



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

Aos 19/09/2012, sob a coordenação do Senhor Presidente Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, realizou-se a 143ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, convocada com a seguinte Pauta:

### **PAUTA**

#### **Expediente:**

1. Discussão e votação da Ata da 142ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
2. Posse do Sr. **Sergio Kipnis**, como conselheiro suplente, representante do Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB.
3. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

#### **Ordem do dia:**

1. Apresentação sobre a "**Articulação Arquitetônica e Urbanística dos Estudos de Pré-Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo**" pelo Sr. Alexandre Delijaicov, Arquiteto e Professor do Departamento de Projeto da FAU/USP.
2. Sugestões para inclusão na pauta das próximas reuniões

#### **Anexos:**

- Ata da 142ª Reunião Plenária Ordinária do CADES

**Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho**  
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente e  
Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e  
Desenvolvimento Sustentável - CADES



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Secretário Eduardo Jorge:** Bom dia. Vamos iniciar a sessão mensal do Conselho Municipal do Meio Ambiente. Por favor, Mary, veja você, a pauta.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Vamos dar início à 143ª Reunião Plenária Ordinária. Hoje teremos a apresentação sobre a articulação arquitetônica e urbanística dos estudos de pré-viabilidade técnica, econômica e ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, mas antes, vamos passar para o expediente. Eu vou deixar para um pouquinho mais para frente, porque nós não temos quórum ainda. Posse do senhor Sérgio Kipnis, como Conselheiro Suplente, representante do Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB. Sérgio, está empossado. Seja bem-vindo. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião: Alguém teria alguma sugestão? Então podemos dar início à apresentação? Vamos para a Ordem do Dia, apresentação sobre a articulação arquitetônica e urbanística dos estudos de pré-viabilidade técnica, econômica e ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, pelo senhor Alexandre Delijaikov, arquiteto e professor do Departamento de Projeto da FAU – USP.

**Alexandre Delijaikov:** Bom dia, Secretário. Agradecemos o convite. Nós estamos aqui, eu, Alexandre Delijaikov, e o professor André Taquia, também arquiteto. Nós dois estamos na FAU – USP, coordenando um grupo de pesquisas, que é o grupo Metrópole Fluvial, é o grupo de pesquisa em projeto de arquitetura de infraestruturas urbanas fluviais. É importante dizer que nós dois também somos arquitetos de carreira da Prefeitura de São Paulo. Então, de certo modo, esse trabalho, indiretamente, também tem a autoria da Prefeitura de São Paulo, além da Universidade de São Paulo. Se vocês me permitirem, eu não sei exatamente qual é o tempo que nós temos aqui para apresentar. O razoável seria uns 20 minutos, eu imagino. Meia-hora, isso?

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Meia-hora? Dá tempo? Meia-hora está bom?

**Alexandre Delijaikov:** Na verdade, são assuntos que sempre poderiam ser estendidos. A minha sugestão é a seguinte: O grupo de pesquisa tem um site. O site é [www.metropolefluvial.fau.usp.br](http://www.metropolefluvial.fau.usp.br) site tem a apresentação, na íntegra. Os senhores poderão baixar tanto os desenhos, as pranchas de desenhos, no original, em pdf, quanto, aproximadamente, 200 páginas de dois relatórios. Um é o relatório conceitual, e o outro é o memorial descritivo. É da fase de pré-viabilidade. Nós já estamos trabalhando para a fase de viabilidade, agora. Mas o que está no site é a fase de pré-viabilidade, é o que nós vamos apresentar aqui.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Professor, o senhor tem meia-hora para exposição, depois nós temos mais uma hora para discussão, o senhor terá oportunidade, também, de colocar outros pontos.

**Alexandre Delijaikov:** A sugestão nossa seria apresentar um Power Point muito condensado, resumido, poucas imagens. Mais texto do que imagem, mas são textos importantes, que orientam a construção da exposição de motivos que justificam a viabilidade técnica, econômica e ambiental do hidroanel. Então a gente poderia passar por aqui, que é São Paulo MetrÓpole Fluvial. O nome aqui, que é do grupo e que está por trás da proposta do hidroanel, é a tomada de consciência coletiva de que, de fato, onde a metrópole está, nós estamos em uma condição que se articula, a natureza virgem, com a natureza construída. Ou seja, nós temos uma quantidade de obras hidráulicas, que constituem uma natureza construída. Lagos artificiais e canais artificiais, e para quem mora na região da represa, que é uma contradição aí, sabe quando a gente fala o que significa metrópole fluvial. A quantidade de água, e o perímetro que nós temos de orla fluvial ou orla lacustre na metrópole de São Paulo. Para vocês terem uma idéia, nós temos, aproximadamente, só na Billings, 550 km de orla. De potenciais praças e praias. Esse é um desenho muito esquemático nosso, que representa... uma seta, que eu vou mostrar para vocês, um corte típico, não sei se é muito difícil, são os poucos desenhos que têm nessa apresentação, mas é o que sintetiza o conceito do hidroanel. O canal dos rios da metrópole como um eixo estruturador urbano. Como a espinha dorsal dos eixos de infraestruturas urbanas. De saneamento ambiental, mobilidade urbana e transporte público. Este eixo de canal, na verdade, estrutura, na sua orla, a praia e o cais. Conceitualmente, o parque fluvial urbano e o porto fluvial urbano. Mais precisamente, o sistema integrado de redes de parques fluviais urbanos, e portos fluviais urbanos. E na sequência, à margem desse sistema de parques e portos, em contraposição a avenidas de trânsito expresso, nós estamos conceituando, que vocês vão ver adiante, o conceito de bulevar fluvial. Tirando do dicionário Aurélio, bulevar, em português, não em francês, é uma rua ou uma avenida com largos passeios públicos, esses passeios públicos densamente arborizados, formando um teto verde, uma marquise verde. O bulevar fluvial, conseqüentemente, é essa avenida ou rua com largos passeios públicos densamente arborizados, na beira do canal navegável. Ou na beira do parque fluvial urbano estruturado pelo canal navegável. Então aqui, nós utilizamos duas imagens. Vão aparecer aqui. Essa é do anel hidroviário de Paris, o hidroanel de Paris, que foi inaugurado em 1830, projetado no século 18. A obra inaugurada em 1830, com uma dimensão do uso múltiplo das águas. Paris tinha uma escassez de água, também tinha pouca área para atracagem das embarcações. Não sei se todos sabem, mas Paris é o segundo maior porto fluvial, não flúvio-marítimo, fluvial, da Europa. Perdendo somente para o porto de Duisburg na foz do rio



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

Hur com Reno, na cornubação, lá perto de Dusseldorf. Então, Paris sempre teve esse tipo de convergência dos sistemas de canais navegáveis e lá existe um anel hidroviário, formado... Esse aqui é o canal de Saint Martin, o canal de Saint Denis, e o canal do Sena. Uma máquina hidráulica, constituída por canais, cais, barragens móveis e eclusas. Barragens móveis para controlar, regularizar a vazão dos rios que se aproximam de Paris. Sobretudo o Sena, que é a espinha dorsal dele. Essa imagem, só para ilustrar, hoje, em Paris, o canal de Saint Martin está em uma região de Paris onde antigamente era o matadouro municipal, e hoje é um lugar muito habitado. Então o hidroanel metropolitano de São Paulo, ele tem esse princípio do uso múltiplo das águas, e do desenvolvimento urbano. Ele é constituído... essa imagem segunda das quatro imagens que vão aparecer, essa imagem é uma planta do hidroanel, que vocês podem notar aqui, esse é o Rio Tietê, este aqui é o Rio Taiaçupeba, represa de Taiaçupeba. À margem direita, Mogi das Cruzes, mais precisamente Jundiapéba, e à esquerda é Suzano. E aqui, no final do hidroanel, nós temos a barragem de Edgar de Souza. Esse aqui é o Rio Pinheiros, represa Billings, represa Guarapiranga. E esse daqui é o canal que completaria o hidroanel. Canal de 17 km, interligando o remanso do Taiaçupeba Mirim, que é da represa Taiaçupeba, até o remanso de Rio Grande da Serra. É um canal lateral. Preservado, o conceito aqui, diferente das obras de canalização ao longo do Século XX, do Rio Tietê e do Pinheiros, no caso do canal Billings-Taiaçupeba, trata-se de um canal lateral. O Taiaçupeba Mirim e o Estiva, são preservados, mais do que preservados, que infelizmente, hoje, já estão degradados. Eles são recuperados como florestas fluviais urbanas. E paralelo, lateral ao vale, rigorosamente paralelo à alça ferroviária Rio Grande da Serra-Suzano, é construído esse canal lateral. Nós temos aqui, algumas localizações dos portos, que eu vou explicar logo a seguir. A rede hidroviária da bacia hidrográfica do Alto Tietê é constituída por uma rede de canais e lagos navegáveis na metrópole de São Paulo. Principalmente constituída pelos canais do Tietê e do Pinheiros, e pelos lagos da represa Billings e Taiaçupeba. Na fase de pré-viabilidade, a Guarapiranga não fazia parte do termo de referência que o Departamento Hidroviário da Secretaria de Logística e Transportes do Governo do Estado tinha elaborado. A FAU foi um grande prazer participar a convite do diretor do departamento hidroviário, Fred Bussinger, para participar desse estudo. E não incluía nem a represa Guarapiranga, nem o pequeno anel que nós estamos desenvolvendo agora, nessa segunda fase. Então só é o rio Tietê, o Pinheiros, e as duas represas, Billings e Taiaçupeba. É constituída por 170 km de vias navegáveis em estirão, em linhas contínuas. Como eu acabei de dizer logo no início, só a navegação lacustre, por travessias, por exemplo, ligando o Grajaú à Cidade Ademar ou Diadema, ou perimetral, na navegação perimetral lacustre, isso se multiplica para 600, 700 km, porque só a represa Billings têm 550 km de orla. Basicamente, nesses 170 km, a ideia é constituir uma rede de parques e portos fluviais urbanos. Esse aqui é um



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

dos três portos de destino na região, programados aqui, pela FAU. São três portos de destino, e praticamente 80, 90 portos de origem. Esses três portos de destino, eles formam parques e um porto de processamento de cargas, que nós vamos falar logo adiante. É em Carapicuíba, esse porto. É exatamente esse lugar aqui. Nós estamos chamando esses portos de destino de triporto. Por que triporto? Porque ele é um entrocamento hidroferro e rodoviário. Conhecido, desde os anos 60, Carapicuíba, passa o rodoanel aqui, naquela lagoa de Carapicuíba, a região de Itaquaquecetuba, que também passa o rodoanel e a ferrovia, e a região do Dique da rodovia Anchieta. São os três portos de destino. Esses outros pontinhos que estão aqui, essa seta para cima e para baixo, são portos de origem. Esse triangulzinho também é porto de origem. Então, enquanto premissa nossa, aqui, o anel hidroviário, ele tem uma premissa que é do transporte fluvial urbano de cargas. Quando a gente fala de navegação fluvial, eu até mostrei Paris, vocês viram que nós fizemos questão de mostrar barcos de carga. Automotores de transporte de cargas. Porque o que viabiliza a técnica ambientalmente e economicamente o hidroanel, não é o turismo fluvial, o lazer fluvial, ou o transporte público de passageiros alternativo. Fluvial alternativo. O que viabiliza, como uma escola de samba, o abre-alas de uma escola de samba, é o transporte de cargas. E aqui, nós reconceituamos o transporte de cargas. Qual é a carga típica da hidrovia? É uma carga de baixo valor agregado, que não tem hora marcada para entrega dessa carga. Isso é carga típica da hidrovia, geralmente minérios e grãos, para hidrovia regional de modo geral. Se for pensado no transporte de cargas comerciais. Acontece que a FAU foi um pouco além da conceituação do que seria o transporte fluvial de cargas. Nós então, como metas, colocamos 3 Ds, para navegação: a dragagem, a drenagem e o desenvolvimento urbano, ou desenvolvimento metropolitano, já que a solicitação é do Governo do Estado. Então no caso aqui, a meta é o desenvolvimento metropolitano, a questão da macrodrenagem na metrópole, e a dragagem. Por que dragagem? Porque dentro desse conceito, natureza virgem e natureza construída, trata-se, na verdade, os rios hoje, na metrópole, são máquinas hidráulicas, que precisam ser dragadas. O Euclides da Cunha, naquele livro que ele queria escrever sobre o Brasil anfíbio, tem um trecho do rascunho, que ele falava assim: "As ilhas da Foz do Amazonas, e provavelmente as ilhas do Caribe são, na verdade, os Andes que foram arrastados pelo Amazonas no seu processo de erosão, a montante sedimentação a jusante." Aqui, em um processo ainda inconcluso, de expansão, infelizmente desordenada do território urbano, nós temos esses sedimentos chegando nos canais principais. Não só sedimentos, como problema de lixo. Então as premissas todas, ao longo dessa espinha dorsal do canal navegável, tem um sistema de portos e parques, que estruturariam um feixe... o que é um feixe? É um sistema de eixos de infraestruturas urbanas, de equipamentos públicos e de habitação social. Habitação produzida pelo poder público. Quer dizer, a prioridade seria o pessoal morar



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

em apartamentos com janelão, com vista para o Parque Fluvial do canal navegável, resumindo. Quem não quer morar em uma casa, o famoso sítio em Atibaia que a classe média compra, pega lá, faz um laguinho, com uma varanda, com uma casa com vista para o lago. Aqui, na verdade, é uma transformação da orla fluvial urbana, a favor da rede de equipamentos públicos e habitação pública. Então para infraestruturas urbanas, nós separamos mobilidade urbana de transporte público. Então, o saneamento ambiental, o saneamento básico, mais a questão do lixo. Mobilidade urbana, a prioridade aqui, ao pedestre e ao ciclista, essa é a questão principal, que está por trás do bulevar fluvial, o conceito de bulevar fluvial, a prioridade é o pedestre e o ciclista. E para transporte público, a prioridade seriam os trilhos urbanos, de modo geral. As premissas ainda de gerenciamento integrado de recursos hídricos, resíduos sólidos e mobilidade urbana. O relatório conceitual começa com isso. Nós, realmente, estamos articulando as três políticas nacionais, que, aliás, surgiram em São Paulo. São Paulo gerou modelo. A política nacional de recursos hídricos, a política nacional de resíduos sólidos e a recém promulgada política nacional de mobilidade urbana. Na política nacional de recursos hídricos, nós demos destaque à questão do uso múltiplo das águas. E da de resíduos sólidos, além da questão da coleta seletiva, pontos de entrega voluntária, o nosso reforço foi em dois conceitos importantíssimos: um é de ecologia industrial e o outro é de logística reversa. Para falar a verdade, nós indicamos aqui, nesse estudo de pré-viabilidade, que o hidroanel é a própria materialização do conceito de logística reversa, pelo baixo custo de transporte. Mobilidade urbana, nós destacamos a ênfase ao transporte fluvial, que está contido na política nacional de mobilidade urbana. Além do veículo urbano não motorizado, vocês vão ver a seguir, que é considerado para o hidroanel, que é a bicicleta cargueira. Então, como já falamos aqui, os recursos hídricos seriam os usos múltiplos das águas, navegação fluvial urbana e drenagem, além de abastecimento. Por que abastecimento? Acho que tem uma coisa importante para comentar. Esse Power Point não vai ter isso. Então um minuto para comentar. O canal Billings Taiapuê, além da navegação fluvial, ele abre a oportunidade de reestudarmos a possibilidade de ampliação da capacidade de armazenamento de água potável no sistema Tietê Cabeceiras, por vasos comunicantes. Quer dizer, os reservatórios do sistema Tietê Cabeceiras, que o reservatório final é o Taiapuê, pode ser ampliado para transferência de água potável, quando tiver produção intensa, no lugar de verter pela barragem Taiapuê em direção a São Miguel Paulista e ficar poluído, ele pode ir para o compartimento Rio Grande da represa Billings, e esse compartimento, ele chegar em uma cota de nível capaz de aumentar a capacidade de armazenamento de água potável. Então, o uso múltiplo também vale para a questão de abastecimento, não só a macrodrenagem, e também para controle de poluição. O que está mais chamando a atenção nessa discussão, é a do rio Pinheiros. Porque nessa hipótese de aumentar a



