



**Procedimento da Nova Audiência Pública com o objetivo de discutir questões relacionadas ao licenciamento ambiental do Prolongamento da Av. Chucri Zaidan até Av. João Dias, Ponte Burle Marx**

(RESOLUÇÃO Nº 69/CADES/2002)

DATA : **29/08/12** - HORÁRIO: **18:00 horas**.

LOCAL: **Centro Universitário Ítalo-Brasileiro - UniItalo**

Av. João Dias, nº 2046 – Santo Amaro – São Paulo

- I – MESA DIRETORA – Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES e Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, Sr. Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho.
- Coordenadora Geral do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES – Helena Magozo.

II – DOS TRABALHOS

1. Formação da mesa.
2. Abertura dos trabalhos pelo Presidente
3. Exposição:
  - Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelos Srs. Pedro Pereira Evangelista - Diretor de Desenvolvimento de Projetos - SPObras, Rita de Cássia Guimarães Gonçalves - SP Urbanismo e Maria Aparecida dos Anjos Carvalho - DESAP – 30 minutos.
  - Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr Fernando Kertzman representante da GEOTEC Consultoria Ambiental - 30 minutos.
  - **Manifestação dos inscritos:**



- a. Entidades da sociedade civil – 5 minutos para cada exposição – máximo de 30 minutos.
- b. Manifestação dos presentes – 2 minutos para cada exposição – máximo de 60 minutos.
- c. Manifestação das autoridades – 5 minutos para cada exposição.

4. Comentários Finais dos expositores:

- Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelos Srs. Pedro Pereira Evangelista - Diretor de Desenvolvimento de Projetos - SPObras, Rita de Cássia Guimarães Gonçalves - SP Urbanismo e Maria Aparecida dos Anjos Carvalho - DESAP - 15 minutos.
- Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelos Srs. Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr Fernando Kertzman representante da Geotec Consultoria Ambiental – 15 minutos.

5. Encerramento da Audiência Pública pelo presidente da sessão.

- III – Os inscritos terão direito a uma única manifestação, observada a ordem da inscrição.
- IV – A critério do presidente da sessão, os tempos de exposições e manifestações previstos poderão ser ampliados.
- V – Para garantir o bom andamento da Audiência Pública e a segurança dos participantes, a entrada de pessoas no recinto será permitida somente até o limite de sua lotação.

**Secretário Eduardo Jorge:** Boa noite a todos. Vamos dar início a nossa reunião e começar com o Fernando Kertzman, responsável, pela Secretaria de Obras. A Mary, vai explicar os procedimentos da audiência pública, o que significa isso, para o processo de licenciamento de qualquer obra pública ou privada, de grande porte aqui na cidade de São Paulo. Por favor.

**Secretária Executiva Mary Lobas:** O procedimento para a 2ª Audiência Pública é com objetivo de discutir as questões relacionadas ao licenciamento ambiental do prolongamento da Avenida Chucri Zaidan até a Avenida João Dias, Ponte Burle Marx.



O procedimento é baseado na Resolução 69/CADES/2002. A mesa diretora é composta pelo Presidente e Secretário do Verde e Meio Ambiente, Eduardo Jorge, pela Coordenação do CADES a Helena Magozo. A exposição contará com o empreendedor de estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental, pelos senhores: Pedro Pereira Evangelista, Diretor de desenvolvimento de projetos SPObras; Rita de Cássia Guimarães Gonçalves, SP Urbanismo; e Maria Aparecida dos Anjos Carvalho, DESAP. Eles terão 30 minutos para manifestação. Em seguida, a equipe responsável pela elaboração de estudo de impacto ambiental, o senhor Fernando Kertzman, representante da GEOTEC Consultoria Ambiental, que terá 30 minutos. A seguir da exposição do empreendedor e do elaborador do estudo, haverá a manifestação dos inscritos, que serão: entidades da sociedade civil, manifestação dos presentes e manifestação de autoridades. Em seguida, comentários finais dos expositores, tanto do empreendedor do estudo como da equipe responsável pela elaboração de estudo de impacto ambiental. As inscrições estão sendo feitas lá no final do auditório, na porta de entrada, e serão aceitas até o instante do término da exposição do elaborador do estudo de impacto ambiental.

**Secretário Eduardo Jorge:** Para facilitar, eu acho que poderíamos fazer as inscrições aqui mesmo na frente. Onde? É melhor você ficar aqui. Fica mais fácil de se inscrever. Não tem tanta gente assim. Uma coisa muito importante, é que nós vamos dar a palavra aos empreendedores, no caso a Secretaria de Obras e a empresa que ganhou a licitação para fazer o EIA/RIMA. E nesse período que eles estão falando, por favor, as pessoas se inscrevam, porque aí nós encerramos as inscrições, as pessoas vão fazer questionamentos, depois eles vão responder. Mas o período de inscrição, vamos deixar claro, são no tempo estipulado, ou seja, 30 minutos para cada., ou menos se eles quiserem. Depois nós encerramos as inscrições, fazendo uma contagem das inscrições. Vamos dizer quantos inscritos tem, vamos dividir o tempo. Mas é importante que as pessoas que queiram falar se inscrevam, mesmo que depois desistam. Mas por via das dúvidas é melhor se inscrever, se quiserem falar, porque depois nós vamos encerrar as inscrições, quando terminar as duas exposições. Então vamos iniciar com a exposição do doutor Fernando. Eu vou repetir aqui, essa na verdade é a terceira Audiência Pública em relação a esse assunto. Então é muito importante, é uma política de total transparência da Prefeitura de São Paulo em relação aos licenciamentos, principalmente de obras desse vulto. Então essa já é a terceira Audiência Pública. Teve uma há 2 anos atrás, teve uma outra lá em Imigrantes, em conjunto com a obra da Água Espriada, e essa é uma terceira Audiência Pública que vai dar condições completa, do DECONT e do Conselho Municipal do Meio Ambiente, analisar e votar esse licenciamento. Vamos começar a exposição com o doutor Fernando. Por favor.

**Fernando Kertzman:** Boa tarde a todos, senhor secretário, senhores presentes. Nós vamos apresentar o estudo de impacto ambiental do projeto de prolongamento da



Avenida Chucri Zaidan e das pontes sobre o Rio Pinheiros. A Avenida Chucri Zaidan será duplicada desde o Shopping Morumbi até a Avenida João Dias, e serão construídas ainda duas pontes de transposição do Rio Pinheiros. E as transposições e os viários são necessários para acessar as pontes. Então é desse empreendimento que nós estamos falando hoje. Ele começa ali, próximo ao Shopping Morumbi, naquela saída da Chucri Zaidan, segue até a João Dias, na altura da Rua Laguna, faz uma interseção com a Rua Itapuna, que é a ponte do Rio Pinheiros, e tem uma outra ponte sobre o Rio Pinheiros que será no final da Alceu Maynard. A gente vai ver isso em detalhes mais para frente. O empreendimento Chucri Zaidan se localiza nessa área aqui. Essa área toda desenhada é a área da Operação Urbana Consorciada Água Espreada, toda essa área. Então ela pega aqui, a Marginal Pinheiros, aqui é a Ponte Estaiada, aqui é a Roberto Marinho existente, depois terá o prolongamento da Roberto Marinho. Tudo isso aqui faz parte da Operação Urbana Águas Espreadas. E aqui é a Chucri Zaidan e as pontes. Nós vamos ver isso em detalhes. Aqui é um detalhe do empreendimento, para que todos tenham situados: aqui é o Shopping Morumbi, aqui é a Chucri Zaidan existente, ela será toda duplicada até a Avenida João Dias. Aqui é a João Dias. Aqui terá uma saída pela Maynard. Vai ter uma ponte sobre o Rio Pinheiros. Uma outra ponte sobre o Rio Pinheiros. E aqui é a Avenida Itapaiuna, que vai, então, acessar... então seria uma segunda ponte próximo da atual ponte João Dias. Nós vamos detalhar isso nos próximos slides. O estudo de impacto ambiental tem um histórico. Em dezembro de 2003, então nós estamos falando de um processo que começou há muito tempo, foi concedida a Licença Ambiental Prévia para o complexo de obras e atividades da Operação Urbana Água Espreada, em 2003. Em 2008, final de 2008, foi protocolado o Estudo de Impacto Ambiental desta obra que estamos falando aqui, da Chucri Zaidan. Em 2010, foi emitido... Aqui teve uma Audiência Pública, nesse período aqui, em 2009, em 2010, nesse mesmo local. Em 2010, o DECONT, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente solicitou informações complementares. Tudo aquilo que foi discutido aqui, na Audiência Pública, foi escrito, foi transcrito, foi gravado e transformado em perguntas, questionamentos da população e de entidades. Esse aqui é o momento mais interessante do EIA/RIMA, do estudo de impacto ambiental, é o momento que a gente discute com a comunidade o projeto e recebe as contribuições da comunidade para aprimorar o projeto. Em 2011, em julho do ano passado, foi aprovada uma nova lei na Câmara dos Vereadores que retificou a Operação Urbana Água Espreada. Então ocorreu uma nova Audiência Pública, em setembro de 2011, onde se discutiu essa lei, que afetou tanto a Chucri Zaidan quanto a Roberto Marinho. No final do ano passado, foi entregue um relatório para a Secretaria do Verde, atendendo então todas essas questões que foram apresentadas aqui, na Audiência Pública, a reformulação de projeto, o atendimento às grandes exigências com contribuições que a gente recebeu aqui. Em 13 de outubro, teve Audiência conjunta, Roberto Marinho e Chucri. E agora, em maio deste ano, foi entregue uma revisão do estudo de impacto ambiental para a Secretaria do Verde,



através do DECONT, com complementações finais. E hoje, nós estamos aqui na Audiência Pública para discutir esse relatório. Então esse é o histórico do projeto, do processo. O que justifica esse empreendimento? Melhorias no sistema viário de São Paulo, são obras previstas no Plano Diretor do Município de São Paulo, previstas na operação urbana, que já tem uma licença prévia. Então nós estamos cumprindo as etapas do projeto. E, principalmente, nessa região aqui... Aqui é uma das regiões de maior problema de trânsito na cidade de São Paulo, a Marginal Pinheiros, a Ponte João Dias. Então o empreendimento tem como principal objetivo agregar novos sistemas, como se fosse uma via paralela, um apoio à Marginal Pinheiros. Então você vai ter a Marginal Pinheiros de um lado e uma via paralela à Marginal Pinheiros, que vai ser a Chucri Zaidan e a Berrini, toda duplicada, com corredor de ônibus, então dividindo o tráfego da Marginal Pinheiros. Isso vai conversar, vai integrar com as obras da Itapaiuna, que são as obras que vem lá do Morumbi e que chega na Marginal Pinheiros, e aí vai ter uma nova ponte para passar por cima do Pinheiros. Então desafogando um pouco a João Dias. E mais uma ponte lá na Maynard. Então é um empreendimento viário que, nesta Audiência Pública que nós tivemos aqui, há 2 anos atrás, a maior crítica que o projeto recebeu foi exatamente desta ponte em cima do Pinheiros, que ela era bastante próxima do Parque Burle Marx, ela poderia então afetar, do ponto de vista paisagístico, urbanístico... para ela não pegar o parque propriamente dito, mas ela estava muito próximo do parque e descarregava o trânsito nessa via aqui, Dona Helena, que é uma via... Oi?

