isso, então a gente não quer resolver o problema da habitação, a gente não quer botar isso como protagonismo nos planos diretores e no plano metropolitano. Esses são pontos que a gente deveria deixar muito claro, olha, o plano metropolitano orienta os planos diretores a romper com essa lógica que está aí, senão a gente vai ficar sempre discutindo a mesma coisa. A gente até tenta fazer isso nos planos diretores, mas as forças políticas que estão aí puxam o negócio pra trás. Então, se a gente tecnicamente conseguir sinalizar no plano metropolitano “esses

pontos precisam ser rompidos” já seria um grande avanço.

1970, vamos dar exemplo, talvez a maioria dos nossos pais estaria no centro de Vitória. O que eles imaginavam de Vitória hoje. O que fez, na cabeça deles, pra não mudar? Qualidade de vida? Condição financeira? Que às vezes você não tinha nem um carro, não tinha possibilidade de comprar um carro, e hoje às vezes tem três carros, tem pra mulher, pro filho, então está se aumentando. Então, pensar em 2047 é tentar pensar o que nossos filhos pensarão. Vão morar com a gente? A ideia é todos quererem morar na casa dos pais, onde foi criado, se for desse jeito, o bairro onde a gente tá não comporta o que está lá, já não dá. Se os colegas quiserem morar com a esposa dele e os filhos, a gente não vai dar nesse espaço. Então, a gente vai começar a migrar. Ir pra Enseada, Praia do Canto e daqui a um tempo nós vamos para o Alphaville, ou vai pra Mangueiras, vai pra Serra, ou vai pro lado de Vila Velha, pra interlagos, e daqui a pouco a gente vai virar Copacabana, os velhos querendo morar em Copacabana. Talvez, tenha que verificar algumas cidades que passaram por essa transformação. Somos menores, somos pequenos, perto de algumas capitais, mas também tem que ter um incentivo de governo, por exemplo, a maioria deve ter parente no interior, um problema de saúde, qualquer um que tenha, seja na região Sul ou na região de Montanha, desce um ônibus de Cachoeiro, desce um ônibus de Montanha... tudo pra Vitória. Então, vem resolver os problemas onde? Tudo em Vitória. Talvez, o Estado deva explorar mais a região do interior do Estado para diminuir isso. Sobre os serviços, como o colega falou, vamos fazer um encontro nacional de cardiologistas. São cinco mil profissionais, nós temos cinco mil leitos? E como é que nós queremos ter esse serviço aqui se não temos um centro de convenções, não conseguimos trazer um encontro nacional de cardiologistas, ou de pediatria ou de qualquer outra área. Eu acho que Vitória vai ser uma grande cidade a título de serviços, mas polo industrial, gente, não dá. Temos que começar a pensar para os lados, pensar a cidade a crescer, investir em Serra, Vila Velha, Cariacica e melhorar isso. A outra parte, eu sou fiscal da Caixa e às vezes faço algum acompanhamento do Minha Casa, Minha Vida. Não sei se vocês conhecem André Carloni, não sei se vocês viram aqueles condomínios como estão, que você tem um parque de exposição e tem que passar de frente para aquilo ali. Aquelas pessoas não têm condições até nem de morar em condomínio, porque se queima uma lâmpada no corredor, ninguém se prontifica pra trocar nenhuma lâmpada. Aí começa aquele varal... não desmerecendo, mas teremos que fazer um novo tipo de estudo para descobrir uma nova forma nesses locais para que essas pessoas possam dividir o mesmo tipo de espaço. Vamos trazer para o centro, será que eles vão conseguir dar manutenção no elevador, pintar o prédio de 10 em 10 anos? Mexe muito com o poder aquisitivo da população e ela está crescendo. Não era essa em 1970, hoje já cresceu e vai crescer cada vez mais. Mas eu acho que as mentes mudam. Acho que a qualidade de

vida que nossos filhos vão querer vai ser um espaço com mais verde, menos de selva de pedra, a gente vai querer ter clínica do lado, supermercado do lado, cafeteria do lado, nós vamos querer ter isso, para andar menos a pé. Mas talvez nossos filhos vão querer outras áreas, que talvez a gente não esteja querendo hoje.

M lembrando que a perspectiva que o Caliman é a gente mais velho que os nossos filhos. A taxa de nascimento está bem menor.

Ficou faltando uma coisa, outra questão da importância das cidades independente se fizer investimentos para a gente dar um salto qualitativo ou não, a dependência do território urbano da cidade para qualquer que seja o caminho que a gente tome é importante. Outra questão, as decisões locais interferem sobre os interesses difusos, são as decisões que implicam em monofuncionalidades, não deixar que áreas que devam ter múltiplos usos sejam só habitacionais, a gente também pode fazer os indicativos de valor de tecidos que tenham múltiplos usos sobre valor e importância sobre os tecidos mais monofuncionais, como só habitação, por exemplo. Sobre a governança, algumas decisões que nós não tomamos, encaminhamentos que não fizemos deram impacto hoje. Também a gente tem que observar o que não está funcionando. Acho que a governança do modo que temos agido que é governo-empresa-Estado-capital não está dando certo. Tem tomado decisões que é só repetir decisões já tomadas em outros campos e encaminhar essas decisões. Por exemplo, quando eu estava fazendo o meu doutorado, que é comércio exterior, é urbanismo, mas como essas redes impactam no território do Espírito Santo, eu encontrei um material que na década de 80 as empresas de aço do mundo tomaram a decisão que não ia ter mais aço na Europa e que iam vir tudo para o terceiro mundo. No meu trabalho eu estava vendo o impacto disso no meu trabalho aqui. A gente encaminha decisões tomadas fora do nosso território. Por isso que a gente tem que um pouco de autogestão. Por que não está funcionando? Eu acho que a sociedade e Academia e também outras partes, vão vir os movimentos sociais - eles também tem que ser ouvidos - e criando ideias, porque a questão da educação não passa também por esses debates... melhorar as práticas democráticas que não passam só pelo momento de eleição, não há democrática sem práticas democráticas, ou seja, melhorar as práticas democráticas e participativas dentro dos processos de tomada de decisão e deliberação e de discussão também. Na época dos portos a gente trouxe uns franceses muito malucos que eles falavam "olha só, como é a governança da questão portuária lá em Hamburgo". Não é só pessoal que lida com porto, não é só o pessoal que lida com contêiner, os empresários que tomam a decisão. A cidade inteira participa da tomada de decisão sobre o impacto dos fluxos portuários do comércio exterior em Hamburgo ou em qualquer outra cidade. Todas as localidades que estão envolvidas com o porto quando essas decisões verticais não são espalhadas e não são horizontais, não é bom o resultado pra sociedade. Porque eles são franceses e eles

falam “na França não é assim, em Marselha não é assim”. Então, essa governança tem que ser espraiada, a gente vê o caso do Rio Doce, um desastre, provocado por uma empresa e a sociedade está totalmente fora, alheia da tomada de decisão para concertar um estrado que a empresa fez, ela mesma organizando a gestão do processo. Não está dando certo.

Tenho dois pontos que eu queria levantar para trazer para a conversa, com toda humildade de um jovem professor, que é o sobre o desenvolvimento econômico. Eu não conheço nenhum caso de desenvolvimento econômico em alguma região, que algum país desenvolveu escolhendo uma atividade pra ser o carro chefe daquele lugar. Pensar na economia de Vitória, eu entendo que aqui praticamente a economia gira em torno de 7 ou 8 atividades, muitas delas relacionadas ao comércio exterior, então, a renda daqui é gerada em cima disso. É muito pouco. A economia é dinâmica, então, se a gente começar a pensar um plano de desenvolvimento para a região metropolitana que queria priorizar certas atividades, daqui a 30 anos a gente vai ter que sentar para pensar quais atividades a gente vai escolher de novo. As experiências que eu conheço de países que se desenvolveram, se desenvolveram simplesmente ganhando produtividade, tanto deixando as pessoas mais produtivas quanto as empresas mais produtivas e não escolhendo um caso de sucesso. “Ah, eu quero que o turismo se desenvolva, eu quero que a atividade industrial se desenvolva”, isso, em geral, não dá certo. Talvez a gente conheça três ou quatro casos de sucesso, mas a gente vai fazer isso e torcer para que dê certo aqui também? Ou a gente vai tentar acompanhar aquilo que foi feito em geral que deu certo? A gente tem um grande problema que a região metropolitana está inserida num ambiente institucional muito ruim, chamado Brasil. Então, a gente tem um conjunto de regras que é tipicamente ruim pra gerar esse ambiente produtivo, então, como será que a gente pode lidar com isso? Se a gente quiser direcionar a política pública para o desenvolvimento econômico, a gente deveria ter um plano que contemple todos os setores. Deixar que a atividade econômica geral, e não um setor ou outro, se desenvolva. Outro ponto é que o plano vai pautar políticas públicas, de mobilidade urbana, meio ambiente, etc. A outra pergunta que eu tenho e é também uma dúvida é: de fato administrar uma região metropolitana traz algum benefício? Existe evidência de que outras metrópoles conseguiram superar esses problemas que a gente está tentando tratar como região metropolitana? Ou a gente vai gastar energia do pessoal... Existem evidências de que trouxe algum benefício para elas? Se trouxe, em qual dimensão foi possível? Talvez a gente tentar, “queremos desenvolvimento econômico”, mas talvez a gente veja que não faz diferença ou não estar numa região metropolitana. Pra transporte, pra meio ambiente, parece ter algumas coisas que são mais naturais, que faça sentido ter uma região metropolitana, pra outras nem tanto. Então, dado que estamos pensando num plano, vamos pensar num plano em que há evidências de que aquelas áreas que a

gente quer propor surtam efeitos. Eu não conheço casos em que uma região que se une para implementar isolado. Dado que a gente tá pensando no plano, vamos tentar fazer focado no que é possível. Às vezes a gente tem debate meio apaixonado, mas a gente pensa que em geral, por mais que coloque energia nisso, não vai dar certo.

Essa reunião congrega entidades profissionais acadêmicas e de pesquisa e o instituto federal trabalha no campo da educação profissional. Então, nosso foco principal é no mundo do trabalho. Contrabalançando um pouco à visão do colega e dando um tom mais otimista, a gente percebe que o ES tem a maior oferta da educação profissional dentro por faixa etária que acessa a esses serviços no Brasil. Ao mesmo tempo, a Grande Vitória tem um dos melhores índices médios de educação se a gente for comparar com o resto do país. Ao mesmo tempo, o indicador de renda per capita na Grande Vitória também é muito elevado se a gente for comparar com o resto do país. Então, se a gente for olhar em termos de cenários e condições, a gente vive numa cidade pequena, numa região metropolitana com quase dois milhões ampliada de Fundão a Guarapari, praticamente a metade da população do estado. Mas uma população de um estado que é igual à população da zona leste de São Paulo. Olha o tamanho do problema que São Paulo tem pra resolver. E ao mesmo tempo, O Estado tem uma matriz cultural extremamente diversificada, características geográficas e econômicas extremamente diversificadas, um Estado que é aberto pro mundo, que tem uma matriz econômica fundamentada na internacionalização desde seu o primeiro ciclo econômico, desde a época histórica de Império, de colonização, sempre foi voltada pro mundo. Então, como a gente utiliza essa nossa abertura pro mundo pra promover a mudança da nossa matriz econômica? Hoje, o nosso granito sai daqui e vai pra ser instalado em Dubai e ninguém sabe que a aquela rocha maravilhosa é daqui. Ela veio daqui e as pessoas de lá e vieram comprar aqui. Outro dia eu estava no supermercado e um colega falando “poxa, eu to ali trabalhando numa indústria de rochas ornamentais, e vi uma pessoa que veio da Índia comprar rochas aqui”, aí eu perguntei o que achava da cidade, disse que estava adorando estar Vitória... quer dizer, como a gente leva nossos produtos pro mundo e eles chegam impactam comunidades e o ES como que fica? E essas pessoas que vem para cá, qual a relação que elas constroem com nossos territórios? Então, falando em perda de oportunidade, é uma grande oportunidade que a gente perde todo dia, quando a gente tem todo esse movimento de pessoas e de cargas que são transportadas dentro de uma cultura, infelizmente, que privilegia a compra de tecnologia como solução rápida – eu não vou dizer barata, não, porque isso sai muito caro - e ao mesmo tempo pessoas com um grau de educação e desenvolvimento humano relativamente alto e que a gente vê que seriam capazes de... e a gente vê profissionais indo embora daqui a todo o tempo. A gente vê, por exemplo, estudantes egressos de educação profissional, estudantes egressos

de educação superior, que vão pra São Paulo, vão para o exterior, extremamente competentes, capazes que são referência para o mundo, que não conseguiram desenvolver uma atividade aqui no Espírito Santo. Eu acho que nós temos condição sim, de mudar esse quadro, não temos opção e temos as condições necessárias pra fazer isso. Nós temos condições relativamente boas, comparadas ao resto do país. Então, eu vejo que se essas oportunidades forem enxergadas e aproveitadas, que eu acho estão tomando um foco muito voltado para infraestrutura, eu acho que esse planejamento tem que estar um pouco mais centrado em pessoas, em relações do que em infraestruturas. Por exemplo, mais importante que o aquaviário é a as pessoas aprenderem que mangue não é uma lagoa de esgoto, que aquilo é berço de vida. Mais importante do que construir uma estrada, é as pessoas entenderem o valor do transporte público, por que ele precisa ser solicitado, e não faz sentido fazer transporte público de maneira isolada, tem que estar colocado ali que é importante, uma forma de desenvolver porque o trabalhador que chega ao trabalho descansado ele produz mais. Aí eu concordo com o colega que estimula a produtividade de várias formas. Eu acredito que hoje, olhando o aspecto das pessoas com a cidade, a gente passa por um ciclo de privatização dos espaços hoje, que o sonho de consumo das pessoas é morar num espaço fechado, que dá uma sensação de segurança e de oferta de serviços melhores. E a gente vê a descentralização e segmentação da cidade em núcleos que têm uma falsa homogeneidade dentro daquela comunidade. Então como a gente coloca de novo as pessoas em contato com as cidades para que elas não possam valorizar e não enxergar que morar na cidade é um problema. Como que a gente reconstrói a relação das pessoas numa cidade que historicamente sempre agradável, sempre foi visto como um lugar com boa qualidade de vida. Acho que esse é o desafio. A gente tem um grau de desenvolvimento humano significativo em comparação com o resto do país e temos que trabalhar isso para um bom ambiente de desenvolvimento humano, de cultura, de produção de conhecimento e de tecnologia para que a gente se torne exportador dessa capacidade, utilizando nossa abertura econômica.