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

capacidade de armazenamento do sistema Tietê Cabeceiras, com a transferência de água do Taiaçupeba para o compartimento Rio Grande da Billings, na produção intensa dessa água, vai verter em direção ao compartimento Pedreira. E de lá, na barragem de Pedreira, vai começar a criar vazão no rio Pinheiros, de montante para jusante. Então, isso é importante, nesse sentido. Dos resíduos sólidos, nós temos essa questão da coleta seletiva, da logística reversa, da ecologia industrial, e uma meta que nós incluímos aqui, é o aterro zero. Aterro e cava zero. Para 2040, o atual governador e mais sete governadores, os atuais 16 prefeitos que estão banhados pelo hidroanel, mais sete... 16 prefeitos, poderiam ter essa meta articulada, intersetorial, intersecretarial, e articulado entre municípios, estado e união, para atingir essa meta do aterro zero. Aí que está a proposta. Agora, estamos apresentando os conceitos para vocês. Os conceitos é a navegação fluvial urbana em canais estreitos e rasos, em água restritas, entre barragens. Esse conceito é colocado para a FAU pelo departamento hidroviário, a gente considera muito importante porque, apesar do Brasil ter grandes bacias hidrográficas, rios naturalmente navegáveis, navio oceânico que chega em Manaus, e assim por diante, nós não temos, de fato, hidrovias regionais, exceto a hidrovia Tietê-Paraná. A hidrovia Tietê-Paraná são grandes estirões navegáveis. 400 km, assim por diante. Aqui, é um outro tipo de cultura da navegação fluvial, em canais estreitos e rasos. O rio Pinheiros, o rio Tietê, é na verdade, um canal estreito e raso, aqui na metrópole. Então, é difícil a gente reconhecer isso. Então, não pode pensar em navegação fluvial como uma navegação regional. Por exemplo, do Mississipi ou do rio Reno, ou do Tietê-Paraná. Então esse foi um conceito importantíssimo antes de começar a fazer qualquer desenho. Outro conceito importante é do transporte fluvial urbano ou metropolitano. O que é isso? Também não é o modelo de hidrovias regionais, que pega uma carga, uma produção de soja do interior do Brasil, leva para um porto marítimo. Aqui, o conceito é porto de origem e porto do destino estão dentro do território metropolitano. As cargas são geradas aqui dentro. Não tem carga de passagem. Esse também é um conceito importante. Não na carga que vem do interior do Brasil. E o terceiro e último conceito, que eu acho que vale a pena, é o conceito de transporte fluvial urbano, ou metropolitano, de cargas públicas. O que são as cargas públicas? As cargas públicas são as cargas que devem ou deveriam ser gerenciadas pelo poder público, municipal, estadual e federal. Essas são as cargas públicas. Porque se elas não forem gerenciadas, elas vão causar transtornos na metrópole, no âmbito... Então, aqui está a ordem das cargas, também conceito lá da FAU-USP. No lugar de ver as potenciais cargas do mercado... quais são as cargas possíveis de serem transportadas em São Paulo? Nós invertemos o raciocínio. Porque se fosse para dar certo uma hidrovia aqui em São Paulo, do ponto de vista comercial, da iniciativa, já teria dado certo. Então aqui, a batuta, o maestro seria a administração pública. Como o presidente Franklin Roosevelt fez o



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

TVA. Na Agência da Autoridade do Vale do Tennessee. Então, aqui seria um cronograma de projetos e obras para oito gestões. Para isso, nós consideramos como carga pioneira, das cargas públicas, o abre-alas do abre-alas da escola de samba, seria o transporte de sedimentos de dragagem dos fundos dos canais e dos fundos dos braços dos lagos. Justamente nas confluências dos rios... eu vou dar um exemplo: a foz do rio Pirajuçara, no rio Pinheiros, inferior, a foz do Tamanduateí, no Tietê, a foz do Aricanduva, que é o quarto principal rio da cidade, da metrópole, no Tietê. Esses rios, nessa categoria, eles precisam ser dragados cotidianamente. Tem que ter uma draga lá, equivalente a uma ambulância em uma final de jogo, desses de futebol, em um estádio de futebol. Essa é uma posição nossa. É uma dragagem cotidiana para essa categoria de afluentes, de contribuintes. Então, o sedimento de dragagem é a... hoje, é por caminhão. Hoje é por caminhão. Então, nós nem vamos falar... Aqui só estão os aspectos qualitativos. Vocês não verão, aqui nesses slides os aspectos que todo tomador de decisão quer, que são os quantitativos. Aqui só estão os qualitativos. Então, evidentemente, agora, o Departamento Hidroviário, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, nós, da FAU e a Escola Politécnica, estamos chegando a esses números. Mas, intuitivamente, conceitualmente, podemos imaginar 100% de economia, porque 100% dos caminhões não precisam mais rodar aqui, porque o porto de origem é a foz dos afluentes do Tietê e do Pinheiros, ou então o fundo dos braços dos lagos. E o porto de destino está na beira do canal navegável. A segunda carga pública, lodo das estações e tratamento de esgoto e das estações de tratamento de água. Também essas estações, como é de imaginar, estão localizadas na beira do canal navegável do hidroanel. Então, também não tem, como se diz no jargão de transporte, uma perna, um trecho rodoviário. A primeira carga pública e a segunda, é só hidro-hidro. Porto de origem, porto de destino, sem nenhum trecho rodoviário. A terceira carga pública é o lixo, em duas categorias, atualmente, infelizmente, não triado, tudo misturado, que tem um tipo de porto que nós vamos mostrar aqui adiante, e o lixo, médio-prazo, triado, que vai ter um outro tipo de porto. Para lixo triado e para entulho triado, nós chamamos de ecoporto. O ecoporto é um ecoponto localizado na beira do canal navegável. Já para o lixo não-triado, nós conceituamos de transporte. O que é um transporte? Deriva do conceito de estação de transbordo do caminhão coletor de lixo, do caminhão caçambeiro de entulho, ou do caminhão bota-fora de terra, que vai para uma estação de transferência, para uma carreta. No caso do lixo, caminhão coletor de lixo de mais ou menos 8 toneladas, transfere para a carreta, que é a famosa estação de transbordo do Bom Retiro. Então nós transformamos esse termo, de transbordo para transporte. Transporte é para o lixo e para o entulho não-triado. E ecoporto é um porto para o lixo e para o entulho triado. Capilar, que sai dos ecopontos para o ecoporto. O ecoporto, se vocês me permitirem fazer um comentário, é mais do que um cais infraestrutural, de



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

transferência de cargas. É um cais cultural e um cais ambiental, porque lá, vai acontecer aquele mercado de trocas, igual... Imagine a Praça Benedito Calixto, lá de Pinheiros, na beira de um canal navegável. E a terra é um material de escavação das obras públicas e particulares, subsolos. Então os portos de origem e destino da cidade seriam estes, já falei, a primeira categoria para sedimento de dragagem são as dragas, para a segunda categoria, que são os lodos são lodoportos, que é um finger, é um tubo, que vai direto do fundo, do tanque da estação de tratamento, para o porão da embarcação, por uma questão de segurança. As embarcações automotoras têm casco duplo e contêineres. É tudo por contêiner. Então, além de ter o fechamento do contêiner, o porão é fechado, e o casco duplo. O transporte é aquilo que nós falamos. Os não-triados, lixo, entulho e terra não-triados. E o ecoporto, mais do que um cais de transferência, é um cais cultural e um cais ambiental, porque lá tem essa dimensão de centro de educação ambiental, e centro da cultura da navegação da cidade. Fluvial. Cultura fluvial. São 60 ecoportos isolados, mais 14, que estão contidos nos 14 transportos. São 14 transportos, mas cada transporte também tem um ecoporto. Então são 74 ecoportos. Já o porto de destino é um porto só. Que é o triporto, mas só têm três. Tri de trimodal, e tri de três etapas que acontecerão nesse porto. É mais do que um terminal. O triporto é uma planta industrial sofisticada, é uma linha de desmontagem... Se pudéssemos dar esse exemplo, na indústria automobilística, nós temos a linha de montagem com as indústrias satélites. Os três triportos equivalem a uma linha de desmontagem dentro do conceito de ecologia industrial e logística reversa. Ou seja, eles estão localizados no entroncamento hidro, ferro e rodo, e estão localizados, justamente naqueles três famosos corredores industriais que hoje estão obsoletos, faziam locomotivas e vagões na região lá, Barueri-Osasco, que é a região de Carapicuíba, o de Itaquaquecetuba, aquela região da zona leste de São Paulo e de Guarulhos, que era uma região industrial, e o Dique da Anchieta e a rodovia Anchieta. Que não está tão obsoleto, mas quando se aproxima, por exemplo, da vila Carioca, também. Então a ideia de constituir essas três linhas de desmontagem, que transforma tudo o que a gente não quer ver, lixo, entulho, lodo, sedimento de dragagem, em matéria-prima e insumo para um novo tipo de produção, uma produção mais do que verde, verde e azul, considerando a água, e a água urbana o nosso ouro azul, então é a recuperação de três corredores de indústria verde e azul, satélites aos triportos que são plantas processadoras nessas três fases: triagem, processamento e destinação final. Mas qual a destinação final? Não é aterro ou uma cava. A destinação final é o cais de embarque de insumo e matéria-prima para novos processos industriais. Ou seja, é uma garimpagem, uma mineração urbana. Claro que hoje tem um custo, então a parte dos quantitativos, junto com o IPT, com todo mundo, é ver como esses processos podem ter uma economia de escala para você recuperar todos os metais, tudo o que pode ser aproveitado, nessas plantas processadoras.



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

Essa linha de desmontagem que é contida no triporto. Então no lugar de, sorrateiramente, um caminhão de lixo ou de entulho apagar os faróis de madrugada, e em um remanso de represa, em um fundo de braço, da represa Billings ou do Guarapiranga, jogar no fundo, aterrar e contaminar, ele é interceptado, porque os ecoportos estão todos localizados estrategicamente, em lugares notáveis de descarte. Então, por exemplo, os fundos dos braços, todos, têm ecoportos, das represas. E nas confluências dos rios também. Uma questão importante, a montante da barragem da Penha, o governador já autorizou a construção. Existia, já, o projeto executivo da eclusa da Penha, ele autorizou a construção dessa câmara de eclusa, deve estar iniciando a obra, e vai estender a possibilidade de se navegar de Edgar de Souza, antes de Carapicuíba, até a foz do rio Jacu, Jacuí, na estação de tratamento de esgoto de São Miguel Paulista. Então, vai aumentar o estirão navegável do rio Tietê até São Miguel Paulista, que seria, na verdade, o primeiro lago-canal. Estruturaria um parque fluvial lá na região da Penha até São Miguel. Nós estamos propondo mais dois novos lagos-canais. O lago-canal de São Miguel Paulista, onde a FAU propõe uma barragem móvel e uma eclusa bem em frente à estação de tratamento de esgoto de São Miguel Paulista para dividir o problema. O Jacu e o Itaquera são grandes contribuintes que causam problemas de descontrole. Para eles serem regularizados, nós colocamos a foz do Itaquera no lago de São Miguel. E a foz do Jacu no remanso do lago da Penha. Então, existe aqui, uma tentativa, que tem que ser verificada com um balanço hidrológico, e com a modelagem, simulações, desses três novos lagos-canais, que seriam da Penha, de São Miguel Paulista e o de Itaquaquecetuba, servir como máquina hidráulica de regularização de vazão alternativa aos pisciões. Porque os pisciões não são lagos perenes. Já esses três novos lagos-canais navegáveis da zona leste, ou da região leste da metrópole, serão lagos perenes, como o lago de Ibirapuera. Só que muito maior do que o lago de Ibirapuera, que vão ser núcleo focal, simbólico, estrutural do sistema de parques fluviais urbanos da região leste de São Paulo. Então o parque fluvial leste vai ser constituído por esses três lagos-canais, cuja orla vai ser um parque fluvial. Vai ser como o Aterro do Flamengo. Quer dizer, é um parque fluvial metropolitano. Então essa é a ideia principal dos três lagos-canais. Além da navegação, ele contribuiria para a macrodrenagem. Primeiro, a macrodrenagem, só para recapitular, o canal Billings-Taiacupeba transfere água potável para o compartimento Rio Grande, então não vai verter tanta água do sistema Tietê Cabeceiras, e vai se contaminar, infelizmente, com as águas contaminadas da região de Itaquá. Esses três lagos-canais, infelizmente, em uma primeira fase ainda estará poluído, mas a médio e longo-prazo, certamente estará despoluído, mas por ter barragem móvel, em um metro de elevação dessa barragem móvel, sem comprometer o perímetro, os diques perimetrais, nós conseguimos reservar água jusantes da Penha, diminuindo os problemas que têm na foz do rio Tamandateí.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Então são esses três lagos-canais que nós falamos, que contribuem para isso. Nos três lagos-canais para drenagem, controle de cheias, os parques fluviais, e o desenvolvimento urbano. Aquela região toda da Penha, até Mogi das Cruzes, que, infelizmente, dão um apelido, que deveria ser um elogio, porque o Pantanal do Brasil, ela é a região mais bonita, mas tem esse apelido de Pantanal, são vários bairros, se transformaria, na verdade, apesar de boa parte da metrópole de São Paulo estar dentro do leito maior dos rios, estou chamando de leito maior, porque a várzea perdeu o sentido na língua portuguesa. Leito maior é porque des... o Parque Dom Pedro... a 25 de Março era a rua do cais do porto. Todo mundo sabe disso. Só ir no Museu do Ipiranga, e daquela pintura do Benedito Calixto que a gente nota que a 25 de Março era a rua do cais do porto. É bonito, porque hoje, a 25 de Março está impregnada de significados de um porto seco. É o mercado da rua do cais do porto. Tudo que está em direção ao rio hoje, foi, na verdade, um processo de invasão, aterro, lotearam e venderam o leito maior, que era o logradouro público primordial da cidade. Isto que o Saturnino de Brito falava em 1920, 22, que nós deveríamos preservar o leito maior para se constituir como o futuro, o parque fluvial da futura metrópole, nós perdemos. Os bairros do Jardim Pantanal, a proposta da FAU, que seja uma matriz modelar de uma estrutura urbana aquática. Uma rede de canais de derivação, por exemplo, o córrego Itaquera, o Jacu, o Três Pontos, que é dramático, entre outros, eles teriam, na verdade, canais de derivação, como se fosse um delta artificial em direção a esses três novos lagos, formando uma estrutura equivalente aos canais de Santos, projetados pelo Saturnino de Brito. Então, novo bairro Parque Fluvial, estou chamando, seria um novo bairro Parque Fluvial, das nascentes do Tietê, lá. Quer dizer, na verdade, todo estruturado por redes de canais. Com a presença da água e das árvores. Por isso está escrito aqui, desenvolvimento urbano. Acho que isso aqui eu já falei: o porto... Esse slide é um dos últimos. Acho que essa parte das escadas da eclusa, se vocês me permitirem, depois, podemos voltar a falar, mas são tantos pormenores aqui, que não é o caso de... Mas tem balanço energético, vão ser instalados mini... estamos pensando em instalar miniturbinas nas barragens móveis, mas acho que não é pertinente agora, a conversa. Mas fundamentalmente, as palavras são essas: cais, praia, porto e parque. E o bulevar, que é uma alternativa às marginais, com semáforos, com habitação de frente para o parque fluvial. É isso. Isso aqui é o túnel que vai ter no divisor de águas, o transporte do rio Pinheiros. Colocamos com uma imagem. Esse aqui, eu coloquei uma imagem, porque eu não sei se vocês sabem, Berlim sempre é elogiada, que é uma das cidades mais verdes, mas Berlim também... o nome Berlim já pode sugerir isso: do Oder, divisa com a Polônia, até o Reno, divisa com a França, passando pelo Elba, todos os rios da Alemanha estão interligados. Por redes de canais artificiais, e canais estreitos e rasos. E Berlim tem um anel hidroviário, formado pelo (incompreensível) Canal. Então até eu mostrei aqui uma imagem de Berlim,



