

## **ATA DA 4ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE POLÍTICA URBANA, REALIZADA DIA 13 DE SETEMBRO DE 2006**

Aos treze dias do mês de setembro de dois mil e seis, à 10:30 horas, na sala Lima Barreto – Centro Cultural São Paulo, nesta Capital, realizou-se a 4ª Reunião Extraordinária do Conselho Municipal de Política Urbana – C MPU, sob a presidência do Dr. Francisco Vidal Luna, Secretário Municipal de Planejamento e Presidente do C MPU, contando com a presença dos membros relacionados no final desta ata. Foram discutidos os itens constantes da pauta, com os respectivos encaminhamentos e resoluções:

### **FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Gostaria de agradecer a presença de todos aqui. O secretário Frederico Bussinger deve chegar por volta das 11hs Ele fará uma apresentação de idéias que a Secretaria de Transporte tem para ser incorporada na visão do plano. Não é uma posição fechada também na área de governo. Cada um dos secretários: habitação, transporte, verde, meio ambiente e siurb, tem trazido questões que temos discutido entre nós e ainda não formamos uma opinião fechada a respeito disso, mas nós já queríamos estar discutindo com os senhores aqui para ir colhendo informações e sugestões para podermos incorporar na revisão do plano.

Nós já aprovamos aqui neste conselho, a uns dois ou três meses atrás, uma moção a favor da solicitação do adiamento da revisão do Plano Diretor para 2007. Depois que foi aprovada esta moção aqui neste conselho, nós temos conversado pessoalmente com alguns vereadores para formar uma opinião a respeito disso pois, nós falamos inclusive aqui, que nós entendíamos que se esta questão do adiamento fosse simplesmente uma questão do executivo, por um problema de atraso ou de não querer cumprir um prazo, seria muito difícil que a Câmara aprovasse, então nós precisávamos, era importante que tivéssemos uma moção de apoio por parte deste conselho, que já foi aprovado. Depois disso nós já conversamos com os vereadores. De modo geral, os vereadores, agora que o processo se iniciou, inclusive com assembléias regionais, perceberam a inoportunidade do momento para fazer a revisão

neste ano, ela transparece mais do que quando nós discutimos isso aqui a dois ou três meses atrás.

Existem conceitos que ainda não se entendem perfeitamente sobre o funcionamento. Não existem questões, existem conflitos que transpareceram no passado e voltam agora. Existem ainda erros no zoneamento que nós pudemos identificar e outros não, então eu tenho a impressão que seria uma coisa muito mais saudável, como nós dissemos da outra vez, que essa revisão pudesse ser apresentada ao longo do ano que vem e haveria um ano. Inclusive do ponto de vista do processo legislativo o ano que vem não tem eleição. Este ano, do ponto de vista legislativo é também um ano complexo e fica muito mais difícil. Está se fazendo uma eleição e muitos dos vereadores também são candidatos, e todo o processo fica um pouco truncado, e o ano que vem seria um ano sem esse tipo de situação, então seria um ano melhor para discutir. Também tenho dito para algumas pessoas que tem me procurado e conversado, e eu tenho impressão que qualquer mudança que se faça hoje no zoneamento em particular, como sei que essa é a questão que mais atinge o cidadão comum em todo seu dia a dia, eu tenho a impressão que fazer uma mudança, hoje já existe, teve uma grande mudança no zoneamento da lei anterior, qualquer mudança que se faça hoje de uma situação consolidada que foi uma proposta do executivo e como um consenso da Câmara, que não importa o que foi provado, entrou em vigor em fevereiro do ano passado, acho que qualquer mudança desse tipo tem que ser muito debatido. Existem muitos bairros das subprefeituras que exigiriam discussões por rua e nós sabemos de muitas ruas a dificuldade que gera.

Uma das primeiras assembléias regionais que foram feitas aqui na Lapa, criou-se muito conflito e não ficou muito bem entendido. Minha idéia inclusive era fazer uma nova assembléia na região da Lapa até para esclarecer isso. Outro bairro que foi muito politizado, como por exemplo Pinheiros, isso foi deixado claro e foi explicitado. As partes todas colocaram sua posição e não houve um posicionamento como se o

executivo quisesse aquelas mudanças. E de fato o executivo está liderando o momento de mudança do levantamento. Houve no momento de mudança um levantamento para estar levantando aquilo que lhe faz sentido, eles trouxeram para nós, nós discutimos e devolvemos para eles o seguinte: ouve a população e vê se tem consenso a respeito disso, quer dizer o motivo em si, qualquer coisa que se quer fazer e nós não temos uma posição formada e se quisermos terminar isso até o final do ano, nós teremos que ter uma posição disso de governo, esta posição tem que ser com muito debate. Tem muitas regiões, praticamente todos os corredores que sempre foram área de conflito e continuarão sendo área de conflito. Agora o executivo não pode de uma maneira autoritária simplesmente começar a mudar o que já foi um grande debate do passado.

Tem regiões como a Vila Pacaembu que teve de ser feito um acordo ali de convivência. Teve a outra região do Pacaembu que tem uma unidade da Febem, aquilo se andar alguma coisa tem que fazer algum acordo entre a unidade e os moradores senão não dá pra se fazer simplesmente uma coisa autoritária e nós conhecemos muitas áreas da cidade que tem situações desse tipo. Então essa é a nossa posição e eu até gostaria de sugerir, nós estamos agora montando o processo para ser enviado a Câmara e seria importante que quando se mandar esse processo para a Câmara, que esse processo de solicitação do zoneamento para o ano que vem não fosse feito só como uma posição do executivo. Então eu gostaria de solicitar aos senhores que representam entidades ou regiões, que foram votados, que nos mandassem cartas, pode mandar para a Secretaria do Planejamento, nos mandassem ofícios solicitando o adiamento. Isto ajuda para quando for enviado, e nós gostaríamos de estar enviando na semana que vem. E nós gostaríamos de enviar para a Câmara esta solicitação, este projeto de Lei do executivo e que o encaminhamento pudesse ter na verdade como anexos, estas solicitações. Nós já tivemos muitas coisas desse tipo, de associações de moradores. Mas valeria a pena esta composição seleta, que representa uma boa parte da composição urbanística da cidade, que pudéssemos mandar um ofício

neste sentido e nós encaminharemos junto com o processo na Câmara, solicitando basicamente para o ano que vem , deixando nesses termos. É uma coisa consensual, de unanimidade nas duas reuniões anteriores. Eu tenho a impressão que as várias entidades aqui representadas provavelmente tem de fato este posicionamento, então eu gostaria que os senhores pudessem com uma certa urgência, que pudessem nos mandar isso.

E as entidades, depois que nós encaminhemos isso para a Câmara, as entidades é importante na verdade, que é um processo político legítimo, que façam um contato com as representações na Câmara para que nós consigamos isso, isso seria muito importante pra que nós tivéssemos tempo para discutir a revisão.

Então esse era a primeira questão que eu tinha que colocar para os senhores.

Nós temos mantido o mesmo posicionamento, então, eu acho que nós conseguiremos adiar e a idéia é que o processo que começou, já que as subprefeituras estão movimentadas, que já começaram as assembleias, que não se pare isso. Então, se fez uma assembleia, faz dez agora. Marca, continua marcando, e vamos continuar. Se a nossa secretaria já começou um sistema de transporte e de habitação, então nós continuamos com o processo e pode ser que nós cheguemos num posicionamento em meados do ano que vem, em maio, no momento que tiver.

O ideal seria que o ano que vem seria o ano da entrega e da discussão, um plano melhor do que depois discutir em 2008. Então do ponto de vista do executivo, se nós pudéssemos mandar isso, já pronto, trabalhado, bem analisado até o primeiro semestre, teria no segundo semestre uma discussão na Câmara e seria sua situação ideal e seria um bom ano para discutir isso, seria menos politizado. 2008 seria um ano mais difícil na visão da própria Prefeitura, então acho que eu solicitaria isso.

Bom, nós vamos agora, o senhor quer falar algo sobre esse tema?  
Bom nós vamos falar agora e depois vou passar a palavra aos senhores.  
Eu queria agora entrar na própria pauta da reunião.

A primeira coisa seria a aprovação da Ata da oitava reunião. Se não tiver nenhuma manifestação... Considero aprovada a Ata da oitava reunião.

Eu quero discutir aqui uma outra questão que é o Fundurb. O Fundurb está previsto por Lei e ele tem sido um Fundo pouco Operacional. Ele deveria receber recursos de outorga onerosa e outros fundos que pudessem ser incorporados no fundo. Ele tem um elenco de aplicação muito bem definido, onde os recursos de outorga onerosa deverão ser obrigatoriamente alocados e isto está estipulado por Lei e não há o que discutir.

Existia na verdade um decreto sobre a posição do conselho gestor do fundo. Era um grupo muito grande, complexo e que depois a locação dos fundos tem que passar de novo por aqui, que na verdade é como se essa representação tivesse duas vezes o mesmo tipo de discussão, depois isso tem que ser levado pra Câmara pra ser aprovado pelos vereadores antes do orçamento, então, gerava um processo tão complexo que em 2004, isso acabou não sendo feito e se considerou que os recursos não seriam adequados.

Em 2005 ocorreu o mesmo. Nós mandamos a mesma fórmula pra Câmara e os recursos que estão lá ficaram praticamente ociosos. Este recurso já existe, portanto nós podemos alocar a partir do ano que vem. Na verdade, a outorga onerosa ela começou a entrar de forma expressiva agora. Nós começamos este ano com aproximadamente 11 milhões de ingressos de outorga e acho que pro ano que vem, acho que este ano chega a 60 e acho que no ano que vem nós podemos contar com talvez 100 milhões ou alguma coisa dessa ordem. Eu tenho impressão que esse deve ter mais ou menos alguma estabilidade ao longo do tempo de arrecadação. Nós, o ano que vem, talvez teremos o recurso deste ano e o que queremos arrecadar o ano que vem, deve ser, nós estamos ainda

calculando, mas deve ser entre 150 e 200 milhões de recursos a serem alocados no ano que vem.