(fala sem microfone)

**Fernando Kertzman:** Dona Helena. Ela, aqui, tem uma capacidade bastante reduzida, uma via em subida, uma via estreita. Então você jogar todo o fluxo dessa ponte nessa rua traria uma série de problema, que foi, aqui, apontado pela população. Foram feitos vários estudos de alternativas, de traçado, tentando diminuir esse impacto, mas nenhum deles resultou numa solução satisfatória. Por isso que demorou tanto, 2 anos, para adequar esse projeto. Então o projeto foi todo readequado, como a gente vai ver, e foi feito então um novo traçado. Procurando atender as demandas da população, que a gente ouviu aqui, as sugestões da CET e o parecer da Secretaria do Verde, com a redução das intervenções em áreas adjacentes ao parque. Outro grupo de recomendações que a gente recebeu aqui foi para atenção à questão de ciclovias. Seja ciclovia na ponte que vai passar em cima do Rio Pinheiros, seja ciclovias na Chucri e no sistema. Então vocês vão ver que o projeto agora contempla ciclovias e ciclofaixas. E principalmente a integração. Esse projeto está todo integrado agora com outros modais de transporte urbano. Por exemplo, o corredor de ônibus Berrini, o corredor de ônibus Chucri Zaidan, a linha 17 do Metrô, a linha 9 da CPTM. Em relação ao Parque Burle Marx, o parque está aqui. Aqui são os edifícios do parque, aqui é a vegetação em volta do parque. Essa área aqui, que tem isso aqui, ela não é do parque, é uma área privada. Aqui é um estacionamento que (incompreensível)



parque. Mas evidentemente ela faz parte de um complexo. Então a ponte que antes ia pegar essa área aqui, ela não vai mais pegar. A ponte foi dividida em duas pontes. Essa ponte aqui, a gente chama de Ponte Maynard nesse momento, ela vai ser uma ferradura que vai ficar integralmente dentro dos domínios da faixa utilizada pela Marginal Pinheiros. E o acesso da ponte vai sair depois da Dona Helena. Então quem pegar a ponte não vai conseguir entrar na Dona Helena. E o fluxo que já existe hoje, quem vem lá do supermercado, do Panambi, quer entrar no parque, ou quer pegar a Dona Helena para ir para o Morumbi, vai continuar igual. Vai continuar segregado da Marginal. Então não deverá ter nenhum impacto mais nessa região. O projeto como um todo, um dos objetivos é reduzir congestionamentos, portanto, reduzir emissões atmosféricas. Vão ter áreas que serão impermeabilizadas e áreas que serão desimpermeabilizadas pelo projeto. Senhor Secretário, estão pedindo a palavra, eu não sei como... É que precisaria se inscrever e depois fazer as perguntas, pelo que eu entendi da dinâmica. Nós vamos ter conexões com o corredor de Berrini e Chucri, com o corredor do terminal Água Espraiada, com a linha 17, com a linha 9, com a ciclovia do Pinheiros, com a perimetral Paraisópolis. Então o projeto foi totalmente integrado às demais obras urbanas previstas pela Prefeitura. (falha no áudio) ...ambiental, cruza isso com o projeto e vê quais são os impactos potenciais que vão acontecer. E aí propõe então medidas de compensação ambiental ou de redução de impacto. Rapidamente, esses são todos os assuntos que se estudam no EIA/RIMA: geologia; geomorfologia; condições geotécnicas; clima; ruído; áreas contaminadas. É um estudo bastante amplo. Então eu só peguei alguns exemplos aqui, por exemplo, aqui tem um aparelho de medição de ruído, as pessoas medindo ruídos. Então foram feitos uma série de medições do ruído atual, próximo deste sistema viário, e cenários futuros. Inclusive medições diurnas e noturnas. E vão ocorrer medições ao longo da obra, para ver como esse impacto vai evoluir. Então são feitas medições, são feitos os gráficos, tudo isso está exposto no EIA/RIMA, quais são os lugares medidos, serão os mesmos lugares que a gente vai medir ao longo da obra. Um segundo aspecto que destacamos são de áreas contaminadas. Então, segundo a CETESB, a CETESB tem um cadastro de áreas potencialmente contaminada do estado de São Paulo. E na região aqui, existem três áreas contaminadas, sabidamente contaminadas, três áreas potencialmente contaminadas e cinco áreas suspeitas de contaminação. Então na próxima fase, uma vez aprovado por todo mundo aqui e emitida a licença prévia do empreendimento, vai ter que desenvolver o projeto executivo do empreendimento e fazer a investigação dessas áreas, para ver que solo elas existem, se está contaminado efetivamente ou não, e como vai fazer para remediar esses lugares. Do ponto de vista do meio biótico, também tem fauna, flora, unidade de conservação, vegetação significativa, áreas de preservação. A gente destacou aqui, esse mapa é muito importante, é o mapa da própria Secretaria do Verde do município, da vegetação significativa que existe na cidade de São Paulo. Então a gente destacou a nossa região aqui, aqui está a Marginal, em vermelho as obras. Cada mancha verde



dessas é catalogada na Secretaria do Verde como áreas de interesse, vegetações significativas. Essa área aqui, que fica na alça que vai sair da Marginal e vai entrar na Itapaiuna, aqui é a Itapaiuna, tem uma arezinha aqui, que está caracterizada e ela poderá ser afetada pela obra. Na verdade, é essa área aqui de cima que está na foto, é uma área de um maciço grande de eucaliptos. Então a obra, ao invés de ser feito deste lado aqui, que poderia afetar a vegetação, ela deverá ser feita do outro lado da avenida. Que é a recomendação que a gente coloca no EIA/RIMA. A grande parte da vegetação que vai ser afetada pelo empreendimento são árvores isoladas. Então essas árvores são todas catalogadas, quando tiver o projeto executivo desenvolvido, elas vão ser mapeadas uma por uma, nome; tamanho; estado fitossanitário. Vai ser pedida autorização para tirar do local algumas árvores, para transplantar. E aquelas que não são possíveis transplantar, serão cortadas e compensadas com plantio compensatório. O projeto vai ter também uma interferência com o pomar urbano. Aquela parte do pomar que tem na Marginal Pinheiros, ele vai acabar atingindo áreas do pomar. Então vai ter que ter um acordo aí, com a Secretaria do Estado do Meio Ambiente, para compatibilizar o projeto, repor áreas que serão afetadas. E o estudo de fauna acaba identificando mais a avifauna como o grupo faunístico mais importante na área, que também não deverá ser afetado fortemente por essas estruturas. E aí vem a parte do socioeconômico. Foi feito todo um trabalho de mapear o uso e ocupação do solo, mapear o tipo de ocupação que existe ao longo da avenida, comércio; áreas industriais; áreas institucionais. E aqui, um dos impactos importantes do empreendimento é que ele vai desapropriar 240 propriedades. Não quer dizer que ela vai ser desapropriada inteira, mas parte das propriedades. Pelo primeiro levantamento, mais ou menos a metade são casas, são residências, a outra metade é industrial, serviço, misto. E aí tem todo um processo de desapropriação que a Prefeitura vai desenvolver. Talvez o doutor Pedro possa explicar melhor como é esse processo. Então aqui alguns exemplos de ocupação que vai ser afetada pelo alargamento da Chucra Zaidan. E aí tem um programa municipal, com procedimentos jurídicos, para atender esse programa. Lá na Itapaiuna, a gente mostrou que tinha aquele maciço florestal, que a gente vai jogar a pista para o outro lado, ao jogar para o outro lado, vai atingir uma favela que tem aproximadamente 25 famílias. Então vai ter que ter um programa de reassentamento e construção de casas pela Secretaria de Habitação, para reassentar esse pessoal. São essas famílias aqui. Aqui está o maciço florestal, aqui. E aqui, são essas moradias que estão aqui, em que a avenida vai ser duplicada para o outro lado. Então vai precisar de um programa de reassentamento, em conjunto com a SEHAB. E tem uma área que tem a Chácara Tangará, que é uma área de interesse do Patrimônio Histórico, mas a obra é próxima, mas não vai afetar diretamente essa área. Então nós estamos em tratativas, em consultas com o CONPRESP, com o CONDEPHAAT, para obter essas autorizações, para intervir na área do entorno. Essa obra, como todas as obras, ela tem um impacto muito grande durante a realização da obra. Então são incômodos à população. Então são propostos



vários programas de controle ambiental: treinamento de trabalhadores; controle de emissão de poeira; controle de emissão de ruído, serão programas que estarão previstos na licença ambiental, que o empreendedor vai ter que cumprir, para que a obra cause o mínimo de impacto no seu entorno. Então são todos esses programas: comunicação social, avisar de desvios que terá na obra; o programa do controle do dia a dia, com manual de meio ambiente; o programa de supervisão de obras; de recuperação de áreas contaminadas. Esses são os programas que deverão ser implantados, detalhados, para obter a licença de instalação, implantados durante a obra, até que obtenha a licença de operação. Então apesar a implantação do empreendimento ocasionar impactos negativos durante a obra, eles vão ser temporários e vão ser localizados. E eles poderão ser mitigados com um programa ambiental de controle. Já os impactos positivos que esse empreendimento poderá trazer serão impactos permanentes, e não temporários, com o aumento da acessibilidade e da mobilidade. Então a conclusão... Aqueles impactos que a gente não consegue mitigar, eles têm que ser compensados através dos plantios de mudas e de verba para unidades de conservação. Então o EIA/RIMA prevê a destinação de verba para unidades. Então fazendo um balanço do empreendimento, do meio ambiente que ele vai ocorrer, dos impactos negativos e positivos, a equipe que desenvolveu o EIA/RIMA considera que o empreendimento tem viabilidade ambiental, que é o que a gente espera que agora, seja discutido e a obtenção da LAP pela Secretaria do Verde. Muito obrigado.

**Secretário Eduardo Jorge:** Agora, o segundo expositor doutor Pedro Evangelista, Secretaria de Obras da Prefeitura. A Helena vai insistir no período das inscrições, porque muitas pessoas chegaram depois do início. Ela vai dar, outra vez, explicação em relação às inscrições.

**Coordenadora Helena Magozo:** As pessoas que desejarem se manifestar, por favor, se inscrevam ali do lado, com a Clotilde, porque a chamada para as manifestações será a partir das inscrições. Então quem chegou depois, a manifestação depende da prévia inscrição. Obrigada.

**Secretário Eduardo Jorge:** É muito importante, as pessoas que queiram falar se inscrevam até o término das duas exposições, depois nós vamos encerrar as inscrições, e aí vai ter o período da intervenção de vocês, depois o comentário e respostas deles. Então quem quiser se inscrever, até o final desta exposição, para depois fazer o senso dos inscritos e dividir o tempo para a exposição de vocês e as respostas deles.