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

porque todo mundo acha... todo mundo que anda de bicicleta, como nós aqui, percebemos as virtudes da cidade de Berlim, confortável ao pedestre, ciclista, e também com essa inteligência de parques e portos fluviais. Acho que é isso. Eu terminaria por aqui. Tem um outro Power Point que destrincha, detalha o triporto, a planta industrial, se vocês tiverem interesse, têm biodigestores, mas... ficará com vocês, aqui.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Obrigado, professor. O senhor pode se acomodar aqui, para participar das questões? Eu vou aproveitar o quórum e colocar a ata em votação. Vocês já tiveram oportunidade de ler a ata antecipadamente, discussão e votação da ata da 142ª Reunião Plenária Ordinária. Quem aprova, permaneça como está. **aprovada.** Um informe, devido à relevância do tema, o vereador Gilberto Natalini convidou e transferiu para este Plenário a Reunião da Comissão de Meio Ambiente da Câmara Municipal, nós contamos com a presença dos membros da Comissão de Meio Ambiente da Câmara Municipal. Vamos abrir para questões. Quem gostaria de se inscrever? Alguém mais? Nesse bloco, nós temos inscritos o Secretário Eduardo Jorge, o Jorge Badra e a Rose Inojosa, da UMAPAZ. Secretário.

**Secretário Eduardo Jorge:** Eu me inscrevi primeiro que você, Badra, porque eu vou ter que sair para ir ao hospital daqui a pouco. Mas eu queria parabenizar pela exposição, agradecer à Uche... que é a nossa assessora da Secretaria do Verde, pela sugestão da exposição. Dizer, inclusive, que eu acho que você tem acompanhado as reuniões, então é bom que você está sendo designada agora, oficialmente, para acompanhar todas as reuniões em relação a isso. E todo mundo na Secretaria e no Conselho, que quiser alguma articulação, por favor, use o serviço da Uche nessa articulação. Então você está nomeada. As minhas observações, que eu anotei aqui, são cinco. A primeira delas, é que é muito importante, eu já tinha conversado isso em uma outra exposição do ex-secretário de Transportes, Bussinger, com um projeto como esse, que traz de volta e resgata a convivência das cidades brasileiras com as águas. Hoje, coisa que o urbanismo recente, nos últimos 100 anos, virou de costas para as águas. Então, isso realmente, é uma mudança muito grande que nós estamos vendo nesse século XXI para cá. A cidade de São Paulo tem se movimentado nessa direção, particularmente a Secretaria do Meio Ambiente, nesses últimos anos, dentro do governo, foi uma estimuladora bastante ativa desse processo, de resgatar e de voltar a cidade a conviver com seus rios, córregos. Como a Secretaria é pequena, nós ficamos responsáveis pelo Programa de Parques Lineares, com recursos do FUNDURB, do Fundo de Reurbanização, e desde 2006, nós estamos contando com uma média de R\$ 25 milhões, do FUNDURB, para esse programa de criação de parques lineares. Nós estamos com 23 obras, algumas parcialmente implantadas, outras em implantação, outras



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

em estudo. Mas são 23 obras que nós vamos entregar até dezembro, de parques chamados lineares. É claro que o parque linear, em uma cidade difícil como a nossa, é sempre uma espécie de cabeça de ponte. “Não, mas o córrego, tem 2 km. Você está fazendo em 500 metros, e...” Para começar. Existe um pessoal de um político importante, que fala que o gosto do pudim, para o povo, é comê-lo. Então, o povo tem que comer o pudim. Para saber que a água e o córrego, ao invés de ser um local de violência, de entulho, de sujeira, pode ser o lugar mais charmoso do bairro. Então você tem que começar com aqueles 500 metros, e depois ir em direção à montante, e à jusante. À nascente e à foz. Essa é a tática administrativa que a Secretaria do Verde tem utilizado, para trazer esse conceito dos córregos dos parques lineares. No início do governo, um engenheiro muito importante, que é o Antônio Arnaldo, infelizmente falecido, foi Secretário do Covas, falou para a gente: “Eduardo, isso não vai dar certo, porque o povo não quer.” Falei: “Não. Deixa a gente fazer. Deixa a gente tentar.” Dois anos depois, ele disse: “Eu me rendo. Você está conseguindo que o povo cobre da gente. Agora você criou um outro problema: porque nós estamos sendo cobrados para colocar parques lineares.” Governar é criar problemas melhores, superiores. Então, antigamente, não queriam. Queriam canalizar, botar coisa em cima, tampar o córrego, sumir o córrego daqui, de perto da casa da gente. Ou seja, empurrar a enchente para os outros. Agora, começa a haver uma pressão nos bairros, que é uma coisa incrível, como está acontecendo em todos os bairros, que agora, o povo quer parques lineares. Então é um problema novo, em outro patamar. E ele, acho que casa bem com esse projeto muito mais amplo de vocês. Nós vamos ajudar. Vamos ajudar o problema das enchentes, substituindo piscinões, que são obras caras e artificiais, que é como morar de aluguel, você tem que ter manutenção a vida toda. E o parque linear é obra mais barata, mais natural, conforme Deus criou a várzea, que é como ter casa própria. A diferença do piscinão e o parque linear é da casa própria para a casa alugada. O piscinão, vou ter que pagar a vida toda. E muito. Para ele funcionar como várzea de cimento artificial. Às vezes não tem jeito. A cidade impõe que a gente tenha piscinões, e vai ter mais. Mas aonde a gente puder fazer o parque linear, é uma obra de drenagem, melhor, além de ser uma opção de cultura e lazer na época que não chove, para a população do entorno. Então eu acho que, a primeira observação é essa: nesses 7 anos e meio aqui, 8 anos, esse projeto dos parques lineares integrado ao projeto dos 100 parques, acho que ajudou, culturalmente, e com algumas obras concretas, a gente andar nessa direção que vocês estão propondo. A segunda observação que eu faço, é como isso está casado com os dois planos de drenagem que estão em discussão nesse momento. No governo estadual e no governo municipal. Nós tivemos aqui, recentemente, uma exposição, inclusive, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, do plano de drenagem municipal, que está sendo coordenado pela SMDU, Secretário Miguel Bucalem. E ele, por sua vez,



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

trabalha em conjunto com o governo do estado, no plano de drenagem metropolitana. Então, a minha pergunta é essa: o que vocês estão articulados com esses dois planos de drenagem? O da cidade e da região metropolitana? A terceira questão é como esse projeto, de alguma forma, fala com uma obra muito importante para a questão ambiental, econômica e social da cidade de São Paulo, que é o rodoanel. Tem o trecho leste, que passa, tangencia algumas áreas de influência. Tem alguma interferência? Vocês estão conversando com a empresa contratada pelo governo do estado para implantação do trecho leste do rodoanel? A quarta questão diz respeito a duas áreas preciosas que a cidade tem, que são o rio Tietê e o rio Pinheiros. Mais adiantado no rio Tietê, porque com a reforma da marginal que foi feita, a Secretaria do Verde, no seu licenciamento, e votada aqui no CADES, a gente obrigou o governo do estado a retomar a obra do parque linear da APA do Tietê, que foi abandonada lá no governo Paulo Egídio Martins. Não foi no governo Paulo Egídio Martins. Na transição do governo Paulo Egídio Martins, que tinha contratado o arquiteto Ohtake para projetar o parque linear até a nascente. Esse projeto foi abandonado ali, na Ayrton Senna, e aconteceu aquele desastre de ocupação na região leste de São Paulo, indo até Itaquá e Guarulhos, do outro lado. Tudo isso, fruto do abandono de um projeto lá, 30, 40 anos atrás. Com a reforma da marginal, o CADES determinou que o governo estadual recontratasse o projeto. As pessoas não falam isso. Para fazer justiça aos Conselheiros, mas foram os Conselheiros aqui, e o DECONT que obrigaram a recontração do Ohtake, para ver o que pode se fazer agora, passados esses 40 anos, e retomar o projeto do parque. Alguma coisa já foi feita com o próprio dinheiro da compensação, a estrada-parque já começou, já tem uma ciclovia de 14 km, que já serve para ir delimitando o que pode e o que não pode naquela região, centenas, dezenas de milhares de mudas já foram plantadas. Estão em manutenção pela Dersa, naquele entorno, naquele pedaço que vai da Penha até o Trevo dos Pimentas. E agora, nós estamos esperando avançar em direção a Itaquá. E foi feito uma obra emergencial também, nessa compensação, lá no chamado Pantanal, onde houve aquela enchente mais grave, que esses dois últimos anos resolveu. Então, isso já foi resultado do dinheiro da compensação da marginal. Determinado pelo Conselho. E pela licença do DECONT. Mas a coisa é muito maior. E o governador Alckmin já conseguiu uma aprovação do empréstimo do banco Interamericano para ir adiante, na obra. A obra é grande, que vai até Salesópolis, e está incluindo Guarulhos, Itaquá, porque tudo isso que já está sendo feito agora, com a reforma da marginal, é só no território de São Paulo. E Guarulhos? E Itaquá? E Mogi? E Salesópolis? O governador negociou o dinheiro, e vai vim dinheiro para que siga adiante em direção à nascente do rio. Então, como é que vocês estão... 15 minutos, por favor. Como é que vocês estão falando com esse grande projeto que começa com a compensação da reforma da marginal do Tietê, mas vai muito mais além pelo governo do estado, que é a



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

retomada do parque linear da APA do Tietê? E a mesma coisa aqui no Pinheiros. Aquela ciclovia, que hoje, já é muito usada principalmente no final de semana, que vem até... lá, da zona sul, agora, até o Parque Villa Lobos, também já é uma discussão que nós retomamos aqui, a Secretaria do Verde e o governo do estado, em 2006, da criação de um parque linear ao longo de todo o rio Pinheiros. A ciclovia é apenas uma espécie de coluna vertebral da discussão de um parque que já há também um estudo, feito lá na Secretaria de Energia. Então a pergunta é dupla. Como é que está falando com o parque... com o Tietê, e como é que está falando com o futuro parque linear do Rio Pinheiros, do qual a ciclovia de um lado, que a outra já está sendo estudada, é apenas a coluna vertebral desse parque linear do rio Pinheiros? A quinta questão, finalmente, geralmente é a mais difícil, é como é que vocês vão licenciar isso no Conselho Estadual. Já está em processo de licenciamento no Conselho Estadual, porque isso é um licenciamento estadual. Não é municipal, graças a Deus. Mas como é que vocês já estão em relação ao Conselho Estadual do licenciamento de uma obra tão importante, de impacto positivo, mas sempre têm alguns impactos negativos a serem tratados, no Conselho Estadual? E eu lembro ao Milton, que se for licença, vocês vão ter que dar o parecer nosso. Porque toda vez que é uma licença estadual, o DECONT é ouvido, a Secretaria é ouvida, para dar a sua opinião. Então é bom que o DECONT já fique atento em a esse informe em relação ao CONSEMA, para se preparar para dar também o que a cidade de São Paulo, a Secretaria do Verde pensa de um projeto tão importante como esse. O nosso parecer é para ser ouvido. Mas sempre é importante que ele vá se preparando, porque a fila de trabalho dele é muito grande, eu sei. Obrigado.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Fale no microfone, Abel, para ficar gravado.

**Cons. Abel:** Ontem tomou a nova gestão de 2012 para 2014. Nós tomamos posse lá, com o Bruno Covas, lá no CONSEMA.

**Cons. Jorge Badra:** Bom dia a todos, senhor Secretário, senhores Conselheiros. Inicialmente queria parabenizar os dois professores pela bela exposição. E seria uma maravilha para todos nós, aqui, paulistanos, se a gente tivesse esse projeto realmente de pé. Então a primeira pergunta que eu coloco aqui para os senhores, é o seguinte: como é que vocês vão conseguir fazer o licenciamento, inclusive o Eduardo já roubou a minha primeira pergunta, não só a nível estadual? Porque aquelas regiões até Mogi, Biritiba Mirim etc. e tal, você tem algumas regiões que são ainda, pelo Ibama. E hoje, todas são áreas de preservação ambiental mesmo. Então essa é a primeira grande questão que o Eduardo colocou, mas eu estou ampliando ela, porque não é só o governo do estado que vai ter que



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

licenciar. Você tem áreas ali, que são Ibama ainda. Essa é a primeira grande questão. A segunda questão é a seguinte: o senhor citou que já está com esses projetos bem adiantados, e tem, inclusive, os memoriais. Se o senhor tem ideia de quanto seria, que tamanho seria o orçamento para a gente botar esse projeto de pé. Porque é assim: se a gente tem um projeto, nós temos que ter um cronograma. O cronograma, o senhor já citou que são 40 anos. E aí, nós temos que pensar bem o custo disso, para saber se a cidade, se o estado de São Paulo, se os municípios do entorno vão ter capacidade financeira para aportar esse capital. Porque senão, o projeto fica em pé, e eu gostaria muito, ainda, de estar vivo, para ver esse projeto, para passear e para andar nesse... Seria muito bom. Muito obrigado.