A minha pergunta trazia um pouco dessa ideia que você acabou de falar, dessa ideia que que pensando municípios isolados já é um problema porque a gente vai trabalhar em várias escalas essa segmentação. A ideia de fragmentação do território é superperigosa, é um modelo que nós importamos, esse modelo está construindo um espaço metropolitano extremamente fragmentado e segregante do ponto de vista social, porque você tem essa segregação, esse isolamento acontece no Minha Casa, Minha Vida, no condomínio de luxo Alphaville, então, a gente essa... está reproduzindo o que não deu certo. E mesmo a gente pensando numa escala metropolitana, não pode perder a escala menor, a escala humana. E eu acho que isso que os grandes planos, os planos diretores, todos, perdem, a escala humana. A Clara quando coloca a

questão do centro, desse não lugar – que na verdade é um lugar, mas que faz esse corredor, parece que não existe nada entre um ponto e outro - é isso que a gente está construindo o tempo todo. E o que eu vejo como uma possibilidade de reversão disso é a gente conseguir identificar os valores próprios daqui. Porque ao mesmo tempo que Nova York está se renovando, já estão em decadência, então, não vale a pena a gente reproduzir coisas que já entraram em falência. Deu certo, mas essa questão da governança, como a população se envolve isso, se não houver isso, não vai funcionar, não adianta fazer para turismo. A gente tem que conseguir ter uma defesa e pensamento mais compartilhado e mais democrático. Tentar trabalhar, mesmo que dentro de um plano metropolitano, trazer isso para uma escala mais humana. Pensar esses territórios até junto com os municípios, eu acho que os planos diretores foram revisados, mas essas deficiências estão nesse grau municipal, então, a gente vai importando eles, vai pro metropolitano... a gente conseguir levar um retorno para uma escala menor e pensar – é claro, tem a macroeconomia e tudo tem que funcionar de forma mais integrada - e a gente conseguir reduzir um problema enorme que a gente tem que é segurança pública, está relacionada diretamente à forma que nós estamos construindo a cidade e a região metropolitana. Por que algumas áreas mais violentas estão concentradas em alguns lugares? Porque nós construímos desse jeito. Não adianta a gente focar o planejamento nas áreas mais centrais se as áreas periféricas estão se multiplicando. Daqui a pouco a gente está num tamanho inatingível e a gente não tem mais... um poder paralelo ali que não dialoga com os interesses coletivos.

Pra olhar pra 2047, 30 anos é muita coisa, o professor Caliman falou também.. e em nosso país, em quatro anos, ninguém diria que iria acontecer tudo isso que aconteceu e deve acontecer mais coisa aí pela frente. Para 2047, eu imagino o seguinte, se a gente for brincar com alguns números e pensar nas nossas ligações entre municípios e que, na verdade, elas não são só de municípios, elas são metropolitanas mesmo, e pensar que cada ligação dessa - Norte Sul, BR 101, Terceira Ponte, Segunda Ponte – vamos dizer que em cada um, num padrão típico de via, passe cerca de 7 mil veículos por hora, nos dois sentidos, se você tiver um crescimento baixo, vamos supor, de 1% ao ano, isso hoje, todas essas vias, você percebe, que todas essas ligações intermunicipais estão saturadas. Pra conseguir hoje deixar num nível de fluidez aceitável teria que ter para cada via mais outra via, dessas intermunicipais. Daqui a 30 anos teria que ter mais ou menos duas dessas vias para cada ligação intermunicipal, ou mais. Só que aí, como o professor colocou, esse é um problema, e realmente o desejo de deslocar são de pessoas e não de veículos. Temos que tratar, como o professor colocou, se a cidade, tende num futuro, acho que no primeiro momento se espraia e depois se adensa, as pessoas tentar fazer esses **deslocamentos mais curtos, então**, olhar para esse tipo de deslocamento, mas a gente tem que pensar na infraestrutura como um todo mesmo. No futuro, daqui a 30

anos, se a gente pegar Uber, Google e outras empresas, eles já estão com o carro autônomo, o futuro vai ser dos veículos compartilhados muito provavelmente e muitos veículos que a gente hoje não está vendo, mas vai existir. Outros modos de transporte que não estamos vendo. E essa questão da tecnologia, celular, carro autônomo, transporte público provavelmente vai ser autônomo. E talvez o metrô, daqui a 30 anos, não valha mais a pena ser construído pelo custo. Porque já que você vai ter ônibus autônomo, o custo de fazer um metrô, sendo que o ônibus autônomo vai ser bem equiparado ao metrô, porque ele pode ter um espaço menor, uma frequência maior de viagens, você vai ter alguns modos muito equilibrados no futuro. E isso tudo não está distante. Essas empresas dizem aí que existiam essa previsão de ser de 30 anos, mas isso reduziu, dizem que até de 15, 20 anos. O compartilhamento se torna viável porque você consegue rodar o veículo várias vezes, você paga esse investimento. Essas empresas hoje estão investindo pesado nisso, então a gente vai ter um cenário diferente, em termos de modos de transporte, mas de qualquer forma a cidade vai ter que ser redesenhada para esses novos modos de transporte. Alguns deles que a gente está vendo e outros que vão ser totalmente diferentes do que a gente vê hoje. Mas as cidades vão ter que ser redesenhadas para esses novos, desde deslocamento a pé, de bicicleta, como esses novos modos de transporte.

Sou professora de História, então falo sobre cidades, eu vi a glória de Atenas e o que é Atenas hoje, o que a Grécia é com as tomadas erradas de decisões dos seus governos, ministros da economia tomando decisões erradas. Aqui a economia do Espírito Santo, não a economia, mas o comércio exterior, o que ela é, a nossa produção básica, foram tomadas de decisão. Nos anos 40, Getúlio Vargas tomou a decisão de fazer a estrada Vitória-Minas. Nos anos 70, o grupo de pessoas articuladas aos militares tomou a decisão de transformar esse território ligado à mineração e à siderurgia. Nós não temos minério aqui, foi uma tomada de decisão, feliz, e isso faz, eu sou filha e neta de pessoas que trabalharam com isso, mas foi uma tomada de decisão. Olivete, no pós-guerra, nos anos 50, transformo o norte da Itália num polo industrial sem a Itália ter nenhuma matéria-prima. Só que essas decisões são tomadas com base num mínimo de vocação, num mínimo de valores. A gente tinha uma vocação portuária e ela foi articulada a um conjunto de tomadas de decisão. Não sei se vocês lembram que o Albuíno dava uns incentivos para o pessoal fazerem uns filmes aqui, Canadá fez isso e fez um sucesso danado, Nova York faz isso e ganha muito dinheiro, muitos filmes que a gente pensa que está passando em Nova York está passando no Canadá, então, é todo um conjunto de tomadas de decisões de acordo com o conjunto de vocação dos lugares. Graças a Deus o professor levantou um conjunto de vocações que nós temos. Eu me lembro da questão de governança de Bogotá, alguns bons exemplos temos que ter esse paralelo. Bogotá e Medellín chegaram num nível de criminalidade que eles

tiveram que tomar um conjunto de decisões, empresários e sociedade civil - em todos os níveis – e governo, mas num nível muito mais espraiado do que hoje são as nossas governanças. Eu acho que é tomada de decisão sim, claro, respeitando as vocações.

[A MÁQUINA PAROU DE GRAVAR AQUI]

Caliman: foi tocado um ponto importante e vou chamar a atenção para a questão da água. No último debate, foi colocado pelo Élio, mas eu acho que é fundamental. O Brasil tem uma cultura de olhar de costas para a água, de costas para o rio. Já perceberam que nas nossas cidades o fundo da casa é pro rio? Quando você vai em países mais organizados, é o contrário. A região metropolitana não vai ter disponibilidade mais de água porque os mananciais são finitos. A região de Nova York resolveu pagando água para produtores de água. Vai ter que ter governança mais ampla que a metrópole para tratar essa questão. O que você tem que fazer é preparar o ambiente para que o desenvolvimento ocorra e consiga construir conectores que facilitem a interação e troca a nível internacional de tecnologia de reconhecimento e internamente. O Ifes é uma rede de conectores, criar potencialidades é criar oportunidades. É uma cidade fragmentada dilacerada e para ajudar a pensar na frente e o que vamos desejar encontrar em 2047.

Medidas que mudam a vida da gente lá no centro está começando a revitalizar. Não tem vaga para estacionar. Na época que a gente saiu com o carro, hoje a gente mudou o pensamento de todo mundo, pega o Uber, deixa o carro em casa, e mudou tanto que começou a criar novas atrações para os bairros. E começou a criar um restaurante. Quando cria um novo comércio e pensa em vaga pra deficiente ... se vai ser um mercado, padaria e não tiver estacionamento começa a movimentar a economia às vezes com uma pequena medida que o governo fez. Você mudou o comportamento das pessoas com pequena medida, vamos dizer que 70 ou 80% e criou nova economia, é uma oportunidade que foi salvação de muitas. Quando você vai em dia de semana, isso vai acontecer, vai pegar o Uber, daqui e daí vai começar a cobrar do Estado cadê o ônibus, cadê o trem ou o metrô de superfície? E que dê garantia de a gente ir e vir. Enquanto não forçar as pessoas, todo mundo vai andar de carro. Eu preciso de um ônibus, preciso de um veículo de transporte que seja mais compartilhado, colocar dias para sair números pares e outros números ímpares. O rotativo da Praia do Canto, você vai lá e tem vaga para todo mundo. As pessoas estão usando o carro porque está tendo estacionamento. E quando tirou, as pessoas começaram a pegar ônibus e, assim, gera nova mentalidade na população.

Essa decisão é o Estado e municípios unidos, trazendo soluções para nossos problemas. Que eu gosto de falar é da produtividade. Temos os Estados Unidos com 320 milhões de habitantes, com um PIB 20 vezes maior que o nosso. Temos que fazer ter um valor intrínseco, onde as decisões a serem tomadas sejam

visadas a melhorar a produtividade da região com menor custo ambiental, social, econômico é uma palavra denominada e, infelizmente, vivemos uma cultura da mediocridade. Não se dá valor à meritocracia e não conseguimos ter produtividade se continuar não tendo renda e muito do que foi falado precisa ter dinheiro. E só vamos conseguir resolver com receita, com orçamento. Hoje, o país está quebrado, com uma série de medidas que foram adotadas e a nossa produtividade foi para o buraco. Eu falo para os meus alunos, como vai ser produtivo para você e para sua empresa? Isso que vai deixar mais rico. Se a gente tiver isso como um valor, incentivando a meritocracia e a produtividade e chega um grupo de burocratas, as decisões são para resolver problemas internos e a própria burocracia e não se analisa a questão sob a lógica do cidadão. A gente tem que racionar que temos de parar de atrapalhar a iniciativa privada, menos Estado e menos governo. Nós temos que colocar como valores reconhecimento dos empreendedores das pessoas que têm coragem de investir. Em Dubai, você é recebido com tapete vermelho. Temos que ter a cultura da valorização do empreendedor, do aluno que cria uma tecnologia, tinha que ter um prêmio para ele, na Câmara, só de aumentar a autoestima e divulgar que as pessoas que investirem aqui serão bem-vindas já é muita coisa. A respeito de decisões governamentais, os governantes ficavam pisando em ovos para não tomar decisões impopulares porque podia perder voto. É que hoje a tendência até mesmo com eleição do Trump e do Macron é que na hora de tomar decisões duras vai trazer impacto de outro lado. O nosso centro de convenções faltou o trade de falar vou tomar essa decisão e vou assumir. Se os militares tomaram as decisões, tomaram bem ou mal. Eu acho que agora existe uma tendência de possibilidade dos governantes decidirem mesmo contrários ao senso comum.