**Pedro Evangelista:** Boa noite a todos. Meu nome é Pedro Evangelista, eu sou da Secretaria ligada à Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras. Eu sou diretor de desenvolvimento de projetos da São Paulo Obras, que é a empresa encarregada por



esse empreendimento. A exposição a seguir dá um pouco mais das características dessa obra, dessa intervenção, a localização e a implantação dela no bairro. Nós temos aqui a região toda de implantação. Aqui, o início da intervenção na proximidade do Shopping Morumbi, o término dela junto à Avenida João Dias e as duas transposições sobre o Rio Pinheiros, uma na altura da Rua Professor Alceu Maynard e outra na altura da Rua Itapaiuna. Aqui, no primeiro trecho, junto ao Shopping Morumbi, nós temos um sistema de duas pistas ocupando uma faixa de 35 metros, com quatro faixas de rolamento por sentido, total de 13 metros por pista, com três metros de passeio de cada lado e três metros de canteiro central. Nós temos nas quatro faixas de rolamentos, a faixa da esquerda destinada ao transporte coletivo. Seguindo em frente, mais um trecho, já na proximidade do trecho intermediário. A obra tem uma seção um pouco maior em torno de 40 metros, onde nós mantivemos as faixas, as duas pistas de rolamento com 13 metros, o canteiro central aumentou para 8 metros e os passeios laterais com 3 metros cada e continua o sistema, ônibus junto ao canteiro central e as quatro faixas preservadas. Na sequência, nós temos aqui, no trecho intermediário da obra, nós temos uma faixa um pouco mais reduzida, bastante reduzida na verdade, onde fomos obrigados a fazer um sistema de pistas sobrepostas, não é um túnel como algumas pessoas falam, é uma pista em desnível. Nós mantivemos as quatro faixas por sentido, mas existe uma zona de transição entre a parte da pista que vai ser enterrada, que vai ser em um nível inferior e a parte superior. Os ônibus continuam junto ao canteiro central. Foram mantidas as duas faixas de cada lado (incompreensível) aos imóveis e duas faixas, em uma transição, elas estão descendo para passar em um sistema inferior. Então aqui, nós temos 47 metros e pouco de faixa no total. No trecho intermediário, 1/3 da obra mais ou menos, perto de mil metros ao longo da Rua José Guerra, onde nós temos uma faixa bastante mais restrita, de 21,20 metros, nós temos pistas em cima e embaixo, mas estão mantidas aqui as quatro faixas por sentido. O ônibus junto ao canteiro central da pista superior e mais três faixas para os veículos, duas embaixo e uma em cima. E a faixa total de 21,20 metros. Prosseguindo, tem mais um outro trecho de transição. E agora, já no trecho junto à Avenida João Dias, voltamos a ter uma faixa de 40 metros, com uma pequena diferença aqui, que os passeios laterais estão com 4 metros e o canteiro central com 6 metros, mas mantidas as larguras com 13 metros e quatro faixas por sentido, sempre com ônibus junto ao canteiro central. Agora detalhando um pouco a ponte da Maynard, nós temos aqui um sistema, como falou o Fernando, uma ferradura, um sentido único da margem direita para a margem esquerda, ou seja, Santo Amaro para o Morumbi. Nós temos três faixas de rolamento e um passeio lateral que vai ser compartilhado entre a ciclovia e o pedestre, um passeio largo de 6 metros de largura, para compartilhamento de bicicletas e pedestres. Prosseguindo, agora na ponte junto à Rua Itapaiuna, também ela é unidirecional, são três faixas de rolamento, agora no sentido da margem esquerda para a margem direita, ou seja, do Morumbi para Santo Amaro. Com três faixas, mas



sem passeio porque não tem acesso aos pedestres, porque essa ponte vai levar o fluxo para o meio da Marginal. Não teria sentido jogar o pedestre no meio da Marginal, entre as pistas da Marginal, o pedestre e o ciclista. Agora detalhando o trecho próximo à Rua Dona Helena Pereira de Moraes, aqui uma coisa interessante é o que falou o Fernando, a rampa de descida da ponte não dá acesso nenhum, ou seja, nenhum veículo que vai cruzar a ponte vai acessar a Rua Dona Helena de Moraes. Todos eles vão sentido Marginal. A chegada aqui, do passeio ciclovia é que poderá dar acesso à Helena de Moraes, por travessias em nível, semaforizadas, esse esquema de travessia já foi conversado, já foi acertado com a CET, já foi discutido com a CET. E aquele medo anterior do acréscimo de veículos junto à Rua Dona Helena de Moraes está completamente ultrapassado. Um ponto importante do empreendimento é a implantação de ciclovias, ciclofaixas que está em discussão com o grupo executivo Pró-ciclista da Secretaria Municipal de Transportes, e que vai propiciar acesso à ciclovia implantada na margem direita e a implantar na margem esquerda da Marginal. Aqui é só um detalhamento do que é a ciclovia, pista exclusiva e segregada, e a ciclofaixa, que é uma faixa exclusiva, mas não segregada do trânsito. Aqui, nós temos a ciclovia junto à Itapaiuna, na lateral da pista da Marginal, acessando aqui, podendo acessara dona Helena, e acessando também a ponte da Maynard. E aqui, também a ciclovia ao longo da Rua Laguna, com possibilidade de um acesso direto a ciclovia da margem direita da Marginal. Aqui também é uma possibilidade com a futura implantação da margem esquerda, a futura ciclovia da margem esquerda. E na continuação aqui, ligando com a ciclovia, junto ao canteiro central, um trecho da avenida próximo a Avenida João Dias. Então aqui nós temos uma ciclovia, a ligação dela com o sistema da ponte. E aqui, no trecho intermediário, onde nós temos uma restrição de largura, a ligação por ciclofaixas aqui, ao longo das ruas do bairro. No trecho próximo ao Shopping Morumbi, ela volta ao canteiro central, porque existe largura suficiente. E no trecho intermediário, que temos o sistema de ciclofaixas aqui, ao longo das ruas existentes, porque não existe a largura suficiente para a implantação aqui, no trecho intermediário. São essas as características físicas do empreendimento que nós pretendemos implantar. Obrigado.

**Secretário Eduardo Jorge:** A Helena vai falar para vocês quantas pessoas desejam se manifestar. Só fazer mais uma explicação para as pessoas que assistem a uma Audiência Pública pela primeira vez. A Audiência Pública é um procedimento previsto no licenciamento no Sistema Nacional de Meio Ambiente, da qual a Secretaria Municipal do Meio Ambiente é a representante aqui no município de São Paulo. Então de 2005 para cá, os licenciamentos foram municipalizados e todas as obras públicas e privadas que se encaixam no previsto pelo SISNAMA passam pelo licenciamento da Secretaria do Meio Ambiente. Tem essas audiências públicas, tem a votação no Conselho Municipal do Meio Ambiente, tem o parecer do DECONT. E a Audiência Pública é um momento privilegiado, onde os empreendedores, públicos ou privados,



expõem a proposta da intervenção e ouvem sugestões, críticas, questionamentos. Eles respondem. Mas é preciso ficar claro que a Audiência Pública não é votação, não é uma plenária popular que vai se votar se o projeto vai ser feito, não vai ser feito. Isso é função do Conselho Municipal do Meio Ambiente - CADES, onde lá estão representados, meio a meio, representantes do governo estadual, federal, municipal, e representantes da sociedade civil. A votação é lá, depois. Aqui é um momento de diálogo, de ouvir críticas, sugestões, perguntas. A equipe que prepara o relatório para votação do Conselho Municipal do Meio Ambiente está aqui presente, eles anotam, levam isso em conta, todas as questões que são colocadas aqui. Portanto, é um momento desse tipo. É preciso as pessoas ter essa noção, porque às vezes fica na ansiedade de dizer que vai ser decidido aqui. Não. A decisão não é aqui. Aqui é um momento importante para contribuir para o projeto, mas a decisão é na votação do Conselho Municipal do Meio Ambiente, posteriormente. Então a Helena vai dizer quantas pessoas estão inscritas, e nós vamos arbitrar um tempo para elas, maior ou menor, de acordo com o número de pessoas inscritas.

**Coordenadora Helena Magozo:** Nós temos 12 inscrições, duas entidades e 10 cidadãos não vinculados a entidades. A gente está propondo 5 minutos para cada um.

**Secretário Eduardo Jorge:** Então são 12 pessoas e entidades inscritas, 5 minutos, nós vamos ter aí uma hora de intervenções, vamos dividir em bloco de 5, porque aí eles respondem, passamos para outro bloco de 5, e assim vamos, até as intervenções deles e nós encerraremos. Então são 12 pessoas, vamos ampliar os 3 minutos que estava previsto para 5 minutos. Pedimos para quem vai se manifestar, prestem atenção nas pessoas da organização, do Conselho Municipal do Meio Ambiente localizadas aqui na frente, porque elas estão controlando o tempo de fala. É importante para poder dividir o tempo com os outros. São 12? Então dois blocos de 6.

**Coordenadora Helena Magozo:** Eu vou chamar as primeiras 6 pessoas, para ficarem preparadas. Roberto Fonseca, Associação Panambi; Marc Zablith, Ciranda; Mara Domingues; Beatriz Fábregues; José Arimatéa; e a Filomena Diz, nesse primeiro bloco. Então vamos começar pelo Roberto Fonseca. Todo mundo tem que falar no microfone porque está sendo gravado, para ser transcrita a audiência. Por favor, senhor Roberto.

**Roberto Fonseca:** Eu queria aproveitar a oportunidade para agradecer a SIURB e a EMURB o atendimento à nossa solicitação, a nossa proposta apresentada em uma assembleia anterior aqui, onde nós enfatizamos o problema da intervenção junto ao Parque Burle Marx, e a inviabilidade da utilização da Avenida Helena Pereira de Moraes como, afinal de contas, complemento da ponte, participante do sistema viário projetado. Agora, eu gostaria também de perguntar às pessoas da mesa que estarão em condições de responder, se já há algum estudo, tendo em vista o prolongamento



da Chucri Zaidan após a Avenida João Dias? Eu não conheço a limitação do perímetro da Operação Água Espirada, se ela vai além da João Dias ou não. Mas de qualquer forma, me parece que o prolongamento da Chucri Zaidan até as proximidades da Ponte Transamérica iria trazer mais um bom desafogo ao tráfego da região. Muito obrigado.

**Marc Zabliith:** Boa tarde a todos. Boa tarde, senhor secretário. Nós já nos conhecemos há alguns anos atrás, pessoalmente, quando o senhor veio aqui, à Casa de Cultura de Santo Amaro, arbitrar uma disputa que estava acontecendo na época a respeito do piscinão que iria se construir no Parque Silva Gomes. E felizmente, naquela época, esse projeto foi arquivado e nós continuamos com o parque lá. Eu represento a Ciranda, uma entidade que reúne em torno de 10 associações de moradores aqui da Subprefeitura de Santo Amaro, também sou morador da Granja Julieta. Como todos nós aqui, eu estou muito ansioso com essa obra que vai acontecer aqui, que vai definitivamente mudar o caráter aqui do nosso bairro. A Ciranda sempre atuou, estatutariamente atua em defesa do interesse público e de questões urbanísticas, sendo que nós levamos em conta especialmente o Plano Diretor. Nós achamos que essa é a melhor ferramenta para proteger e para determinar o planejamento do bairro. Essa manifestação também vai sentido de a gente poder harmonizar determinações que a gente fez no Plano Diretor aqui, para a nossa região, e essa operação urbana. Eu quero ressaltar aqui alguns aspectos de interesse público, que eu considero relevantes, que a gente sempre discute na Ciranda, dessa área. Eu acho que é importante destacar que nós temos um conjunto arbóreo, falando de questões de bem difuso e coletivo. Porque eu acho que muitos falam dos interesses privados e dos interesses empresariais. A Ciranda, a gente se propõe a discutir interesse público, bens difuso e coletivo, que são questões ambientais, patrimônio histórico, aquilo que não tem uma propriedade definida, que é de todos nós. Eu quero citar aqui que nós temos um conjunto arbóreo muito grande junto a 01, 023, a ZEPAN, daí fica o Parque Severo Gomes, o Córrego da Maria Joaquina e toda área da Bacia do Judas, que um mestrando da FAU chamou de Judas creek, no resumo dele, ele falou sobre essa área. Inclusive eu vou trazer esse estudo à Secretaria, muito interessante. Quero falar que a gente tem aqui uma fauna significativa, várias aves migratórias, que a gente precisa levar em conta. Essa região, por ser uma área de enchente, a várzea de baixo faz parte dos meandros do Rio Pinheiros, inclusive várias áreas remanescentes da retificação do Rio Pinheiros, as áreas molhadas passaram para a posse da empresa metropolitana de água e esgoto. E algumas dessas áreas, infelizmente, não estão sendo bem tratadas. Posso citar o caso do Córrego da Maria Joaquina que recentemente foi soterrada por uma obra tremendamente suspeita, lá, o Jardim de (incompreensível) com autorização AREF e Companhia. A gente pede atenção, que esses processos sejam revisados à luz dos acontecimentos públicos que foram trazidos à tona pelos jornais, enfim. E também