Nós soltamos, foi feito um decreto fazendo uma recomposição deste conselho que ele na verdade teria o caráter de aprovação, pois a alocação viria pra cá para ser apreciado pela CPMU e isso seria encaminhado a Câmara que pode aprovar isso ou não. A Câmara, na verdade, é que tem o direito legítimo de aprovar a alocação dos recursos e nessa reforma não podia fazer um desvio de localidade, a localidade está definida, mas podia mudar os projetos. Então, o que nós colocamos neste decreto seria um debate com os secretários envolvidos nessas áreas do FUNDURB e nós colocamos que faria sentido que tivessem dois representantes da sociedade. Isso já estava estabelecido, mas nós imaginamos que esses dois representantes da sociedade pudessem ser dois membros representantes deste conselho para a gestão do FUNDURB. Isso, e em função disso, nós até distribuimos um decreto a favor da composição do conselho gestor. A nossa idéia é que, aqui neste conselho hoje, nós pudéssemos aprovar a indicação de dois membros que fizessem parte do FUNDURB. Nós temos até 30 de setembro para entregar o orçamento na Câmara. A nossa idéia é fazer essa indicação de dois membros. A semana que vem nós teríamos uma reunião do Fundurb e a idéia é que os secretários que tenham o interesse na locação de serviços fizessem uma apresentação pros membros do Fundurb pra se aprovar os membros do projeto mais importante.

Eu quero chamar aqui o Frederico, por favor, que vai fazer a apresentação da parte de transporte.

Então a idéia seria que nós aprovássemos dois membros aqui, eleitos, fossem eleitos os dois membros. Houvesse uma reunião à semana que vem do Conselho do Fundurb com esses dois membros e o secretario e os representantes da prefeitura e nós faríamos dentro da outra semana, na semana que vem, uma outra reunião extraordinária deste Conselho para apreciarmos a alocação do Fundurb. Nós aproveitaríamos essa reunião para fazer isso e também uma apresentação do secretário Jorge,

ou Dr. Arnaldo, qualquer um dos dois, ou habitação. Temos ainda que ver qual e quem seria. Então nós faríamos uma outra apresentação, como nós vamos fazer hoje sobre os transportes, para dar uma idéia de como estão avançando essas Secretarias que estão vendo sugestões basicamente para o Plano Diretor. Então nós faríamos na semana que vem uma outra reunião dessas e aprovaríamos, basicamente o tema seria essa aprovação daquela alocação, apreciação daquela alocação e nós faríamos de novo outra apresentação de um ou dois temas a mais sobre a revisão, esta seria a idéia.

Então eu queria colocar agora, como na verdade existe essa questão da alocação, eu queria colocar, e nós não temos indicações, nós queríamos que as pessoas fossem indicadas entre os membros, acho que seria importante entre os membros efetivos do conselho, e caso tiver mais, alguém pode indicar, nós fazemos uma votação, pois não?

#### **GERSON GOMEZ**

A revisão do Plano Diretor , a revisão aí não teve.

#### **LUCILA FALCÃO PESSOA LACRETA**

Bom, nós recebemos o projeto agora no começo da reunião, e eu gostaria de apontar que no outro, na outra composição, ou outro decreto, que é o 43231, a sociedade civil estava bastante melhor representada, uma vez que havia eleição, tal qual há nesse conselho pra oito representantes eleitos pela comunidade, e a proposta aqui, proposta não, já e fato consumado, não tem ninguém representando a sociedade civil organizada, então está aqui o meu protesto, o meu estranhamento e eu acho que algum dos representantes deveria ser minimamente alguém da sociedade civil, obrigado.

#### **FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Eu entendo que a CMPU é a sociedade civil então, você indica algum nome, alguma coisa, então nós temos aqui a indicação.

**LUCILA FALCÃO PESSOA LACRETA**

Eu me coloco a disposição como representante, membro do Defenda São Paulo, e como represento a macro região Oeste.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Quer dizer, nós temos dois representantes de regiões, nós temos da macro região sul e da macro região oeste. Com dois representantes eleitos. Por favor.

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

É, eu queria saudar os presentes e antes de entrar nessa questão, nas indicações das regiões pra fazer parte de integrar o conselho gestor do FUNDURB, é fazer assim uma, é chamar a atenção para uma seção de importância, além do que agente considera na questão do zoneamento no Plano Diretor, como no transporte, na habitação, o sistema viário, da importância da vinda do túnel Dr. Arnaldo e do meio ambiente, porque nós temos propostas que são na verdade para regiões mais pobres e afastadas, aquilo que nos interessa, agente acha que o plano é pra desenvolver melhor a cidade toda e principalmente as regiões que precisam mais de desenvolvimento.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

A idéia, só levantar, a idéia nossa é fazer isso. Quando nós falamos de zoneamento e Plano Diretor, é tudo. O zoneamento é a coisa mais explosiva. A idéia é trazer cada uma dessas áreas para serem discutidas e em todo o processo.

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Sim, sem dúvida, que é também explosiva quando...

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Não, não... tudo!



## **VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Tudo, as condições de moradia, de quem tem trem, naquele projeto da implantação de trem social, para quem mora na beira dos rios degradados, também tem a intenção de melhorar as condições de vida, de moradia, saneamento, transporte nem se fala. Então por conta disso a nossa fala , a primeira proposta que eu gostaria que ficasse na ata desse encontro obviamente é de que todos os conselheiros, todos nós conselheiros, até pra termos uma participação mais qualificada, que agente receba as propostas de forma impressa. Que agente receba o controle do que a prefeitura quer manter, na medida que isso for sendo, for avançando ou, o que a prefeitura quer substituir, alterar na revisão do Plano Diretor, caso haja a prorrogação ou não. E que agente receba previamente as propostas a partir desses encontros das plenárias que estão sendo feitas nas subprefeituras. O que as subprefeituras, técnicos das subprefeituras estão elaborando de propostas, para que nós conselheiros possamos nos debruçar sobre elas e dar nossa opinião, consultando lá nossas comunidades. Então essa é a primeira sugestão.

Em relação a participação do Fundurb, me atrevo a atenção para a necessidade da Zona Leste também estar representada. Particularmente a Zona leste 2, o fundão da Zona Leste. Então como representante da macro região da zona leste eu queria sugerir que um desses representantes fosse da zona leste. Já tivemos uma indicação de uma pessoa da situação social, o Gerson, da zona sul, que obviamente que necessita, é uma região que necessita de algumas intervenções, já temos da zona oeste, mas se agente puder, se agente tiver um consenso, que agente garantisse a representação da zona leste.

## **FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Quem é o representante da zona leste?

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Temos eu que sou da Leste 2 e tem outro companheiro que é da leste 1...

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Desculpe, mas qual é o seu nome?

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Sou Valter de Almeida Costa, eu sou da macro-região da zona leste 2 e sou da diretoria do Fórum para o Desenvolvimento da Zona Leste, que também tem uma participação ativa no processo de revisão do Plano Diretor.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Feito.

**ÂNGELA MARIA CALÁBRIA**

Bom dia. Sou Ângela Maria Calábria, da sub da Penha. Eu queria apoiar a fala da Lucila. Eu acho que população está sub-representada, embora dois membros da CMPU sejam da população obviamente, deveria haver um de cada região, então eu estou também indicando da região leste, leste 1, que é o Reinaldo Ruiz, que é o presidente do Fórum Urbanístico da Penha, é presidente da LEASP que é a organização dos engenheiros e arquitetos zona leste, e eu acho que seria uma boa representação para a zona leste.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Ele é um representante eleito.

**ÂNGELA MARIA CALÁBRIA**

Sim, sim e eu quero confirmar o apoio a fala da Lucila e com isso pedir uma representação de cada sub região.

**JOAO SETTE WHITAKER FERREIRA**

Boa tarde senhores secretários.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

O senhor pode se apresentar por favor.

**JOAO SETTE WHITAKER FERREIRA**

Joao Whitaker, representante das universidades, da USP, MACKENZIE. E eu queria só apoiar justamente a questão da representação para que a gente tenha o cuidado da sociedade civil o mais representada possível, mas eu só queria dar um recado em relação a revisão do Plano Diretor, porque com o atraso que eu cheguei agora, e não deu temp na hora...

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Só uma coisa, agente já tinha falado disso.

**JOAO SETTE WHITAKER FERREIRA**

Ah não, então tudo bem. Eu pensei em voltar agora, mas depois...

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Depois o senhor toma a palavra.

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Bom, tem mais alguém, alguém quer indicar mais alguém?

**MAURO FRIEDHOFER**

Mauro Friedhofer, do centro. Eu gostaria de que agente pudesse superar rapidamente este impasse, sem dúvida nenhuma que as palavras da Lucila são muito justas, mas nós temos um prazo aí pra ser cumprido até o dia 30 de setembro.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Não, agente vai ter que fazer uma votação aqui.

**MAURO FRIEDHOFER**

É mais...

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Não, não. O decreto está aqui.

**MAURO FRIEDHOFER**

O que entrou em discussão é todas as regiões estarem aqui representadas.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Nós temos um decreto que estabelece isso e não se meche nisso.

**MAURO FRIEDHOFER**

Tá, tá bom, tá bom.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Está consignado essa posição, mas existe um decreto do prefeito dando a autonomia pra fazer isso.

**EDSOM ORTEGA MARQUES**

Ortega, presidente da Cohab. Eu queria sugerir e indicar o nome do Joao Antonio Del Nero, presidente do SINAENCO, que é o Sindicato Nacional das Empresas que atuam na área de projeto consultiva. Conhece essa cidade de traz pra frente. Conhece zona norte, sul, leste, oeste e acho que neste conselho é importante profissionais com a experiência do Del Nero e como sugiro aqui e indico o nome dele.