Tudo muito importante, mas eu quero lembrar que as entidades do mercado imobiliário, Sindicon, Cade, CRECI e o Sindimóveis, no ano de 2000 e início de um novo século, fizemos muitos eventos, seminários, congressos, reuniões com essas entidades e com as esferas governamentais, trabalhando em cima de um crescimento do setor privado e baixos investimentos no setor público. A cidade crescendo assustadoramente e toda a infraestrutura crescendo no estado. O que existe hoje de cidade está aí, pouca coisa vai mudar dentro da área urbana dentro da cidade. Agora temos que partir pra novas áreas, dentro dessa área metropolitana, o que está no centro de Vitória não dá pra crescer mais, e temos que pensar o quê? Essa gestão que se fala, a região metropolitana tem que ser forte muito ativa e pensar no futuro das novas partes. Na Serra, esse contorno do Mestre Álvaro vai gerar crescimento para aquela região? A Serra, na região de Vila Velha, de Amarelos, [VOLTOU A GRAVAR DAQUI] aquela região Sul de Vila Velha e a região de Cariacica. O macro pensamento deve planejar e voltar para o desenvolvimento dessas áreas. Ou seja, o que se vai fazer para o desenvolvimento dessas novas áreas? Para agora evitar os erros que ocorreram no

passado. Centro de Vitória, Praia do Canto, Camburi e por aí afora. Dentro do... pensar no futuro é lá e para isso tem que ter a coordenação da gestão com o planejamento. Que exige o quê? Exige muito investimento. Todos os municípios que integram a região metropolitana e os municípios, qual a grande preocupação da administração municipal hoje? É ter dinheiro pra pagar a folha de pagamento. Eu soube, há 20 anos estou nos municípios do interior e a grande preocupação do administrador é ter dinheiro para pagar a folha. E os investimentos próprios do municípios é pequeno, 10%, e tudo isso pensando numa região metropolitana exige altíssimos investimentos. Enquanto nós não tivermos condições enquanto governos, sociedade e empresas não participarem desses grandes investimento em infraestrutura nós vamos continuar nesse buraco que estamos, não vamos ter saída. Isso nós conversávamos lá em 2000, já se passaram 20 anos, então, temos que pensar muito seriamente isso. Quando tivermos uma gestão que integre todos os interesses dos municípios e que todos estejam convergindo para os mesmos interesses, é preciso que parta de um planejamento que pense nos investimentos para as áreas que já foram. O que vai mudar na Praia da Costa? Muito pouco se pode mudar para dar uma melhorada. Ao passo que novas cidades, novas expressões urbanas já se pode pensar numa coisa nova, funcional e que atenda aos interesses do que podemos pensar numa cidade que proporcione uma vida social em todos os sentidos e, enfim, aquilo que nós queremos que seja o nosso futuro, o futuro dos nossos filhos, dos nossos netos.

M_ gente encerrei as inscrições, vou encerrar com as duas falas e a gente encerra.

Eu acho que é inevitável pensar 2047 sobre a região metropolitana, tem alguns problemas que realmente não vai ter como afastar esses problemas e vamos ter que enfrentá-los. Nosso desafio é pensar uma linha que todos possamos pensar de maneiras iguais. E acho que o caminho não é a decisão sendo empurrada de cima para baixo, não vai resolver o problema. Esse fato de abrir para a iniciativa privada, como o colega colocou aqui, o problema não é abrir para a iniciativa privada. O problema é você abrir para a iniciativa privada e essa iniciativa privada não contemplar a mão de obra daquela localização e isso é o que desencadeia a desigualdade e a violência social. Eu acho que a ideia que nós temos que pensar é o seguinte, vamos desenvolver, precisamos desenvolver, vamos crescer, mas que tipo de desenvolvimento que gente quer? Qual tipo de desenvolvimento que a gente pode estabelecer que não degrade o meio ambiente, não estabeleçam as condições degradantes ao meio ambiente, vide o exemplo de Jardim Camburi, a discussão sobre a área que vai ser estabelecida, só a gente pensar a quantidade de shoppings que tínhamos antes e temos hoje. Será que esses shoppings têm contemplado a mão de obra da localização ou estão sendo instalados ali, aquele espaço começa a desenvolver a economia mas não contempla a mão de obra local. O problema não é só abrir para a iniciativa privada, mas abrir para a iniciativa privada e

também contemplar a classe e a localização. Por exemplo, discute-se colocar um ônibus turístico aqui em Vitória, aquele ônibus com dois andares, porque a gente tem sempre a ideia de importar as ideias, porque lá deu certo e a gente vai dar certo aqui. Por que a gente não pode fortalecer as outras comunidades de Ilha das Caieiras e outras localizações que a gente tem que possivelmente vai dar um resultado sem que necessariamente a gente possa estabelecer essa economia forte que causa impacto. Acho que pensar 2047 é nosso desafio de modo pensar um modo que todos possam falar a mesma língua. O problema é querer implantar um tipo de desenvolvimento para um lugar que historicamente foi desenvolvido diferente, a gente tinha um comércio local e comércio de rua e isso foi mudado abruptamente. A gente tinha em Jardim da Penha, e outras localizações e hoje em dia você tem vários shoppings e não tem mais comércio local e de rua. São áreas segregadas e não tem mais comércio local e comércio de rua. O que pode fazer para mudar isso? Se a gente não pensar numa linha que nos une, o que vai acontecer é a segregação e o crescimento dessas áreas de risco – você tem São Pedro, Tabuazeiro, tem outras áreas – que a tendência vai ser só crescer se a gente não conseguir compartilhar as mesmas ideias. No meu ponto de vista, acho pensar algo que a gente não conseguiu pensar hoje, a gente faz um panorama, mas o prognóstico que a gente tem é que a gente vai precisar inevitavelmente tocar na questão social e na questão econômica. Embora, de lados distantes eles se ligam, então, não tem como pensar ideias isoladas, você tem que sistematizar esse pensamento, vamos pensar na economia, mas pensar no social.

Algumas colocações me preocuparam um pouco, essa visão de meritocracia, num país tão desigual como o nosso, com segmentos tão marginalizados, negros, mulheres, favelados, import uma ideologia de meritocracia num país como o nosso é algo extremamente desconexo. Esse discurso de meritocracia, produtividade está muito alinhado com o modelo de planejamento que vemos sendo imposto há várias décadas em nossas cidades, que têm que ser competitivas a qualquer custo e me parece contraditório com a ideia de região metropolitana, em que a lógica é de solidariedade entre os municípios, onde você me complementa e onde podemos atuar em conjunto. Do ponto de vista das referências que o plano metropolitano vai assumir, é importante diferenciar essas diferenças, senão a gente assume um discurso que já demonstrou que não inclui todo mundo. E essa ideia de mais iniciativa privada – pelo menos do ponto que eu estou estudando que é do ordenamento territorial – demonstra o relato de mais iniciativa privada, os planos diretores foram determinados pela iniciativa privada, o plano metropolitano se seguir nessa lógica vai continuar na mesma linha, no mesmo cenário que nós estamos, porque não inclui todo mundo nessa lógica da iniciativa privada. Talvez, a referência não seja só iniciativa privada, nem só Estado, mas talvez valores humanos, mais solidários. Pensando cenários para 2047 talvez tenhamos que pensar mais solidariedade

entre os municípios, valores humanos, não Estado como protagonista e nem iniciativa privada como protagonista, mas valores humanos para romper com as históricas de desigualdades que o nosso país tem. Leticia: estar na região metropolitana não é uma opção. O pensar junto, planejar é necessário. Não tem como fugir. Ações precisam ser colocadas. A coragem de quebrar o paradigma do planejamento. Mas a coragem da sociedade encarar um novo plano porque não adianta chegar com propostas que a sociedade não vai aceitar. A governança está dada. Mas ela precisa ser mais participativa talvez... e pra exigir isso, essa coragem precisa sair de todos nós.

M_ as pinceladas q cada um deu que tenha como diretriz fundamental a pessoa. Valores humanos é planejar pensando primeiro na pessoa, depois no carro e na bicicleta e na indústria e nas pessoas que circulam, onde vivem, onde estão. O segundo ponto é tanto no aspecto econômico como no do meio ambiente usando o conceito de sustentabilidade, um conceito amplo e a diversidade econômica. O arranjo não dá conta mais, também não é uma opção, já está posto que está no nível de saturação. Da pra se alinhar a questão ambiental dos canais, as potencialidades da região. O meio ambiente não é mais meio ambiente, pode ser um passivo, tenho que lidar com os passivos de outra forma o centro pode ser outro. Outra coisa, é uma pergunta, a governança nesse formato que vocês apresentam tem apresentado em vários grupos. Com tantos planos e boas intenções, como eu faço isso? Como eu promovo valores mais democráticos? Como eu faço que não se transforme em mais um papel?

Eu acho que nesse grupo, a gente não teve consenso. O tipo de desenvolvimento humano que uns colocam é distinto do que outros colocam. O senhor do capital imobiliário aqui ele coloca exatamente um ponto de vista contrário do que foi colocado pelos outros colegas que estão do lado de lá. A gente tem trabalhado e lembro que trabalhava os planos estratégicos e deixar as ideias seguirem, a ideia da competitividade e da meritocracia e acho que uma questão que o Giovaniilton acabou de dizer, o capital privado tem tido todo o espaço possível. O que essas empresas criaram? O que elas produziram? Elas não produziram nada. Está na hora de nós sociedade tirarmos proveito disso.

Essas empresas, naquela época, fizeram o país crescer e cresceram grandemente e onde permitiu a gente chegar onde chegou.

Pois é, mas elas não produziram nada. Não produziram para nós desenvolvimento humano, e foi direto pra eles. Essas empresas americanas que estão nadando em tecnologia, tiveram investimento do estado. O privado tem o seu espaço sim, todo esse modo de governança atual que tem são espaços de educação, de saúde, que são direitos prestacionais que o Estado tem que prestar encaminhando através da terceirização para quem? Para o setor privado.

A CÂMERA PAROU DE GRAVAR AQUI DE NOVO.

Tudo que nós precisamos, vamos precisar de dinheiro, a decisão na esfera política é o orçamento e para ter um orçamento tem que ter dinheiro. E quem cria esse dinheiro é a iniciativa privada e o que vai fazer é a iniciativa privada com a sua produtividade que vai acontecer com a meritocracia. Vão ser gerados impostos e vai sustentar as instituições como a que eu trabalho, vai gerar impostos para ajudar a educação, a saúde, e para fazer com que aqueles que tenham a maior dificuldade, eles tenham a mesma oportunidade dos outros. O primeiro passo é gerar receita. Não adianta demonizar isso tudo, o que funciona é deixar o que o colega falou, atrapalhar menos o empresário, deixar de gerar impostos e deixar ele fazer o trabalho dele, e tributado para fazer todas essas políticas é que estamos fazendo aqui.

Eu acho que para 2047, para hoje, amanhã e ontem, falar de governança mais especificamente uma das coisas que vejo com muita dificuldade, de toda essa temática que não temos tempo é a questão da gestão pública intramunicipal que não está passando aqui e a relação pública intermunicipal. Eu não acredito nesse modelo de hoje. Temos o Transcol, o município se acomoda, não determina onde põe um ponto de ônibus e a ingerência do Estado diz onde pode passar a linha, imagina na mobilidade integrada, aposta-se em exacerbação das propostas de mobilidade e tudo não saiu de power point, para priorizar nem BRTs não tem mais. Eu acho que nós saímos daqui hoje para além dos problemas porque os técnicos fazem planos maravilhosos. Fica amarrado com quem financia a eleição e do Bandes. Concordo com o que foi dito, apesar da colocação do professor que... Tem coisas que não têm solução, Vitória não tem água pra beber, não tem onde colocar o lixo. Da gestão dentro dos municípios, em sinergia com a gestão metropolitana. E não implantando o ônibus de dois andares, aqui pegando Barcelona, eu não concordo que o governo do Estado ao longo da história, acho que era paixão disso e os municípios com ciúme e vaidade, a gestão pública é mais complexa do que planejar.

Ma gestão é um problema, mas como a gente faz?

Eu acho que o debate foi mal interpretado porque ninguém está pautando 100 por cento Estado e 100 por cento privado. Acho que está faltando mais protagonismo da sociedade, o plano é da sociedade e a governança começa a se resolver quando a sociedade tem um protagonismo maior. O instrumento independe se essa for a lógica, as coisas se amarram bem. Foi isso que transformou, foi a sociedade que definiu os melhores rumos. A ingerência está no não protagonismo da sociedade civil.

TRANSCRIÇÃO GRUPO 05 – MOVIMENTO POPULAR

Data: 01 de agosto de 2017

Boa noite, presidente do Conselho Comunitário de Cariacica.

Fabio Mendes, vice-presidente do conselho comunitário de Cariacica.

Presidente do Conselho Comunitário de Nova Esperança.

Ciclista, Vila Velha.

Eliete, Vila Velha, aqui eu sou do Fórum, sou ciclista, do Bike Anjo e a nossa luta é a melhoria...

Leia, Fórum Popular em Defesa de Vila Velha.

Lucas, coordenação da Chico Prego.