falar que, por questões históricas, tem áreas contaminadas desses remanescentes industriais, nunca foi abordado aqui. A gente gostaria que a CETESB acompanhasse esse processo, para a gente não correr o risco de colocar moradores em áreas contaminadas e também não, simplesmente, retirar a terra contaminada e mandar para um aterro inadequado. Bom, a gente fez aqui alguns pedidos, solicitando, principalmente, que a gente abra um canal de diálogo aqui, do mesmo jeito que foi feito em outros bairros, como por exemplo, o Brooklin Novo e o Brooklin Velho, através de um termo de ajustamento de conduta firmado com o Ministério Público. Eu acho que a gente pode pegar essas experiências anteriores e aplicar aqui, no nosso caso. Então seria bom a gente abrir um diálogo permanente para mitigar os impactos dessa obra nos bairros, inclusive discutir medidas de proteção. Tem HIS que precisa ser colocado, inclusive, aqui na Chucri Zaidan, a gente acha que aqui tem pessoas que precisam de moradias. Tem áreas públicas invadidas, com pessoas morando, que possivelmente poderia ser colocadas nesses HIS dignamente. E por fim, eu quero falar, não sei se tem algum representante do Centro Histórico de Santo Amaro, essas obras eu acho que tem um impacto muito grande no Centro Histórico, várias áreas importantes estão no perímetro, e essa avenida nova vai desembocar no Centro Histórico. Essas considerações precisam ser levadas em conta. Inclusive sugiro, a gente pensar em fazer um museu aqui em Santo Amaro. Nas obras do Metrô foram desenterradas peças arqueológicas do século XV. Acho que seria uma pena a gente perder. Tem uma série de outros itens aqui que eu não posso mencionar, pela questão de tempo. Para finalizar, quero fazer aqui um apelo para todo mundo, que a gente se mobilize para evitar a entrega das áreas públicas aqui de Santo Amaro, que foram colocadas à venda recentemente, através da lei 15.400, a Alceu Maynard, e outras áreas, a preço de banana, mil reais o metro quadrado. A Prefeitura tem muito dinheiro em caixa, mais de oito bilhões de reais, a gente não pode tratar o nosso patrimônio público como se fosse saco de farinha. Patrimônio público, você não vai ao supermercado e compra, não é um bem fungível. Ele se torna cada vez mais escasso. Se a gente perder isso agora, nunca mais. Então não podemos perder essas áreas públicas. Obrigado.

**Mara Domingues:** Boa noite. Eu sou moradora. O meu interesse é saber sobre a desapropriação. Porque eu já vi que vocês têm os números, que são 244. No entanto, a gente não sabe quais são essas áreas. Hoje existe muita especulação sobre isso. Obrigada.

**Beatriz Fábregues:** Boa noite. Eu estive, como conselheira, comentando o projeto com moradores, e realmente uma coisa que deixou o pessoal muito preocupado é esse alargamento da continuação da Chucri Zaidan, 8 pistas que vão desembocar, praticamente vão chegar na João Dias. E até, como todo mundo chegou aqui, hoje, pode ver que esse pedaço da João Dias é parado a partir das 4 da tarde, ninguém consegue circular. Então realmente é muito importante resolver esse cruzamento. E



chegamos a uma proposta que seria a continuação até a Ponte Transamérica, significa uma desapropriação muito pequena, que eu acho que não incidiria no custo e traria muito benefício. A proposta é com croquis muito simples, que está aqui. Só isso. Obrigada.

**José Arimatéa Paz:** Boa noite. Agradeço a oportunidade. Minha pergunta é rápida, não demora. Considerando que o cidadão geralmente só reclama. Eu quero dar os parabéns pelo projeto. E quero apenas fazer uma pergunta. Há muito tempo eu soube de um projeto de monotrilho do Jardim Ângela para Berrini, eu queria saber se os senhores confirmam isso? E, no caso positivo, se foi considerado uma conciliação com o projeto dos senhores? Muito obrigado.

**Filomena Diz:** Boa noite. Eu sou bióloga, participei ativamente de uma série de causas envolvendo preservação de meio ambiente, sou moradora da Granja Julieta desde o final dos anos 60. Eu pegava peixinho no riacho da pracinha. Não sei se vocês tiveram a oportunidade de conhecer o que é essa região. Para mim, sempre foi um privilégio morar aqui, e sempre me preocupei na preservação. Estive para trabalhar na Secretaria do Meio Ambiente, quando trabalhei com educação. E fiquei muito surpresa me imaginando, hoje, ocupando um cargo na Secretaria, caso eu não pudesse preservar uma área tão importante na cidade de São Paulo. Tanto é que hoje a Granja Julieta recebe, não só os moradores, mas pessoas de vários outros bairros que tem ali um lugar como sendo um contato com a natureza. Porém, a especulação imobiliária tem avançado de uma maneira desumana. E eu tenho visto, nós temos visto, nós moradores, a diminuição das árvores, a diminuição de espécies. E eu gostaria, inclusive, de alertar a quem tem vontade de morar na Granja, ou ter esse contato, que eles não vão mais se aproximando da natureza. Porque esses projetos, me parece, não estar atentos à degradação. Porque não precisa saber muito sobre meio ambiente, para saber que o aumento de veículos, por exemplo, mesmo onde a gente mora, na minha rua, os veículos passam, os caminhões derrubam as copas das árvores com pássaros, com ninhos dos pássaros, comprometendo a reprodução das espécies, com os micos que são característicos da Granja Julieta. E nós, o ano passado, há quase um ano e meio, pedimos o contato com a Secretaria, uma resposta, a Rede Globo veio fazer uma matéria, e nunca recebeu uma posição da Secretaria do Meio Ambiente. Por isso que eu digo, se eu tivesse, hoje, trabalhando na Secretaria, como eu tive o convite, eu realmente não seria eu. Eu acho que a Secretaria nos deve uma posição mais preocupada em relação à preservação, não só dos animais, passarinhos, plantas, como das próprias pessoas. Eu não estou percebendo isso. Eu sugiro que em um processo democrático, como o que eu imagino que estamos vivendo. Eu vivi o final da ditadura, e eu fiquei muito feliz quando a gente entrou na democracia. Mas me espanta muito, em um processo democrático, a gente não escutar as pessoas que vivem nesse lugar. Eu gostaria de sugerir um plebiscito, para que nós, moradores dessa região e que estamos aqui há muito mais



tempo do que qualquer administração, nós pudéssemos votar quem quer isso, como nós queremos. Porque nós queremos, quem quer isso. E queria dizer também que esse aumento de movimento nessa região, nos levou um aumento de violência bastante grave, coisa que nunca aconteceu. Há três semanas atrás a minha casa foi invadida, roubada, de uma maneira bastante violenta. Eu moro há 42 anos, eu nunca vi sombra disso. Então o que está preservado para nós, com um aumento de tudo isso que está sendo imposto a nós? Eu não acho que isso seja democrático. Eu realmente gostaria de contar com um pouco de compreensão. Eu acho que vocês precisam parar para pensar, gente. A vida não é só dinheiro, não é só especulação imobiliária. Eu espero que a gente esteja falando em um processo democrático, que eu esteja resguardada. Porque o que eu estou percebendo não é bem isso.

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora nós terminamos o primeiro bloco. Eu pediria para a SPObras e para o Fernando se posicionarem em relação às questões colocadas.

**Pedro Evangelista:** Bom, eu vou responder aqui algumas das questões. Espero que o Fernando fale alguma coisa das questões ambientais propriamente. Mas a primeira questão do senhor Roberto passou, ele pergunta sobre o prolongamento da João Dias até a proximidade da ponte Transamérica. Esse prolongamento está em estudo pela CET. Dentro da operação urbana não, porque o limite da operação urbana é justamente a João Dias. Então não teria como fazer dentro da operação, com recurso da operação essa intervenção. Mas ela está em estudo pela CET, sim. Mas repito, não dentro, no âmbito da operação, com recurso da operação. Quanto a Mara que perguntou sobre desapropriações, efetivamente nós temos identificados quais são os imóveis, quais são as desapropriações totais, qual vai ser parcial. Isso está dentro de uma lei, aprovado o melhoramento viário, uma DUP aprovada. E o que a gente pode já divulgar aqui é que existe um atendimento na SPObras para tirar todas as dúvidas. Todos que tiverem dúvidas se o imóvel vai ser atingido, se não vai, se é parcial, se é total, nós temos um plantão lá na SPObras, que ocorre todas as terças, quartas, quintas-feiras, das 13:30h às 16:30h, no quinto andar. Lá nós temos todas as plantas do empreendimento, toda a geometria, toda a definição de efetivamente de qual vai ser atingido e qual não vai. O endereço da SPObras é Praça do Patriarca, número 96, no centro da cidade. Então lá nós temos todos esses elementos, não dá para mostrar aqui um por um, porque são muitos detalhes. Mas esse atendimento tem todas as informações. Novamente, Dona Beatriz, a continuação da avenida até a Ponte Transamérica, é a mesma resposta. Quer dizer, não no âmbito da operação urbana, mas existe um estudo para essa continuação do viário. Quanto o senhor José Arimatéa, sobre o projeto do monotrilho do Jardim Ângela. Existe efetivamente um projeto em estudo pela SPTrans para a execução de um sistema de monotrilho, não é só do Jardim Ângela até a Berrini, é um grande sistema, o trecho principal é da altura do terminal Jardim Ângela, de um novo terminal na verdade, porque o terminal existente é muito pequeno, ele é insuficiente. Então existe um novo terminal em



projeto, um grande terminal na região do Jardim Ângela. E existe um projeto do monotrilho do Jardim Ângela até Santo Amaro, que é o trecho principal. Que é o trecho de maior necessidade de incremento, de demanda. Existe dentro desse estudo, já contratado, um prolongamento. Existe um estudo de alternativa, quer dizer, para saber se é viável ou não o prolongamento do terminal Santo Amaro até a região da Berrini, e efetivamente, se isso se mostrar viável, no futuro, é possível até que se propõe a implantação no sistema ali na Chucri Zaidan. Mas ainda o pessoal está estudando a viabilidade desse prolongamento. Ele é um projeto da SPTrans, está em desenvolvimento atualmente. Eu passo para o Fernando falar alguma coisa da parte efetivamente dos impactos e do meio ambiente.

**Fernando Kertzman:** Eu acho que o doutor Roberto, a doutora Beatriz, José Arimatéa e a Mara estão atendidos, estão respondidas. Eu vou me concentrar no Marcos e na Filomena. Marcos... É Marc. Desculpa. Marc, até "linkando" um pouco do que a Filomena colocou, a gente reconhece o estudo, lembra que a gente colocou no slide uma série de vegetações significativas. Ele mostra que, de fato, dos dois lados têm. Seja do lado do Morumbi, seja do lado de cá, você tem bastante vegetação aqui na área mesmo, portanto, fauna, portanto, recursos hídricos. Então, de fato, é uma área de interesse, por isso até que foi feito o estudo da operação urbana Água Espreada lá na década de 90, que provavelmente merece atualizações, em função da mudança, do padrão de uso e ocupação. Então a gente, quem elaborou o EIA/RIMA, a gente concorda com o que vocês colocaram isso está relatado no EIA e no RIMA, e está essa preocupação. Eu acho que o que nós temos que discutir aqui são as compensações ambientais. Nós já colocamos isso em uma reunião no CADES. Porque, ao mesmo tempo em que está tendo essa reunião, vai ter, depois, uma reunião do Conselho, de aprovação. E a questão da compensação ambiental é o que dá viabilidade ao empreendimento. Então são verbas proporcionais ao valor da obra e são plantios. Além de verba fazer parques, áreas verdes, praças, compensar áreas públicas que vão ser perdidas... E como esse projeto está dentro de uma operação urbana que prevê, não somente empreendimentos viários, mas empreendimentos urbanísticos, eu acho que dá para compatibilizar. Vai ter impacto, vai ter degradação, como todo empreendimento tem. Mas é uma demanda... Foi colocado aqui a João Dias, o congestionamento da João Dias, da Marginal, da Chucri, então fazendo essa ligação com a Transamérica seria melhor ainda, vai dar mais lógica até para a obra. Mas eu acredito que, com certeza, se aplicar os recursos efetivamente na compensação e se aplicar aqui na região, você tem um saldo positivo. A questão do canal de comunicação, a SPObras já está com esse canal para desapropriação, e esse canal também pode ser utilizado para o atendimento às demandas. Tem esse documento de reivindicações que a Filomena pode estar protocolando. Porque esse canal, ele é permanente. Eu também concordo com as questões democráticas, pós-ditadura, e tal. E esse aqui é um espaço, é a terceira reunião pública. Exatamente



para isso, para ouvir, e para melhorar o projeto, entendeu? Então, esse canal de comunicação, ele já começou... Esse programa de comunicação social, ele já começou e ele vai ter que durar, durante as obras, até o final das obras. E a Secretaria está recebendo essas contribuições para agregar nas próximas fases do projeto, que já faz definição, exatamente do desenho executivo, e das linhas compensatórias. Acho que é isso.