**Cons. Rose Marie Inojosa:** Parabéns aos professores, e muito grata pela exposição. Na verdade, eu queria contar que ontem, aqui nessa sala, essa casa pertence à UMAPAZ, da Universidade Aberta do Meio Ambiente e Cultura de Paz, e nós tivemos mais uma aula do curso Carta da Terra em Ação, que é a 8ª turma, e por coincidência, nós trabalhamos... todas as turmas a gente trabalha, mas isso é uma coincidência só da data, o filme Entre Rios, em que o senhor coloca o dilema que a cidade teve entre a visão do Saturnino, que era uma visão, nas suas palavras, sofisticada, avançada, para a cidade, e a visão do Prestes Maia, e acabou que prevaleceu, naquele momento, e nós hoje, colhemos, ainda, os frutos e os problemas dessa visão que prevaleceu. E o comentário e a grande discussão dos nossos participantes, nós temos uma sala com 45 pessoas, é como essas decisões tão importantes para a cidade e para o estado, que tem repercussão como... também a sua questão levanta, repercussão para, no tempo e no espaço, para muito além de nós, como é que elas podem passar pela população, serem acolhidas e apoiadas. Porque a gente sabe que política pública que não tem apoio da população é destinada ao fracasso. E aí, a gente precisa que as pessoas entendam, e apoiem. Então, acho que essa é uma questão que não é para o professor. É para todos nós. Como fazer com que projetos desse tipo, especialmente esse, mas outros também, possam, de fato, ganhar apoio, consistência, para que possam ser realizados com sucesso? Os parques lineares são um exemplo de que isso pode acontecer, sim. E ontem, me surpreendi, porque eu consigo acompanhar... A gente teve a primeira turma já há vários anos atrás, e quando a gente falava em parque linear, aquela primeira turma não sabia nem o que era. Hoje as pessoas discutem. Discutem o que valorizou, o que não valorizou. Então, acho que teve um processo aí, de caminhada da população, de compreensão da população, de todos nós, que muitas vezes não conhecemos essa questão mais técnica, sobretudo sobre a repercussão que isso pode ter na vida das gerações futuras e da nossa. Eu também gostaria de ver. Mas o que importa, é que a árvore seja plantada, e que alguém possa se aproveitar do seu resultado. Muito obrigada.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Secretária Executiva Mary Lobas:** passa a palavra para o vereador Natalini, depois para o professor comentar.

**Cons. Natalini:** Bom, bom dia a todos. Gostei muito da explanação, a parte que eu presenciei. Eu queria, só para relaxar um pouco, contar para vocês que em Santo Amaro tem um comerciante japonês, chamado Teruo. E a gente luta pelo metrô de Santo Amaro há 40 anos. O metrô para vir para a cidade. O metrô veio do Capão Redondo até o Largo 13, parou ali, e não havia quem desencravasse. O Teruo falava sempre, fala sempre: *“será que eu vou viver para andar nesse metrô? Meu Deus do céu, meu sonho era ir para São Paulo, para o centro, de metrô.”* E agora, eu falei: *“Teruo, segura um pouquinho, que você vai andar no metrô. Daqui a uns três anos, o metrô vai estar funcionando, e eu vou junto com você. Nós vamos juntos.”* Ele não está tão velho assim. Acho que ele vai andar bastante, de metrô. E aí, eu moro ali em Santo Amaro, perto da hípica, e eu sempre vou pela margem do Pinheiros. E a minha pergunta é parecida com a do Teruo: *“será que um dia eu vou tomar um barco-táxi aqui, na beira desse rio, e vou conseguir ir para a Lapa de barco?”* É um sonho que eu tenho na minha vida. Acho que muita gente que mora nessa cidade tem esse sonho. Não é só a questão da mobilidade, a questão econômica. É a questão de nós retomarmos aquilo que é nosso. E eu acho que o ciclo de destruição aqui, na nossa cidade, Secretário, está chegando ao fim. Nós destruimos tudo que tínhamos direito, aqui. No desenvolvimento de São Paulo. Tudo. Estragamos para caramba. Eu acho que chegou ao fim. Nós estamos pisando no breque. E agora, começou uma aceleração diferente, que é a aceleração da recuperação. Acho que a cidade, o governo, a população, as pessoas, a universidade, estão muito preocupadas em recuperar o estrago que nós fizemos. Foi muito grande o estrago. É só a gente sobrevoar um pouquinho a cidade, ou andar mesmo, nas ruas, para ver o que nós fizemos com os nossos córregos, com a nossa cobertura verde, com o nosso ar, com a nossa água, enfim... Eu acho que estamos em uma fase de recuperar. Vai ser muito custoso. Caro. Caro. Recuperar o estrago que nós fizemos aqui. Todos nós. Não adianta apontar um o dedo para o outro, porque todo mundo deve no cartório. E um projeto como esse, para mim encerrar, é um sonho do Teruo, para mim, eu acho que de milhões de pessoas. Que a gente possa ter os rios limpos, e navegáveis, inclusive como as suas margens serem áreas de contemplação, como a gente viu ali, uma foto de Berlim ou Paris. Quem vai em Paris vê. Ou em Londres, está certo? Por que nós não podemos fazer isso aqui? Eu gostei do projeto. Da minha parte, eu estou aqui como presidente da Comissão de Meio Ambiente da Câmara até dezembro, e depois, eu não sei o que vai acontecer comigo, ou com a Câmara, mas ela vai continuar lá, e vai ter outro presidente, outras pessoas. Aqui está a nossa assessoria. Eu queria convidar, se o Secretário me permite, para você ir lá, na Comissão de Meio Ambiente, fazer uma explanação para nós. E lá, a gente convida outras



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

peessoas que não são esse colegiado, e também eu queria os dados que você pudesse me dar, para eu fazer um pronunciamento no grande expediente, na Câmara, publicitando mais, isso. Porque, como disse a Rose, como é muito grande e muito caro, pode-se perder no tempo. Então, é preciso ter um apelo popular, e aí, a nossa função de animador, para que esse projeto caminhe mais rápido. Para que o governador se anime, mais ainda, põe o dinheiro. Que o prefeito esteja junto, nós estejamos juntos, e isso aconteça. É um bálsamo ver um projeto desse, e um bálsamo maior poder tomar um barco-táxi ali, em Santo Amaro e descer na Lapa ou onde a gente quiser, navegando pelos nossos rios. Obrigado pela oportunidade.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Professor, o senhor pode comentar, depois nós passamos para o segundo bloco.

**Alexandre Delijaikov:** Secretário, eu vou tentar responder. Desculpa se eu esquecer de responder algumas questões, por favor, me ajudem aqui, mas em relação aos parques lineares, nós achamos fundamental, porque do ponto de vista dos problemas dos rios urbanos, o problema, como diria o Saturnino de Brito, está no afluente do afluente do afluente. Então o que está por trás da raiz dessa proposta da FAU para o Departamento Hidroviário, é constituir o que nós chamamos de parque da foz e parque do afluente. Quer dizer, um sistema integrado de redes de parques fluviais urbanos, certamente lineares. Tanto que a gente fala no canal Billings Taiapuê, da cidade parque linear, cidade linear. Cidade parque linear. Não linear no sentido daquele filme Fahrenheit 451, com o monotrilha que vai e volta, como camisa de força. Mas linear no sentido do que significa em uma matriz hidrográfica, os seus afluentes. Então valorizar as nascentes, os olhos d'água, revelar os rios ocultos, os córregos ocultos, como premissa do anel hidroviário. Na hora que ele passa a se chamar hidroanel, estão contidas todas as dimensões múltiplas, ou multiescopo desse trabalho intersecretarial, intersetorial, e também nas três instâncias. Já adiantando a resposta, senhor Badra, as instâncias municipais, estadual, que é o coordenador, o governador, e também a federal. Quando tiver que ter discussão no âmbito federal. Então é um projeto que tenta, mais uma vez, trabalhar no âmbito das infraestruturas das relações institucionais. Porque do ponto de vista... os desafios que estão por trás do hidroanel, de reconquista, de recuperar isso que nós perdemos, fomos nós que poluímos os rios, então nós que vamos ter que recuperar, os desafios físico-territoriais são imensos, como já foi indicado aqui. Mas os maiores desafios estão no âmbito das infraestruturas das mentalidades, e das infraestruturas das articulações, da discussão institucional, intersetorial. Porque é uma dimensão multiescopo que está por trás. Por isso que eu comentei: o presidente Franklin Roosevelt, dos Estados Unidos, no auge da depressão, em 1929, a espinha dorsal do novo acordo, está por trás a autoridade do



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

Vale do Tennessee, que gerou um cronograma de projetos e obras até os anos 1980. Novas cidades, e assim por diante. Então, realmente, o hidroanel considera, de maneira capilar, a importância... reconhece a importância de cada município, e o município sede da metrópole, que é o município de São Paulo, como dianteira. Como cabeça, linha de frente nesses... Os rios que competem a cada município, dentro da lei federal, é o rio que está... a nascente e a foz estão dentro do município, eles são realmente fundamentais para garantir todo uso múltiplo. Regularizar as vazões, os sistemas de drenagem de cada município, que se articulam no plano de macrodrenagem geral. Eu gostaria só de destacar que o grupo de pesquisa está... É muita honra para nós, participarmos desse trabalho, que é do governo do estado. Esse trabalho é do... Fomos convidados pelo diretor do Departamento Hidroviário na época, que era o Fred Bussinger, hoje, o diretor é o Casimiro Terso Carvalho. Estamos em uma segunda fase de... da fase de pré-viabilidade que nós fizemos, estamos iniciando, junto com IPT a fase de viabilidade. São três instâncias, típico relatório de viabilidade técnica, econômica e ambiental. O que a FAU está fazendo é articular esses três relatórios, para não ficarem estanques. Então, do ponto de vista da pré-viabilidade, nós mostramos é a pré-viabilidade. Nós consideramos sim, o parque do rio Pinheiros, foi considerado. Aliás, aparecem alguns desenhos. Vocês vão ter a oportunidade de ver os desenhos, quem conhece o projeto do parque do Pinheiros, vai reconhecer que ele aparece como... no desenho a mão-livre, aparecem alguns elementos do parque, como as pontes, os quiosques, lá, eles aparecem. Também estamos considerando o parque do Tietê, que (incompreensível) tanto defendia, estamos considerando. Estamos chamando de parques fluviais dos lagos-canais. Agora, para o estudo de viabilidade, nós vamos ter que mergulhar mais nesses pormenores. No sentido de ajuste fino. Da viabilidade, ainda têm outras etapas para maior precisão. Mas na pré-viabilidade, certamente, para nós, defendemos essa construção coletiva. Dentro de uma política de estado, que vai muito além de cada política de governo. Então, não estamos jogando fora o que já foi considerado. Aliás, estamos resgatando conceitos importantíssimos do Saturnino de Brito, que foram perdidos. Então o parque do Tietê, a leste, foi considerado, e também estamos considerando os termos de ajuste de conduta. Tem um TAC lá em Carapicuíba, aquela lagoa de Carapicuíba, que vocês viram que nós redesenhamos o lago, um parque na frente. Até fizemos estilizado. Parece o Ibirapuera. Tem o... Em Carapicuíba, o museu, que tem a questão de arqueologia lá. Tem um aspecto de arqueologia importante lá em Carapicuíba. Tem lá umas piscinas, igual ao aterro do Flamengo, e em frente ao porto. Duisburg, na foz do Reno com o Reno, ou Düsseldorf, chega a ser, assim, para nós brasileiros, que temos uma situação dramática aqui, dá uma certa inveja, porque você tem o parque fluvial urbano de frente para o porto. E tem windsurf, tem o táxi-barco, de frente para o... As pessoas sabem conviver com... Um não exclui o



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

outro. Desde que haja essa visão. Acho que hoje, século XXI, rumo ao século XXII, temos um estágio de consciência individual, de cada cidadão, e coletiva, muito diferente do passado, que faz com que tenha serenidade para ter essa construção coletiva de uma sustentação administrativa dessa natureza construída. Então isso nós estamos considerando, os termos de ajuste de conduta. Em Itaquá, por exemplo, soubemos, justamente aonde está o rodoanel Mário Covas, nós tivemos acesso a um estudo de pré-viabilidade, a diretriz do hidroanel no trecho leste, perto da avenida Mário Covas, lá em Itaquá, que é aquela avenida Mário Covas, na margem direita do Tietê. O rodoanel vai passar lá perto. E nós... se vocês puderem consultar no site [metropolefluvial.fau.usp.br](http://metropolefluvial.fau.usp.br), lá vocês vão poder baixar tudo, os desenhos, e notar que tem a diretriz do rodoanel leste. Porém, houve uma modificação entre o nosso desenho e o atual. Já sabemos agora, para a fase de viabilidade, estamos iniciando com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas que tem um trecho em tunel lá. Então, nós já estamos revisando. Infelizmente, soubemos pelo prefeito de Itaquá e de Suzano que, pelo Termo de Ajuste de Conduta, está pedindo para aterrar aquelas cavas. E aterrar aquelas cavas, eu acho que é, dentro dessa dimensão de construir um grande lago, bonito, que vai ser o foco do parque fluvial lá, é uma pena. Tem que ter um cuidado, um critério para descontaminar tudo aquilo, mas lá vai ficar um lago perene, com potencial paisagístico e fundamental para a estrutura ambiental urbana, para garantir microclima, presença da água e da árvore, lá na região de Itaquá, porque a avenida Mário Covas, vai ser, na verdade, um bulevar fluvial de frente para um grande parque fluvial urbano, da margem direita. Então seria lamentável que esse Termo de Ajuste de Conduta indique o aterramento daquilo que vai ser um futuro lago, muito bonito e importante para aquele lugar. Então estamos considerando isso. Consideramos na pré-viabilidade, que nós mostramos hoje, e vamos adiante nesse diálogo, na tentativa de dialogar com todos os setores. No plano de macrodrenagem também, tanto municipal quanto estadual. Tivemos a honra de receber um convite da Emplasa, Empresa Metropolitana de Planejamento, através do diretor-presidente, doutor Renato Viegas, da faculdade, da FAU-USP, participar com eles dessa articulação do uso múltiplo das águas e de novas frentes de expansão de desenvolvimento metropolitano. Então, a FAU vai participar, de um lado, para o Departamento Hidroviário, bem estrito à questão da via navegável com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, para chegar a modelos, a quantitativos, e por outro, com a Emplasa, no intuito de fazer essas verificações dos projetos existentes, de macrodrenagem, no sentido metropolitano, e dos planos de drenagem para cada um. E agora, Secretário, vão ser 18 municípios. Porque o pequeno anel, que acho que não vou ter a oportunidade de falar, e a Guarapiranga, inclui... passa de 16 para 18 municípios. Aliás, desculpa, 19. Nós incluimos Mauá. 20. São 20. Nós incluimos o município de Mauá, se os senhores permitirem um comentário, Mauá não será banhado pelo canal navegável. Porém, infelizmente Mauá