**REINALDO MARTINEZ RUIZ**

O SINAENCO congrega o sistema de arquitetura, engenharia em São Paulo, mas eu tenho orgulho por ter sido 31 anos professor da USP,

lecionando na Escola Politécnica e na Faculdade de Urbanismo da USP também. Sou ligado ao escritório mais tradicional em projetos também do Brasil, fundado em 42, que nós fizemos em São Paulo. Tem um trabalho lá pela nova paulista, projeto de engenharia de um museu de arte, as rodovias do Imigrante. A Imigrante descida da Serra ganhou um premio internacional das três Américas de alto porte de engenharia que cuidou também do meio ambiente e é um projeto hoje referência no banco interamericano e de engenharia de grande porte que defenda o meio ambiente. Muito obrigado pela indicação.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Bom, já ta indicado, mais alguém levantou a mão? Bom, então tem cinco candidatos e duas vagas, eu queria fazer então a votação. Onde está o André Pina? André! Cada um dá voto para cada um. Os dois mais votados ganham, mas só um dos representantes, ou o titular ou o suplente. Então, voto aberto. Cada representante um voto. Quem estiver o suplente, vota o suplente, quem estiver o titular, vota o titular. Só os membros efetivos daqui ou seus suplentes. Como? É acho melhor. Votem em dois, então. Nós temos que ver aqui um por um. É, vai ter que chamar.

**ANDRÉ LUÍS GONÇALVES PINA**

Por favor, eu vou chamar o conselheiro.

**SIMONE FERNANDES MATTAR**

Eu poderia fazer uma pergunta? Está um pouco difícil pra mim. É que eu vou votar, sou representante do SNJ, então eu tenho um dos candidatos que se qualificou, mas como eu vou votar sem saber a qualificação dos candidatos da zona oeste, da zona sul. Eu precisaria saber a qualificação e a experiência que pode contribuir, porque senão eu vou chutar. **(FIM DO LADO A DA FITA 1)**

**GERSON GOMEZ**

(...) o Reinaldo, a Lucila que falou, temos desenvolvido este trabalho voluntariamente e estamos aqui, quer dizer, qualquer complicação, qualquer coisa, pode contar com agente.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Outra pessoa, por favor. A Lucila pode se apresentar.

**LUCILA FALCÃO PESSOA LACRETA**

Bom, meu nome é Lucila Lacrete, sou arquiteta urbanista, mestra em arquitetura e urbanismo pela Universidade de Michigan, doutoranda pela Universidade Politécnica de Madri, fui concursada da prefeitura, onde eu me aposentei como arquiteta, participei de várias funções, diretora no Deplan na Sempla, fui assessora de vários cargos na Sehab, trabalhei na Câmara Municipal, sou militante de associação de bairro, uma das fundadoras do movimento Defenda São Paulo e sou presidente da Associação dos Amigos do Jardim das Bandeiras, então conheço bem a questão da gestão pública, a gestão urbanística e acho que tenho muito a colaborar neste conselho. Ah, também estou na comissão do grupo de trabalho da Sempla que está revendo os planos, muito obrigado.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Muito obrigado. Por favor, o representante da macrozona 2, leste 2.

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Bom, eu acho que já fiz uma apresentação, mas acho que a colega tem razão. Meu nome é Valter de Almeida Costa e minha profissão, eu sou supervisor de ensino lá da coordenadoria de educação de Itaquera, então eu sou servidor público municipal.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

O senhor tem cargo público hoje na prefeitura?

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Sim, eu sou supervisor escolar.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Eu vou fazer uma sugestão aqui. Como na verdade a administração já tem representantes, eu tenho a impressão que seria importante talvez, que um servidor público não fosse representante da sociedade civil. Não sei qual é a posição do plenário.

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Sim.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Se não tiver indicado outro, não tem problema, é apenas uma posição.

**VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Agora só quero esclarecer, só quero dizer uma coisa, que apesar de ter orgulho de ser servidor público municipal há 15 anos, isso traz muita satisfação pessoal, ser servidor público, mas eu não estou neste conselho por ser servidor público, se bem que isso me honra muito. Fui eleito por votos, por companheiros de minha comunidade, já que sou um dos oito membros eleitos na votação inclusive meio acirrada na zona leste, apesar de que não fui eleito por ser servidor público, fui eleito por ser de uma comunidade muito pobre que é aquela região de Guaianazes, Itaquera, São Miguel Paulista e Itaim Paulista. Sou um dos fundadores do Fórum para o Desenvolvimento da Zona Leste, fundada em 1999. Neste fórum, durante dois anos consecutivos eu fui eleito diretor do grupo diretor de cultura, fui presidente nos anos de 2005 e 2006 e agora fui eleito, teve uma eleição no mês passado, e eu fui eleito diretor do grupo de educação, então eu sou diretor do grupo de educação do Fórum da Zona Leste. Basicamente a minha apresentação é essa.

É, eu praticamente tinha feito uma auto-indicação .Olha, honestamente aqui, eu acho que qualquer de nós aqui, dos oito, só gostaria de sugerir que nós temos que ter uma representação grande, dos dois. Concordo com o secretário, nós temos muito serviço, tem muito funcionário aqui, os dois que vão fazer parte, inclusive do sistema gestor da secretaria, que o sistema gestor fosse representado preferencialmente os eleitos dentre os eleitos das macroregiões pra ser uma coisa mais justa, pra equilibrar, pra compensar aí, inclusive concordo com a Lucíla, há sub-representação nesse novo formato da sociedade civil e que pelo menos os dois sejam os representantes eleitos do Sul, Norte, Leste, Oeste, desde que seja gente comprometida com a região mais pobre.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Posso... quer dizer, aqui há um problema de sugestão.

Se considero que das pessoas que estão aqui, são quatro eleitas e uma representando uma entidade de classe. Eu não sei se mantenho ou não. Não tenho dúvida que é um papel importante, seja do poder executivo ou do legislativo. Não sei se isso criaria alguma restrição de impedimento, ou não, de representar a sociedade civil. Alguém quer se manifestar? Pareceria-me, já que existem outros aqui que pudessem, na verdade haver concentração nesses outros, se tiver votação, que pode ter um certo questionamento a respeito disso. Você queria falar alguma coisa?

**SENHORA NÃO IDENTIFICADA**

Eu acho importante lembrar que como não foi fator impeditivo da pessoa ser um funcionário público, que o que o rapaz falou está com a razão, e depois das próximas vezes agente vai aprimorando.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Ta bom, então faltaria mais uma das pessoas, que é o Reinaldo, por favor.



## **REINALDO MARTINEZ RUIZ**

Bom dia a todos, meu nome é Reinaldo e até pra criar essa polêmica, se for o caso, eu sou o representante eleito da zona leste 1 e eu acho importantíssimo a região da zona leste estar representada e no caso de criar polêmica, você já sabe, já fomos ao seu fórum também. Eu sou engenheiro civil de formação e coordeno o Fórum Urbanístico da sub prefeitura da Penha, que foi uma entidade criada pela população. Algumas pessoas da associação comercial me conhecem, como o próprio Gerson. Amanhã, inclusive, vou proferir uma palestra lá, a respeito da criação de outro Fóruns nas outras distritais para que seja implantada também no corpo da Lei do próprio Plano Diretor, e com essa representatividade da população fica mais efetivo. Também sou diretor da ALEASP, que é a Associação Leste dos Engenheiros e Arquitetos da cidade de São Paulo. Eu represento os profissionais de CREA da cidade de São Paulo, MÚTUA CREA, MÚTUA aos profissionais da carreira de engenharia. Eu sou membro da CAFE que é a comissão que auxilia a fiscalização do CREA , coordeno também o GOF, que é o grupo de coordenação e fiscalização da ALEASP-CREA. Sou conselheiro da associação Viva a Penha, e participo também das discussões do Plano Diretor na associação comercial nas entidades que pedem para apresentar palestras. Muita gente, acredito que 80% da população, não sabe o que é o Plano Diretor. Então esse é o problema principal, explicar para a população o quanto interfere na vida delas. Eu que já tenho esse trabalho, que é um trabalho voluntário, que já tem mais de quatro anos dedicado a Plano Diretor, e eu coloco o meu nome, na verdade eu fui indicado, não me indiquei, mas eu me coloco a disposição pois eu acho que posso colaborar. Obrigado.

## **FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Eu tenho a impressão de que se um de vocês dois ficasse até para não dividir votos. É, não sei, um dos dois.

## **VALTER DE ALMEIDA COSTA**

Olhe, eu me sinto com compromisso que eu tenho certeza de que o companheiro possa também representar a parte mais pobre da zona leste, fundão da zona leste. Eu não vejo problema nenhum, pelo contrário, eu acho que é interessante que agente tenha essas regiões mais pobres representadas. Eu quero aqui registrar que eu retiro a minha indicação e faço um apelo para que o colega, se eleito, para que ele também lute para que esses recursos do FUNDURB sejam destinados para o fundão da zona Leste, para que a gente melhore o Itaim Paulista, cidade Tiradentes, Guaianazes, essa região que precisa de um pouco mais de investimento do que a Penha de onde você é. Eu acho que você, bom, eu não tenho nem um pouco de constrangimento de falar isso.

## **FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Ta bom, então nós temos agora quatro candidatos e cada um vota em dois. Por favor.

## **ANDRÉ LUÍS GONÇALVES PINA**

Eu vou elencar e chamar os conselheiros. E o conselheiro chamado, ele se identifica pra confirmar que é ele que está votando, em dois indicados, por favor.