**Secretário Eduardo Jorge:** Então vamos seguir o outro grupo. Só voltando à explicação. Hoje, o que nós estamos debatendo é esta obra. Esse empreendedor, que é a Secretaria de Obras, e vocês, que são interessados nisso. Às vezes, é claro, aparecem questões mais amplas da Prefeitura, da própria Secretaria do Meio Ambiente, mas não é o caso da discussão. Nós temos que focar nessa discussão. Tem gente que gosta do trabalho que a Secretaria fez, tem gente que não gosta. Isso é normal. Mas não é o caso. A Secretaria do Verde, e nossos técnicos, também estão ouvindo o debate. Porque eles vão continuar examinando o processo, e eles vão preparar o relatório, que esse sim, vai ser votado no Conselho Municipal do Meio Ambiente. Então vamos nos focar no que interessa aqui, da audiência pública, que é obrigatório, do SISNAMA, que é esse empreendimento. A Secretaria recolhe as críticas com humildade, porque sabe que, em uma cidade difícil como São Paulo, não se pode fazer tudo em quatro anos, nem em oito anos. Algumas coisas nós fizemos outras não fizemos. Mas não é o caso aqui, agora. Podemos discutir isso depois. Vamos focar na questão da Chucri Zaidan, que já é bastante assunto para discutirmos. Vamos chamar agora, as outras seis pessoas que pediram para se inscrever. Por favor.

**Coordenadora Helena Magozo:** Vou falar o nome das seis pessoas, e nós vamos chamando uma a uma. O Marcelo Roque, Leonardo Antunes, Nanci Falco, Marcelo Schwartzman, Josefa Gomes de Freitas e Carlos Eurípedes Limbert. Vamos começar com o Marcelo Roque, então.

**Marcelo Roque:** Boa noite. Boa noite a todos. Senhor Eduardo, quando o senhor falou agora, referente às pessoas que acabaram de perguntar quanto ao prolongamento dessa obra, é porque quem é morador aqui, do bairro, se interessa muito nisso. Porque não adianta a gente fazer uma obra que vai trazer mais trânsito para dentro do bairro, sem saber a continuação disso, para frente. Então, é essa a preocupação do morador. Outra coisa é o seguinte: eu não consegui entender direito esse projeto, fiquei sabendo dessa reunião através de um morador lá do meu condomínio, eu acho que muitos moradores não foram informados. Eu acho que deveriam ter mais moradores aqui, do bairro, da Granja Julieta, para poder debater sobre esse assunto. Infelizmente, nós não fomos informados. Eu não consegui entender no projeto, exatamente, onde vai sair o túnel, se é que é um túnel mesmo, porque tem uma parte que são duas ruas por cima, e duas por baixo. Eu não entendi em qual avenida ele sai. Se é na Alceu Maynard, ou na rua de baixo. A ponte... eu não



consegui entender se é no prolongamento da Alceu Maynard, que sai na Marginal, ou na própria Laguna. Me desculpe. Eu sou uma pessoa leiga, e tenho o direito de entender. Boa noite.

**Leonardo Antunes:** Senhores e senhoras, boa noite. Meu nome é Leonardo Antunes. Eu moro na Granja Julieta. Eu queria iniciar dizendo que há tempos atrás, nos idos de 20, década de 30, quando se falava em uma construção de uma nova avenida, era um sinônimo de progresso. Hoje, é uma coisa que nós sabemos, é totalmente ineficaz, paliativo, e provisório nas grandes cidades. Com a crescente demanda de veículos nas ruas, hoje atingimos um número perto de 7 milhões, somente na capital de São Paulo, eu não vejo, honestamente, nenhuma eficácia significativa no projeto. Talvez uma forma alternativa, um transporte público que suprisse, de forma digna, a toda essa demanda, teríamos uma consequência mais positiva. Acredito que, ao invés da colocação de vias de ônibus que vão passar com fumaça, exalando diesel, trazendo uma consequência para o meio ambiente, consequência essa, que ela é maior nos filhos, nos netos de todos vocês do que nas árvores, porque imaginem a carga de poluentes que esses ônibus trarão para essa região. São crianças nascendo com problemas, com renite, com sinusite, senhores de idade, acima de 60 anos, não podendo mais residir em uma zona de alto impacto de poluição. Essa é uma grande preocupação. Hoje nós temos um trânsito exacerbado na região. Ao sairmos daqui, talvez, tenhamos que dar um tempo até às 9 da noite, porque o trânsito não flui. Essa obra, ela vai trazer um impacto ambiental, um custo financeiro, e não vai resolver o problema do trânsito. O problema do trânsito é um transporte alternativo público, que funcione. Então fica como reflexão essa questão. Muito obrigado. E como sugestão, senhores, trocar ônibus... na verdade nós não temos ônibus públicos. O ônibus coletivo, acho que poucas pessoas sabem, é um caminhão, é um caminhão com a carroceria de ônibus, que polui, além de soltar gases poluentes. É um barulho infernal. Então, que substituíssem esses ônibus por ônibus elétricos. E sendo solidário a uma colocação de uma colega, a Filomena, eu gostaria também de propor um plebiscito. Que os moradores fossem perguntados sobre a inclusão da obra. Quais os benefícios que vai trazer? Vai ser somente um benefício para o poder econômico, mega especulação financeira. Nisso daí todos vão ganhar. Só que, qualidade de vida, todos vão perder. A gente tem que lembrar que a gente não come, e não respira dinheiro. A gente respira ar. É isso que eu queria deixar aqui, para todos refletirem. Obrigado.

**Nanci Falco:** Boa noite a todos. Eu gostaria de reiterar o que o colega e a colega falaram, a respeito da divulgação dos acontecimentos sobre esse projeto. Então a minha pergunta direta, a respeito desse assunto, como nós ficamos sabendo sobre as divulgações, sobre as próximas audiências públicas? Sobre esse ponto. O segundo ponto é a respeito do que os senhores falaram, sobre reassentamento das famílias que moram em favela. Como eu sou uma das prováveis desapropriadas, eu gostaria



de saber se existe um projeto sobre reassentamento no bairro, das famílias que serão desapropriadas. Principalmente dos idosos, entre os quais eu me coloco. Eu sei que existe um terreno muito grande da Prefeitura, na Luis Serafico Júnior, e esse terreno, nós não sabemos a que vai se destinar. Então fica uma sugestão para que ele sirva de reassentamento às famílias idosas do bairro.

**Marcelo Schwartzman:** Boa noite. Eu queria saber só quando que começaria a obra, e por que não as informações sobre as desapropriações na Subprefeitura, e ter que ir lá no centro da cidade? E o telefone da SPObras. É isso.

**Josefa Gomes de Freitas:** Boa noite a todos. Eu tenho apenas uma pergunta para fazer. Como foi dito essa noite, falou que a comunidade ali da Itapaiuna vai ser afetada. E eu gostaria de saber se toda a comunidade, ou algumas partes, qual a parte? Obrigada.

**Carlos Eurípides:** Boa noite. Na segunda fase da sua demonstração consta um túnel. Aquela região, ela já está muito impermeabilizada. E quando chove, desce muita água, tanto na Américo Brasiliense, como na Fernandes Moreira e na Antônio Chagas. E nós já temos um histórico de túneis enchendo de água. Então, qual foi o critério que vocês estão utilizando, para essa água que desce, quando chove, não inundar este túnel?

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora, eu pediria que a São Paulo Obras e o Fernando, pelo Estudo de Impacto Ambiental, se manifestassem.

**Pedro Evangelista:** Bom, primeiro aqui, a dúvida do Marcelo Roque, sobre o túnel, prolongamento da ponte, se é Laguna ou Maynard. A ponte é efetivamente Viário é Laguna. Mas é bem na confluência com a Maynard. A gente chama de Maynard, porque a Laguna se envolve em um trecho maior, então para não ter confusão, só do local.

(fala sem microfone)

**Pedro Evangelista:** Podemos, podemos tentar colocar novamente a imagem da ponte da Maynard. Então efetivamente, essa aqui é a Rua Professor Alceu Maynard, e aqui é a Rua Laguna. Como eixo viário é da Laguna, mas é justo na confluência das duas, aqui. A gente chama de Maynard, porque inicialmente ela estava desenvolvida aqui na Maynard, e ficou o nome. O túnel é aqui, não é túnel, na verdade. É uma passagem inferior, ao longo da José Américo, desculpa, José Guerra. Tem dois trechos... Uma transição de cada lado, e o desenvolvimento, 880 metros, mais ou menos, de passagem inferior. Mas é ao longo da José Guerra. Oi?

(fala sem microfone)



**Orador não identificado:** Aqui é a Rua Laguna, não é isso que você quer dizer?

**Pedro Evangelista:** Isso.

**Orador não identificado:** Isso daqui, esse daqui é a Laguna também?

**Pedro Evangelista:** É. Laguna, em direção à João Dias.

**Orador não identificado:** Aqui é a Laguna... Aqui é a João Dias, aonde eu estou com o ponto vermelho, é isso?

**Pedro Evangelista:** Não. João Dias é aqui embaixo.

**Orador não identificado:** Aqui?

**Pedro Evangelista:** Aí é a João Dias.

**Orador não identificado:** Então, porque ela...

**Pedro Evangelista:** Aí é ligação com a avenida, com a nova avenida.

**Orador não identificado:** Entendi.

**Pedro Evangelista:** Com o prolongamento da Chucri. Aí é Chucri.

**Orador não identificado:** Então uma nova avenida aqui?

**Pedro Evangelista:** Isso. Isso. Exatamente. Aí vem com 40 metros. Tem a ligação aí, com o sistema aí da Laguna e da Maynard. Essa ligação para a ponte...

**Orador não identificado:** Aqui é a Maynard?

**Pedro Evangelista:** A Maynard é essa. Isso. Isso.

**Orador não identificado:** Ela vem aqui, certo?

**Pedro Evangelista:** Isso. Exato.

**Orador não identificado:** Aqui tem o museu.

**Pedro Evangelista:** Sim. Aí é a Maynard. Aí onde você está é a Maynard. Exato.

**Orador não identificado:** Ah, não estava entendendo aqui. Está vendo?

**Pedro Evangelista:** Isso. Aí é uma ligação, é um sistema viário para ligar esse... vamos dizer, quem está na avenida, no prolongamento da Chucri e quer pegar a ponte, ou quem vem do bairro, é todo um sistema de interligação do viário.