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

recebe um apelido muito triste, que é a lixeira do ABC. E Mauá abriga as cabeceiras dos importantes rios da cidade. Podemos dizer que o Aricanduva está lá, o Tamanduateí está lá. Então nós incluímos esses municípios. Não são todos. Claro que todos os municípios da bacia hidrográfica do Alto Tietê estão envolvidos. Mas aqueles que estão muito envolvidos nesse cronograma de desembolso, são esses 20 municípios, que o André está aqui, o professor André está aqui, e está me lembrando, que a Guarapiranga tem lá o remanso da Guarapiranga, e têm municípios vizinhos. São 20 municípios para essa fase de viabilidade, que é um passo à frente. Nós vamos considerar junto desse trabalho com o IPT, com o Departamento Hidroviário, e com a Emplasa. Secretário, eu acho... Bom, então, com relação às licenças ambientais, eu queria dizer que a FAU, na verdade, está fazendo um trabalho, o autor do projeto, duplamente, é o governo do estado, porque ele que coordena, o governador, através da Secretaria de Logística e Transportes, através do Departamento Hidroviário. A demanda é do Departamento Hidroviário. E transbordou, de maneira muito feliz, em uma visão intersetorial e intersecretarial desejada, porque um projeto como esse tem que ser intersecretarial, através da Emplasa, que é a empresa ligada à Secretaria Metropolitana de Desenvolvimento, que é uma Secretaria que tem como missão, uma coordenação intersecretarial. Então, certamente, esses encaminhamentos de licenças serão encaminhados por eles. A Faculdade de Arquitetura, a Universidade de São Paulo, a FAU e a Poli participarão na parte técnica, no intuito de estruturar os termos de referência. Por exemplo, o grande interesse da Emplasa também, além do desenvolvimento, é tentar ver para onde se desenvolve essa linha de desmontagem do triporto. Como de fato... os benefícios diretos e indiretos de realmente ter essa meta do aterro zero. Não vou me estender muito, mas acredito que a gente... não sei se eu esqueci alguma questão, mas, do ponto de vista do doutor Badra, os custos assim, se fôssemos colocar a questão dos custos, o Fred Bussinger e agora, o Casimiro Terso, dentro de uma política de governo, que tem um tempo de uma gestão, tem uma meta muito clara, muito objetiva. Realmente fazer os barcos, vereador, realmente, circular, já, nessa gestão. Colocar os barcos, assim, dois ou três portinhos, diminutivo de maneira carinhosa, rapidamente, porque, às vezes, dá essa ambição, com um cronograma físico desse, que a Faculdade de Arquitetura, como a Universidade, como grupo de pesquisa, fez um cronograma acadêmico, poderia dizer assim. Com aquela vontade de uma política de estado que envolve vários gestores. Vários governos estão contidos nele. Então, nós fizemos para oito gestões. A atual mais sete. Que envolve todos esses municípios. Porém, o tomador de decisão, em uma decisão dessa, de Conselhos, pode inverter, aproximar, (incompreensível) adiante... por exemplo, o canal Billings-Taiapuê para o pessoal que está discutindo a questão da poluição do Rio Pinheiros, parece como questão prioritária, porque o canal Billings-Taiapuê pode contribuir para dar vazão e para



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

parar a reversão do Pinheiros. Por exemplo, despoluir a Billings e consequentemente, despoluir o Pinheiros superior e o Pinheiros inferior. Mas para o Departamento Hidroviário, ele dá o famoso exemplo... igual uma rodovia: ele só está preocupado com a via. Da linha do cais para a terra, não é preocupação do Departamento Hidroviário. Se a gente usar como exemplo, que a eclusa da Penha custa R\$ 90 milhões, a gente vê que os custos não são muito absurdos. Então entre correção do canal, porque os canais, às vezes, têm curva fechada, às vezes, o canal estrangula muito para uma ponte antiga. E às vezes, tem uma ponte muito baixa ou com pilar na via. E as próprias eclusas, que são necessárias, um orçamento desse, diluído em 8 gestões, e com todas as... em um pacto que tenha federativo, municípios, estados e união, é um custo não muito comprometedor, considerando que boa parte desses municípios têm orçamentos significativos, no âmbito das infraestruturas. Falar um número aqui, no Conselho, eu fico um pouco preocupado, porque, na verdade, o coordenador do projeto é o Departamento Hidroviário. No seminário, lá na FAU, falei alguns números, mas fico preocupado em falar. Mas vocês podem ter ideia de que... vamos arredondar: R\$ 100 milhões uma eclusa. Então, quanto pode custar isso? Já tem uma eclusa, que é a da Penha, tem agora... desculpa. Já tem uma eclusa que é a do Cebolão, o governador autorizou a segunda eclusa que é a da Penha. Têm mais 17, 18 eclusas. Então, o custo não é muito grande. Agora, o triporto, o triporto é uma planta industrial muito sofisticada, com vários biodigestores, com aquelas... para separar metais, enfim. A ideia... Se eu puder dar um número para vocês, eu falei de números. Em cada um dos três triportos, podem chegar... Porque quem dá o ritmo, é a eclusa. Então, no triporto de Carapicuíba... Porque uma obra, nós temos que pensar de montante para jusante. Recuperar as nascentes. Mas uma obra de canal navegável começa de jusante para montante. Então, começaria lá por Carapicuíba. Pode chegar a 16 mil toneladas por dia, considerando 20 horas de trabalho, e 4 horas de manutenção, igual ao metrô. Se forem 20 horas de trabalho, pode chegar a 16 mil toneladas de lixo e entulho, lá. Ou seja, um barco de 400 toneladas a cada 30 minutos. Então existe uma equação aí... Como é que se desembarca 400 toneladas a cada... em uma indústria, sabe, que em uma ponta entra o porco, e na outra sai a salsicha. Como é que você desembarca lixo, 400 toneladas a cada meia-hora. Primeiro, como é que se retira do barco? Segundo, como distribui naquela planta de linha de desmontagem? Nós estamos lá na FAU, para esse trabalho, envolvido com um grupo da Flórida, Harvard está envolvida com isso, também, então temos vários grupos de estudos trabalhando aí. A questão da mentalidade... Eu falei que o grande desafio está na infraestrutura das mentalidades e passa... o ecoporto é um cais cultural e um cais ambiental. Então, cada um dos 74 ecoportos, os 60 isolados e os 14 contidos nos transportes, têm essa dimensão de cais cultural. Simbolicamente, é um cais cultural e um cais ambiental. Então, nós estamos prevendo um berço de atracagem para as



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

embarcações das escolas públicas. Temas transversais das escolas municipais para levar as crianças para, desde a creche já ter esses conceitos, sabe, da bicicleta, da importância da árvore e da água. Então passa muito rápido. A felicidade, lá na FAU, de a gente encontrar... a FAU, desde a origem, desde 1948, se preocupa com essa questão das águas. De 20 anos para cá, a gente vê os alunos... realmente estão formados, já estão na pós-graduação, ou ocupam... ou prestam concurso de carreira como eu e o André Taqui, na Prefeitura de São Paulo. Eu sou de carreira também na USP. Ou é comissionado, cargo de confiança ou contratado. Nas três esferas, nós conhecemos, lá na Secretaria Especial de Portos, que tem status de Ministério, um ex-aluno da faculdade de arquitetura, que preza... da USP, que preza muito a questão dos canais navegáveis como contribuinte da recuperação dos rios urbanos e dos parques fluviais. Então acho que isso demora, mas as coisas mudam. Pode mudar. A gente tem que acreditar nessa mudança de mentalidade. E do vereador Natalini, também é muita honra para nós participar... acho que é um dever da FAU ter essas audiências públicas. Um trabalho acadêmico é feito pelo Departamento Hidroviário, mas para nós, é uma felicidade poder discutir isso. Consideramos que o táxi-barco, vaporeto, tudo isso, o Departamento Hidroviário, no termo de referência, vereador, considera as travessias lacustres. Por exemplo, a península de Graúna, no braço Cocaia, o braço Cocaia, que infelizmente está poluído, nós estamos prevendo lá um porto... eu não falei, dos hortifrutigranjeiros. Além do Ceasa, estamos propondo três novos portos hortifrutigranjeiros, que tentam recuperar... A ideia do hidroanel é recuperar o cinturão hortifrutífero de Suzano até Parelheiros. Não falei aqui, mas depois vocês vão poder ler com calma. Então, lá, as travessias lacustres são muito importantes. Por exemplo, de M'Boi Mirim, no Jardim Ângela, para a Avenida Roberto Kennedy, do atual avenida Atlântica, onde tem o parque, o Parque da Guarapiranga. São travessias lacustres importantíssimas. Então, o táxi-barco, o ônibus-barco, fundamental. Também ao longo do canal navegável, Tietê e Pinheiros, estamos propondo turismo fluvial, muito importante para essa mudança de mentalidade, interligando os principais equipamentos culturais, como o Sambódromo e assim por diante. E estamos propondo novos equipamentos. Quem viaja a Amsterdã, Paris, vê que tem esse tipo de integração: barco turístico. Quem vai ao museu Van Gogh, em Amsterdã, tem o mesmo bilhete lá. Estamos considerando. Porém, o que viabiliza técnica econômica ambientalmente, pelo ponto de vista da FAU... porque vem no vácuo, digamos assim. Não é menos importante, mas o que viabiliza é o transporte fluvial urbano dessas cargas públicas. Porque essas cargas é o que causa poluição, tudo mais, todos os transtornos, as enchentes, pelo nosso ponto de vista. Que deve ser debatido. Quer dizer, os desafios do Ibama, que foi colocado, eu acho que é um pacto federativo. É uma questão do legislativo, dos vários executivos. E até, tem uma questão, vou terminar agora, do ponto de vista... mais



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

dificuldade, acho que temos que inventar... porque têm vários donos os rios de São Paulo. O Tietê tem um dono, o Pinheiros tem outro dono. Eu acho que a parte mais difícil, ou de desafio, é inventarmos, do ponto de vista da discussão coletiva, uma instância equivalente à autoridade do Vale do Tennessee. Não quero colocar como... Que aquilo lá tem que ser revisto, pode ser que a autoridade do Vale do Tennessee seja hoje, para a nossa visão, inadequada. Mas alguma coisa tem que ser criada, no âmbito das relações institucionais.

**Secretário Eduardo Jorge:** Eu vou ter que sair daqui a pouco, eu queria fazer só uma observação em relação às minhas perguntas, e alguns encaminhamentos possíveis. Em relação a alguns pontos de como começar para o povo ver que é possível, como a gente fez com os parques lineares, e aí gerar aquele apoio que a Rose quer para o projeto. Então, nós temos o Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, o FEMA, não tem muito dinheiro, mas é um fundo que a gente conseguiu colocar muito ativo, de 2005 para cá, ele começou a existir com editais, tanto aberto ao público, entidades filantrópicas... ONGs não-lucrativas, como projetos da própria Prefeitura. E a Secretaria de Transportes e a Secretaria de Serviços, e as subprefeituras, eles apresentam projetos. E às vezes, a gente não tem o dinheiro todo, mas a gente dá um dinheiro que dá para começar, e depois a Secretaria vai adiante. Então se vocês pudessem esboçar amostras, por exemplo, de triportos...

**Alexandre Delijaikov:** Ecoportos também.

**Secretário Eduardo Jorge:** Ecoportos. Porque eu vi os valores que você falou. As eclusas são 17, cada uma R\$ 100 milhões... Vai dar uns R\$ 2 bi. Um trecho de rodoanel é R\$ 3 bi, R\$ 4 bi. Então é uma coisa plenamente possível como um todo. É claro que para a gente é impossível. Mas um tal desse triporto, talvez seja uma coisa menor, e que a gente possa apoiar de alguma forma. Mas a gente tem que ter um esboço de um projeto... um processo desse tipo, para a gente levar para a Secretaria de Transportes nossa, e Secretaria de Serviços. Para ver se eles querem apresentar e pedir algum dinheiro. Então se vocês pudessem apresentar isso para a Helena Magozo, isso vale para o tal do triporto, um, no local... no município de São Paulo, e dois, para esse transporte fluvial, que é uma coisa que eu venho batalhando com a Secretaria de Transportes, para implantar, mas que ela, envolvida em coisas muito, vamos dizer assim, urgentes, que é acolher 7 milhões, 8 milhões de pessoas pegando os ônibus, nunca a coitada tem tempo de pensar. Mas atravessar lá do M'Boi para o lado dos parques da Atlântica é uma coisa... É óbvia. Como é óbvia, você sair daquela região da Belmira Marin, e chegar na Cidade Ademar e Diadema. E, se também vocês puderem esboçar um desse tipo, que possa ser levado à Secretaria de



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Transportes e ele, por sua vez, reapresentar no FEMA, pedindo dinheiro, para a gente começar, pelo menos, a fazer o projeto, isso é uma coisa concreta que a Secretaria do Verde pode ajudar nesse pudim. Eu ia falar uma outra coisa, mas esqueci. Ah, bom. Uma notícia boa para vocês, por exemplo, na região lá da APA do Tietê, a gente implantou, parcialmente, claro, como eu sempre disse aqui, parques lineares no córrego Águas Vermelhas, que atravessa o Itaim, no próprio Itaim, que atravessa o Itaim também, e em algumas nascentes do Três Pontes, que é o parque linear das Águas, que não é a nascente, propriamente dita, dos Três Pontes, aí na fronteira nossa, mas são algumas nascentes que chegam no Três Pontes. E a população está muito satisfeita. E quer mais, naquele espírito: agora quer ir em direção à foz, e quer ir em direção à jusante. Então, eu acho que essa estratégia, de começar a ter pontos focais, que, ligado com um projeto muito mais amplo, de 8 governos, é uma estratégia política muito importante a ser levada e pensada pela FAU.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Neste bloco nós temos inscritos o Abel, Marco Aurélio, da Secretaria de Educação, a Maria Cristina, da OAB, e a Rosélia da SVMA. Alguém mais gostaria de se inscrever? Abel.

**Cons. Abel:** Abel da AVEPEMA. Professor, parabéns. Há uns 4 anos atrás, existia, na Assembleia Legislativa, um grupo de estudo da hidroviária, se eu não me engano, era o deputado Caraméz que fazia esse grupo de estudos. Está certo? Desse grupo de estudo é que surgiu esse trabalho, está certo? Agora, antes, era o Fred Bussinger, agora é o Terso, está certo? Tudo a título de informação. Agora, eu queria saber, a Penha tem uma previsão para iniciar ali na Penha, o trabalho da eclusa?