<b>Conselheiro</b>	<b>Voto 1</b>	<b>Voto2</b>
Lucila Falcão Pessoa Lacreta <b>Oeste - eleito</b>	Lucila Falcão Pessoa Lacreta	Reinaldo Martinez Ruiz
Mauro Friedhofer <b>Centro - eleito</b>	Gerson Gomez	Reinaldo Martinez Ruiz
Valter de Almeida Costa <b>Leste 2 – eleito</b>	Lucila Falcão Pessoa Lacreta	Reinaldo Martinez Ruiz
Guilherme Frontini <b>Sul 2 - eleito</b>	Gerson Gomez	João Antonio Del Nero
Mauro Salerno <b>Norte 2 – indicado</b>	Gerson Gomez	João Antonio Del Nero

Sibylle Blohm <b>Oeste – indicado</b>	João Antonio Del Nero	Lucila Falcão Pessoa Lacreta
Ângela Maria Calábria <b>Leste 1 - indicado</b>	Reinaldo Martinez Ruiz	Gerson Gomez
Luiz Fernando de Moraes Vecchia <b>Sul 1 – indicado</b>	João Antonio Del Nero	Reinaldo Martinez Ruiz
Carlos Mitsuro Habe <b>Sul 2 - indicado</b>	João Antonio Del Nero	Lucila Falcão Pessoa Lacreta
Cláudio Bernardes <b>SECOVI</b>	João Antonio Del Nero	Gerson Gomez
Beatriz Costa Tsukamoto <b>Associação dos moradores e amigos do Pacaembu, Perdizes e Higienópolis</b>	Lucila Falcão Pessoa Lacreta	Reinaldo Martinez Ruiz
Prof. Dr. João Sette W. Ferreira <b>Mackenzie</b>	Gerson Gomez	Reinaldo Martinez Ruiz
João Antonio Del Nero <b>SINAENCO</b>	Gerson Gomez	João Antonio Del Nero
Jose Eduardo Tibiriçá <b>AsBEA</b>	João Antonio Del Nero	Gerson Gomez
Jose Arthur Aguiar <b>CGT</b>	Gerson Gomez	Reinaldo Martinez Ruiz
Luiz Cesar Bettarello de A. Campos <b>SGM</b>	Lucila Falcão Pessoa Lacreta	Reinaldo Martinez Ruiz
Nilza Maria Toledo Antenor <b>SEMPLA</b>	Gerson Gomez	Reinaldo Martinez Ruiz
Dra. Simone Fernandes Mattar <b>SNJ</b>	Reinaldo Martinez Ruiz	Lucila Falcão Pessoa Lacreta
Rogério Belda <b>SMT</b>	Reinaldo Martinez Ruiz	João Antonio Del Nero
José Antonio Docampo <b>SF</b>	João Antonio Del Nero	Lucila Falcão Pessoa Lacreta
Maria Augusta Ferreira Antunes <b>SVMA</b>	Gerson Gomez	Reinaldo Martinez Ruiz
Mirthes Ivany Soares Baffi <b>SMC/DPH</b>	Lucila Falcão Pessoa Lacreta	Reinaldo Martinez Ruiz

Priscila Cristina Dearo da Câmara <b>SMADS</b>	Gerson Gomez	Reinaldo Martinez Ruiz
Aparecida Regina Lopes Monteiro <b>EMURB</b>	Lucila Falcão Pessoa Lacreta	Reinaldo Martinez Ruiz
Edsom Ortega Marques <b>COHAB</b>	João Antonio Del Nero	Gerson Gomez
Gerson Gomez <b>Sul 1 - eleito</b>	João Antonio Del Nero	Gerson Gomez
Marcos de São Thiago Lopes <b>SES</b>	Lucila Falcão Pessoa Lacreta	Reinaldo Martinez Ruiz
Reinaldo Martinez Ruiz <b>Leste 1 - eleito</b>	Reinaldo Martinez Ruiz	Gerson Gomez

### **FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Bom, o Reinaldo foram 18, o Gerson foram 15 votos, o professor Del Nero 12 e a Lucila Lacreta 11. Então ficou o da região leste e da região sul. Meus parabéns, meus parabéns a todos.

Nós vamos marcar uma reunião para semana que vem para fazer a apresentação dos projetos e nós vamos marcar uma outra neste mesmo fórum, dentro de 15 dias mais ou menos e passaremos o resultado dessa assembléia. Eu quero chamar ... Bom, sobre ainda o resultado da questão do zoneamento... eu cancelei... Por favor vamos fazer a apresentação do Frederico.

### **LUCILA FALCÃO PESSOA LACRETA**

Em relação ao zoneamento eu volto a me manifestar na questão das operações urbanas, que na nossa opinião e na opinião dos moradores, das entidades de moradores, continua sendo um problema pra cidade porque as operações urbanas têm uma sobreposição do zoneamento, existe um acúmulo de obras e de um coeficiente de aproveitamento e que as contrapartidas não estão no adensamento deste zoneamento proposto pra cidade inteira.

Gostaria de me manifestar especialmente em relação ao zoneamento da Vila Sonia que depois de muito debate com o pessoal do Butantã chegamos a uma conclusão que ela não tem uma formulação consistente nem técnica, nem urbanística e muito menos na relação meio-ambiental no tocante do córrego do Pirajuçara.

A Operação Urbana Vila Sonia se for vingar, for se estabelecer da forma que esta proposta, gerará um problema sem solução em relação a bacia do córrego do Pirajuçara e é inconcebível que se proponha um adensamento naquela região porque ela é, ao contrario do que se diz da boa técnica, essa bacia é extremamente delicada e ela tem que ser, nessa região precisaria ser muito bem pensada e entendemos que a proposta não contempla essas hipóteses. Nós solicitamos que a Operação Urbana Vila Sonia seja retirada do Plano Diretor e que ela não aconteça, essa é uma questão.

Outra questão, que não se refere a zoneamento, mas importantíssima em relação ao Plano Diretor, a revisão do Plano Diretor, é a questão do plano dos aeroportos, helipontos e heliportos.

Nós, no último ano, temos tido contato com o serviço regional de proteção ao vôo, a ANAC, que é a Agencia Nacional de Aviação Civil. Infelizmente nós pedimos pra participar do grupo de trabalho da SEMPLA, Portaria 19 de março deste ano. Inclusive ele foi adiado, o prazo final, com a Portaria 33, e o prazo final para apresentar os resultados é daqui a dois dias. É um problema gravíssimo, a comunidade está extremamente afetada com a questão dos helicópteros, dos helipontos e isso precisa ser resolvido com a máxima urgência possível. Inclusive é obrigatório pelo Plano Diretor, inclusive pela Lei 13885, que é o zoneamento, que para liberação de cada heliponto, seja precedido do RIVI, o Relatório de Impacto de Vizinhança. Que nós saibamos, nenhum dos helipontos foi liberado a partir da apresentação de RIVI, então na realidade está se descumprindo a lei do Plano Diretor e eu pediria, por gentileza, pro Secretário do Planejamento nos informar do que está acontecendo com este grupo de trabalho. Nós temos muito a contribuir. Muito conhecimento

acumulado em relação a essa questão dos helipontos e eu pergunto se é de fato, é verdade, procede, que a Secretaria do Planejamento teria enviado pra ANAC do Rio de Janeiro, Projeto de Lei do vereador Toninho Paiva, pra exame da ANAC no Rio de Janeiro.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

Bom eu quero falar sobre três questões aqui. Foi tocada primeiro a questão da Operação Urbana Vila Sonia. Ela está prevista no Plano Diretor. A proposta nossa, do executivo, ainda não foi apresentada e nós estamos fazendo o Impacto Ambiental. A demora inclusive, no avanço desta operação, foi a definição de um termo de referência para se fazer exatamente o Estudo de Impacto Ambiental. Não havia. As operações anteriores não exigiam um Estudo de Impacto Ambiental. Havia dificuldade por parte da própria Secretaria do Verde; nossa, da Secretaria do Planejamento, de definir um termo de referencia a respeito do Impacto, do EIA-RIMA, referente a uma Operação Urbana. Nunca se fez isso. Se definiu um termo de referência. O estudo foi contratado e ele está em fase de elaboração. Então, eu imagino que um Estudo de Impacto Ambiental levará em conta a questão do rio, daquela várzea, do vale e sobre isso é que nós faremos alguma proposta. A proposta ainda não existe. E depois, de posse desse material, nós temos que fazer audiências públicas e vamos ouvir a população. E nós traremos isto também pra cá. Eu diria que qualquer coisa que eu falasse agora é antecipar um problema. Sobre o estudo dos helipontos, o grupo de trabalho pediu mais prazo, eles não terminaram, termina agora essa semana. Quando nós tivermos a proposta, eu gostaria também de trazer aqui pra debater, debater com este fórum. É um fórum que devia debater isso, assim como a CTLU. Eu ainda não recebi o material.

Sobre eu ter mandado um Projeto de Lei para a Aeronáutica, isso eu desconheço, pelo menos eu não fiz nada. Do ponto de vista lá nosso não foi nada. Desconheço isso. Não, não faria sentido. Nós estamos preparando o material nosso, não teria sentido mandar alguma coisa pra

um outro órgão, pra ser analisado. Os estudos, o que tem sido aprovado até hoje, tudo que foi aprovado dos helipontos, até hoje, o que passava na CTLU, ele levava em conta a Legislação anterior. Então aquela legislação anterior está sendo atendida. Agora a legislação do novo Plano Diretor vai mudar a mecânica nossa. Ainda no CTLU nós não aprovamos nenhum projeto de heliponto em cima da Legislação atual. Este grupo de trabalho tem exatamente a incumbência de fazer isso. Existe a maior parte dos helipontos hoje, da cidade, são do ponto de vista urbanístico, são ilegais. Eles foram aprovados pelo DAC e eles acabam funcionando e nós, a municipalidade, acaba nem tomando conhecimento da existência e acaba não aprovando. Deve ter mais ou menos,... metade dos helipontos hoje em funcionamento tem alguma aprovação da Prefeitura e deve ter mais ou menos um outro tanto funcionando sem autorização da Prefeitura. Tem autorização do DAC, tem autorização do ponto de vista técnico, mas não urbanístico. E quando tiver esse grupo de trabalho nós discutiremos.

## **JOÃO SETTE WHITAKER FERREIRA**

Obrigado secretário. Bom, eu vou colocar duas coisas, voltar ao assunto da revisão do Plano Diretor, mas antes eu queria só registrar um comentário que foi feito aqui, a respeito da composição. Eu sei que ela já foi encaminhada, mas eu só queria registrar que o ministério da cidade desaprovou, a mais ou menos uns 15 dias, o Conselho Gestor do Fundo Nacional de Habitação, que vai ter aliás um montante muito significativo. E lá a composição foi de 24 membros. Sendo 12 do Ministério, do Governo Federal e 12 da sociedade civil; sendo 4 dos movimentos populares, 3 dos sindicatos, 3 do setor empresarial, um da universidade, um da ONG. Nas comissões que nós temos aqui, também o Conselho Municipal de Habitação, essa lógica de uma representação paritária ou tri-partite, que existe nos conselhos das bacias hidrográficas sempre foi respeitado.