Alex Santos, Conselho Popular de Vitória.

Fabio, presidente da Famop de Cariacica.

Zigone, associação de moradores da Mata da Praia.

Cida, Mata da Praia.

Secretaria de Direitos Humanos.

Sou de Jesus de Nazareth, sou presidente da Associação de Moradores.

Cosme, presidente do Movimento Comunitário da comunidade de Jaburu e representando o fórum de moradores.

Sebastião, Praia da Costa, faço parte do fórum.

Eduardo, da associação de moradores da Praia da Costa.

Paixão, e sou secretário da associação de moradores de Riviera da Barra.

Associação de Laranjeiras de Guarapari.

Associação de moradores de Jardim Botânico.

Denise, desenvolvimento sustentável da ONU Brasil.

Marcelo, da federação metropolitana do movimento popular.

Juvenal, secretário geral da federação da associação de moradores da Serra.

Guilherme, Manguinhos, da Serra, diretor da associação da Serra.

Renato, Serra, bairro Alvorada, vice-presidente do bairro.

Aracleto, diretor de ed da Fames, da associação de moradores da Serra.

Marcos dos Santos, coordenador Geral da Famopes.

Sou Eduardo, da associação de moradores da Praia da Costa. Eu ouvi, está bem apresentado. A minha dúvida é, você está com uma pluralidade de objetivos, lidando com sete regiões, esses representantes têm a visão de que a resultante tem que ser melhor para a região metropolitana? Se não houver essa posição de uma melhora de conjunto, eu acho que a gente vai do nada para lugar nenhum. Eu sou engenheiro, a minha preocupação é de comportamento, vaidade política, até onde as pessoas... a premissa é de um bem comum e não de uma vontade pessoal. Nós temos que ter uma visão de conjunto, essa manifestação tem que ser para o coletivo. E não uma posição pessoal. Eu gostei do que vi, mas a gente tem que ter o complemento de ações efetivas, de trabalhar esses indicadores, para que a gente tenha um negócio.

Eu me senti de uma forma tocado com a fala do companheiro, em momento nenhuma a federação coloca isso, acho que foi uma fala infeliz.

Eu emiti uma fala que tem uma posição livre, eu não estou me dirigindo a ninguém, estou num conceito global.

M_ deixa eu só colocar um momento, vamos fazer um primeiro momento. Só peço que o foco seja pensar nos próximos 30 anos dessa região que a gente deseja mudar.

A cada pergunta, eu quero me inscrever para falar.

M_ acho importante a Letícia responder a dúvida.

Letícia: a gente não vai ficar respondendo. Como esse plano está chegando, está sendo elaborado no âmbito do conselho metropolitano [e seguiu com a explicação]...

M_ seguindo a inscrição...

Em primeiro lugar, eu gostaria de falar que não se elabora um plano da Grande Vitória sem antes fazer um debate da conjuntura nacional, sem antes saber para onde o pré-sal está indo, a gente vai precisar de recursos para implementar esse plano. A participação de controle social no conselho, acho que tem que aumentar de 3 para 7, e tirados esses conselheiros de suas respectivas associações municipais. A questão da água, é uma preocupação e decisão metropolitana. Na nossa cidade, que não é diferente de Cariacica e Vila Velha, a questão hídrica está em grande crise, numa série de lagoas que temos. E da onde vem o dinheiro para implementar as ações que estamos propondo? Se tem uma questão que diz respeito a Serra e Vitória, que é a questão do pó preto, como vamos discutir isso? E para encerrar, conheço vários técnicos daqui e sei da responsabilidade pela qualidade de vida.

M_ Juvenal né? Qual exatamente é a proposição da crise hídrica?

A proposição é o debate. De todo o plano, a gente vi elaborar o plano metropolitano e os recursos vão vir da onde? Inclui Vila Velha, Serra...

M_ a proposta seria ampliar a discussão?

Isso.

Boa noite, eu vou falar alguns tópicos, três tópicos. Um é incentivar a construção de mais ciclovias, a Grande Vitória quase não tem acesso para cadeirante e calçada cidadã e o corredor exclusivo para ônibus, em Vila Velha, é um caos, eu acho que deve se implementar o corredor exclusivo para ônibus. A questão dos rios, nos da Grande Vitória bebemos água poluída do Rio Jucu, se vier uma nova crise de chuva, vai ser problema, a despoluição dos rios e as nascentes serem reflorestadas. A questão da construção desordenada, não há fiscalização, os moradores vão construindo, depois há risco de cair, os municípios investem mais em contenção do que prevenção. A maioria das comunidades carentes, o povo vai aumentando. A questão do consórcio urbano também tem que ser implementado, tem tantas áreas dos municípios, é muito cachorro solto, emitiram uma liminar, e não se pensou em nada similar, é cachorro solto na rua então tem que se pensar em animais soltos nas ruas. Castrar os cachorros.

Acho que a questão da representação do COMDEVIT é um ponto. Não é justo que tenham só três representantes da sociedade civil quando tem sete municípios. Acho importante a participação da Famopes, mas acho que ela não esgota a participação no COMDEVIT. A outra questão é como vai se casar o plano metropolitano com os municipais. Vila Velha está discutindo o seu PDM, há uma preocupação em acompanhar essa discussão? Vai ser discutido de forma que o plano metropolitano não fique em conflito com os municipais? Eu acho que esses fóruns nossos precisam acontecer mais vezes, antes de estar pronto, precisamos ver o que conseguimos consensar da região metropolitana, a questão da crise hídrica que o Juvenal levanta tem a ver com o macrozoneamento. Estamos em Vila Velha preocupado com algumas regiões que com conclusão de Leste Oeste, BR 388, está provocando a ocupação do reservatório hídrico do município. Tem o Rio Jucu, nascentes e no macrozoneamento não se preserva essa região. O Rio Jucu está virando esgoto, o Rio Aribiri já é um canal de esgoto, como faz o macrozoneamento para preservar essas regiões que são mananciais? O pessoal do Vale Encantado ficava visível um loteamento que foi feito e ficava represando a água. O pessoal do Vale falou que era para fazer a conexão com o Rio Marinho e essa região está sob forte pressão imobiliária. Por outro lado, muita liderança comunitária preocupada com o emprego acha que tem que aterrar tudo, em algumas regiões a ocupação é complicada, não deveria ocupado. Alagados do Vale recebe aves migratórias, espécies endêmicas em extinção, isso não tem importância para o poder público. Essas são questões que o zoneamento tem que ter essa escuta e lamento o pessoal do Vale Encantado não estar aqui hoje, eles têm um trabalho de registro dessa região, o macrozoneamento tem que contemplar a crise hídrica, há uma cesta de proposta que precisamos

consensar.

O que ela falou é altamente significativo.

M_ vamos para o próximo, todo mundo quer falar. Vou pedir parcimônia porque todos são representantes da sociedade civil.

É mais uma pergunta, mais o que me compete enquanto movimento popular, não só dentro, mas de outros locais também, várias questões que envolvem política habitacional, é necessário que compreenda, a gente vai conseguir aprofundar, vai ter tempo para discutir aspectos menores, ter espaço para discutir questões específicas? O próprio instituto levantou o déficit habitacional da Grande Vitória, a grande dependência dos municípios em relação ao governo federal, uma política federal que prefere, ao invés de preservar áreas mais nobres ... até para dar uma proposta mais completa, eu não gosto de dar proposta muito generalizante.

M_ a ideia aqui é tentar verificar questões pontuais. A crise hídrica é um ponto. E quando vai em desdobramentos, uma política de habitação exige um plano específico. A gente precisa olhar para a metrópole e encarar os desafios que ela está nos apresentando. Habitação já é um desafio dado.

Leticia_ bem rápido, o que não der para ser desenhado aqui, coloque no site, habitação não tem um tema específico, mas o que é possível compreender no macrozoneamento, o que você acha, põe no site.

Sandoval. Eu quero só pontuar rapidamente. Eu quero ratificar o que a colega de Vila Velha disse, a questão de mudar a forma de indicação da participação da sociedade civil no COMDEVIT. A Famopes não tem a representatividade de todo o movimento popular da Grande Vitória. Eu participo de dois fóruns, associação de Goiabeiras, Mata da Praia, Jardim da Penha e eles não estão aqui. As associações de Camburi até a Serra não estão aqui. Está havendo alguma falha de comum. Eles não veem importante, eles não veem a importância de se planejar Vitória para 30 anos. Não podemos esgotar nessa região e não podemos ser penalizados com um prazo de dezembro. Quando fui presidente da associação da Mata da Praia e agora temos um prazo de dezembro porque tem de encaminhar um projeto. Eu acho melhor rediscutir esse prazo. Se tiver tempo hábil, que faça até dezembro e se não tiver, temos de repensar isso. A questão da representação do COMDEVIT, fazer outras reuniões dessas, nos bairros, porque não vai ter participação popular, isso aqui não esgota, não pode ser simplesmente um cumprimento formal da lei, temos que discutir em Vila Velha, Serra e Cariacica. Vitória vê essa proposta de plano diretor com muita seriedade, a maior preocupação nossa é a especulação imobiliária. O especulador, o construtor, a gente tem que saber quais as propostas deles, eles querem crescer, veem interesse da empresa. E nós temos que pensar a Grande Vitória e temos que chegar a construir, não vamos construir na Mata da Praia, vamos construir na Serra, porque Vitória é uma ilha, se for deixar construir aqui de forma desordenada, Vitória é uma ilha, tem limites e

queremos crescer junto com os municípios.

Marquinhos. Região metropolitana no COMDEVIT é um projeto de mais de 15 anos. É um sonho da Famopes que tenhamos dois representantes de cada região. A fala aqui na parte do cidadão metropolitano. Não é do ponto de vista do Marquinhos, mas da entidade que representa. Eu vivo enquanto cidadão do município e como cidadão da metrópole que está se formando. E que tenhamos apenas um modal de transporte para resolver a mobilidade urbana, ter um metrô, o aquaviário, nós somos tão perto e levamos quase duas horas dentro de um Transcol. Com um modal de transporte mais urgente, você chega com mais tranquilidade. Não só para ... para educação, saúde, os aparelhos, os centros de recuperação os hospitais, hoje se a pessoa mora em Vitória, tem que ser atendido, morre no meio do caminho. Desde o início, estivemos aqui, política metropolitana não é política de governo, é um projeto de Estado. Onde vamos nos acomodar nesse adensamento, estamos com um desenvolvimento estupidamente, Jardim Camburi vai para 70 mil moradores, uma discussão que não temos que ter é a emancipação, temos que juntar para evitar. Surgiu, Carapina Grande quer virar uma cidade, Grande Terra Vermelha... nós temos que parar com isso. O perfil político hoje é de empreendedor, aquele que tem o pertencimento de que a saúde tem que melhorar, a educação, temos que ter um leito muito grande com a cidade que nos abastece. Vitória não produz água, precisa da água de Vila Velha, temos que pensar naqueles que vão nos abastecer de alimentação segura para que a gente possa crescer e ter essa região metropolitana cada vez mais junto e não pensar no próprio umbigo. Eu moro em Vitória, mas eu há muito tempo já não me sinto mais morando em Vitória, me sinto morando em Serra, Cariacica. Existem bairros na Serra que às vezes a gente não conhece e o sofrimento desse povo na questão hídrica, agora que o Estado acorda na questão sanitária. A gente tem que fazer a fala da representação.

Marcelo. Eu quero reforçar o que o Sandoval falou, e outras questões. Marquinhos falou o que eu ia falar também, mas a região 5 tem um interesse em emancipar que é a região 5, como a lei permite. Há no Brasil várias discussões e sou da Região e sou um dos defensores, mas a questão da Grande Vitória, a questão do conselho, há anos a federação, e o primeiro é a mobilidade urbana, a questão do aquaviário, a volta da importância num sistema integrado, num consórcio metropolitano, PPP, todos nós, o país e o Estado já passaram várias crises, e não vai impedir o progresso. O aquaviário é uma defesa da federação, eu acho metrô muito caro, tem o monotrem, que não rasga as vias e utiliza as mesmas vias, vamos dar o exemplo de Vila Velha, tem o canteiro do meio, é muito mais barato que o BRT, e é superfície, vai dar uma visão. São coisas para 30 anos que pode acontecer se colocar no papel. A questão da habitação, a região tem que ter um projeto metropolitano, tem que ter habitação em Vitória, Vila Velha, Viana, Guarapari, tem que ter

habitação popular, não é só na área da periferia não, porque não pode ter minha casa e minha vida ali na Praia da Costa? Estamos falando em política, por que não pode conviver junto? Aqui são todas as classes diferentes, só que estão aqui num debate. Um plano metropolitano de habitação para a população. Em muitos locais que precisam que o governo abrace de fato que tem um projeto e não tem andado nos últimos anos. Na questão ambiental, a gente tem que se preocupar, é inevitável o desenvolvimento e a gente pensa que sempre vai atingir o meio ambiente, mas temos que amenizar e as compensações. O que acontece é que o governo não fiscaliza as compensações. A fiscalização que às vezes na sociedade deixamos para o governo. E para encerrar, volto no transporte, o Transcol precisa melhorar a eficiência, a qualidade, a qualidade está realmente... não tem a qualidade, é de boa para baixo, vários lugares que não atende e a integração com os municípios, porque os municipais que atendem integrando como os futuros monotrem, aquaviário, pagar uma tarifa única onde todos vão andar na metrópole.