**Orador não identificado:** Aqui vem a José Guerra, certo?



**Pedro Evangelista:** Isso.

**Pedro Evangelista:** Aqui está o Centro Empresarial Santo Amaro, salvo engano meu? É isso, pessoal? Quem mora...

**Pedro Evangelista:** Não conheço...

**Orador não identificado:** O Centro Empresarial Santo Amaro, e aqui a...

**Pedro Evangelista:** Isso. Aí são as transições.

**Orador não identificado:** Aqui é a Serafico. Na frente do The Gift, aqui. Está bom. Agora eu consegui compreender.

**Pedro Evangelista:** Ok. Bom, quanto às questões do Leonardo, eu entendo que ele põe uma série de propostas, aqui. Como por exemplo, trocar ônibus por ônibus elétrico e tal. Isso, eu concordo. Eu acho que a gente tem que levar para quem gerencia o sistema, que é a SPTrans. Verificar a possibilidade da implantação de um sistema de ônibus elétrico, no caso. Agora, o que eu posso falar sobre carga de poluição aqui, talvez o Fernando possa complementar. O que a gente entende, e efetivamente acontece com os ônibus? Quanto menor a velocidade média, maior a poluição que se faz. Maior a carga de poluição. Então, o que se pretende, ou o que... o efeito da obra que é, melhorando o trânsito, aumentar a velocidade média e diminuir a poluição, no caso. Não é puxar mais poluição para cá. É o contrário. Quanto às questões de convocação da audiência, eu entendo aqui com... o Secretário pode falar, segue um procedimento legal, a convocação, ou a forma de divulgação das audiências. Nós estamos na terceira audiência pública. É bastante divulgado. O empreendimento está sendo bastante divulgado. Bastante discutido.

(fala sem microfone)

**Pedro Evangelista:** Não. Vou pedir para a Helena, depois, até falar quais são os procedimentos, que são os procedimentos legais da Secretaria. Sobre a Nanci Falco, divulgação do projeto. Novamente questões de divulgação das audiências. Quanto ao terreno da Rua Luis Serafico Junior, não está envolvido, no empreendimento, qualquer outra destinação. Quer dizer, o empreendimento, em si, é a avenida, as pontes, e não alguma intervenção nos terrenos específicos. Aí é mais no âmbito, talvez, da operação, não sei se tem alguma informação, a Rosa Miraldo, que é da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, da São Paulo Urbanismo, se ela puder complementar, mas nós não temos, no âmbito do empreendimento, nenhuma utilização para o terreno, nenhuma proposta de utilização. O empreendimento aqui é implantação da avenida, da passagem inferior, e das pontes. É a implantação de um sistema viário novo, na região. Pois não. A senhora não quer falar aqui, para gravar?



(fala sem microfone)

**Secretário Eduardo Jorge:** Por favor, deixa ele fazer a intervenção, depois eu vou dar mais uma chance de falar, mas deixa ele fazer a intervenção. Depois a senhora, se quiser, fala de novo.

**Pedro Evangelista:** Certo. Bom, o Marcelo Schwartzman perguntou quando começa a obra. Efetivamente, essa obra. O contrato de obras está assinado mas ele está sem ordem de serviço, porque, efetivamente, nós dependemos da licença de instalação. Quer dizer, assim que a obra obtiver essa licença, daremos início à obra, daremos a ordem de serviço, e início à obra. Ela está contratada, e aguardando ordem de serviço. Quanto a colocar na Subprefeitura essa informação, não vejo nenhum problema. A gente vai providenciar, para encaminhar para a Subprefeitura as plantas do empreendimento. Não vejo nenhum problema de encaminhar esse tipo de informação. O telefone da SPObras, se eu não me engano, o PABX é 3113-1500. Tem que procurar o setor de projetos, a arquiteta Maria Aparecida, que é quem é encarregada de fazer esse atendimento das questões de desapropriação. Dona Josefa, quanto à comunidade da Itapaiuna, como disse o Fernando, nós temos ainda, que afinar a locação do projeto. Pode ser que aquela comunidade lá seja afetada, é possível que seja, não estimamos em mais do que 25 famílias, é um atendimento, vamos dizer, pequeno até, de pequena monta, e pode ser colocado nos programas usuais e normais da SEHAB, de atendimento à população em condições de fragilidade. Senhor Carlos Eurípedes, quanto às questões do túnel, ou da passagem inferior, veja, efetivamente, no projeto da avenida, estão sendo consideradas todas as solicitações, ou todos os demais projetos, inclusive a drenagem superficial. Tudo isso vai ser cuidado. Não existe a alternativa de se deixar um túnel novo, uma obra nova sofrer esse tipo de ação aí. Então toda a drenagem vai ser estudada, e onde for necessário, refeita, ampliada e complementada. Fernando, você quer falar alguma coisa sobre os procedimentos da convocação?

**Fernando Kertzman:** Só complementando dois aspectos. Então, em relação a isso, dona Josefa, sobre o reassentamento, sobre a comunidade lá de Itapaiuna, uma vez aprovado a licença prévia, a obra não começa. Tudo que está comentando... Vai ter que ser atendido tudo que vocês estão perguntando, para depois ter a licença de instalação, que aí a obra começa. Nessa fase, vai ter que ser feito um cadastro social, e ver quem são as pessoas que vão ser atendidas. Que vão ser afetadas, e todas essas vão ter que ter um programa de reassentamento. Linkando aqui um pouquinho com a Nanci, dentro do entendimento da gente, de reassentamento involuntário, ele inclui quem é proprietário e quem não é proprietário. Então, quem não é proprietário, que é a comunidade, é esse atendimento normal com apartamentos, com moradias da SEHAB. Quem é proprietário, tem o proprietário que, comprada a propriedade dele, ele consegue se reestabelecer pelo valor e tem gente que não consegue. Que às



vezes, o valor pago não é suficiente. Então essas pessoas também são consideradas dentro de um programa de reassentamento. É como se fosse um reassentamento como você colocou, entendeu? Então, em um programa de desapropriação, quem tem uma vulnerabilidade social, também tem que estar atendido, dentro do processo. Mas é um processo desapropriatório. Não é um processo onde vai receber uma nova casa. Mas isso tem que estar considerado dentro dos programas da Prefeitura. Ela tem que atender... Se a pessoa tem um comércio, se a pessoa vive daquilo, se a pessoa é idosa, isso tem que estar... Então, vai ter que ter um programa de assistência social, indo nessas 240 propriedades, e vendo nelas quais são as características sociais de cada uma delas. Por isso que a gente dividiu ali. Tinha uso misto, uso isso, uso aquilo. A gente trabalha com essa questão de meio ambiente urbano, e é recorrente essa discussão que eu acho que está ganhando peso em São Paulo, pelo menos, na absoluta urgência em se pensar o transporte público coletivo. Melhorar o transporte público, e essa história de que fazer mais avenida não resolve. E a gente compartilha um tanto com essa ideia, mas por outro lado, o que eu penso, e mais ou menos o que a gente tem levado que é o seguinte: um dos grandes problemas da cidade estar como está, é porque ela não tem um desenvolvimento estruturado, está certo? É um desenvolvimento meio caótico, meio espontâneo. Então na medida em que você não tem grandes eixos viários estruturados, onde você consegue concentrar o transporte público, acontece isso que foi colocado aqui. Tem caminhão passando em rua pequenininha, têm ônibus passando por tudo que é lado. Então, não adianta... Não tem como ter ônibus elétrico... tomara que seja mesmo, porque ele tem que passar em algum lugar, esse ônibus. Tem que ter um viário para ele poder passar. Então se você tiver viários estruturantes na cidade, você consegue fazer o que a gente está pensando em fazer. Fazer um desenvolvimento urbanístico razoável. Então o que eu acho que nós temos que agregar, eu volto a falar, é nas linhas compensatórias, nas medidas urbanísticas ligadas a esse empreendimento, ter ganhos urbanísticos. Mas se a gente não... Não. Então não faz avenida. Porque não adianta nada... Fica o que está acontecendo... É meio contraditório. Está se falando aqui, de um trânsito horrível aqui na João Dias, em um trânsito horrível, vamos fazer o quê? Nós temos que melhorar esse sistema viário. Estruturar esse sistema, segregar ônibus em corredores, ter passeio, ter ciclovia, para começar a ordenar, reordenar esse sistema que é caótico. Então, por isso que a gente, às vezes, defende o empreendimento nesse aspecto. É uma iniciativa pública, de fazer uma obra pública, para desafogar um problema público, e que, logicamente, poderia ser extremamente melhorado com medidas operacionais, ônibus melhores, ônibus elétricos, corredores integrados, sistemas mais inteligentes.

**Secretário Eduardo Jorge:** Nós já tínhamos explicado o regimento, e as inscrições tinham que ser feitas na primeira fase. Mas como ainda há algum tempo, a mesa vai abrir para algumas outras pessoas que queiram fazer intervenções ainda. Por favor,



levantem a mão. Então uma, duas, três, quatro. Quatro pessoas. Cinco pessoas? Nós vamos dar preferência, as pessoas que não se inscreveram ainda. Então, vamos receber mais seis inscrições, por favor. Então eu peço que os seis fiquem aqui. Já façam uma fila, e vocês mesmo podem organizar a fila, e falem o nome para poder... Porque isso aqui é gravado, e isso é um documento que vai ficar guardado. São seis pessoas. Façam a ordem, e falem o nome, por favor. Seis pessoas. Depois, novamente, vamos passar a palavra para ele fazer a sua intervenção final. A Helena vai explicar como é que é o processo de divulgação, que é feito nessas audiências, de acordo com a regra do Sistema Nacional de Meio Ambiente.

**Coordenadora Helena Magozo:** Então, as pessoas que perguntaram da divulgação, primeiro que nós estamos abertos e entendendo que é um sistema que, cada vez mais, pode ser aprimorado. Mas eu vou explicar, dentro da possibilidade que a gente tem hoje, de informação, como é que se dá. Você tem, além da divulgação no Diário Oficial, que eu sei que nem todo mundo acessa, nós temos a obrigação de estar divulgando em jornais de grande circulação. Então nós tivemos a divulgação pelo Estado de São Paulo e pela Folha de São Paulo. Nós temos a divulgação pelo Portal da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Nós temos um mailing grande, que nós mandamos ao governador, prefeito, subprefeitos, secretários, todas as figuras públicas aí instituídas, e também tem um canal que é muito importante, que são todas as ONGs cadastradas na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Por exemplo, nós temos a Ciranda, a SAJAPE, a Associação do Morumbi, a Panambi. Nós acessamos todas as entidades que estiveram nas outras audiências, mesmo não sendo cadastradas na Secretaria, nós, diretamente, mandamos a divulgação para essa audiência. E eu queria também abrir o canal da Secretaria, do Departamento de Participação, o telefone é 3266-7141, para as entidades e associações interessadas em estarem se cadastrando. É que é novo o telefone. Que liguem para a gente, para receberem também, as divulgações e incrementarmos esse sistema. Temos também os mailings dos vereadores, temos as entidades, o CADES Municipal e os CADES Regionais, que tem representação da cidade toda, e da região sul, os Cades Regionais existem, no nível de cada Subprefeitura. Então eu peço que a gente estreite esse canal de comunicação, para que cada vez mais pessoas e entidades sejam informadas. Porque o nosso esforço é uma ampla divulgação. Por favor, a primeira pessoa que vai se manifestar do grupo.

**Marcel:** Boa noite. Só para uma pergunta: a diferença entre túnel e o outro nome...

**Coordenadora Helena Magozo:** Marcel.

**Marcel:** ... que ele falou lá, que eu não lembro, agora.

**Coordenadora Helena Magozo:** Túnel e pista rebaixada ?



**Marcel:** Não. Não é pista. Que tem uma cobertura. Porque essa região já tem problema, porque o terreno é aterrado. Então, no caso da minha rua, quando o ônibus passa, treme até a casa. E tem problema de rachadura. Então, que cuidados que eles vão tomar? E houve um problema até na Chácara Santo Antônio, de um prédio, que as casas vizinhas racharam. E teve um grande problema. Então, se houver esse... não é túnel, mas é esse nome que ele falou, que é na rua que o ônibus passa, que já treme, quais que são os cuidados que eles vão tomar, e tal? É isso.