Nós temos a proposta de um conselho gestor do fundo, que é absolutamente, deixa de lado essa preocupação, já que tem oito

secretários e dois representantes deste conselho. Eu queria uma informação, saber se havia alguma indicação no Plano Diretor Estratégico para que a composição fosse essa, e caso não houvesse, eu queria registrar que acho uma pena, de fato, que tenha se partido para uma composição, como não tenho nenhuma dúvida da competência dos secretários para participar, mas é que realmente a tentativa de se consolidar a gestão participativa, compartilhada, paritária, ela sofre um retrocesso em relação a esse fundo.

A segunda questão, em relação a revisão do Plano Diretor. Eu fui procurado anteontem pela Rádio Eldorado, porque ela tinha recebido a informação que o Sr tinha dado, publicamente, da proposta da revisão. Eu fui consultado sobre o que achava e eu me pronunciei vivamente favorável a sua iniciativa. E eu queria então registrar isso porque eu acho que de fato, já tinha colocado na última reunião, que é muito pertinente, neste momento eleitoral, a gente fazer essa revisão as pressas, com todas as polêmicas e complexidades que isso envolve, é bastante complicado e envolve muitos interesses, a gente sabe que a cidade de São Paulo é muito polêmica, muito grande, tem muitos problemas e aí eu gostaria de registrar, o senhor solicitou e nós vamos enviar uma carta, que por iniciativa do meu laboratório... **(FIM DO LADO B DA FITA 1)**

### **FREDERICO V. M. BUSSINGER - Secretário Municipal de Transporte**

O prefeito José Serra, teve a oportunidade, a iniciativa de convidar o Castells para fazer uma exposição aos secretários e aos assessores. Isso aconteceu no final de Janeiro de 2005. Aliás isso está até disponibilizado na internet e em alguns sites. E o centro da apresentação dele, obviamente detalhada em diversos itens, em doze temas que ele denominou como temas estratégicos e ele colocou no sumário, ele dizia que o grande desafio, o desafio da administração que iniciava a sua gestão era de fazer de São Paulo uma cidade vivível. Esse era o mote e o grande desafio. Eu me lembrei do propósito dessa discussão que nós temos que rever o Plano Diretor. Eu acho que esse é o nosso grande



desafio. Há questão de dezoito anos atrás eu regressava com o Rogério Belda de um evento de transporte, uma conferencia de transportes em Cuba, e se repensava o século XXI, que é parecido com esse que o grupo do estado está fazendo e estava com um dos debatedores o Eduardo Galiano que disse uma frase, eu guardei e tenho repetido em diversas instancias que dizia que: "Nós somos o que fazemos para deixar de ser o que somos.". Essas duas frases, desses dois pensadores Latinos, nos deixa pensar em que situações nós somos colocados. E eu diria que no nosso caso específico, a pergunta que nós temos que ter, e eu digo que temos procurado, é porque eu digo que na Secretaria de Transporte nós temos um grupo que deve girar em torno de umas 30 ou 40 pessoas, que de uma forma ou de outra tem que estar envolvido nesse processo de revisão do Plano Diretor, envolvendo não só a Secretaria, a CET e SPTrans. E eu tenho sempre procurado passar essa idéia e passar essa pergunta ou seja: " o que essa mobilidade tem a ver com esse processo e essa transformação". E quando eu falo de mobilidade eu estou englobando tanto o trânsito quanto o transporte. E assim eu pretendo conduzir essa minha apresentação aqui, ou seja, o que o nosso governo e sociedade, e este conselho faz a representação viva da sociedade, o que podemos fazer para deixar de ser aquilo que declaramos que não queremos ser. E acho que ouvi algo que o conselheiro aqui colocava muito bem essa questão, ou seja, nós organizamos aquilo muito bem, aquilo que nós achamos que nós não devemos ser, mas nós não temos a mesma facilidade para pensar naquilo que nós queremos ser. Eu acho que essa é uma pergunta aí, iluminados pelo Galiano, o que nós, governo e sociedade, podemos fazer para deixar de ser isso que nós achamos que não devemos ser. E no nosso caso específico, que contribuição o trânsito e o transporte pode deixar para São Paulo seja uma cidade vivível e aí para ser um pouco mais justo, eu diria para dizer São Paulo uma cidade mais vivível. Eu não sou paulista, nem paulistano, então São Paulo é uma cidade que me acolheu e portanto acho uma cidade vivível, mas acho que o desafio nosso, do governo e da sociedade, o desafio dessa nossa geração, é

pensar o que é que podemos fazer para que São Paulo seja uma cidade mais vivível, iluminados aí pelo Castells, que contribuição que nós podemos dar. E nós da Secretaria de Transporte nos sentimos muito responsáveis porque estamos envolvidos com 100% do território, 100% da população, por 100% do tempo, em qualquer horário do dia ou da noite, qualquer rincão dessa cidade alguém estará participando, usufruindo, interagindo com algum serviço que de alguma forma está sendo gerenciada de alguma forma, por algum órgão, alguma empresa da Secretaria de Transporte. Acho que isso é certamente uma honraria olhando por esse lado, mas é uma imensa responsabilidade, e são coisas que acontecem dia a dia, na madrugada ou ao meio dia. Como por exemplo nessa madrugada nós tivemos um pessoal envolvido numa investigação de fraude na ponta da Zona Leste. Outro dia pode acontecer um acidente aqui, ter problema com o derrame de cilindros de produtos tóxicos, ou seja, dia a dia, em qualquer dia, 365 dias por ano, alguma coisa pode estar acontecendo, e isso está acontecendo com essa cidade, com a vida desses cidadão, com a vida dessa cidade, de seus cidadãos e com a vida econômica dessa cidade. Eu acho que visto por essa perspectiva a discussão do trânsito e transportes deve ser colocada e nós podemos fazer, para que possamos colocar em diversas frentes uma contribuição para que São Paulo seja uma cidade mais vivível. E algumas dessas questões elas rebatem no Plano Diretor, e eu queria anunciar aqui alguns desses conceitos, algumas dessas premissas, algumas dessas diretrizes e gostaríamos de ouvir alguns comentários e críticas em relação a esses aspectos. Algumas premissas tem nos presidido, tem nos orientado em torno dessas idéias. Uma delas é que a mobilidade de pessoas, de bens, de cargas, de serviços e informações é inerente ao funcionamento da cidade. Eu acho que essa poderia ser uma premissa zero dessa nossa discussão. E eu queria agora fazer uma digressão para dizer aqui que nós temos um contraponto à idéia clássica e cristalizada do Plano Diretor, que muitas vezes, apesar de não declarar, o Plano Diretor tem uma visão estática da cidade e, aliás, o seu principal instrumento que

é o Zoneamento, tem uma visão estática da cidade ainda que isso possa agredir muitas pessoas, ao fim e ao cabo é uma visão estática da cidade, mas sem desprezar essa visão evidentemente, nós precisamos complementá-la com uma visão da cidade em movimento.

O André Malraux tem uma frase muito própria que fala sobre esse tema: " a saúde das cidades e a saúde dos seres vivos dependem essencialmente de suas artérias...", ou seja, é exatamente sobre isso que nós estamos falando, e nós não estamos falando apenas da mobilidade das pessoas que é a primeira idéia que provavelmente vem a nossa mente, nós estamos falando da mobilidade no sentido mais amplo, a mobilidade das cargas, dos bens, a mobilidade dos serviço que nem sempre fica as claras e a mobilidade da informação, ou seja, a existência, exploração e explosão dos motos-fretista na cidade, e muito tem a ver com o transporte relacionado ao serviço e a informação. Então o que eu quero dizer com toda a clareza é que São Paulo que se propõe, ou que se constata ser uma cidade da informação e do serviço é nessa perspectiva que se coloca, pode desistir, isso não fará com que a circulação física de pessoas e de cargas nessa cidade diminuirá, muito pelo contrário, até a natureza pode se alterar, mas os volumes talvez cresçam e continuem crescendo aceleradamente. Eu acho que essa é uma constatação que nós devíamos claramente anunciar, e com isso em mente, nós vamos perceber que essa visão da mobilidade tem algumas correlações, alguns pontos de contato de aspectos da vida da cidade. Um deles, aqui não tem ordem hierárquica, é com a economia, ou seja, o grau de mobilidade da cidade. E quando eu digo mobilidade estou falando de bens, de pessoas, de informação e de serviços. Ela tem a ver com a decisão de implantar entidades produtivas e até a produtividade das pessoas, que é uma matéria muito bem estudada, documentada e quantificada. Então, se São Paulo pretende entrar num novo ciclo de desenvolvimento ele precisa, portanto, depende de dar uma novo padrão, uma nova inflexão de sua economia; ele precisa ta muito bem resolvida a sua questão da mobilidade. Seja pela própria produtividade das pessoas, seja pela própria

decisão, pela ocupação de implantação de empreendimentos. Por exemplo, a grande proliferação e implantação de centros de distribuição e centros logísticos na grande São Paulo e na região aqui de Alphaville, no eixo da Castelo Branco tem a ver, por exemplo, com a dificuldade de mobilidade, não apenas com a dificuldade de mobilidade na cidade de São Paulo.