**Alexandre Delijaikov:** Senhor Abel, realmente, o deputado Caraméz tem a frente parlamentar de hidrovias. Muito importante. Muito importante, isso. Nós soubemos, na época do seminário da FAU, agora, há uns 4 meses atrás, 5 meses atrás, que o governador tinha autorizado a construção da eclusa da Penha. A eclusa da Penha. Isso vai fazer com que o canal navegável, o barco-táxi vai poder sair lá, abaixo de Alphaville, em Barueri, lá em Santana do Parnaíba, e navegar direto até São Miguel Paulista. O barco vai poder, direto, sem nenhum tipo de interrupção, ir de Barueri, lá, abaixo de Santana do Parnaíba até São Miguel Paulista. Até a foz do rio Jacu. Até a avenida Jacu Pêssego, lá. E, aliás, o atual diretor, que é o Terso, tem essa ideia de ter já, essa utilidade, para os jogos, aqui para a Copa. Então, isso já foi autorizada a construção, porque o projeto executivo estava pronto. É que eu não tenho notícias precisas para dizer do ponto de vista governamental. Mas eu acho que já foi autorizado. Deve estar em algum trâmite... Não faço ideia se já tem a empresa vencedora, mas pelo jeito, já deve estar iniciando a obra.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Cons. Abel:** Ok. Eu queria dar parabéns, porque esse trecho vai ser um trecho, tanto como você diz, professor, na área de turismo, na área de educação ambiental para os jovens da região leste, como sul, norte, dá para pegar todas as regiões. A gente fala muito da educação ambiental, e isso é muito importante. Porque existiu uma época aí, que tinha um barquinho aqui, rodando aí, que estava mostrando, mas parece que deu uma paradinha. E isso vai ser muito importante, tanto para educação ambiental, como para transporte. Principalmente lá na região de Mogi ali, que tem os hortifrutigranjeiros, para descarregar suas mercadorias aqui na região de Osasco, zona Sul. Parabéns.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Marco Aurélio. O senhor responde em bloco, certo, professor? Marco Aurélio, Secretaria de Educação.

**Cons. Marco Aurélio:** Professor, então só fazer coro aos colegas também pelo... cumprimento a sua exposição brilhante, o trabalho todo, o grupo que está envolvido. Com relação aos sonhos aqui, que foram falados, eu me lembro, enfim, tanto das ciclofaixas, quanto das ciclovias também, que eu participei... Eu participo também do Conselho da CPTM e do Conselho da CET, e ninguém acreditava que a bicicleta pudesse ser um modal viável em São Paulo. Hoje, já não se discute se é ou não viável. Se discute só como se viabiliza esse modal. Então eu acho que a hidrovia, também, ela vai para o mesmo caminho. Chamou-me a atenção duas coisas, fundamentalmente, na sua exposição, além da magnitude do projeto, vamos dizer assim, a parte da integração. E sempre que se fala em integração em termos de política metropolitana, se fala em compartilhamento, ou seja, de alguma medida de perda de poder. Então quando eu integrava o governo, anteriormente, a Secretária Helena Gasparian, ela fazia, na Secretaria dela, relações internacionais, visitas com autoridades municipais de outros, enfim, continentes até, outros países, para compartilhar informações. Eu me lembro bem de uma... o que ela chamava de aula, e uma das pessoas que foi era o ex-prefeito de Barcelona, e ele justamente, chamava-se aula, aula Barcelona, ele falou da importância da criação de uma autoridade municipal. Quer dizer, sem isso, a cidade de Barcelona, que é uma cidade, para padrões brasileiros, de 15 Km<sup>2</sup>, do tamanho do distrito da Sé, consumiu, para se transformar em uma... em um cartão de visita de toda a Europa e da Espanha, sobretudo, consumiu coisa de 2 a 3 bilhões de euros ao longo dos anos, enfim, em investimentos planejados que ultrapassavam as gestões. O prefeito de Barcelona, no caso, era o natural... enfim, presidente daquela instituição, mas aquela instituição era integrada, fundamentalmente, por representantes da sociedade civil, segmentos organizados, e, portanto, as políticas que eram lá decididas, independentemente da coloração ou da tendência política do prefeito de ocasião, elas tinham que seguir, na maior medida possível, os preceitos, o planejamento que aquela autoridade



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

municipal tinha estabelecido para um projeto de 10, 15, 20, 30, 40 anos. Eu vejo essa mesma dificuldade, por exemplo, eu falo da CPTM, que o Secretário Portela, à época, ele já reclamava da necessidade de se ter uma autoridade metropolitana de transportes. Não há possibilidade de você fazer uma gestão de uma cidade ou de uma região, que tem historicamente, como traço, a desordem do seu planejamento, ou desplanejamento. Ou assim, é um mosaico, e não uma integração. Cada cidade, cada Prefeitura, cada região atende seus interesses, o que é legítimo, e isso significa, em grande medida, você ter a soberania formal, vamos dizer assim, de alterar os planejamentos das gestões anteriores, o que é sempre danoso. É uma coisa que a gente tem no discurso, repetidamente, colocado. Então, a pergunta que eu faço, é assim: em que medida, esse capítulo do estudo de vocês, a criação da autoridade metropolitana, vamos dizer assim, ele está... vamos dizer assim, amadurecido? Porque o senhor já respondeu em parte essa pergunta, o senhor tem colocado isso em parte, mas me preocupa, especificamente, esse capítulo. Porque sem ele, nada disso sai do papel. Certo? Sem isso bem estruturado, nada disso funciona. Quer dizer, o sonho mais uma vez se perde, e a gestão política, do ponto de vista nobre, que essa palavra pode ter, ela cai no descrédito. As pessoas descreem de um projeto dessa magnitude. E eu realmente acredito que esse projeto, ele não só ele é viável, como ele é necessário. Por vários pontos de vista, sobretudo o ponto de vista ambiental, como qualidade de vida da população. E com relação também aos... assim, fazendo coro, também ao Secretário, eu acho que assim, vamos dizer assim, algum exemplo concreto dessa viabilidade, ele tem que sair. E se o Secretário citou o triporto, eu cito o ecoponto, ou o ecoporto. Porque na experiência passada que nós tivemos com a autoridade municipal de limpeza urbana, houve um reclamo muito grande de espaços para se construir os ecopontos. E me parece, pelo que eu lembro da exposição, que a Secretaria já tem, inclusive, recursos para isso. E falta somente a localização de espaço, certo? Eu acho que uma conversa também com a autoridade municipal de limpeza urbana, até por conta desse modelo administrativo de uma autoridade municipal, pode ser útil para o conjunto dos gestores do projeto, no sentido de ajudar a ver algum, enfim, algum modelo que já existe. Certo? Porque tudo que você tem que explicar demais, ele cria dificuldades, entendeu? Então, talvez, começando por um modelo mais modesto, dentro da própria cidade de São Paulo, se a gente já sabe que a conversa entre Secretarias já não é simples, imagine entre outras instâncias que têm, enfim, autonomias formais, constitucionais, de desenvolver os seus planejamentos. Então é muito essa situação que eu só queria comentar com o senhor, que o senhor aprofundasse um pouco mais essa situação.

**Cons. Maria Cristina:** Bom dia a todos. Parabéns pelos professores e toda a equipe. Excelente trabalho. E com a colocação do Badra sobre a questão



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

da viabilidade financeira, e complementada com a fala do secretário, vejo que não há entrave com relação à questão da viabilidade financeira. Com relação à viabilidade jurídica, também, em 2000 eu relatei pela OAB, à Comissão do Meio Ambiente, na qual eu integro desde 90 e pouco, exatamente essa possibilidade. Vejamos, no ano de 2000, já se passaram 12 anos. Com a fala também do vereador Natalini, veja que a questão... e eu também me sinto assim, será que isso não é utópico? Ou seja, mais um sonho de 2000 para cá, eu falei assim: "poxa, a viabilidade jurídica financeira-ambiental...", mais do que ambiental, a questão da sustentabilidade envolvida nisso. Qualidade de vida, a todos aqui, que residem no município, e como uma perspectiva de melhorar o transporte tanto o público, do cidadão, quanto também, transporte de mercadorias. Hoje, o que nós presenciamos aqui, com o trânsito, até hoje, para chegar até me atrasei, por conta lá daquele incidente que ocorreu ali na favela, veja, São Paulo trava. E essa questão da utopia que eu sinto, é exatamente isso. Passam-se os anos, e eu vejo assim: uma falta de política pública, seja tanto do poder executivo, um certo desinteresse, espero que isso também não morra aqui, aqui presentes várias Secretarias, como também do legislativo. Também aqui presente, do âmbito do município de São Paulo, de viabilizar isso. E eu me pergunto: "será que há algum entrave por parte da iniciativa privada, de que esses projetos não viabilizem?" Eu tenho essa dúvida. Então é isso. E eu espero também, como o vereador, eu acho que muitos aqui, em pensamento, tiveram que ouvir, na colocação do vereador, de poder usufruir desse transporte, um táxi, utilizando aqui pelo rio Tietê, rio Pinheiros, e acho que em 10 minutos, estar de Diadema a São Miguel Paulista. Obrigada.

**Cons. Rosélia:** Bom dia. Eu, na verdade, também quero parabenizar, porque eu tenho, vamos dizer, sou envolvida com esse assunto, porque eu vim para a Secretaria do Verde há 6 anos, para coordenar o programa de parques lineares. Para iniciar. E hoje, eu sou a diretora de planejamento. Então tenho interesse profissional, e emocional, em relação a esse assunto. Meu interesse foi porque você colocou o braço Cocaia como um dos braços que está dentro do projeto por uma via... para uma hidrovia de agricultura. E a gente tem trabalhado... Então a gente gostaria de conhecer melhor isso, porque nós temos um parque linear em construção, nesse braço. E nós temos feito um trabalho junto com a SEHAB, Programa Mananciais, porque ali tem uma ocupação irregular bastante grande, na própria beira da represa. A gente vem trabalhando, junto com a SEHAB em um programa conjunto de construção de habitação, realocação de famílias e construção do parque. Estamos também, desapropriando propriedades particulares, porque na zona sul, a gente não tem áreas públicas, uma vez que essas áreas são... os loteamentos são irregulares, a gente não tem áreas públicas. Então para construção do parque, a Secretaria do Verde está desapropriando terras. E esse parque, ele tem cerca de... mais de um milhão de metros quadrados.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Isso tudo no braço Cocaia. Então era importante a gente poder, acho que, compatibilizar os dois projetos, porque eu acho que esse projeto de vocês vem somar nossa ideia.

**Secretário Eduardo Jorge:** Rosélia, será que é o mesmo Cocaia que ele está falando?

**Cons. Rosélia:** Acredito que sim. Não sei. A gente pode ver.

**Alexandre Delijaikov:** É. Na verdade, somos o braço Cocaia, o braço Bororé, e o Taquacetuba. Taquacetuba é perto da cratera da Colônia.

**Cons. Rosélia:** O Cocaia é na Billings.

**Alexandre Delijaikov:** Da Billings. Da Billings. Cocaia da Billings.

**Cons. Rosélia:** É o mesmo.

**Alexandre Delijaikov:** É o Cocaia da Billings. É. São os três braços da margem esquerda da Billings. Lado do município de São Paulo.

**Cons. Ivan:** Bom dia a todos. Eu queria, antes de mais nada, parabenizar a FAU, e principalmente o Fred, que botou isso para a frente. E eu já tinha visto uma ideia semelhante a essa há mais de 20 anos, no Instituto de Engenharia, e a coisa acabou ficando na utopia, ficou no sonho. Mas ficou na minha lembrança. E agora estou vendo de novo com força. E até com... Você não está colocando números, mas eu acho que dá para a gente já fazer uma ideia dos números. E depois, eu queria ousar, propor alguma coisa, principalmente pegando o gancho no que o Secretário falou. Talvez eu não tivesse essa ousadia se o Secretário não tivesse iniciado a conversa. Foi mencionado, não só o Fundo, o FEMA, que pode financiar algum empreendimento, não o total, mas talvez um projeto parcial, e nós já temos feito isso pela Secretaria Municipal de Transportes, com transportes limpos, no caso de recuperação da rede de trólebus de São Paulo, está sendo viável, graças a esse fundo, que é um fundo que tem origem nas multas da inspeção veicular. Então eu acho que pegando o gancho naquela proposta, na região do Natalini, justamente, é de, sem precisar de eclusa nenhuma, quer dizer, um investimento muito baixo, talvez 10% do valor dessa eclusa, eu acho que é possível criar uma alternativa ao corredor de ônibus da M'Boi Mirim, criando uma ligação lá, do Jardim Ângela, não sei se é Grajaú, o nome daquele bairro muito denso que tem lá na região, fazendo um porto de embarque naquela área. A distância a ser percorrida não é muito menor do que essa do Tietê com eclusa, seria uns 15 km. Daria para fazer uma...

**Orador não identificado:** É menos. É menos.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Cons. Ivan:** É menos, não é?

**Orador não identificado:** Você está falando na Guarapiranga, de uma margem a outra?

**Cons. Ivan:** É. Não é bem de uma margem a outra. É lá do fundão, depois do parque Guarapiranga, para pegar o pessoal lá do jardim Ângela, e... Grajaú. Do segundo lago da Guarapiranga.

**Orador não identificado:** Vai até Embu-Guaçu. Na verdade, ali está estrangulada aquela ponte...

**Cons. Ivan:** Aí dá muito mais de 20 km. Daria para fazer. Eu estou pensando em um primeiro projeto. Esse primeiro projeto podia aliviar o corredor Guarapiranga, que hoje está transportando em torno de 400 mil passageiros por dia. Não tem alternativa, não tem nenhuma via paralela lá na região, tem uma obra que está para começar no córrego da Ponte Baixa, mas também, ainda está em licenciamento aqui nessa casa. E esse projeto dá para ser de imediato. Dá para tirar do corredor assim, em torno de uns 40 mil passageiros por dia. Uns 10% de lá. E dá para integrar com o corredor da Robert Kennedy, ou avenida Atlântica. Então, é uma coisa que talvez, se vocês tiverem esse projeto, já, em nível que o Secretário falou, de um projeto básico ou projeto preliminar, dá para a gente montar essa proposta a ser encaminhada, ao FEMA, e eu acho que eu não ousaria propor, se o Secretário já não desse sinal que dá para a gente pensar no projeto. E aí, sair um pouco do sonho. E depois, do lado institucional, eu acho que mais... chega na Câmara, hoje nós temos... A Secretaria de Transportes já estruturada há 40 anos, e é toda voltada para o sistema viário. Tanto para automóveis como para transporte público. Tangencia com as calçadas, que hoje, a nossa legislação não é muito clara, no caso de quem é o dono do pedaço que está na calçada, quem que opera esse pedestre, quem que cuida dele, até. E agora, na parte fluvial, na parte hidroviária, não tem ninguém, não tem nada na nossa legislação. Então, precisa talvez pegar um gancho aí, institucional, antes de ter ainda uma autoridade metropolitana, que eu acho que não dá para funcionar sem essa autoridade metropolitana, o transporte em uma região com mais de 30 municípios, eu acho que primeiro, a gente tem que fazer aqui, no nível do município. É uma necessidade até constitucional nossa. E quem iria autorizar a operação dessas barcas, que poderia ter uma barca a cada minuto, levando o pessoal daquela região lá do Jardim Ângela para a Robert Kennedy, integrando com o corredor e o sistema de transporte público da cidade.