Essa questão de discussão, ah, a região e tal, só o que eu lembro, eu nunca vi ser feito algo de fato que realmente contemplou toda a região. Talvez por vaidades, talvez por momentos e tal, vontade política. Por exemplo, só o que eu vejo da integração do transporte de Vitória com o Transcol tem uns 25 anos até hoje isso não aconteceu. Se tivesse um fundo, um comitê da região, tem um fundo que o governante, querendo ou não, vai ser usado para contemplar toda a região, eu até acreditaria mais. Quando se pensa na mobilidade, só se pensa nos carros. Não há um plano para contemplar as pessoas. Se eu sair de bicicleta, eu não consigo sair com tranquilidade, uma ciclovia que ligue os municípios. Aqui em Vitória começou-se uma discussão de mobilidade entre os morros e não vingou, não sei, não daria lucro, porque não pensa em algo contemplando toda a Grande Vitória que a pessoa saia de Viana e chegue na Serra. Vai chegar um tempo que vai ficar difícil circular por Vitória. Na parte ambiental, não há um plano estadual para cuidar das áreas de preservação, as pessoas vão invadindo e fica abandonada. A parte hídrica, a própria prefeitura e as pessoas vão acabando com as nascentes. Por exemplo, em Jaburu, já tivemos muitos problemas, até poucos anos, pensávamos no barraco, mas hoje já estamos pensando a mobilidade, no reaproveitamento da água, graças ao apoio do Ateliê de Ideias, já temos um sistema de captação da água de chuva e já começamos a pensar na geração de energia, um dia queremos ter um desenvolvimento sustentável de água e de energia. O governo não pensa nisso, mas tem que se pensar. Já passamos por seca, está chovendo, mas se voltar a seca, pode voltar pior. Se faltar água, falta energia. Acho que tem que ter um comitê que pense e que também queira implementar, porque só discutir não chega a lugar nenhum.

Denise. Eu coordeno o programa de desenvolvimento nacional. E quero convidar ... nós monitoramos os objetivos de desenvolvimento sustentável, e monitoramos 16 objetivos porque o 17 é federativo. Eu não

consegui na lógica do processo de trabalho, eu não consegui perceber onde vai fazer o aporte de recurso. E independente de entender governos municipais e estaduais estão submissos ao pacto global a ONU e as metas para se cumprir em todas as áreas estão postas lá no âmbito mundial e os recursos vem também do Bird e os governos precisam entender que não terão os recursos. E a gente monitora o estado todo e existem municípios que as pessoas ainda fazem uso de poços artesianos muito perto da fossa. A Cesan falou que não vai cumprir as metas. Temos um impacto na saúde pelas DTA. A gente tem o plano de contingência, curvas mais torrenciais e temos um problema na Grande Vitória e Vila Velha não está fora. Eu não consigo perceber a preparação da população. Não sabe o que fazer e ninguém sabe o que fazer, o município faz pouco, não estende à região metropolitana, em relação à segurança alimentar, como a região metropolitana vai sair dessa encrenca? E em relação à mobilidade, muito bem falada, ela tem impacto direto na saúde da população, da economia das famílias e das empresas. Em relação ao ciclo circadiano de cada pessoa, quem é vespertino, vai dormir mais tarde, e tem que acordar muito mais cedo porque passa muito tempo no trânsito, chega estressado, vai mexer com aparelho circulatório. Como a gente vai resolver? Tem tanto tempo que a gente fala isso e a região não se desenvolve. E quando eu chego no encontro nacional e quando vamos falar de desenvolvimento, vocês podem entrar no Pnud, e como está a região em saneamento básico? Muito baixo os indicadores, como vamos resolver? Mas se a gente fica só pontuando em reuniões, quando vamos implementar e com quais recursos?

Eu venho de Guarapari, representando a ... abriria as considerações na questão que de fato a região metropolitana existe, mas não teve um ordenamento. É uma região desordenada e que precisa ser ordenada. E é do país todo, São Luís, BH, em várias regiões o plano metropolitano já está implementado. O que se está fazendo hoje é que nos governos passados, o personalismo que predomina em cada região não pode mais sobreviver. Se quisermos resultados positivos, jurídicos e urbanísticos, vamos ter que abdicar da questão pessoal de política em que cada prefeito e região tem o seu ponto de vista. E me recordo de uma reunião em Guarapari em que o IJSN se apresentou no conselho municipal de Guarapari e o que ocorreu é que o principal representante do prefeito, que é secretário de planejamento e urbanista, entende que Guarapari deva se deslocar da Grande Vitória. O pensamento é exclusivista, é pessoal, porque se for fazer de forma coletiva, a maioria não quer. Eu tenho um livro de como concebeu um plano de Curitiba, foi com uma coletividade de participações de multiprofissionais, num grupo formado por jornalistas, arquitetos, comerciantes, profissionais de outros tipos, eram levados para ser discutidos com a participação deles. Porque vai criar muito mais harmonia do que um pensamento único. Envolve a urbanização ou todos os problemas levantados aqui? Envolve problemas habitacionais, e isso só há pouco tempo tomou coragem de

ser implementado. Estamos num ponto em que ele vai ser definitivamente. Não quer dizer que depois a coisa se acaba. Um plano diretor municipal encerra quando foi implementado pela Câmara? Ontem, entramos numa reunião em que o presidente quer se manifestar em vez dos conselhos. É importante que se veja que é preciso abdicar do sentimento pessoal e desenvolver o sentimento do metropolitano.

A respeito da popularização, falta a regularização fundiária em cada região, seja Vila Velha, Cariacica, o que leva a problemas ruins, muitos crimes ambientais, onde vem não só por conta das imobiliárias, mas a população, queimadas, derrubadas de árvores, escavação de fossas pra fazer rede de esgoto. Há um tempo, o animal cavou e vão direto para o lençol freático e vai vazar para algum rio, e vendendo para o povo algo que infelizmente causa processos ruins pra gente. Uma falta de regularização atrapalha o morador porque o órgão público o inibe de ter um endereço e os crimes ambientais, que difere numa região como uma pedra que joga no rio, vai ecoando as ondas e prejudicando a esfera global, como abriu o leque para falar de metrópole, fica a dica para esse pano. Nosso turismo é pouco guiado, tem a placa do ônibus que fala que vai para tal lugar, mas acho que deveria ter a placa agora de rota turística, e também a placa com a cor do ônibus para onde leva para quem não sabe ler. Não adianta falar, tem pessoas que infelizmente não sabe ou fala em outro idioma. Fica a dica para esse plano, para que tenha uma plataforma no terminal, já passei dificuldades com pessoas que não sabiam nosso idioma e tive que levar ele para o Moxuara, na Fonte Grande, eu tinha que levar a pessoa até lá.

M_ antes do Francesco falar, peço para ser breve.

Meu nome é Francesco, espero que daqui a 30 anos possamos nos receber e continuar essa discussão. Eu acho que a cidade de Vitória, como a região seja muito linda, mas mal desfrutada. Acho que a cidade de Vitória, diferente das outras que tem vocações industriais. Vitória teve uma vocação industrial forçada, a vocação de Vitória é turística, todos sabemos que é possível implementar, mas o fator industrial é muito ligado ao sistema partidário, um financia o outro. Eu acho que o capixaba em geral deve se perguntar, o que ela quer e como deve mudar? A Vale, em tubarão, tem que sair de lá? Com 30 anos, tem possibilidade sim, com toda a vontade da população, e receita é dinheiro e é importante, mas o prejuízo que traz para a cidade é inegável. Porque eu vi estrangeiro, quando ele olhou de Camburi a calçada até a Vale, ele falou que iria embora. Queremos uma cidade industrial, vamos trazer mais indústria, mas não acho que seja oportuno, nem inteligente. E depois de cuidar de hotelaria especializada, sistema de escuna e saída de barco, um sistema aquaviário, de táxi e helitáxi, porque se um turista quer gastar \$ 200, ele vai gastar, temos que ver o turista. Outra situação, em conjuntura com 30 anos, é a sustentabilidade. O sistema urbano tem muita legislação de construir, edificar e expandir. Ela deve ter um desenho geométrico e arquitetônico. Mas tem

que ser esquadrada, linear, senão vai ser uma confusão urbana, constrói de qualquer maneira. Sou italiano, até criar um plano de desenvolvimento geométrico e arquitetônico, tem que construir nesse quadrado, a compensação, esse é um crime cometido antecipadamente. Quero que obedeça as leis e a harmonia nos arredores dela. Envelopar os prédios com painéis receptores, com uma filha de uma planta para que eles produzam e se tirem sustentável. Ele não gosta de ver isso, o fotógrafo, temos que pensar no turismo e também que possa parecer feio, ela estuda para que possa trabalhar de várias fontes, em várias camadas. Vitória é varejista, não é produtora. Eu propus e mandei pro governador e tive uma resposta indireta, mandei uma proposta que parece utópica, um consórcio econômico de receita entre os municípios, um estudo de tática de economistas e ele vai me indexar quanto de porcentagem que tenho que desenvolver. Se eu tenho Vitória como alavanca, sempre se expande o turista, até na zona industrial e para aquele negócio de competição política. E cada um quer impor a ideia dele em prejuízo de um município inteiro. Além disso, a pesquisa, eu acho que tem pouca pesquisa, sobretudo para a sustentabilidade, não temos sistema de osmose inversa com membrana, Cingapura não joga uma gota de água fora, reciclar a água, não adianta aumentar as bacias se a torneira em nossa casa está aberta direto. Sobre a mobilidade, a pista, muito dinheiro, e qual dinheiro? Na linha de trem, para mobilizar o cidadão eu concordo sim, depois de superfície para conectar o estado de norte a sul, transportando pessoas porque pessoas movem a economia, uma pessoa que sai de Vitória e vai para São Mateus, e vai preencher de turismo, com pacotes e promoções. Para que o comércio local se desenvolva.

Eu fui pensar o que falar e me contemplei com algumas. Eu vou exemplificando alguns de modo positivo, eu acho que você conhece pouco da Serra, a Serra é uma das que tem maior gama turística e cultural do Estado, a gente tem da montanha à praia em menos de 20 quilômetros. Eu vejo que uma proposição é a economia criativa, é um desenvolvimento sem poluição e agressão ao meio ambiente. Eu vou citar minha colega de Vila Velha, eu concordo, a gente tem que discutir meio ambiente e a palavra central é a integração. Eu sou da comunidade de Mangueiros, eu sofro isso lá, quando fala assim “vai morar na Serra”, não, Serra não! O que a gente quer é o crescimento sustentável, eu dei a dica da economia criativa porque é uma geração de renda grande com impacto social e ambiental baixo. São sete municípios, sete representações, sete secretários estaduais. Quero saber quem tirou três da Famopes, chega a ser bizarro. O mínimo é paritar. O central é a participação social, mas já me tirou a participação quando me diminuiu no conselho. Eu acho que tem ser 14, já que somos o eixo central, que tenhamos uma participação mais forte. Eu não posso discutir lameiração em Cariacica, discutir isso na Serra. Aí vai entrar na política. A gente tem a cultura de discutir individual, hoje em dia não cabe mais. O Marcelinho falou do aquaviário, eu não vi

companheiro de função, Viana. Temos que discutir no macro. O aquaviário envolve tudo, temos que criar cada, Cariacica não tem mar, Porto Santana... a mobilização tem que ser geral. A gente tem ferrovia, esse conhecimento geral, da peculiaridade de cada município, temos alguns que não passa ferrovia, para que o pessoal que não tem a ferrovia consiga fazer a integração. Ele falou das ciclovias, hoje o ciclismo é um boom, recebo em Manguinhos ciclistas da Grande Vitória inteira, integração entre os municípios das ciclovias, não tenho a integração em nenhum ponto. Acho que temos que focar na integração. Não adianta discutir sonho. A Rodovia do Contorno que envolve Fundão, Serra e Cariacica. O fluxo envolve diretamente o efeito integral disso. O plano vai discutir PPP? A gente da Serra está entrando num embate com a Cesan porque o rio vai desembocar em Vitória. Eu acho que esse plano vem para poder a gente usar como marco e se juntar porque tem vários assuntos que precisamos interagir, Vitória não vai resolver sozinho o problema do esgoto. Não vamos, isso é mudança de cultura, a gente viu uma mudança de cultura. Estamos aqui como entes políticos. Para ao usar a Serra, para discutir de Serra tem que se apropriar do que ela é. A palavra-chave é integração. Não posso discutir contorno se não discutir Cariacica, com Fundão e Serra. Nós temos Lameirão, Nova Almeida, Jacaraípe, são obras do governo do Estado que tem o contexto metropolitano.

Eu só queria explicar o que eu disse, o meu discurso não diverge do seu, da mesma forma que Manguinhos quer pensar a região metropolitana, nós também da região metropolitana pensamos em desenvolver a região metropolitana. Se a gente pensar a região metropolitana juntos.