Um segundo aspecto de extrema importância é que a mobilidade e a forma com a qual ela é tratada tem a ver também diretamente com o meio ambiente, com a política ambiental de uma maneira geral. E eu não estou falando apenas das emissões, que evidentemente é uma questão relevante pois nós sabemos que o transporte e o trânsito é responsável pela maioria, a maior parte das emissões, principalmente de particulados, mas também de gás de efeito estufa. Mas eu estou falando também é da ocupação do território, que é outro aspecto também que não fica muito claro quando a gente olha pra trás e percebe que a ocupação física da cidade teve muito a ver também com a construção das ferrovias. Mas ao pensarmos prospectivamente não damos tratamento aos novos sistemas de transporte. A rede viária da cidade é outra relação que aos poucos vai ficando mais clara, vai ficando mais direta. É a correlação entre a mobilidade e a segurança. Está muito bem mapeado na cidade, que o mapa da criminalidade, da insegurança, da delinqüência está muito associada inversamente a mobilidade, e a regra é o seguinte, existe muito mais crime aonde a mobilidade é menor, e isso se mostra, tem uma intermediação importante, tem mais crime aonde tem menos Estado, e tem menos Estado aonde a mobilidade é pior, e isto está muito bem documentado, portanto eu diria que resolver a questão da mobilidade é uma forma de viabilizar a presença do Estado e a presença do Estado é uma forma de melhorar, de reduzir os mais diferentes índices vertentes de insegurança, de criminalidade. Portanto há uma relação direta, e acho que não há nenhuma pretensão nessa constatação, uma correlação entre a mobilidade, a economia, o meio ambiente e a segurança. Portanto, a mobilidade tanto tem a ver com a qualidade de vida quanto com a

economia dessa cidade. Eu insisto nessa questão da economia. Pode dar arrepio em alguns porque muitas vezes nós pensamos nessa visão estática da cidade, nessa questão do zoneamento, do uso e da ocupação do solo. Nós imaginamos que tudo pode ser convertido em ZEIS ou em conjuntos habitacionais, nós não imaginamos aonde essas pessoas podem gerar renda ou estarão empregadas. Portanto eu acho que o Plano Diretor, ele deve, e trata muito pobremente essa questão, ele deve pensar sim no lado da economia dessa cidade, pois ao pensar assim não só estará pensando na qualidade de vida, na economia e em diversos outros aspectos e eu quero retomar esse tema da questão da segurança, mais pra frente eu retorno.

Uma outra questão importante que nós precisamos ter, uma premissa como ponto de partida, é que nós temos dentro do território da cidade de São Paulo um espaço viário que é um bem público porém, ele é limitado e crescentemente escasso, e isso decorre do descolamento do crescimento do espaço viário e da frota em circulação. O espaço viário tem um crescimento finito, limitado. Eu posso alargar uma via aqui, construir um viaduto acolá, fazer um túnel aqui, mas isso sempre é muito mais restrito do que a taxa de crescimento galopante da nossa frota, seja frota própria que cresce cerca de 500 veículos por dia, própria eu digo os registrados na cidade de São Paulo, quanto a frota em circulação por São Paulo, e isso nós podemos detalhar um pouco mais essa temática, ou seja, esse crescimento galopante que nós temos da frota em circulação e a finitude de nosso espaço viário coloca essa realidade inexorável, ou seja, nós temos um espaço que é crescentemente escasso, eu digo que ele é crescentemente escasso do ponto de vista físico, porque há um problema adicional, nem tudo que temos é usado e aí temos um problema comportamental, ou seja, o nosso espaço viário como nossas artéria coronárias que vão tendo por vezes colagens de placas que vão dando por vezes aos distúrbios cardiológicos que nós temos na cidade, então nós pulamos algumas vezes de uma situação crítica de circulação, de um movimento laminar, aqueles ligados a engenharia vêem bem isso, para o

movimento turbulento, então qualquer evento pontual cria distúrbios em áreas imensas na cidade. Há questão de três ou quatro meses, devem ter visto aquele acidente com cilindros na Marginal Pinheiros, ali próximo da Ponte cidade Jardim, ou seja, ali é uma via onde circula muito pouco transporte coletivo, mas a foto do dia seguinte do Folha de São Paulo, pegava a esquerda, do título ao pé da página onde mostrava um congestionamento de ônibus no corredor de Santo Amaro. Isso eu trago aqui porque a Marginal que não tem nada a ver com o transporte coletivo causou, um acidente com um veículo ali causou um congestionamento a seis, oito quilômetros em um corredor em Santo Amaro, e essa cena se repete quase que diariamente. Então agente se pergunta porque que os índices de lentidão que a CET registra são tantos e tantos. É muito difícil de responder pois as vezes o problema pode estar aqui mas o foco do problema pode estar a 10 ou 15 quilômetros de distância. Portanto, São Paulo vive uma situação de transição muito próxima, tanto a passagem do movimento laminar para o turbulento, e isso as vezes ocorre em 15 ou 30 minutos, o mapa de controle da CET mostra como isso é sensível. Outro dia nós estávamos lá com o prefeito e nós contemplamos o aumento de mais de 40km de lentidão em menos de 30 minutos. Ou seja, a revisão registrou um aumento rápido, 30 a 40km de aumento da taxa de lentidão em menos de meia hora, e isso é uma realidade diária. Portanto isso é uma premissa, que dela precisamos assumir e saber como bem tratar.

Um outro aspecto que me parece importante, e que nós queremos registrar até fazendo um coro, me parece o Whitaker, é que o PDE, essa fotografia que é o PDE na verdade a grande dificuldade que agente tem para que isso vire realidade, vire um filme, eu diria que tem a ver com dois ternos de problemas. O primeiro deles, eu diria que nós temos um calcanhar de Aquiles seríssimo na aprovação, fiscalização e punição em relação a terceiros. Ou seja, os processos de aprovação, posterior fiscalização e posterior punição quando for o caso é de uma lentidão, é confuso, é lento, é muitas vezes injusto e não raro é ineficaz. Um caso que nós vimos é do Burger King na Hélio Pellegrino com a Santo Amaro,

do ponto de vista legal ele está dentro das normas, mas está causando um enorme distúrbio em toda aquela região que está em volta, ou seja, nós temos um licenciamento que é lento, assim reclamam os empresários, discutimos muito isso no SECOV, toma tempo, recursos, adrenalina da Prefeitura, do empreendedor, e o mais trágico, ao final, nós não temos certeza que tivemos uma boa decisão, e pior ainda, quando nós tomamos uma boa decisão não temos certeza se ela será cumprida, como muitas vezes não é. Então acho que aqui nós temos uma frente que passa por dentro do Plano Diretor e que se não for resolvida na administração municipal vai acabar ficando tudo como está, como o Conselheiro mencionou.

Um segundo aspecto, aí nos diz mais a respeito, não no setor de trânsito e transporte para a cidade como um todo, mas pra nós diz respeito muito próximo, é a trilogia manutenção, operação e prestação de serviços. Quando eu digo operação, eu digo do monitoramento, nós temos um frisson pelas construções, até pelas reformas, as implantações e as inaugurações, mas não temos a mesma emoção em manter o que existe por operar o que está aí, e ainda estamos muito longe do conceito de serviço à população. Isso em relação a nós mesmos, a prefeitura, a administração municipal. Eu faço isso em tom de auto-critica, mas digo que isso não é privativo da Prefeitura de São Paulo, nem do Estado de São Paulo, portanto nós estamos muito longe. Quando nós temos o sistema de semáforos inteligentes e 80% deles não funciona, mostra que nós temos a maior emoção quando inaugura e sai no jornal, mas uma enorme dificuldade para viabilizar recursos para a manutenção desse sistema, e mesmo quando se manda mensagens para o Orçamento da Câmara Municipal, é a primeira coisa que os vereadores cortam, porque eles sabem que a administração vai se virar, as vezes se vira e consegue como tem acontecido agora em muitos casos, como aconteceu no Orçamento da CET, que o orçamento foi cortado pela metade! É admissível uma coisa dessas?! Sabendo que esse orçamento já é menor historicamente do que foi nos últimos anos, então uma proposta do executivo é cortada pela

metade... não é possível. Nós sabemos que não vai se recuperar os semáforos, não se vai operar bem a rua e não vai se implantar coisas essenciais no sentido de sinalização, aspectos relacionadas a segurança e aspectos para que consigamos fazer com aquilo que nós temos que funcione adequadamente. Portanto eu acho que não passa obrigatoriamente também pelo PDE, mas que se não houver uma mudança, e eu digo nesse aspecto até cultural, nessa administração e na sociedade, nós avançaremos muito pouco para implementar. Então eu diria que nós temos uma mudança a ser feita em relação a terceiros, em relação a sociedade, em relação aos ministros, em relação aos empreendedoras que é essa trilogia: aprovação, fiscalização e punição. E quando eu digo punição, eu digo punir quem deve ser punido e não punir quem não deve ser punido. Porque às vezes nós fazemos as duas coisas, punir quem não deve ser punido e não punir quem deve ser punido, isso como dizia Rui Barboza, não é justiça. E em relação a maquina da Prefeitura propriamente dita nós precisamos do ponto de vista de procedimento, de estrutura, de treinamento, de organização, de gerenciamento e culturalmente até, olhar para essa trilogia: manutenção, operação e prestação de serviço, e aí eu acho que esse é realmente o nosso principal calcanhar de Aquiles e aliás eu acho que o Castells, apesar de ser um pensador urbano, sociólogo, pensador da cidade , ele elegeu foi o primeiro dos doze chamados temas estratégicos, justamente esse aspecto, chamado do gerenciamento da prefeitura e ele dizia com todas as letras, esta aí no texto divulgado na internet dessa palestra, que se não houvesse e fez isso como recomendação ao Prefeito Serra, na época, que se não tivéssemos uma mudança profunda no gerenciamento, ele não usou a expressão choque de gerenciamento, que está bem em voga, mas é bem esse o sentido, tudo mais, os onze mais outros temas estratégicos poderiam virar letra morta e eu quero concordar plenamente com esse aspecto e eu diria que esse é um tema a ser pensado em paralelo com o Plano Diretor, essa idéia do "law enforcement" que é nosso, talvez principal calcanhar de Aquiles.



Com essas premissas em mente, nós temos trabalhado com algumas diretrizes gerais, diretrizes básicas, nos trabalhos que estamos desenvolvendo. Eu não sei se nós chegaremos com todos os detalhes ao final, mas eu diria, nós convergimos e o resultado final dessa história é aquilo que nós estamos chamando do Sistema Viário Estratégico e da Rede Integrada de Transportes, isto desemboca nas duas propostas que é o que efetivamente pretendemos estar consolidado no Plano Diretor.