**Secretário Eduardo Jorge:** Desculpe eu usar essa prerrogativa aqui de presidente do Conselho. Eu quero sair, mas não posso. Mas a gente não deve perder a oportunidade. (incompreensível) um dos principais assessores



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

do Marcelo Branco. Então se ele está dizendo isso... Eu queria lembrar então, Ivan, não esqueça a questão da Belmira Marin. Porque agora há uma luta tremenda de alguns... é natural, de forças políticas, e querem construir uma outra ponte passando por cima de um braço para outro, que é uma ponte caríssima. Não sou contra, mas...

**Secretário Eduardo Jorge:** É. Quando a gente tem oportunidade de fazer uma coisa muito mais barata, ligando aquela região de Grajaú, com um transporte semelhante a esse que você está falando, a Guarapiranga, com um ramo chegando na Cidade Ademar, e outro ramo chegando em Diadema, para alcançar o ABC. E todos os trabalhadores, que hoje fazem um desvio tremendo para poder chegar no ABC, podiam chegar direto no ABC e na cidade Ademar.

**Alexandre Delijaikov:** E é barato.

**Secretário Eduardo Jorge:** Esse final de semana, nós inauguramos a barca de vigilância que a Secretaria do Verde colocou lá, naquela região da Billings, para fiscalizar ocupações irregulares e invasões, foi lançado. Então, eu andei com o Secretário Ortega durante quase 2 horas. Uma barca, saindo lá da EMAE, fomos até Bororé, rodamos tudo aquilo ali. É uma coisa totalmente viável. Além de ser lindo. Além de ser lindo. Então, pense também na Billings. Porque também pega aquele ramal que está encarcerado ali, Grajaú, Cantinho do Céu, eles estão prisioneiros da Belmira Marin. Prisioneiros, hoje. Para alargar a Belmira Marin, você tem que derrubar milhares de casas. Porque nem calçada tem.

**Cons. Ivan:** Esse projeto é totalmente de interesse ambiental. Porque a economia de gás efeito estufa e carbono... Quer dizer é um projeto... O barco, ele gasta assim, 1/30 do que gasta o ônibus. E dá para transportar de 80 a 100 passageiros, uma barça. Já tinha na Guarapiranga, há 50 anos atrás, no Parque Duque de Caxias. Não precisava recuperar aquele modelo. Podia ser uma coisa mais moderna. Até aquele tipo aircraft que pode navegar a alta velocidade. Então, eu acho que a gente tem que ousar. O Secretário colocou o desafio, eu acho que nós nos colocamos à disposição para desenvolver esse projeto.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Professor, seus comentários.

**Alexandre Delijaikov:** Eu e o André estamos aqui. A gente gostaria de comentar uma coisa sobre essas questões aqui levantadas, só para não esquecer de deixar de comentar, que também não tivemos oportunidade, mas a matriz energética das embarcações são embarcações automotoras, com propulsão híbrida, biogás e motores elétricos. Motor elétrico. Se o motor diesel atual já é muito... é imbatível, do ponto de vista econômico, a



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

proposta da FAU é desenvolver lá com o IPT, propulsão híbrida. Biogás produzido, que é o lixo, e com motor elétrico, quer dizer, com motores elétricos, mesmo. Além do casco duplo. Então, isso é uma coisa importante aí para... Então, não sei se eu... Acho que posso responder aqui pelo final, só para... da última fala, do assessor da Secretaria de Transportes, que a Guarapiranga, que não fazia parte da pré-viabilidade, agora faz. Nós já estamos com os desenhos sendo elaborados para o Departamento Hidroviário e para a Emplasa. Então a Hidrovia Guarapiranga, ela já está incluída nessa segunda fase, que é a viabilidade. E tem uma coisa importante, de um anel hidroviário, que existe uma autonomia por compartimento. A Billings é um mundo à parte. Quer dizer, demanda origem e destino, só nela. Independente de existir uma eclusa que interligasse a Billings com o Pinheiros. A Guarapiranga é a mesma coisa. Existe... Demanda origem e destino, nas duas margens, M'Boi Mirim com a Avenida Atlântica, que se articula com os corredores, também já... A construção da exposição de motivos que justificaria a implementação, no curto prazo da hidrovia Guarapiranga, é muito fácil de se viabilizar. Independente... Não precisa esperar a circunavegação. Mesmo porque, a circunavegação não tem muito sentido. O hidroanel é constituído por três subsistemas que estão ancorados em três polos. Que são aqueles três portos trimodais. Então, a circunavegação vai existir... em todos os sistemas têm que ter redundâncias, aí nesse caso. Mas também, ele existe do ponto de vista autônomo. A hidrovia da Guarapiranga, a hidrovia da Billings, já podem ser implementadas no curto prazo. Então essa proposta, para nós, é muito feliz. A gente pode elaborar um conjunto sumário de desenhos e texto, que justifiquem, com a localização dos portos. Por exemplo, na Billings, a península de Graúna, onde tem a proposta de se fazer uma ponte, é uma pena. Eu, intuitivamente, podemos concluir que com o valor da ponte, todos os custos indiretos dessa ponte, ambientais, nós poderemos implementar algumas linhas de travessias lacustres, que integraria com o metrô, lá na Billings. Da mesma forma que na Guarapiranga, pegaria o fundão, lá do remanso de M'Boi Mirim, em direção ao corredor da Robert Kennedy, perto da barragem do Guarapiranga. Isso é muito importante, aí. E também, como o Secretário disse, só os custos de desapropriação da Belmira Marin já pagaria barcos, cais, das duas hidrovias. Essa questão do parque Cocaia, nós gostaríamos até, nessa fase de viabilidade, de estudar também, com vocês, conhecer a fundo o Parque Cocaia. Nós estamos com alguns conceitos que é construir as florestas urbanas e agricultura urbana. Então, a recuperação do cinturão hortifrutí de Suzano, passando por Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, a região de Parelheiros, tudo isso, indo até Bororé e Cocaia, é para tentar também... como está muito... densamente povoado, ver se a população de lá tem uma perspectiva de se comprometer nesse conceito de agricultura urbana. Os quintais ficarem de maneira capilar, envolvido na produção de hortifrutí. Então são parques fluviais comestíveis.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Lá em Suzano, estamos sugerindo uma universidade... berçário de planta, de florestas, assim, comestíveis, no Taiaçupeba. Outra coisa importante que foi falado aqui, que eu acho que vale a pena... O ecoporto, dá para fazer já, o ecoporto é muito mais rápido do que um triporto. Porque um triporto, de fato, é uma planta industrial. É uma coisa muito sofisticada no sentido... trabalhosa, tem que ser debatida, tem que ser discutida. São processos industriais. Já o ecoporto, ele é muito amigável, no sentido de fomentar uma cultura fluvial, uma cultura anfíbia. Uma cultura aquática, do lazer fluvial, do turismo fluvial. As localizações desses ecoportos, podemos passar para vocês, todos. Está no site. Eles estão localizados, justamente, nos locais mais necessários, que são os fundos dos braços, das represas Guarapiranga, Billings, e Taiaçupeba. E também, nas confluências dos rios, onde tem muito depósito de entulho. Se pudéssemos ter, nos ecoportos, essa dimensão, igual escola de astrofísica, escola de Meio Ambiente, ou seja, exposições permanentes, as crianças aprenderem os 4, 5 Rs: repensar, reduzir, reutilizar... tem essa dimensão de pais cultural. Então, a gente poderia implementar já, os ecoportos é de implementação no curto prazo, os ecoportos. Articulados com os ecopontos. Porque os ecopontos são os ecoportos que não estão na beira do canal navegável. Do ponto de vista jurídico, realmente, essa autoridade que tem que ser pensada, é a dificuldade, os desafios, vamos falar que as dificuldades são desafios, é de, realmente, desenhar essa questão jurídica, institucional, de uma autoridade. Porque os rios, infelizmente, da metrópole, na época da Light, têm donos. Então o Pinheiros tem um dono, o Tietê tem outro. São vários municípios. Então tem que criar esse desenho jurídico, aí. Já da iniciativa privada, iniciativa privada, eu acho que é a batuta. É igual que a gente fala das cargas públicas. Eu acho que o empreendedor privado, ele depende da orientação da administração pública, e volto a falar do TVA, agência do Vale do Tennessee, ele pode distribuir, no lugar de só produzir automóvel, ele pode produzir locomotivas e vagões. Ou então, embarcações elétricas, automotoras elétricas, para transporte de passageiros. Eu acho que em uma mesa de discussão, eu acho que... aliás, a Emplasa pede isso para nós, que a gente faça um rascunho, para um chamamento para a iniciativa privada, para ver se ela tem interesse nessa planta industrial, que é uma linha de desmontagem. É uma consulta. Não sei... Esqueci como que se chama isso. É uma consulta, é um pouco anterior ao termo de referência. Uma consulta, um chamamento para ver se algum consórcio tem interesse em estudar, junto com o poder público, o triporto. O triporto, ele é tentacular, ele recupera a reintrodução da produção na metrópole. Mas uma produção com uma nova matriz. Uma matriz verde, uma matriz preocupada com a sustentação administrativa, e a sustentação do ambiente urbano. Não sei se eu esqueci... Estamos pensando para essa fase de viabilidade, não só para o Departamento Hidroviário, mas para a Emplasa, produzir uma cartilha. É um caderno, um fascículos, o nome são fascículos para cada município, desses



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

20 municípios diretamente envolvidos, e também para cada secretaria para discutir essas questões, por exemplo, do Parque do Cocaia. É um fascículo onde a FAU, trabalhando para o Departamento Hidroviário, para a Emplasa, abre um diálogo para saber o que as secretarias, dentro de cada município, estão produzindo, e como o hidroanel pode colaborar, pode se integrar a essas ações, esses projetos e obras, e como nós estamos atrapalhando, ou se está algum descompasso. São 20 fascículos, um para cada município, em um primeiro momento. Depois, decupando isso para cada Secretaria Municipal, com ênfase a cada secretaria municipal. Nós estamos... O que está subentendido aí, quando a gente cita a lei federal de recursos hídricos, que teve como modelo o plano estadual de recursos hídricos aqui, é a unidade hidrográfica de gestão. Além da gestão político-administrativa, nós estamos considerando a unidade hidrográfica de gestão, que envolve vários municípios. Então, está implícito aí, Secretário, do sentido do parque linear, o parque fluvial dentro do município, as microbacias, as sub-bacias e os comitês, as agências, ou acima da agência, uma possível instância jurídica, não sei se autoridade, não sei o que seria.

(fala sem microfone)

**Alexandre Delijaikov:** Fehidro. Mas que pudesse também, envolver outras instâncias de gestão, sem ser a unidade hidrográfica. Por exemplo, só para comentar a última questão, que isso foi falado da bicicleta, que ninguém imaginava que se fosse ser implementado, a bicicleta, hoje, o cidadão já reconhece como alternativa, a hidrovía também, nós estamos sugerindo nos transportos, no âmbito da educação, não só o ecoporto, é embrião educacional, as escolas de educação infantil, ou do âmbito da Secretaria de Meio Ambiente, são os centros de educação ambiental, mas no âmbito da Escola Técnica Municipal, nós estamos sugerindo uma escola técnica municipal ligada à questão fluvial, ligada a estaleiro. Estaleiro-escola, estamos sugerindo. Se vocês puderem ler com calma. Então as crianças podem desenhar... Toda aquela cultura ribeirinha, os migrantes dos imigrantes, que vêm para São Paulo para oportunidades de trabalho, às vezes, ficam envergonhados, porque eles eram ribeirinhos. Ribeirinho virou um sinônimo, às vezes, atrelado a uma condição desfavorável, mas a gente podia valorizar, no sentido de empoderamento, das pessoas se sentirem coautoras, de fato, e serem coautoras. A cultura ribeirinha é uma sabedoria incrível, extraordinária. Os carpinteiros navais, tudo isso. Então eu acho que isso é importante. Lembrar que a Prefeitura de São Paulo licenciava duas a três mil embarcações por ano, até 1920, é significativo. E foi interrompido porque mudou a lógica. Navegou-se muito em São Paulo até 1920. Então, acho que isso é bacana, também.

(fala sem microfone)



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Alexandre Delijaikov:** E para carga. Os batelões de carga. Vinham de Mogi das Cruzes. Areia, tudo. Areia, hortifrutti, caqui de Mogi. Daqui da região de Itaim Bibi, tinha também o porto de areia.

(fala sem microfone)

**Alexandre Delijaikov:** Bom, essa autoridade de Barcelona, é a mesma questão jurídica. Eu acho que a grande dificuldade, o grande desafio é esse mesmo, de desenhar essa instância de diálogo, de construção coletiva, legislativo, executivos. São vários executivos. Vários municípios. Bom, para nós aqui, realmente a gente fica muito feliz lá na FAU, porque o grupo de pesquisa constituído por professores, alunos da graduação e da pós-graduação, é um grupo imenso. Têm 30, 40 pessoas. E para nós, seria muito feliz se nós pudéssemos ter essa dimensão da cultura extensão universitária. Porque a Universidade de São Paulo têm três eixos importantes: ensino, pesquisa e cultura extensão. Esse grupo de pesquisa, que é o metrôpole fluvial, interpreta o convite do departamento hidroviário, e agora da Emplasa, como um convite no âmbito da cultura extensão. É um dever da Escola Pública de Arquitetura estabelecer uma ponte. Que é aquela pergunta: Qual a relevância da Universidade de São Paulo para a sociedade? Pode ser através de assessorias técnicas, participação em Conselhos, mas tem uma situação importante, que é no âmbito dos escritórios públicos de projetos. O Departamento Hidroviário é um importante escritório público de projetos de infraestrutura. Então para nós é importante a oportunidade que foi dada pelo Fred Bussinger, agora pelo Casimiro Terso Carvalho, de participar desses estudos. E se nós pudéssemos participar, como foi falado aqui, apresentando partes do hidroanel, seria muito bom.