**José Arimatéa:** Eu notei aqui, muitas pessoas apreensivas e até com certa resistência ao projeto. Ao contrário, eu fiz elogios a quem teve esse projeto concebido, e quero aqui transmitir, embora eu não tenha autoridade para isso, o conhecimento que eu tenho das providências que o poder público está tomando justamente para a teia de transporte público e coletivo. Então só para dizer, eu tenho um irmão que é engenheiro de manutenção do metrô. E ele me faz o favor de me levar sempre para as reuniões. E eu estou sabendo da teia de mon trilhos e metrôs que estão sendo providenciados. Porque houve primeiro o projeto norte-sul, do Jabaquara para Santana, depois leste-oeste, e agora, o projeto do metrô é fazer uma teia de metrôs e mon trilhos, só para ter uma ideia, procurando interconectar todas essas vias. Por exemplo, esse mon trilho que está saindo agora, do aeroporto para a Berrini, na verdade ele vai sair do metrô Jabaquara, passar no aeroporto, cruzar com o metrô de Santo Amaro, ali no cruzamento da Santo Amaro, vai ter uma grande extração, que vai englobar o metrô e o mon trilho. Esse mon trilho vai cruzar depois, com esse mon trilho, se vier do jardim Ângela, para a Berrini. Ele vai cruzar com trem. Interligar com trem na beira do trilho, vai atravessar Santo Amaro, Paraisópolis, até o outro metrô da linha amarela. Já está sendo tratado o projeto, reiniciado o projeto, não a obra, mas o projeto do metrô da Lapa para Moema, sendo que esse da Lapa, depois, vai estender até a rodovia, e de Moema também até a Imigrantes. Tem outro metrô que já começou o projeto da Brasilândia para a estação São Joaquim. Tem outro mon trilho do ABC para interconectar com a linha verde, certo? Vai ter outro metrô... o metrô, aquele de Sacomã, Expresso Tiradentes, ele vai continuar até Tiradentes como um novo mon trilho. Há um outro mon trilho daquela região até a Dutra. Depois, o trem... a linha norte-sul termina na Luz, vai ter o trem dali até o aeroporto de Guarulhos. São os que eu estou lembrando. Mas tem uma rede imensa. Então isso são providências que merecem elogios e eu acho que a gente tem que considerar que essa obra, ela não está vindo para trazer mais trânsito. Ela vai dispersar o trânsito congestionado. Era isso que eu queria trazer. Muito obrigado.

**José da Graça Filho:** Boa noite. Eu sou comerciante da região, estou há 20 anos na Luis Serafico Junior. Nós, comerciantes, queremos saber qual vai ser a situação dos comerciantes que se instalam ali, há muito tempo? Porque a gente depende desse dinheiro. A gente depende desse trabalho. Queremos saber como que a gente vai ficar.



**Terezinha Somavic:** Boa tarde. Meu nome é Terezinha. Eu faço parte da Associação de Moradores da Vila Cruzeiro, a ASSOMAVIC, e nós estamos, há um bom tempo, preocupados com todo esse movimento que está tendo na nossa região. Eu acho que tem um contraditório muito grande com as obras que estão sendo implantadas. Eu discordo totalmente quando os senhores falam que a gente tem que pensar só nesse projeto. É exatamente isso que está acontecendo com a cidade de São Paulo. Vou falar como cidade de São Paulo toda. Nós não temos mais mobilidade urbana nenhuma, por conta disso. Os projetos são implantados de uma forma a pensar naquele projeto, por conta de sei lá o quê, se é especulação imobiliária, ou o quê. Esse projeto não está se olhando em nada no entorno. Nós vamos ser extremamente prejudicados, toda a região. Eu queria uma... Tem uma coisa que eu não consigo entender: como vai se desafogar o trânsito, saindo de uma pista de oito faixas para três faixas. Então tem um gargalo ali, que vai, só esse gargalo, no projeto inicial ter um gargalo desses, eu não consigo entender de forma nenhuma. Então se você implantar uma obra dessa sem olhar todo o entorno, vai piorar toda a região. Se não pensar nos prolongamentos, que também a gente não pode ter um projeto desse estaque. Ele está no meio de uma região em expansão exacerbada, justamente pela especulação imobiliária. E a gente vê toda essa especulação imobiliária acontecendo aqui, sem se mexer em um único metro de qualquer coisa que seja água, luz, esgoto... Eu moro em uma região, eu moro na Vila Cruzeiro, eu trabalhei ali na Verbo Divino durante 30 anos, e o que eu vi crescer ali, eu nunca vi mexer um metro de esgoto ali, no final da Rua Verbo Divino. Aqui em cima, onde tem um dia de chuva, é tudo alagado. Então é impossível a gente não ficar preocupado com uma região maior do que isso, porque é um absurdo você implantar um projeto desse, e depois ficar fazendo paliativos, porque o bairro vai afundar. Quem conhece a Chácara Santo Antônio sabe que esse projeto, ali no meio, é um crime. É assassinar Chácara Santo Antônio, Vila Cruzeiro, Granja Julieta, toda região do parque, nosso parque, os parques vão acabar, gente. Nós viramos um enorme estacionamento. Obrigada.

**Maria Adélia Fernandes:** Boa noite senhores. Eu quero perguntar a vocês como nós ficamos, quem mora em favela? Se a gente tem alguma opção, que eu não tenho... a gente paga condução, faz tudo, e nós, se quer morar, nós somos nordestinos, nós viemos como um favor. Nós estamos aqui, em São Paulo, porque em nosso lugar não tinha recurso. Então nós moramos em favela. Eu quero saber como fica nossa situação? Boa noite.

**Eliane Hataeczech:** Eliane Hataeczech. Eu sou arquiteta e moradora do bairro da Vila Cruzeiro. Na verdade, eu queria saber um pouquinho mais sobre o sentido do tráfego nas duas pontes, entender um pouco o sentido. E uma estimativa de prazo para obtenção da licença de instalação e início da obra. E também, qual é o prazo previsto para execução da obra. Obrigada.



**Filomena Diz:** Bom, eu só queria que a Secretaria do Verde se mostrasse preocupada na manutenção de toda a área verde, fauna e flora. Realmente, eu acho que cabe a essa Secretaria. Eu gostaria de ter a alegria de contar com pessoas que ocupam esse cargo, como pessoas que estão companheiras dessa ideia. Porque para mim, realmente, eu não vejo sentido. Na época que eu atuava com o meio ambiente, parecia que as coisas eram difíceis. Mas sabe que hoje eu penso, as coisas eram mais fáceis. Quem se manifestava a favor do meio ambiente, era verdadeiro. Eu era diretora de uma ONG onde a gente não recebia verba nenhuma. Nós conseguimos a proibição da caça das baleias no Brasil, sozinhos. E em uma época que parecia que as pessoas não estavam preocupadas com isso. E hoje, que a gente tem tantos órgãos, tantas entidades, a gente tem que pedir para preservar. Pedir para: "*Ah, vamos replantar...*" Gente, não é isso. Quem conhece o meio ambiente sabe que você não reconstitui uma área natural. Aqui, nós temos o final da Mata Atlântica. Dentro da Granja Julieta e arredores, nós temos Mata Atlântica. Se eu podar a árvore da minha casa, que tem muitos metros de altura, e estiver prestes a cair, eu tomo uma multa se a Prefeitura não aprovar. Não vier podar. Mas como é que pode estar acontecendo tantas coisas que a gente vê... eu prefiro não citar, mas muita coisa estranha está acontecendo na nossa região, e pensar em preservação do verde não é pensar, novamente eu falo sobre isso, não é pensar no verde, nos passarinhos. É tudo. Nós fazemos parte disso. Enquanto o ser humano não perceber que ele degradando, ele mesmo é o prejudicado, não vai se levar a lugar nenhum. E nos outros países desenvolvidos, cada pedaço verde é preservado como uma coisa do céu, de Deus. Aqui no Brasil, acho que é o excesso de fartura. A gente ainda quer pavimentar, construir, pavimentar, construir. Não é nada disso. Isso é a contramão do pensamento moderno. Então eu sou a favor do fechamento da Granja Julieta e todas as regiões que estejam ameaçadas. E que a gente consiga preservar um pouco do verde, da natureza, e da história. Porque talvez vocês não conheçam, mas a história dessa região é muito rica. Ela tem muito a contar. Eu acho que a gente tinha que parar para contar a história, para preservar, para fazer as crianças e as pessoas conhecerem mais dessa região, que é tão rica, ao invés de pensar em projetos, dinheiro, projetos, dinheiro. Isso a gente já conhece. Então eu realmente gostaria de contar com vocês. Secretaria do Verde é para ajudar nisso, não é, gente? A gente não deveria mais precisar pedir. Isso devia partir de vocês para cá.

**Coordenadora Helena Magozo:** Eu queria chamar o Marc, porque uma série de pessoas falaram pela segunda vez, então você tem direito a falar.

**Marc Zablith:** Obrigado pela oportunidade de me manifestar de novo. Às vezes, até o direito à manifestação é cerceado. Por isso mesmo, uma das coisas que a gente pediu nesse documento...



**Secretário Eduardo Jorge:** Com licença. O direito não foi cerceado. É que as pessoas se inscreveram. A preferência era de quem não tinha falado. Eu não podia daqui, controlar quem estava se inscrevendo ou não. Então, não é cerceado o direito. Por favor.

**Marc Zablith:** Tudo bem. Obrigado. Enfim... Uma das coisas que eu solicitei aqui, da gente formar uma espécie de comissão na Subprefeitura de Santo Amaro, para a gente avaliar periodicamente esses impactos. E para a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente lá no Paraíso, ir ao edifício Martinelli para consultar uma planta, é inviável para 99% dos interessados, dos moradores. Então a gente precisa, realmente, não só ter a consulta dos dados aqui na Subprefeitura de Santo Amaro, a gente também precisa ter a oportunidade de se manifestar e de se informar. Isso faz parte do direito ambiental. E é nesse sentido que eu falo que às vezes, o nosso direito é cerceado. Uma Secretaria que é inacessível para 95% das pessoas, me perdoe senhor Secretário, é uma forma de... não sei nem se essa é a palavra, inacessibilidade. Outra questão que eu quero abordar aqui, é rápida, a última coisa que eu quero falar, que não deu para falar antes. É que, com o adensamento do bairro, acho que são 120 mil pessoas que vão chegar nos próximos anos, a infraestrutura que existe aqui, tanto de educação, tanto de saúde, tanto de atendimento ao idoso, pessoas com deficiência, ela já está saturada. E o que vai acontecer com isso, com 120 mil pessoas chegando? Vai se tornar ainda mais rala. Ainda mais escassa. Então, eu acho que faz parte da discussão da operação urbana, de uma forma geral. E infraestrutura não é só rua, porque rua é onde ficam os carros, as pessoas precisam de muito mais do que rua. Então eu queria incluir isso. A questão da infraestrutura que precisa ser discutida aqui, e de preferência, na Subprefeitura de Santo Amaro. Na última audiência que teve lá na Subprefeitura sobre o orçamento, 100% das pessoas pediu a descentralização da gestão para a Subprefeitura. Nós precisamos das Subprefeituras fortes, e se isso não acontece pela lei, as Secretarias podem fazer isso, simplesmente designando alguma pessoa para ouvir a gente. Só isso. Muito obrigado.