Mas esses dois conceitos, eles trabalham dentro de algumas diretrizes mais gerais que eu queria aqui enunciar: a primeira delas é que nós precisamos, dado que temos um viário, lembrando, finito e crescentemente escasso, nós precisamos compatibilizar, buscar uma solução de compromisso de alguns pares de variáveis entre fluidez e segurança, normalmente isso tem tendências diferentes numa ou outra variável que predomina. Nos últimos tempos de circulação, a variável que predomina é a da fluidez, é isso que irrita mais rapidamente a população, é isso que é medido, é isso que aparece nos jornais. Para isso que são criados índices. As obras viárias essencialmente pensam nisso; eu alargo a pista, mas eu deixo a sobre elevação negativa, por exemplo; eu aumento a fluidez, mas eu perpetuo uma insegurança, por exemplo; e aqui nós queríamos enunciar claramente a necessidade de nós darmos um tratamento, de nós darmos uma solução de compromisso, compatibilizar fluidez e segurança e nós cremos que isso é possível.

As iniciativas que têm sido tomadas, particularmente no âmbito da CET, tem muito haver com esse aspecto. Algumas iniciativas, eu diria até que mal entendidas ou mal recebidas, como se fosse possível, como "Geni", trazer a solução para os nossos problemas, como se houvesse uma coisa "Prêt a Porter", que pudesse resolver o problema do trânsito sem que as pessoas delas participassem, por exemplo: todos somos consumidores do trânsito, mentira; nós somos consumidores e somos atores, se nós não tivermos uma mudança comportamental de nós em circulação, dificilmente a tecnologia e o gerenciamento por si só vai

resolver o problema de nossa circulação, portanto fluidez e segurança é um binário a ser compatibilizado.

O outro, eu já havia citado anteriormente, é de pessoas, bens e serviços, e aqui eu quero fazer um destaque à questão da carga. Nos últimos anos ou décadas, tudo que se pensou sobre a carga é de natureza restritiva. Todas as políticas urbanas são de restrição; ou ela é uma restrição espacial, não pode circular aqui; ou é uma restrição temporal, não pode circular tal hora; ou é uma restrição tecnológica, não pode circular desse tipo. Portanto, tudo que se pensou sobre carga é de restrição, uma grande ingenuidade, porque a carga, vai na linha do dizia o Milton Nascimento, *a carga vai onde o povo está, e se não for o povo não estará lá*, aliás até que rimou. Essa é uma grande realidade e uma grande ironia, temos aqui vários especialistas estudiosos da área, que vão saber que as cidades nasceram historicamente, ao longo dos últimos milênios, em torno da carga. Foram nas rotas de comércio que as pessoas se agregaram, constituíram os primeiros núcleos urbanos, ou seja, é por isso que a mobilidade é essencial, porque se a carga for expelida não haverá pessoas, não haverá economia e as pessoas não poderão viver, como diz o empresário: não tem problema, vocês proíbem que eu leve meu caminhão, eu levo três VULC; se eu não puder três VULCs eu levo dez Kombis; se não puder dez Kombi eu mando 50 motoqueiros, mas a carga chega, as vezes chega cara, as vezes chega insegura, as vezes chega com falta de confiabilidade, mas chega, porque o dia que ela deixar de chegar as pessoas não terão mais como ficar ali. Então eu acho que esse é um tema que eu quero destacar, porque não é tão óbvia e toda discussão que temos normalmente em volta desse tema, trata isso como tema de segundo plano, não tratamos, ou então temos uma postura restritiva.

Eu quero chamar a atenção que São Paulo, pensando ser uma cidade mundial, pensando em ser uma cidade de serviços, de turismo, que essa tem sido a vocação enunciada, ela terá que resolver esse problema da circulação, o problema da mobilidade, e bem resolvido, sem o que ela não poderá imaginar isso. E, aí, eu quero até dar um destaque, uma

questão, nós falamos muito e é sempre a badalada Barcelona, Barcelona, Barcelona. É a grande referencia de organização urbana, de possibilidade de transformação. Eu quero dizer com toda clareza, isso não é muito conhecido, de que um dos pólos, ou talvez o centro dos planos de desenvolvimento de Barcelona é transformar Barcelona na Capital logística do Sul da Itália no horizonte que eles tinham, 2010, 2015 e agora 2020. Foi com essa lógica que foram construídos os anéis na cidade, que foi expandida a rede do metrô, construída a expansão do aeroporto, foi deslocado o rio para a implantação, liberação de 2 milhões de metros quadrados para implantação de uma zona de atividades logísticas, foi feita toda a liberação ambiental que ninguém acreditava pra levar o TGV Transpireneus até Barcelona, enfim, esses .**(FIM DO LADO A DA FITA 2)**

...Pra bem longe, e gerar pequenas viagens de pequenos veículos, pra congestionar mais o trânsito da cidade, a areia que vem do Vale do Paraíba, tranqüila poderia vir, percorrendo, ou a ferrovia ou chegar a São Paulo pela hidrovía, portanto nós temos alternativas de utilização da ferrovia e da hidrovía que não podem deixar de ser exploradas se olharmos nesse horizonte de 10, 20 anos a frente.

Uma outra questão que precisaríamos romper, um enorme tabu, diz respeito aquilo que se chama de plataformas logística, centro de distribuição, que é uma oportunidade preciosa de geração de emprego, geração de renda, inclusive tributária, foram expelidos da cidade de São Paulo e foram ocupar a região vizinha Alphaville. Eu acho que nesse campo, não só nós precisamos prever áreas especiais para essas atividades, atividades de valor agregado, inclusive industriais, e nós precisamos inclusive ter políticas tributárias específicas em relação a isso. É assim que esses outros municípios vem atraindo essas atividades, e não se assustem não, eu falei de indústria e to falando indústria mesmo. Existe uma indústria de serviços, uma indústria limpa, porque na cabeça, quando nós falamos de indústria, nós imaginamos uma fábrica com uma chaminé alta, soltando uma fumaça preta, isso praticamente não existe,

ta certo? São inúmeros os exemplos no Exterior e no Brasil. Se vamos aqui, na região de Alphaville, na região do Paraíba, as vezes você vê aquele galpão perdido naquele gramado, naquela floresta, coisas lindíssimas, não é? Eu quero crer que talvez isso seja uma possibilidade concreta de nós efetivamente darmos o verde na cidade. Os parques lineares tem sido hoje o grande frisson, é a grande vedete da temporada, só que normalmente ficam no papel. Eu acho que nós precisamos dar uma sustentabilidade aos parques lineares, sustentabilidade econômica. Precisamos viabilizá-lo. E acho que a geração do verde através desses parques empresariais, acho que, chamar no Plano de zona industrial, cria um certo arrepio nas pessoas, mas nós podíamos talvez criar os Parques Empresariais, ta certo? Um índice de ocupação baixo. Eu acho que isso nós teremos possibilidades e temos algumas áreas pensadas e propostas nesse sentido.

A questão dos energéticos é um tema que talvez passe muito longe do Plano Diretor, mas nós devíamos trabalhar sobre ele, e nós estamos, neste caso, trabalhando alternativas ao diesel, seja do ponto de vista de emissão, seja do ponto de vista econômico, quer dizer, com o petróleo, agora até deu uma pequena queda, mas com a perspectiva dele no final dessa década, dele ultrapassar cem dólares o barril, é insustentável qualquer funcionamento de sistema de transporte coletivo calcado no petróleo, no diesel, como é hoje. Portanto, eu acho que essa matéria que não tem haver com o zoneamento e tudo, mas tem haver com a cidade do ponto de vista ambiental e do ponto de vista da viabilização do transporte coletivo dentro daquela lógica que nós já tínhamos aqui trazido. Enfim, essas diretrizes, isso aqui eu já até tinha repetido, eu já tinha comentado.

Eu diria que com essas diretrizes em mente, nós temos trabalhado sobre dois projetos, vamos dizer, dois carros chefes que seriam a materialização dessas idéias no Plano Diretor, a serem depositados, vamos dizer assim no Plano Diretor, eu acabei me estendendo muito, eu quero fazer comentários em relação a um dos aspectos apenas, pula. Chega no viário estratégico.

A questão da rede de corredores e terminais, eu não vou tratar, não vou detalhar porque eu diria isso ta um pouco na cabeça de todo mundo, apenas faria dois ou três comentários.

O primeiro deles é o seguinte: volta no conceito original, eu vou deixar, apenas falar do viário estratégico porque acho que ele é um conceito, eu acho novo, e eu queria compartilhar isso.

Mas no caso do Sistema de Transporte...Pode deixar no viário.

Na questão da Rede de Transporte, como é uma coisa mais conhecida, eu apenas diria, faria dois ou três comentários.

O primeiro deles é o seguinte: quando nós falamos de Rede Estrutural de Transporte, na nossa mente vem o Metrô, e eu quero dizer que nós estamos trabalhando de que a Rede Estrutural de Transporte em São Paulo é Metrô, mais CPTM e mais a Rede de Corredores e Terminais de Transporte sobre pneus, isso é um conceito em tese e é uma realidade que vai acontecendo, do ponto de vista dos planejamentos em curso do PDE e do PITU 20 - 20.

Eu quero insistir nisso, porque São Paulo tem uma rede de ferrovia de quase 300 quilômetros, 170 dos quais dentro da cidade de São Paulo, da CPTM. Uma rede de metrô que somando tudo que um dia já foi pensado, também beira em torno de 300 quilômetros e quando falamos de corredores, também estamos falando de algo em torno de 300 quilômetros, então nós temos aí mais ou menos três sub-redes de mais ou menos 300 quilômetros. Dá um total de algo como em torno de 800 a 900 quilômetros. Então nós estamos, ao pensar num Sistema Estruturante da cidade de São Paulo, nós estamos pensando nessa trilogia. Isso, durante muito tempo foi dito e nunca foi exatamente praticado, quer dizer, estações que são inauguradas próximas ao terminal, 200 metros, e não se encontram por muitas vezes, ou seja, isso é coisa comum de acontecer.