**André:** Só queria complementar. Pode ser? No âmbito ainda, da... enquanto não existe essa autoridade metropolitana, nessa segunda fase do nosso trabalho, qual seria o papel da FAU, e junto aos escritórios públicos? Tanto o DH, quanto a Emplasa, o IPT. É fazemos um trabalho de formiguinha, mesmo. É ir bater de porta em porta, em cada município, que nós estamos preparando essa documentação pertinente ao que ganha, o que seria interessante com a implantação total ou parcial do hidroanel, em toda a sua extensão. Quer dizer, seria o papel da FAU, preparar essa documentação... ou pequenos... pode ser desde um simples folder a um caderno técnico completo. Então é isso. Só queria complementar isso, porque enquanto... não dá para... que nem disse a advogada aqui, não dá para a gente... senão fica em um âmbito utópico, esperar a autoridade metropolitana, que tem que ser... ela é... não existe essa figura jurídica, então esperar ser aprovado no Congresso Nacional, isso pode demorar séculos. Então é isso. Só isso que eu queria complementar.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Nós temos que encerrar essa apresentação. Nós temos o Natalini, a Márcia e a Rose Marie para encerrar.

**Cons. Natalini:** Eu vou ser muito rápido. Eu não quero atropelar o regimento do CADES, mas eu queria propor aos Conselheiros e Conselheiras, e à direção que está coordenando a nossa reunião, para que o CADES abraçasse esse projeto como um projeto, vamos dizer assim, nosso. E que a gente fizesse recomendação a todos os órgãos envolvidos, para aviar o projeto. E que a gente acompanhasse mais de perto. Eu acho que o que foi colocado aqui, é um assunto da maior relevância para a cidade. Da maior relevância. Então eu acho que nós podíamos, oficialmente, vocês permitem, se me permitem a propositura, aprovarmos uma recomendação para que o CADES abrace isso, e faça as tratativas e as articulações necessárias, para isso aí ser adiantado. Na prática, porque a coisa é muito grande, muito complexa, e a gente viu o tamanho da situação, eu proponho que a gente ajude a Secretaria de Transporte a viabilizar, no prazo mais rápido possível, essas duas travessias que foi colocado aqui. E a gente possa ter isso aí sendo feito. A parte jurídica, a parte legal, têm três assessores nossos, aqui, da comissão de Meio Ambiente. Nós vamos estudar legalmente, o que nós podemos fazer do ponto de vista de lei, nós estamos assumindo. Se nós tivermos o direito constitucional de fazer, nós vamos fazer um projeto de lei pela comissão de Meio Ambiente, para dar a vocês as atribuições devidas para o transporte por água, em São Paulo. E dia 26, já estou convidando, o senhor, o Ivan, o Secretário Eduardo Jorge e quem mais quiser, junto com o responsável por essa área no governo do Estado, nós vamos convidar, dia 26 de manhã, por volta das 9 horas, Comissão de Meio Ambiente, reunião ordinária, para que vocês exponham, e a gente debata dentro da Câmara Municipal. E vou tentar ganhar os meus colegas para que a gente possa abraçar também, lá, pela Câmara, esse projeto. Por último, se tiver barcos robustos quando for inaugurar lá, a travessia das represas, eu, o Armelino e vou chamar o Teruo também, para a gente estar na inauguração e fazer a travessia juntos. Parabéns. Foi muito bom. Parabéns a vocês, por pautar isso aqui no CADES. Saio daqui muito feliz. Muito obrigado.

**Cons. Márcia:** Eu quero até pedir desculpa pela questão tardia, mas vou ser breve. É só uma questão que foi citada pela fala da Rosélia, com relação ao Cocaia. Se existe uma previsão, ou um estudo, ou um diagnóstico do impacto com relação à remoção de famílias para implementação desse projeto? E se esse impacto vai ser... o custo desse impacto, em relação à produção de moradias novas para o reassentamento também está sendo previsto? E se esse estudo já está na... se não existe estudo, se prevê ainda, estudo, na fase de viabilização. Para a viabilidade desse projeto?



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Cons. Rose Marie Inojosa:** Nós temos... O senhor falou que tem um grupo de estudos, o metrópole fluvial no campo da extensão. E a gente já tem uma experiência muito exitosa com o Instituto de Biociências da USP, que tem feito um trabalho conosco, de exposição, com os alunos de pós-graduação, atendendo as pessoas. Então, eu gostaria de fazer esse contato, esse apelo, para a gente poder ter também, um trabalho junto com seu grupo, com o seu pessoal, que trabalha com extensão, porque passam pela UMAPAZ, um número aproximado de 25 mil pessoas no ano. Então a gente poderia ter uma difusão da ideia. Obrigada.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Professor. Ela vai falar depois. Pode falar, professor.

**Alexandre Delijaikov:** Nessa fase de pré-viabilidade, do ponto de vista do hidroanel, do Departamento Hidroviário, que é estrito às vias navegáveis, nós conquistamos a dimensão multiescopo. Essa dimensão que envolve as demais infraestruturas urbanas, as redes de equipamentos públicos de saúde, educação, esporte, lazer, assistente social, e também a produção pública de habitação. Seja municipal ou estadual. A premissa que foi colocada na pré-viabilidade e agora, na viabilidade, nós vamos chegar a esse mapeamento, a esse pormenor, é que a habitação pública teria prioridade para desfrutar das virtudes de morar de frente para um parque fluvial urbano. Então a meta que está inerente à pré-viabilidade, que as remoções não deveriam existir. Se existirem, é para a população morar ao longo do canal navegável dos lagos. Então essa que... Mas agora, na viabilidade. Nós fizemos o mapeamento com bases assim, em cima de fotos aéreas, ortofotos, mas agora que vamos definir as poligonais, todas. E a segunda pergunta, o nosso grupo é um grupo de pesquisa registrado no Ministério da Educação. Já têm alunos de outras unidades. Já têm alunos do PROCAN, da Geologia, que trabalha com geoprocessamento, então geologia é muito importante nos aspectos hidrogeomorfológicos. E a nossa meta, na verdade, no curto prazo, era se transformar em um grupo temático, que é o desejado na Universidade, que envolve muitas unidades. Ele já é um grupo temático pelas relações internacionais, com Harvard. Tem uma plataforma das infraestruturas da América do Sul, que esse grupo participa, que é o projeto SAP, que é Projeto para a América do Sul, no âmbito das infraestruturas continentais, e com uma equipe da Flórida. E agora, acho muito bem-vindo, também, nas outras unidades, ligados à questão da biologia, mesmo da psicologia. Pode parecer que não tem a ver, mas psicologia também é muito importante. O Instituto de Psicologia da USP também é muito importante que haja essa interação, no âmbito do grupo temático.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Professor, em nome do CADES, agradeço demais a sua apresentação. Muito obrigada.



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

**Alexandre Delijaikov:** Obrigado a vocês pelo convite.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Nós vamos passar para o segundo item da ordem do dia, sugestões para inclusão da pauta para a próxima reunião. Ros Mari.

**Cons. Ros Mari:** Eu queria, inclusive; aproveitando a exposição do nosso colega, professor da FAU, lembrar mais uma vez, Mary a nossa solicitação para que o estudo que está sendo feito sobre o Projeto Diretor de Macro Drenagem do Município de São Paulo pelo Departamento de Hidráulica da Poli, seja apresentado. Eu já estou pedindo, eu já estou até meio cansada, porque eu acho que já é a décima ou a décima primeira vez que eu peço que esse trabalho seja apresentado. E eu agora acho que não tem subterfúgio para não sê-lo porque ele foi apresentado no Instituto de Engenharia, então eu acho que mais do nunca isso tem que ser apresentado aqui, porque isso conversa com o trabalho do nosso colega da FAU, conversa com várias operações urbanas que nós estamos analisando aqui. Isso é fundamental nós precisamos saber como é que está esse projeto. Então eu acho que agora, na medida em que já foi no Instituto de Engenharia, não tem mais como dizer que não dá porque ainda está terminando, está arredondando. Então essa é a solicitação. Uma segunda solicitação que eu queria fazer que também tem uma relação com esse fato, nós estamos aqui...., os nossos colegas conselheiros ao longo do tempo, tiveram a oportunidade de analisar com bastante detalhe, eu até diria, a questão da Operação Urbana Consorciada Água Branca. Todos lembram que nós, inclusive, aprovamos o parecer técnico aqui, eu, inclusive, aprovei esse parecer técnico e, um dos pontos fundamentais desse trabalho da Operação Urbana Consorciada Água Branca, também tem um pouco a ver com que o professor apresentou e aí a gente precisa ver em que medida a prática corresponde ao que se coloca do ponto de vista teórico. Então o que ocorreu, vou fazer uma breve retrospectiva para localizar os colegas, é bem rápido: o perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Branca, professor contempla uma Bacia de cinco Córregos, não é? Sumaré, Água Preta, Água Branca Quirino e mais um outro que não me lembro agora. A gente reiteradamente aqui no Conselho sempre deixou claro que o estudo a intervenção num território da cidade ou infrações no território da nossa cidade, ela só vai se dar de uma maneira adequada, da perspectiva da sustentabilidade ambiental, desde que levemos em conta as macro-bacias. E, o professor reitera isso aqui quando fala da unidade hidrográfica de gestão, felizmente hoje incorporada no plano federal da lei de recursos hídricos. Bem, isso foi dito, nós aprovamos aqui lembrando que o EIA-RIMA da referida operação, só continha o estudo de dois córregos, Sumaré e Água Branca, consideramos isso insatisfatório, e deixamos bastante claro no parecer técnico aqui assinado e eu quero mandar esse recado para SIURB deixamos bastante claro no parecer técnico



## ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

aqui assinado, que qualquer tipo de intervenção que fosse feita no perímetro deveria levar em conta os cinco córregos já que é uma macro-bacia e não só isso, mas também uma consulta aos responsáveis por este plano diretor de macro drenagem do município de São Paulo, que está sendo feito pelo Departamento de Hidráulica da Escola Politécnica da USP. Então já que isso ainda não está pronto, já que era insuficiente o que havia no EIA-RIMA, havia um cuidado adicional para que não só se consultasse o estudo ora em andamento, mas que, além disso, se foi aprovado no parecer, que se houvesse alguma perspectiva de se fazer qualquer intervenção concreta em algum dos córregos, que no limite, nós estaríamos exigindo um estudo de viabilidade ambiental. Então era uma coisa que era um quase, que um... vamos nos preparar para, não é. Caso resolvam fazer qualquer intervenção pontual, esquecendo o resto, minimamente o estudo de viabilidade ambiental teria que ser feito. Bem isso consta do parecer técnico, isso foi assinado, nós estamos esperando ainda que o projeto de lei da Operação Urbana Consorciada Água Branca venha a esse Conselho, foi uma exigência, inclusive, e recentemente tivemos a informação na Região Macro Oeste de que já começariam obras em num dos córregos. Com todos os pressupostos de que precisa se evitar enchente, aquelas coisas que são familiares à população, e que já haveria essa intervenção. E não se ouviu em nenhum momento, a questão do estudo de viabilidade ambiental, e em nenhum momento todas as exigências que foram feitas no parecer técnico. Então para finalizar, eu gostaria Mary, que houvesse aqui no Conselho um esclarecimento na próxima reunião, de parte da SIURB, nós queremos conhecer em detalhes que projetos são esses, de obras nesses dois córregos. Queremos saber por que a SIURB não consultou o Departamento de Hidráulica, queremos saber como é que fica o estudo dos cinco córregos, porque senão a gente vive num "mundo de oz", não é? Desculpe não é professor? Um "mundo de oz". Tudo é muito bonito, mas na prática isso não está acontecendo e gostaria de reafirmar que constasse em ata Mary, que como representante da Macro Região Oeste 1, no CADES, eu reitero tecnicamente o parecer técnico que foi feito em relação a Operação, e nós não vamos enquanto população, admitir que haja pressões seja junto à Secretaria do Verde, principalmente para que essas obras sejam feitas sem que os devidos cuidados técnicos sejam tomados. Eu gostaria que isso constasse em ata, na íntegra, porque se tal acontecer eu creio que nós vamos ter que refletir profundamente sobre isso, caso contrário, esses pareceres técnicos acabam não servindo, desculpe, com todo respeito, eu me incluo nisso, absolutamente para nada. Então era isso que eu gostaria de deixar claro dois pedidos, esse e a apresentação urgente do plano de macro drenagem.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Está anotado, Ros Mari. Maria Cristina.



## **ATA DA 143ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

**Cons. Maria Cristina:** Reiterando exatamente a questão da explanação, só deixar registrado que a OAB já deixa à disposição esse estudo prévio que foi realizado em 2000, mas assim, como a constituição é de 88, ele ponderou exatamente os aspectos constitucionais, sobre a competência concorrente dos entes federativos, no que tange à questão dos rios, e essa viabilidade jurídica, exatamente a utilização como um instrumento, um meio de transporte urbano. Então já deixo esse processo, que tem a viabilidade jurídica a todos aqui. E, reiterando as palavras do vereador Natalini, para que o CADES abrace exatamente isso, e saíamos dessa questão do mundo de Oz, como a Ros Mari colocou. Obrigado.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** Podemos encerrar? Mais alguém gostaria de se pronunciar? Muito obrigada pela participação de todos. Bom dia.

### **Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho**

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente  
Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e  
Desenvolvimento Sustentável – CADES

### **Conselheiros presentes:**

ADRIANO MONTEIRO DE CASTRO	IVO CARLOS VALENCIO
ANDRÉ DIAS MENEZES DE ALMEIDA	JORGE JAMAY AYAD BADRA
ANDREA AKISSUE DE BARROS	JOSÉ EDUARDO RODRIGUES
ANTONIO ABEL ROCHA DA SILVA	LUIZ FERRUA
ARMELINDO PASSONI	MÁRCIA MARIA FARTOS TERLIZZI
ARUNTHO SAVASTANO NETO	MARCO AURÉLIO CHAGAS MARTORELLI
BEATRIZ ELVIRA FABREGUES	MARIA CRISTINA DE OLIVEIRA REALI ESPOSITO
BENEDITO GOES NETO	MÁRIO ROBERTO DE ABREU
CRISTINA PEREIRA DE ARAÚJO	MILTON TADEU MOTTA
ELIANA SAPUCAIA RIZZINI	OCTACILIO DE OLIVEIRA ANDRADE JUNIOR
GEORGE DOI	ROS MARI ZENHA
GILBERTO TANOS NATALINI	ROSÉLIA MIKIE IKEDA
HELGA M. DA CONCEIÇÃO MIRANDA ANTONIASSI	SERGIO KIPNIS
IVAN METRAN WHATELY	SILMARA RIBEIRO MARQUES

### **Conselheiros com justificativa de ausência:**

HEITOR MARZAGÃO TOMMASINI / ROBERTO PAULO VALERIANI IGNÁTIOS.

### **Conselheiros Suplentes presentes:**

ALEXANDRE FALCAO DE ARAÚJO / JOSÉ CARLOS ANDERSEN

### **Secretaria Executiva:**

MARY LOBAS DE CASTRO