**Coordenadora Helena Magozo:** Pedro e Fernando, por favor.

**Pedro Evangelista:** A primeira questão aqui, do Marcelo, ele pergunta sobre a diferença do túnel ou da pista rebaixada. Qual é a diferença básica? Aqui nós não temos um túnel, em si. O túnel, o que é? É uma obra que se desenvolve embaixo da terra, enquanto o terreno em cima permanece inalterado. Aqui, aqui é a região da passagem. Como é feita essa obra? Como desenvolve essa obra aqui? A gente pode fazer, inicialmente, as paredes, por sistemas, ou sistemas que ocupam só uma pequena faixa aqui. A gente pode jogar uma laje, em cima, restituir a circulação e escavar por baixo. É diferente de um túnel, que você vai sempre escavando por baixo. É uma obra que tem um grau de risco maior, o túnel. Aqui nós temos um grau de risco muito menor, nesse tipo de solução. E com a vantagem de liberar o fluxo em



cima, enquanto a gente está trabalhando embaixo. Então essa é a diferença básica. Quanto a medidas de segurança, de vistoria, o que se faz, geralmente, nesse tipo de obra? Faz uma vistoria cautelar, verifica todos os imóveis da região que podem sofrer alguma influência, algum recalque, alguma ação da obra que está sendo desenvolvida, faz uma vistoria, um documento cautelar, e acompanha com equipamentos de medição e de precisão para ver se está acontecendo algum efeito na região. Então isso tudo é monitorado. Isso tudo é monitorado. Veja, se acontecer alguma coisa, a ação tem que ser imediata. E também devemos ter, vamos montar na obra, um atendimento à população. Ou seja, qualquer efeito, qualquer dúvida, qualquer ação que o morador esteja notando, é simplesmente nos comunicar, para a gente tomar alguma atitude. Bom, o senhor José de Arimatéa descreveu os projetos todos lá, com bastante propriedade. Bom... O José da Graça, quanto à situação dos comerciantes, veja, não existe, no âmbito da obra, vamos dizer uma distinção. A gente tem, para implantação da obra, as desapropriações. Sejam comerciantes, moradores, terrenos, ou misto e tal. E existe um procedimento todo, de desapropriação. Uma avaliação dos imóveis. Existe todo um mecanismo de indenização prévia e justa. A Dona Terezinha, quanto a: não se pode pensar só nesse projeto, realmente, a gente não pensa só nesse projeto. O desenvolvimento disso é pensado com todos os atores. Nós temos diversas reuniões com metrô, com CET, com CPTM, com todos os agentes envolvidos aqui, para compatibilizar todos os projetos. A questão de ligar oito faixas em três faixas e tal. Nós estamos propondo a implantação de uma avenida que é uma alternativa, pode ser uma alternativa até o próprio eixo da Marginal, mas qual é a ideia? Nós estamos também colocando duas travessias que vão tirar trânsito, tirar carregamento da João Dias, da Ponte do Morumbi, dar novas alternativas de retorno, para liberar a própria Avenida João Dias. Então, o viário aqui, ele está oxigenando o bairro, oxigenando o viário, o sistema viário, para dar fluidez. Hoje, eu cheguei aqui, peço até desculpas para o Secretário, cheguei dez, quinze minutos atrasado, porque eu descii... o meu carro parou no número 1000, eu vim descendo a pé, porque cheguei mais rápido aqui, a pé, do que de carro. Não conseguia chegar aqui de carro. Vim a pé. Então, efetivamente, todo esse viário é estudado junto com a CET que tem o conhecimento pleno da região, das deficiências e das necessidades da região. Dona Maria Adélia, sobre a questão dos favelados, o número de pessoas de favelas atingidas aqui, possivelmente atingidas pelo empreendimento, é um número relativamente pequeno. Ele vai ser atendido nos esquemas de atendimento da Secretaria de Habitação. Nos diversos tipos de atendimento. Pode ser com a construção de unidades, pode ser com atendimento... até bolsa-aluguel provisoriamente, ou atendimento em unidades que a SEHAB está construindo na região. Quer dizer, é um universo pequeno, até, para a gente propor um programa específico. Ele pode ser atendido pelos programas normais da SEHAB. Não tem nenhum problema com isso. A Elaine perguntou do sentido e dos prazos para licença e para a obra. O sentido das pontes, eu já explico. O prazo para licença, veja,



tem todo um procedimento. Depende o quanto mais rápido a gente atender, eu não consigo te dar essa estimativa. Porque nós ainda estamos pleiteando licença prévia. Está em análise no CADES, nas Câmaras Técnicas, o DECONT está analisando, quer dizer, nós não temos ainda, nem a licença prévia. Depois da licença prévia, que ainda não libera a obra, aí nós vamos solicitar a licença de instalação, que também tem uma série de questionamentos, uma série de medidas, uma série de esclarecimentos e de condicionantes impostas pela Secretaria do Verde, para a gente atender, antes de obter essa licença. Então, eu não consigo te dar esse prazo. A dinâmica do processo que vai dar esse prazo. Não consigo te precisar isso. O prazo de obra, especificamente, a partir da ordem de serviço, nós temos um prazo de contrato, está prevista em execução de obra, a partir da ordem de serviço, 24 meses de obra. São dois anos de obra. Quanto ao sentido das pontes, essa ponte aqui, na altura da Maynard e Laguna, o sentido é dessa pista da margem direita, ou seja, do lado de Santo Amaro para a margem esquerda, o lado do Morumbi. E essa aqui é do sentido da margem esquerda, o lado do Morumbi, para Santo Amaro. Entende? São duas ferraduras. São como se fossem dois retornos, vamos dizer, na travessia da Marginal. Só para localizar, a Ponte João Dias está aqui. Está aqui próximo. Aqui é a Avenida João Dias, a continuação, a Ponte João Dias. Essa aqui, da Itapaiuna então, nesse sentido, do lado do Morumbi para Santo Amaro, na proximidade da João Dias. E aqui da Rua Laguna e Maynard, do lado de Santo Amaro para o Morumbi. A dona Filomena, sobre as questões da atuação da Secretaria do Verde, aí eu realmente... não sei se o Secretário quer falar. O Marc, quanto à disponibilidade dos dados na sub, ficar sossegado que nós vamos encaminhar todos os dados disponíveis para a Subprefeitura. Não existe nenhum segredo nisso aqui. Nós vamos encaminhar todos os dados, as plantas, relação de imóveis. Vamos providenciar o encaminhamento para a Subprefeitura, se possível, ainda essa semana, começo da próxima. Secretário acho que é isso.

**Secretário Eduardo Jorge:** Bom, então eu agradeço à Secretaria de Obras, agradeço aos cidadãos e cidadãs que acolheram o convite para a audiência pública. E como eu disse, é um momento importante do licenciamento. A Eliane fala sobre prazos, Eliane. Não tem prazos. Porque a Secretaria do Meio Ambiente é o órgão local do SISNAMA. Todo esse processo de licenciamento, do qual as audiências públicas fazem parte, mas tem ainda a avaliação do DECONT, tem a votação no Conselho Municipal do Meio Ambiente, tem todas as complementações que a Secretaria pede, em cima de explicações desse tipo que vocês colocam, e dos que os próprios técnicos querem saber, isso tem que responder. Então não há prazo. A Secretaria do Meio Ambiente está licenciando obras gigantescas, aqui. Toda obra do metrô, são obras enormes. Todas as operações urbanas são sistemas muito complexos. E para isso, a prefeitura teve que fazer concurso, contratou engenheiros de vários tipos, agrônomos,



biólogos. E então é um processo muito complexo. Então não dá para garantir quando vai ser. Assim...

(fala sem microfone)

**Secretário Eduardo Jorge:** Não, não tem estimativa. Não. Não tem estimativa. Porque se não atender a segurança social e ambiental que a Secretaria do Verde exige, não vai ser feito. Pode nem ser feito. Então essa é uma questão muito importante. A Secretaria do Meio Ambiente é aqui, a Prefeitura, mas ao mesmo tempo, é o órgão local do SISNAMA. O fato de ser uma obra estadual ou municipal, não afeta em nada a independência da Secretaria do Verde. Vai fazer quando tiver a segurança social e ambiental necessárias. Por isso...

(fala sem microfone)

**Secretário Eduardo Jorge:** Não. Eles não têm nada. Eles não têm LAP. Sem LAP, eles não fazem nada. Agora, eu vou só concluir. É muito importante que tenha essa noção. Esse aqui é um processo. Eles só vão poder seguir adiante se for aprovado no Conselho Municipal do Meio Ambiente. E só vai ser aprovado no Conselho Municipal do Meio Ambiente quando a Secretaria e o Conselho Municipal do Meio Ambiente, que é metade governo e metade população eleita, achar que o projeto tem segurança social e ambiental. Pode aprovar, e pode não aprovar. Então o lema da Secretaria é transparência, rigor e rapidez, nessa ordem. Transparência, rigor e rapidez. Então eu queria deixar isso tranquilo para vocês. Esse é um processo. Quero repetir que a Secretaria de Obras, que é o empreendedor no caso, tem a obrigação de atender vocês à hora que vocês quiserem. Peguem aqui... Eles já falaram o endereço, e as Associações de Moradores, cidadão, qualquer um que queira falar, eles têm obrigação de responder as suas dúvidas. Aqui, ou então se articular com a Subprefeitura que é o órgão local, aliás, nós estamos até com subprefeito aqui, de M'Boi, presente, está aqui conosco. Não sei se o Subprefeito de Santo Amaro também está aqui. A Subprefeitura é o órgão local da Prefeitura. A Secretaria de Obras, como a Secretaria do Meio Ambiente, tem a Subprefeitura como um local de articulação. Nós temos, inclusive, um Conselho eleito de desenvolvimento sustentável, pela população, em cada Subprefeitura. Em cada Subprefeitura. Foi criado agora, tem votação, as pessoas que querem ajudar a Subprefeitura e a Secretaria nessa questão do meio-ambiente podem participar, e ser eleito aqui no Conselho da Subprefeitura. Então eu quero que você repita o endereço, porque essa discussão não acaba aqui. Continua no Conselho e continua com o empreendedor. Então eu quero agradecer a presença de todos vocês, mas eu quero que você repita o local onde a população pode procurá-los, e você veja, com o Subprefeito de Santo Amaro, como você vai se articular para que eles tenham acesso mais fácil aqui em Santo Amaro.



**Pedro Evangelista:** Perfeito, Secretário. O endereço da SPObras repetindo, é Praça do Patriarca, nº. 96, no centro da cidade. É quase na esquina da Rua Líbero Badaró. Repetindo o horário de atendimento, nesse horário, a gente tem uma pessoa lá, escalada, quer dizer, não precisa marcar para ir lá, basta ir, que é terças, quartas e quintas-feiras, das 13:30 às 16:30 horas, isso não precisa marcar. Pode ir qualquer dia desses e horário. E também atendemos em outros horários desde que se marque previamente, tem o PABX 3113-1500, o PABX da SPObras, e estamos lá para atender, e vamos articular com as Subprefeituras esse encaminhamento.

**Secretário Eduardo Jorge:** Mas dê também o e-mail, que hoje é uma forma muito fácil de se articular, e que vocês podem também, atender via e-mail.

**Pedro Evangelista:** Olha, vou dar o e-mail do gerente de projetos, que é o engenheiro Luiz Carlos Lustre, é [llustre@spobras.sp.gov.br](mailto:llustre@spobras.sp.gov.br).

**Secretário Eduardo Jorge:** Então eu encerro e agradeço a todos vocês, e vamos, por favor, continuar fazendo esse contato com os empreendedores, e com a Secretaria do Meio Ambiente, na fase de decisão do processo. Muito obrigado.

**Coordenadora Helena Magozo:** E eu, Helena Magozo, Coordenadora Geral do CADES, lavrei esta Ata, que segue por mim assinada.

**Helena Maria de Campos Magozo**  
Coordenadora Geral do Conselho Municipal do Meio Ambiente e  
Desenvolvimento Sustentável - CADES