Só uma coisa que eu esqueci. Serra, 60% é área rural. A gente desenvolveu pouco a agricultura no local, é o desenvolvimento da agricultura da região metropolitana.

A maior discussão é a questão de municípios individuais. Eu estou vendo que está faltando as pessoas, cidadania, só vamos mudar a individualidade do município, enquanto você se preocupar com o outro, acho que temos que começar primeiro, ensinar primeiro a ser cidadão. Para mudar o município, temos que começar a mudar pela gente. Depois, sobre o meio ambiente, nós temos em Vila Velha um bairro chamado Cidade de Deus, construído em cima de uma área ambiental, um lixão. Como compensação, a região metropolitana tinha que ter uma lei mais rígida, construiu um metro acima do seu, derruba. Um empresário construiu um hotel numa ilha, derruba. A 388 tem uma parte que tem mais de 15 famílias invadiram. A pista tem 21 metros, encolheram a pista, a 388 que vai ligar a rodovia do Sol a 101. A pista não passa de duas vias. Finalizando. Minha dúvida, existem um pacto, um estatuto um comprometimento entre os municípios que pertencem à região metropolitana? Essa região metropolitana pode puni-la? Há um pacto federativo entre os municípios? Porque só isso aqui, vamos criar sugestões, mas não vamos ter o cabresto, respeita, existe, ele é cobrado? É apresentado para as comunidades hoje? Para nós cobrarmos da prefeitura?

Primeiro, sobre a representação no COMDEVIT. Vi que pleiteiam uma população mais territorial, mas temos também LGBT e população de rua. Quando temos uma política diferente, a gente pode provocar migrações. Sobre essa representação, temos que promover fóruns locais e não territorializados. Sobre a política de assistência metropolitana, tudo que envolve o desenvolvimento econômico, tem populações que não estão desenvolvidas economicamente. Quando ouvi a acessibilidade e a falta de calçada cidadã, a gente vê um padrão divergente para cada cidade, talvez padronizar as calçadas, uma política metropolitana. Acho que fiscalização é um gargalo, como acontece no Morro do Moreno, que temos uma ocupação desordenada que é emancipada até o dia que não tivermos mais Morro do Moreno, a governança por parte das prefeituras talvez não esteja funcionando e tenha que migrar para a governança metropolitana. E que deve ser forte. Uma das coisas que me acometeu há pouco tempo, eu tive um irmão que recebeu um poste sobre a sua cabeça esta semana e eu vejo a ocupação dos postes de forma desordenada. O poste caiu sobre o meu irmão. Então, essa ocupação de área aérea da metrópole também tem que ser uma ocupação. Por causa dessa poluição visual e também pode provocar morte. As pessoas cortam os fios para passar novos fios, isso é um pouco do que eu posso contribuir.

Sobre a população de rua, existe um fórum da assembleia legislativa. E da mobilidade urbana, da vereadora Nelza.

Carlos Alberto. A gente vai concordando, vou pontuar o meio ambiente, e moro na região de bacias, lagoas, faltou a comunicação, causou um grande problema, a água subia 20 cm por hora porque o rio está assoreado.

Mas isso é consequência do aterro.

Eu estava com o secretário da defesa civil, aquele aterro foi denunciado, tenho fotos não deu em nada. Estamos em Rio Marinho, a gente luta, depois acrescentaram um pedaço até ligar com o Rio Jucu para facilitar o transporte. Antes, ele nascia dentro de Jardim Botânico e depois teria a segunda etapa que seria o Rio Marinho. Uma terceira etapa seria o Aribiri. O governador anterior iniciou lá, mudou o governo, parou a obra. Eram R\$ 15 milhões lá, mais R\$ 125 milhões seria o Rio Marinho e parou tudo, a gente participa dos debates e no governo passado foi o BRT, você luta, a sociedade aprovou o BRT, mas cadê? A gente vem, participa, quer contribuir, mas que garantias a gente tem? Muda o governo, nossa área está lá, fico chocado, nossa região é uma das que mais está valorizando, mas em compensação tem os aterros, os empresários compram a área de Alagado e o morro do outro lado, então ele destrói... e a prefeitura vai lá e legaliza aquilo ali. E do lado de Vila Velha e do lado de Cariacica a mesma problemática. Tem várias nascentes, tudo sendo destruído, quando iniciou a obra, fez uma limpeza, a água jorrando nas nascentes, a coisa linda, mas

infelizmente o esgoto que vem, é jogado ali. Então, Jardim Botânico está com 90% da rede de esgoto funcionando. Mas as outras regiões não. Que garantia a gente tem?

Eu queria só de colocar que as pessoas, que uma das coisas que senti aqui, se discute muito apolítico, que não faça determinado projeto político de cidade ou região metropolitana. A gente tem que fazer política para elaborar um projeto para a Grande Vitória. Estamos aqui fazendo política, não estamos fazendo politicagem. Até fazer uma viagem e eleger um prefeito da região metropolitana.

Alexandro. Estou no conselho popular de Vitória. Recebemos a comunicação muito próxima e estamos deixando o conselho à disposição para fazer um grande debate, apesar da associação representar os moradores, gostamos de ouvir todo mundo. A exemplo do FDM, vitória avançou, teve várias intervenções em vitória, um plano dessa magnitude sem uma verba carimbada, no meu ver não funciona. Tem que ter uma verba para obrigar o gestor a investir. Principalmente transporte público, 25 anos que discute integração, só que a gente precisaria debater numa participação mais ampla. Eu não achei que era uma coisa aberta.

A gente podia fazer uma em cada cidade.

A gente não está com pressa, não. A gente tem que propor alguns encaminhamentos. A gente tem que pensar que tem alguns assuntos importantes. Eu não me nego a ser solidário a demandas do Morro do Moreno, demandas da água da sua região, acho que tem pontos que temos que pensar de forma metropolitana, aliar as questões e brigar por esses assuntos. A gente tem que eleger a questão da Ponta de Camburi, acompanhar e brigar por isso.

Alexandre: são 8h45, algumas pessoas precisam se deslocar para a Serra, locais mais distantes, se tiver necessidade de chamar o Conselho popular de Vitória, Serra, Vila Velha, nós vamos. Mas o mais adequado é finalizar aqui. Nós encaminhamos além de e-mails para as lideranças, passamos o zap para algumas lideranças, as que não estão aqui, pode ser que não tenha recebido por algum motivo ou não teve a disponibilidade de ler, nós encaminhamos para vocês e para os bairros também.

Eu recebi uma carta do dia 21 para sexta-feira.

Nós mandamos a mesma carta também por e-mail. Sabemos que há dificuldade. São sete audiências públicas, nós vamos apresentar proposta e novas vão surgir.

A audiência é para discutir o plano.

TRANSCRIÇÃO DO GRUPO 6 – PODER PÚBLICO

Data: 03 de agosto de 2017

Como economista, uma coisa que a gente busca é maior eficiência. Queremos uma região metropolitana aqui que tenha a condição de produzir mais a um menor custo e assim melhorar a renda e a qualidade de vida da população. Nesse sentido, uma das coisas que é um problema é o espraiamento da cidade, que é uma das diretrizes que a gente tem que buscar e conter a expansão urbana, buscar cidades mais compactas para que elas possam ser mais eficientes. E junto com isso, sem dúvida, vem a questão da mobilidade, vou usar uma expressão que é da “acupuntura urbana”, a gente tem uma cidade que está aí, ocupando espaço, as pessoas morando, então, as grandes intervenções urbanas, nosso ambiente democrático elas são muito difíceis de ser realizadas, a gente vê por exemplo, a dificuldade da obra da Leitão da Silva em uma região que não é tão ocupada nem adensada e ocupada assim. É a gente buscar caminhos na mobilidade, que devem ser de menor porte, mas que vão melhorar a deficiência geral. Claro que tem que ser pensada no transporte de massa. E para concluir, indo para a questão do desenvolvimento econômico, a gente pode buscar harmonizar mais as legislações tributárias dos municípios, ainda que não seja para todos os tributos, taxas e impostos, mas buscar harmonizar mais para que a gente possa reduzir a guerra fiscal e melhorar a eficiência geral do sistema.

Letícia: a próxima é a Flávia.

Eu estou vendo uma preocupação muito recorrente com os recursos hídricos. Mas eu senti falta – eu não percebi, pelo menos – a preocupação com a definição de áreas prioritárias no que tange ao saneamento básico. Eu não sei como é, eu sei que a Cesan tem o plano dela e não sei como a gente poderia contribuir e acho que o PDUI poderia contribuir para que os investimentos tragam resultado do ponto de vista ambiental, de melhoria ambiental, de despoluição de fato. Às vezes, até por falta dessa contribuição não é dessa forma. Foi apontado no diagnóstico e acho que isso é importantíssimo.

Eu anotei algumas coisas que gostaria de colocar no debate, vou focar também na questão do saneamento e dos recursos hídricos, o estado passou por uma crise hídrica muito forte e a gente tem que buscar soluções para sair desse problema. Vitória, Serra, Vila Velha são municípios que dependem de situações que estão externas, que são os rios Santa Maria e rio Jucu, que fornecem água para essas regiões, e o que a gente pode fazer do ponto de vista metropolitano enquanto região que depende desses recursos hídricos para que a gente possa trabalhar e ajudar esses municípios a recuperar as suas bacias para que a gente possa ter a garantia desses recursos hídricos no futuro. E não passando por situações de restrição de água.

Eu acho que é um envolvimento de todos os municípios da região metropolitana que dependem desses mananciais. A questão do saneamento hoje os municípios estão buscando soluções que eu entendo como isoladas, como as PPPs, em Vitória, Vila Velha, Cariacica ainda está buscando uma solução de saneamento para ela, mas assim, se vai ser a Cesan ou não, mas acho que essa discussão tem que passar pelo âmbito metropolitano. E dentro do saneamento, resíduo, a questão do lixo, que também é tratado de forma isolada pelos municípios. Vamos discutir de forma integrada e metropolitana a questão dos resíduos sólidos, da coleta do lixo. Nós temos situações comuns, Vitória trabalha com Serra em ações conjuntas de fiscalização. Temos pontos viciados de lixo tanto em Vitória como na Serra, estou dando o exemplo mais comum, então essas são situações que temos que trabalhar. A questão da poluição atmosférica. Hoje nós temos uma situação, todo mundo sabe, é uma batalha do estado e municípios, com relação as duas empresas localizadas na região norte que é a vale a a Arcelor. Mas dizer que toda a poluição causada pelo pó preto vem só dessas duas empresas não é correto. Hoje a gente tem que trabalhar do ponto de vista da mobilidade urbana porque temos uma frota veicular que cresce assustadoramente. A previsão que eu vi no jornal é de um milhão de carros até o final do ano na região metropolitana e esses carros também contribuem muito para a poluição. Então, como trabalhar essas alternativas de transporte e de combustível, trabalhando com outras modalidades, a questão elétrica e tudo mais. E a questão da construção civil também afeta a qualidade do nosso ar. Recursos naturais, temos áreas importantes de preservação, do ponto de vista da vegetação e a gente tem que trabalhar com os corredores ecológicos, como fazer isso, integrar esses municípios que tem sua unidade de conservação, e trabalhar de forma que promova os corredores ecológicos. E a última questão aí é a questão das mudanças climáticas. Hoje, não podemos negar, que estamos num processo de mudança climática, que envolve não só a questão da elevação do nível do mar, nós temos problema de redução costeira no estado inteiro, Vitória tem, Vila Velha tem, então temos que trabalhar isso de forma metropolitana.

Ancelmo. Só três questões, a primeira até em relação a crise hídrica, temos um cenário de uma situação que está vindo pra ficar. Aumento de temperatura e aumento de precipitação pluvial, uma média de 25% no estado. Estamos há quatro anos com chuvas muito abaixo da média. Tem que trabalhar coisas macro, aumento de cobertura florestal, mobilização de terra, seja solo, seja estrada, que vai tudo para os mananciais, e a questão do reuso industrial que tem uma coisa e que o reuso industrial que pode significar e pode poupar muito os nossos mananciais. A segunda coisa é o lance do saneamento. Tem uma situação na Grande Vitória e vamos botar Guarapari – Fundão já é um pouco diferente – na região metropolitana a gente pode pensar numa meta ambiciosa, porque temos PPP na Serra, a Serra está com 50% de cobertura; Vitória

está com 85% de cobertura; PPP em Vila Velha já foi dado o start; está no forno uma PPP para Cariacica. Os dois mananciais, a bacia de Santa Maria e do Jucu que não está resolvida, mas está com obras para ser encaminhadas, Viana, Domingos Martins, Santa Maria de Jetibá, etc. Vou nem falar Caparaó, Caparaó está lá com todos os municípios com obras ou para iniciar... e em conceição de Castelo. Então, tem uma coisa muito legal que dentro de uns cinco anos vamos ter seguramente em torno de 70 % de cobertura e tratamento de esgoto na Grande Vitória. Em 10 anos eu acho que o problema está resolvido. Terceira e última coisa, da ocupação territorial. Essa loucura que todo mundo fragmenta de via e vira essa bagunça aí que senão trabalhar a coisa, se não juntar todo mundo que tem a ver com isso, do Inbra, do Idaf, da prefeitura, do Ministério Público, vai virar o que está acontecendo aí, naquilo que a gente vê hoje o ordenamento complicado em função do que ocorreu no passado.

Só como contribuição, foi apresentado a questão dos principais conflitos. Uma preocupação que eu tenho na discussão do plano metropolitano que não é fácil, o IJSN em feito o trabalho de ouvir o município porque o maior conflito quem vive na pele é o município, que é a primeira porta de acesso. Acho importante o município estar sendo muito ouvido e respeitado o papel municipal e estamos numa metrópole. Como sugestão, a preservação dos mananciais é ponto chave, e que esse fórum de debate pudesse também ser ampliado para a recuperação dos mananciais que foram ocupados de forma irregular. São ocupações desordenadas que aconteceram. A Sedurb, por exemplo, tem um programa de captação de recursos para fazer macrodrenagem de Vila Velha e uma parte de Cariacica, mas se os municípios não se envolverem, porque talvez seja mais fácil essa política de remoção dessas famílias, porque a gente vai estar preservando o que tem que ser preservado, mas talvez estejamos sempre vivendo esse problema de infraestrutura e tudo mais. Talvez poderia o COMDEVIT, na proposta do plano, criar uma política metropolitana onde essa discussão de recuperação dos mananciais o estado possa entrar, mas os municípios tenham que fazer sua parte.

Robson (Idaf). Da premissa que foi estabelecida, para que a gente tenha esse diagnóstico, estabelecer o macrozoneamento dessa área desornada da Grande Vitória, utilizando a imagem da Grande BH onde foram escolhidos pontos específicos onde vão ser estabelecidas as metodologias e estratégias de movimentos comuns para tentar solucionar os problemas da região metropolitana. Porque, como foi colocado, tem a individualidade de cada município, tem seus PDMs, tem seus planos, suas estratégias. Então, eu acho que o cruzamento de informações territoriais de cada município tem que interagir num grande SIG - geo bases ou de melhoria do geo bases - porque o gestor do conselho que vai estabelecer as estratégias do que vai ser utilizado naquelas regiões escolhidas como regiões de macroestratégia na Grande Vitória, nós vamos ter

que conhecer. Cada município tem ou às vezes o município não tem. Temos que fazer as estratégias de identificação de macrodiagnóstico específicos daquela região para que possa escolher as zonas de interesse coletivo da Grande Vitória que vamos intervir de forma coletiva dentro do plano estratégico. Essas visões fora da Grande Vitória são planejamentos independentes. Que vão estabelecer regras de conflitos na Grande Vitória e não macrorregião do conselho. Eu acho que a gente tem que ver primeiro esse grande diagnóstico, essa grande integração dos cadastros fundiários e gerais dos municípios e ser disponibilizado, porque eu acho que alguns têm e há essa dificuldade de integração. Eu acho que essa ferramenta SIG é importante de ser desenvolvida para que o conselho possa identificar onde vamos fazer as ligações de modais, os corredores, a não expansão de ocupações urbanas ou a regularização de ocupação urbana que está dentro da área de interesse. Acho que esse diagnóstico é fundamental.

Leticia: hoje o que a gente tem, foi tentar o máximo de informações possíveis. Para chegar no macrozoneamento a base são os planos diretores. E os decretos estaduais. O que temos de informação estamos cruzando ali.

Anselmo. Só vou reforçar alguns pontos, muitos sabem da existência dos comitês de bacias, os municípios que estão nessa sala todos eles participam dos comitês que são ou de Santa Maria, ou do Rio Jucu ou do litoral norte, os mananciais que abastecem a região metropolitana. E aí não se trata só de participar do comitê enquanto reunião, mas de apoiar os municípios das cabeceiras. Então, os municípios da região metropolitana têm que ter a visão de apoiar tecnicamente e até financeiramente os municípios das cabeceiras porque eles têm um dever de casa para fazer que, muitas vezes, não têm condições para executar. Por exemplo, o prefeito está fazendo um trabalho lá fantástico de estradas vicinais com as caixas secas, mas esse trabalho tem que ser feito em todas as cabeceiras. Aí entra máquina, óleo diesel, operador, a técnica para fazer de forma correta. Aí os municípios da região metropolitana vão ficar cobrando os municípios da cabeceira para fazer isso? Não, tem que apoiar, tem que fazer junto, não só participar das reuniões, mas ir lá ajudar o prefeito do município para fazer o que tem que ser feito. A outra questão é sobre uso e ocupação do solo. Ali do outro lado da baía tem o morro de Jaburuna que está sendo ocupado irregularmente. E aí essa incumbência será que é só da prefeitura de Vila Velha? Vila Velha sozinha não tem condições de sozinha enfrentar o problema da ocupação desordenada que está avançando fortemente aqui no maciço Jaburuna. Porque a fiscalização da prefeitura de Vila Velha não tem condições de ir lá sozinha porque fica na ponta do revólver. Então me parece que não é um problema só de Vila Velha cuidar da ocupação desordenada. A questão da mobilidade, vou falar novamente de Vila Velha, são quase 500 mil habitantes que pouco têm onde trabalhar no município. E que cruzam a cidade de Vitória todo dia para ir

trabalhar na Serra, por exemplo. Então, qual a alternativa de empregabilidade, de trabalho, que o município tem no seu município? A questão da mobilidade urbana também passa por um olhar de distribuição das oportunidades no desenvolvimento econômico da região metropolitana. Fundão sofre muito na questão da segurança pública em função das questões sociais e de tráfico da Serra. Ali em Praia Grande e Nova Almeida. Então, nós temos questões...

Já chegou na sede também.

Só queria reforçar essas questões, de mobilidade, recursos hídricos, ocupação do solo e desenvolvimento econômico tem que ter um olhar que não é só Vila Velha que tem que fazer tal coisa, nem só Vila Velha que tem que fazer tal coisa. E aí também tem outra questão: cadê os prefeitos? Eles tinham que estar nessa sala. Os técnicos sem os prefeitos puxando, a gente vai pra onde? A gente fica aqui nas boas intenções e aí fica o plano. Plano por plano, vai gastar tempo pra quê?

Leticia: os prefeitos se reúnem no âmbito do Comdevit. A gente tem o fórum de secretários de estado e prefeitos.

Ele falou de Vila Velha, eu sou vilavelhense e atravesso a ponte todo dia, e a gente comenta muito a importância do poder público. Ele gasta um dinheiro para alargar via para você usar duas horas de manhã e duas à tarde e o resto fica ocioso. Então, fica alargando ponte que vai usar duas horas de manhã e duas à tarde. E é aquela questão, transporte quando a pessoa quer e quando precisa ir. Tem que trabalhar a região. Mas o importante em mobilidade é trabalhar a integração dos modais e priorizar o modal de maior circulação ou aquele que tem o gasto energético menor. Tem que trabalhar muito a ciclovias e o transporte de massa e priorizar isso, para não ficar fazendo competição entre o ônibus e o carro pequeno. Que aí você vai ter que gastar milhares de reais para usar duas horas de manhã e duas de tarde. Então, a mobilidade urbana tem que passar pela questão da priorização dos modais.

Só completando o que meu colega Gilmar falou, nós somos da Ceturb, fazemos a gestão do transporte metropolitano, ainda que eu saiba que a Setop participa deste fórum, com os projetos do BRT, BRS, a gente sabe que o transporte não é só ônibus, ela é uma das pernas da mobilidade. A gente tem aí na mobilidade a questão da ocupação urbana, não adianta, se a gente espraia muito, quanto mais longe a pessoa mora, mais longe ela trabalha, você tem que levar o transporte para trazer exatamente para onde ela precisa, seja para lazer ou para trabalho. Então, essa questão do zoneamento urbano é muito importante como indutor de crescimento e também como concentrador de as pessoas terem ali onde morarem, onde trabalharem, exatamente para evitar o deslocamento desnecessário de longos trajetos e também trazer qualidade de vida. Nesse sentido, eu acho que da equipe, tudo que é de interesse metropolitano hoje, eu acho que o transporte

já cumpre parte desse papel, dentro dos cinco municípios da região metropolitana, não a expandida, que inclui Guarapari e Viana, mas dentro dos cinco municípios, três já estão integrados no transporte e temos projetos de avanço e dos grandes projetos estruturais que são as vias e a integração intermodal, então trabalhar nesse sentido.

A questão do saneamento a Cesan já faz a operação da região metropolitana. O que tem que estar no debate é a questão da integração dos sistemas de Vila Velha e Vitória na questão do Transcol, porque senão vamos estar discutindo questões enquanto tem essa disputa fragilizando o sistema.

Na mobilidade é importante pensar no dia a dia. Vamos ordenar as nossas vias e é muito importante falar que a frota da Grande Vitória corresponde a 60% de todo o Estado, fora os que não estão registrados. E dos sete municípios, apenas cinco tem a gestão do seu trânsito e cada município tem as suas centrais de controle, ou seja, uma não se comunica com a outra. Para a melhor operação desse trânsito, a tendência é que em dez anos nós tenhamos mais de 100% da frota. Então, se esses municípios estiverem integrados, vamos conseguir uniformizar as ações que estão sendo adotadas para as nossas vias, porque não temos mais espaço para fazer vias. A gente vive esse dilema, a expansão continua, mas é importante estar prevista no plano a integração dos sistemas de controle das nossas vias. Porque esse sistema não serve apenas para ver os veículos que estão passando, mas está sendo controlado quem está passando em nossas vias. O Detran está desenvolvendo uma forma de identificar os veículos que não deveriam estar circulando no nosso estado, em nossas vias. Tivemos um acidente grave recentemente. E com a tecnologia vamos conseguir tirar esses veículos das vias e levar mais segurança para aqueles que utilizam as cidades. A gente percebe que tem uma série de planos todos prevendo integração de nossa manca urbana na região metropolitana, mas se a gente for pensar a capacidade que eles têm de se integrar de forma planejada e não reflexiva, do ponto de vista dos recursos hídricos, a gente tem que pensar num fundo metropolitano de segurança hídrica. Temos um território que tem como reflexo uma dependência de um fundo do Estado. E esses territórios estão se transformando. Trabalhar com infraestrutura é tentar defender períodos em que a gente tem a demanda temporal, agora a gente não trabalha com perspectiva de oferta, a gente tem que prover a salvaguarda desse território, das nossas cabeceiras. E esse fundo não é novidade, talvez se a gente for pincelar um pouco do plano de saneamento, drenagem, a gente vai ver que Nova York, Hong Kong, a gente tem muitos bons exemplos, de São Paulo, uns que foram bem implementados e outros que a gente perdeu a ideia de gestão, mas para a gente poder com esse fundo ter a segurança de abastecimento, aí eu falo só dos principais mananciais, de Guarapari, de Serra, o sistema de Três Magos está se integrando agora, Guarapari teve investimento muito maior. E a gente tentar com esse fundo olhar para o

gerenciamento de recursos hídricos e também para o gerenciamento de orla e olhar para a universalização do nosso saneamento em torno da ilha de Vitória, que tem interface com Cariacica e interface com Serra. Acho importante desse zoneamento que está sendo elaborado bem ao nosso município, a mobilidade tem alguns números, 450 mil veículos circulando dentro de Vitória, 45% das portas de serviço está aqui então é muita gente vindo pra cá. É fundamental a mobilidade porque é muita gente vindo para cá. Muita gente acha que Vitória é passado, mas muitas vezes ela é origem e é destino... por exemplo, a gente tem um equipamento regional, com a Infraero, ali no aeroporto, que a gente entende que seria de âmbito regional. E aí fica uma dúvida, como seria isso no novo PDU, quem iria analisar? Seria um comitê ou seria o próprio município? Porque se a gente for analisar, para nós a própria Fernando Ferrari é uma via metropolitana e a Adalberto Simão Nader ela é uma via coletora, mas se não me engano, ela vai virar agora uma via arterial, mas não metropolitana, mas municipal, e o acesso é municipal. Então, quem teria essa gestão? Teria um órgão específico criado à parte ou ficaria ainda com um município que já tem toda essa demanda, e estaria agora melhorando algumas coisas para ter melhora no trânsito e sabemos que é metropolitana.

Leticia: ideia é a que as zonas de interesse metropolitano, se esta demarcada como interesse metropolitano, na hora de intervir, precisa sentar no fórum.

Dia 14 tem o Encontro das Cidades, há possibilidade de conversar sobre um novo PDU.

Eu vou falar e chover no molhado, considerando que o Caliman e a Angela estão no debate. Quando a gente pensa num desafio dessa proporção, nós temos que ter em mente duas coisas, primeiro que estamos falando de uma cidade só, é uma única mancha urbana. Esse detalhamento dos sete municípios administrando é um complicador que você tem que lidar plenamente com ele porque são sete responsabilidades para gerir cada matriz dessa de problemas e soluções. Mas essa mancha urbana tem uma hierarquia e tem um município central nesse processo que é Vitória. E como toda grande cidade tem uma lei geral que ela vai matando o seu centro durante um bom tempo. Vitória padece desse problema de celeridade na sua região central e que é progressiva, daqui a pouco chega na Praia do Canto. E tem que pensar a região metropolitana em todas as suas dimensões e tem que pensar uma nova equação para o município de Vitória. Enquanto tem gente pensando em obstruir, regulamentar, manter, eu estou pensando lá na frente que é na estagnação dela, porque se você mata a geração de emprego e renda, geração de ISS, você está matando os seus municípios. E Vitória hoje é menor do que Serra, em termos de equação, e a equação de Vitória não se sustenta, é só fazer conta para ver o tamanho do funcionalismo que Vitória tem que ter para caber no orçamento. Evidentemente que a prefeitura tem que pensar nisso, mas Vitória é a capital do Estado e é o centro da cidade. Então, temos que pensar numa equação pra essa cidade. E não é

em quilômetro quadrado, é em metro quadrado, Vitória tem que pensar em valores fiscais por metro quadrado, ISS por metro quadrado. E não é IPTU que vai salvar essa cidade, tem que colocar a economia pra funcionar. E aí, a economia criativa, geração de empregos tecnológicos e altíssimo valor por metro quadrado para vender pro mundo e não para vender para o Estado. Essa é uma grande equação desde 96, nós escrevemos isso. Vitória é a menor, mas é a mais ameaçada do município do Estado. E já está acontecendo, então tem regiões de Vitória que já estão chegando a celeridade e tem que pensar em reestruturar. Tem o debate do parque tecnológico, a fábrica de ideias é outro ativo estratégico. O perímetro que vai do salesiano, passando pelo Ifes, pela Faesa, pelo Incaper, é um perímetro que tem que ser pensado para se criar um porto digital urbano em Vitória. Tem que pensar o contexto todo que é uma cidade só e pensar o núcleo dela que é um município. E um debate para Vila Velha, a Serra, morei lá muitos anos, a Serra é uma cidade resolvida, a Serra não tem problema com desenvolvimento econômico. Vila Velha não se achou, não achou a sua posição metropolitana. Eu brincava com Neucimar que ele foi o único prefeito que pensou nisso e por isso as salas comerciais. Vitória no Porto, Cariacica na área pobre, Guarapari na área rural e o que é Vila Velha? O que é sua existência? Cariacica já encontrou o seu eixo, já desenharam uma rota para a cidade e o Juninho está seguindo. Então nós também temos que pensar para Vila Velha pra encontrar local de Vila Velha neste arranjo. A cidade é uma só, gestões segregadas tem que ser compartilhadas. Vitória tem uma equação a ser resolvida e Vila Velha tem uma equação para ser montada. E tem outra questão, a metrópole não se limita à mancha urbana e não se limita ao perímetro da cidade. Ela se nutre de todo o excedente que é gerado no Estado todo, ela paga isso com serviço. Ela recebe excedente e paga com serviço. Agora, ela cobra também com outro preço. Quando você fala do parcelamento do solo lá em cima, esse é um problema metropolitano, não é de Domingos Martins. É porque é a segunda residência de moradia do cidadão metropolitano. Isso é uma projeção do espaço físico da metrópole. Igual aconteceu com o Rio de Janeiro, você cria uma solução para a segunda residência do cara, mas mata a produção de alimentos, esteriliza a área, enfraquece o comércio exterior, e problema com os recursos hídricos. Você dá uma solução de residência pro cara, mas por outro lado... então, pensar a região metropolitana é pensar o seu espaço vital. E pensar os componentes aqui.

O Leonardo falou da mobilidade, a definição das vias, quando a gente fala região metropolitana, fala Estado e das prefeituras. Mas Cariacica e Vitória tem muita proximidade com as rodovias federais. Então, seria importante convocar a esse grupo a ANTT e o Denit. Nós em Cariacica temos um problema enorme com o Contorno, a Serra também tem. Pelo menos por palavra, a concessionária assumiu a responsabilidade do contorno, mas eu não acredito porque não tem esse comprometimento. Seria fundamental que eles

participassem também para que eles olhassem para essas vias.

Eu não sou técnico, não sou nada, sou um ciclista vim para participar da mobilidade, eu aprendi muito sobre a dificuldade do deficiente das pessoas que estão morando na encosta. Esse plano vai durar 30 anos, então vocês estão num nível que sabem que tem que fazer. Vão ter que passar para os próximos prefeitos. É pegar esse plano e colocar em etapa. Eu caí de paraquedas aqui hoje, vi lá e vou nesse também. Estou falando como cidadão, que senti falta dessa conversa chegar a um nível mais baixo, eu acho que deve chegar a nível de centro comunitário. Porque o prefeito vai lá e faz orçamento participativo, mobilidade em momento nenhum entrou, entrou segurança, rua e saúde. Então, tem que chamar esse eixo que estamos trazendo aqui para a base, aí eles vão votar e vão cobrar do prefeito. Fiz as contas, são 30 anos vão ter oito eleições. Muitos estão por causa da situação, quero deixar esse legado para os próximos. Na mobilidade, temos que fazer política, quero é deixar um legado para meus filhos e netos andarem com segurança. Tem vários projetos que não vão sair por interesses imobiliários, senti que não há interação, mas ninguém se fala com ninguém, vamos fazer uma central única para começar a ter aquilo na mão. Manda banco de dados porque a metodologia que usou é uma, e morre uma coisa que poderia ser integrada. O pessoal deu ideia de fazer um consórcio, a população em ideias, teve um italiano aqui que deu um show sobre turismo. Eu não falei nada e até fui embora. Aqui estou vendo que o nível é outro, vocês sabem o que tem que fazer. É demonstrar que tem que seguir esse caminho. Teve uma fala também do rapaz da Praia da Costa, da soberba de cada um, tem que abrir isso porque quem vai sofrer é a população, não vai ter água, preso no trânsito. Estou falando como cidadão. A forma que o pessoal falou é humilde mas tem conteúdo. Li todos os PDMs, o texto é todo igual, parece que só muda os termos, onde está Vila Velha, coloca Viana, então, aí é que muda, então vocês não têm 100% para fazer, tem só 30%, o resto é ctrl c ctrl v, vocês não têm 100% pra resolver, tem 30%.

Eu falo por Fundão, eu queria saber qual tem sido a participação do município através de seus secretários e representantes nessas reuniões porque eu não sei o que está rolando na verdade. Eu queria agradecer por estar aqui, eu li muitos artigos seus Caliman e é muita satisfação poder ouvi-lo hoje. E vamos ter uma audiência em Fundão dia 29 de agosto e precisamos pensar nessa atividade lá. Os temas que me chamaram muito a atenção aqui foi a mobilidade urbana. A gente pertence à região desde 2001, na minha visão, mas pouco tem sido feito por fundão por estar na região metropolitana. Então, está na região metropolitana, mas o cidadão que mora lá não sabe muito disso e não vê proveito disso, o cara que mora em Fundão tem que trabalhar em Fundão, porque se ele for trabalhar na Serra, por exemplo, ele vai pagar R\$ 600 de transporte por mês porque uma viagem no carro da Águia Branca até Laranjeiras é R\$ 15, ida e

volta, R\$ 30, por dia da semana. Então, seria muito interessante que a gente tivesse um transporte saindo de Timbuí, na sede do município. Praia Grande tem, mas Toimbuí e a sede do município não tem transporte integrado. A questão da água; Fundão, através da bacia de Reais Magos vai abastecer Serra e Vitória. Então, a questão de saneamento básico em Timbuí, na cidade, é fundamental para que essa água continue existindo. Temos uma dificuldade muito grande com as secas lá em Fundão.

Leticia: só responder sobre a participação de Fundão, tem o grupo executivo e o técnico.

O burburinho da cidade está todo em torno da eleição, que deve ocorrer em primeiro de outubro. A gente está fazendo um plano de desenvolvimento na cidade, uma espécie de inventário com o Gilton Ferreira na Ufes, seria importante ele estar junto lá.

Só para esclarecer com relação a Cesan, nossa participação no plano tem sido de apoio. A questão do esgoto é pública, as PPPs, Serra, por exemplo, já tem PPP funcionando, Vila Velha começou a funcionar este mês, Cariacica está sendo desenvolvida, Vitória praticamente problema de abrangência das redes na parte baixa, está faltando só a questão dos morros, mas a prefeitura já está pra resolver, então, todo esse planejamento já existe e todas as prefeituras têm. Porque o Plano municipal e o plano da Cesan são mais ou menos casados. O que estou vendo aqui é a unificação de ideias. Pra mim sempre foi complicado criar um plano de abastecimento para abastecer Vitória se Vitória não tem rio. Porque tem que pegar água de Domingos Martins para abastecer Vitória. Aí eu tenho que lidar com essas arestas, porque a adutora não reconhece o município quando eu tenho que passar com a adutora de água, para mim isso não existe se eu estou em Vitória, estou em Vila Velha. Com relação ao plano de água da Cesan, ele é de 1995, foi entregue em 1999 e foi revisado em 2013, esse plano de abastecimento de água da metropolitana também foi apresentado a todas as prefeituras. Um problema que a gente enfrenta – como todo projetista – é que vai mudando as pessoas dentro da prefeitura e as pessoas que entram falam “eu nunca não recebi isso”. Mas recebeu sim, todas as prefeituras, quando terminei o planejamento, eu fui pessoalmente a cada uma delas e fiz a apresentação e deixamos uma cópia para cada uma das prefeituras. Outro dia eu recebi de um secretário de meio ambiente sobre isso, que não tinha recebido. Aí ele foi falar que tinha sido o “ex-prefeito”. Pra mim, não existe o “ex-prefeito”, é a prefeitura. Mas todo ano, eu faço questão, toda vez que a prefeitura muda, eu me predisponho a ir lá e apresentar. Por exemplo, Vitória só precisa de um centro de reservação. Por acaso, o único centro de reservação de Vitória está do lado do parque tecnológico, é o que a gente vai fazer. Cariacica também só falta um, é o de Duas Bocas. Vila Velha é o mais deficitário em termos de centro de reservação. A gente vai precisar daqui a pouco por causa dessa crise hídrica que está aí, porque essa crise hídrica que não passou, porque no verão de 2017 não choveu como deveria ter chovido, estamos

tendo chuva num mês que a gente não espera, que é junho e julho, vamos esperar o verão do próximo ano para ver se as coisas voltam ao normal, espero que volte, mas não podemos ver o abastecimento da metropolitana como metropolitano, eu tenho que ver a bacia da metropolitana com o Rio Jucu nascendo lá em cima, o Santa Maria nascendo lá em Garrafão, então, eu começo a ver lá em alto Rio Possmozer e não aqui em Vitória, a consequência é Vitória. Por sorte da metropolitana, os nossos mananciais vem até dentro da metropolitana para fornecer água, a gente não tá indo lá em cima porque não tem nem baía para isso, e vamos ter que cuidar disso. Mas o plano existe, ele está disponibilizado pra todo mundo. E se alguém precisar estou disponível para apresentar. Vamos ter que ampliar o parque de produção de água, porque o planejamento de 99 só previa o abastecimento até 2030. Estamos revisando para 2047, só que até quatro anos atrás a gente considerava a vazão do nível de Santa Maria uma e hoje a gente não pode mais contar com aquela vazão que tínhamos há dez anos. Vamos ter que rever estamos tendo que se reinventar e renovar o nosso trabalho e isso tem que ser feito em conjunto aqui, com todas as prefeituras. Eu estou vendo aqui nascer o que eu sempre quis, todo mundo falar uma língua única. Hoje dentro da Cesan sou o mais experiente, então hoje eu respondo pela área de projetos da empresa. E vou ficar feliz de trabalhar dessa forma.

Você tem um problema num país como o nosso, como você faz o que precisa ser feito possa ser executado. Tudo ali, de PDU, PDM, tudo, já participei de tudo nessa vida aqui. Só que você não consegue trabalhar num sistema onde a sociedade coloca isso como valor dela. Mais uma reflexão, o transe e sem perspectivas, nada ideológico, e se repetindo ciclicamente. Para a gente ficar menos angustiado. Fazer as coisas certas nesse país tem que apanhar muito. Sou proprietário de monte de processos de improbidade, coisa que não é essencial, não é porque não fez o que tinha que fazer e se fez não teve resultado como faz, como trabalha isso. Até para a gente não ficar louco... só das montanhas aí, o que tem estamos plantando, tomate, mas sem sacanagem é um negócio louco por causa das bacias nossas aqui. Como faz com isso? E os que viajam repetem a mesma coisa, tem que mobilizar terra, só pra ver. Como essa governança, mas como trabalha minimamente essa governança para que isso possa ser pautado e conversado.

Leticia: refletindo junto, a integração foi a palavra mais citada, vai ter que existir uma vontade não só política, mas de todo o cidadão de ser metropolitano.

Caliman: eu até coloquei em outras falas, eu me lembro do caso Teixeira, ele usa a expressão chamás, viramos as costas para nossas vias líquidas. As casas são nos fundos, de costas para os rios. A outra coisa envolve a gestão pública, a cultura política de tratar a questão pública. Metade de Camburi está num estaleiro de navios.

Gabriela: agradecer a participação de todos. Ele foi muito positivo, muito produtivo, alguns temas, a gente não estava tão atentos e agora seguindo para as audiências, lembrando as datas, e oportunidade que também estejam nas audiências.

FOTOS



FOTOS



FOTOS