Mas nós temos dado passos importantes nesse tratamento conjunto entre a Prefeitura e o Governo do Estado, de forma que esse tema que eu estou aqui mencionando, ele já está em discussão conjunta com o Governo do Estado.

Então quando nós falamos da nossa rede de corredores, nós já estamos levantando, levando em consideração os pressupostos da Rede do Metrô e da CPTM.

E um comentário final sobre essa questão da rede de transportes, eu diria o seguinte: indubitavelmente o carro chefe desse planejamento deve ser a Rede da CPTM, ou seja, é onde certamente a relação benefício versus custo do investimento são maximizados, ou seja, transformar toda a rede da CPTM no padrão da linha da Marginal Pinheiros deve ser o primeiro objetivo da estrutura, é a primeira prioridade da cidade. Nós temos o privilégio de termos essa enorme rede e é nossa obrigação dar a ela o padrão de serviço, não vamos falar do Metrô que é nosso grande "landmark", mas vamos falar da linha da marginal que é um padrão de serviço excelente.

Mas pra finalizar eu quero falar sobre o Sistema Viário Estratégico, que é uma das idéias também que nós estamos trazendo na discussão do Plano Diretor.

O Código de Trânsito fala de uma classificação de ruas, das vias. De estrutural, coletora, local, isso foi um conceito que no Código de Trânsito, era um conceito do ponto de vista de circulação, ele foi importado para o atual Plano Diretor com uma corruptela tremenda, ele virou como sendo o designador, o instrumento ou o fundamento para o uso e ocupação do solo, criou problema, tanto para o uso, quanto para o Sistema de Transporte e Trânsito. Eu acho que essa desvinculação deveria ser um dos nossos objetivos, para o bem de um e o bem de outro.

Mas o que nós queríamos falar aqui, não é exatamente dessa conceituação que deve continuar a existir. Nós queremos falar de um conceito e esse conceito é o que nós estamos chamando de Viário Estratégico e nós temos definido esse conceito. É uma definição provisória, como: um conjunto de vias diferenciadas, funcionalmente articuladas, facilmente identificadas e operadas, para viabilizar a conectividade com confiabilidade entre as diversas regiões do município e deste com

municípios metropolitanos e rodovias e ante a escassez do espaço viário, maximizar a segurança e fluidez do trânsito do transporte coletivo.

O que nos estamos imaginando, é ter em São Paulo, uma rede, que seja, tenha tratamentos específicos, mas essencialmente, onde o cidadão, o motorista, o pedestre, o visitante, ele se sinta referenciado, ou seja, quando ele cai no Viário Estratégico ele sabe que ele tem salvação. Essa é um pouco a idéia.

E esse Viário Estratégico, ele deve fazer as vezes daquilo de que lá no início, na virada do século XIX, XX, fizeram as ferrovias ou fizeram as hidrovias. Ele tem que ser esse instrumento que garanta a mínima fluidez e conectividade entre as diversas regiões da cidade, é o que garante a cesta básica da mobilidade, eu não tinha usado essa expressão, mas talvez defina bem, essa é um pouco a idéia específica dele, ele precisa funcionar mesmo quando haja chuvas e enchentes. Por exemplo, naquela chuva de 25 de abril do ano passado, a zona norte ficou praticamente ilhada, isso não pode acontecer, então do ponto de vista hídrico o Viário Estratégico, ele tem que ser mais imune a essas intempéries, e quando acontece, por ser operado, ele precisa ter planos contingenciais. Essa é um pouco a idéia do Viário Estratégico Evidentemente que nós estamos falando de vias todas conhecidas, não estamos falando de via nova nenhuma, porém são as vias velhas com uma nova perspectiva.

E a idéia que nós temos, nessa definição, a caracterização delas vai estar em relação às características funcionais dessa via, a composição do tráfico e a coordenação com atividades urbanas. Eu até quero detalhar um pouquinho isso É com esses critérios que nos estamos desenhando esse Viário Estratégico.

Ele vai ter dois tipos de intervenções: intervenção de hardware e intervenção de software. E aqui eu passo rapidamente, ou seja, ele vai ter do ponto de vista do hardware, tratamento especial em relação a articulação com os anéis viários da cidade, com as dez rodovias e com sistema viário de interesse metropolitano. E aqui eu quero dar um destaque para os anéis. Nós tínhamos um mapa, que por brevidade eu

saltei, dizendo que São Paulo tem esse sistema viário de natureza rádio-concêntrica, de vias que chegam até o centro da cidade e de extrema importância, até mesmo, pra deixar de circular na cidade sem tráfego e as cargas que por aqui não devem passar, nós precisamos ter esse sistema anelar, esse conjunto de anéis. Nós temos um, bastante conhecido, que é o mini-anel viário: as duas marginais, Salim Farah Maluf, Tancredo Neves, bom, mais ou menos setenta quilômetros. Nós temos um trabalhado no município que é a rótula e contra-rótula, então é um de cinco e um de dez quilômetros no hipercentro da cidade, mas com características anelares também. E o rodoanel, 160 a 180 quilômetros, que faz uma ligação, articula as rodovias. Então esse conjunto de anéis, essencial para articular o nosso viário radioconcêntrico é desviar o trânsito desnecessário de circulação no centro da cidade, essa é uma forma de gerir demanda, aquilo que eu havia mencionado lá atrás. Então ele é do ponto de vista do hardware, nós estamos falando de um sistema que tem articulação, geometria viária, evidentemente que por razões de segurança, e essa é uma das características do viário estratégico, nós não vamos poder por exemplo sobrelevações negativas como ali na Bandeirantes, ou nas Pontes, por exemplo. Enfim, nós precisamos corrigir geometria, estamos falando de pavimentação, não só de implantação, quanto de manutenção ele terá tratamento diferenciado, drenagem, ele precisa ter os cuidados na medida que precisa garantir a conectividade.

Um tema tabu nessa cidade, difícil, é calçada. Esse é um tema, todo cidadão passa pela calçada, ele vai usar algum outro modo de transporte, mas pela calçada ele passa, em algum momento ele passa pela calçada, e é aonde nós temos grande número de acidentes. A ortopedia do HC tem um enorme número de clientes, pacientes atendidos, em função de acidentes nas calçadas, e o caso das calçadas, particularmente dos idosos, e aí eu já tinha falado do nosso tema com economia, meio ambiente e qualidade de vida e segurança, podemos falar aqui também com saúde, tá certo? É uma outra interface.



Travessias, iluminação, nós não temos ainda definido, mas a idéia de que o Viário Estratégico tem uma iluminação específica, que ajude o reconhecimento, e eventualmente até que equipamentos urbanos estejam aí localizados, por exemplo Poupa Tempo, atendimento a população de uma maneira geral, dada a acessibilidade privilegiada que o Viário Estratégico deve ter.

Sinalização horizontal, vertical e semaforica; painéis eletrônicos de mensagens variadas, no sentido de bem informar o cidadão para que ele defina seu itinerário; câmaras, TV, enfim, tudo isso como instrumentos para operação dele.

Também terá tratamento diferenciado em relação ao Software. O que nós chamamos de software? Operação, ou seja, terá "Marronzinhos". A idéia nossa, inclusive, é do mesmo jeito que tem nas estradas quase que um manual de utilização das rodovias, que nós tenhamos um manual de utilização no Viário Estratégico, ou seja, um pouco aquela idéia, o Sistema Viário Estratégico ele deve fazer o papel para o viário da cidade aquilo que as rodovias concessionadas fazem para o Sistema de Rodovias do Estado de São Paulo.

Estacionamento, nós temos que ter uma política própria, o mais provável é o seguinte: nele não se estaciona, tudo tem haver como nas estradas, auto estradas americanas, posto de gasolina não tem na auto estrada, só tem nas estrada acessórias.

Ponto de táxi, muito possivelmente não pode ter nenhum nela, mas, tem nas transversais.

Pólo Gerador de Tráfico, é preciso ter uma política específica em relação a ele, não pode ter Burger King naquele padrão, Santo Amaro, por exemplo.

Realização de Eventos, é preciso, ele terá um tratamento específico.

Postos de Serviços Publico, já tínhamos falado.

Enfim, é um conceito em desenvolvimento e por ora nós estamos trabalhando com o seguinte dimensionamento, ou seja, nós imaginamos que se esse Viário tiver cerca mil e quinhentos quilômetros é mais ou

menos 10% do Viário da cidade, nós teremos ganhos expressivos na circulação, na fluidez, na segurança na cidade.

Isto já está pré-desenhado, vamos dizer assim, com aqueles critérios que eu havia anteriormente enunciado.

É nós estamos com mil e quinhentos quilômetros de tratamento aí. É investimento muito grande. Nós estamos fazendo uma primeira etapa, onde estamos elegendo quatrocentos quilômetros, desses mil e quinhentos, quatrocentos quilômetros para isso. Estamos fazendo na verdade degraus, de cem em cem quilômetros, ou seja, quais são os cem primeiros, os outros cem, e assim vai.

Já estamos também desenhando, essa matéria, acho que dentro aí de mais uns meses nós teremos bem especificado e certamente irá ser submetido a debate com a sociedade.

Eu diria que essa, vamos dizer, é a linha, são conceitos, são diretrizes e são preocupações que nós temos trabalhado nessa discussão, da revisão do Plano Diretor. Nós estamos bem convencidos que se conseguirmos transformar isso em realidade, nós poderemos dar um salto bastante grande nessa cidade, do ponto de vista de qualidade de vida, do ponto de vista de pré-requisitos para um novo padrão de desenvolvimento econômico nessa cidade, e aquela preocupação central que o Castells nos ensinou, ou seja, como poderemos contribuir para que São Paulo seja uma cidade mais vivível nesse horizonte.

Muito obrigado.

Não sei como é a dinâmica, se têm perguntas, nós estamos a disposição.

**FRANCISCO VIDAL LUNA - Secretário Municipal de Planejamento**

A dinâmica é a seguinte: o Secretário que vem fazer a exposição paga o almoço.

**FREDERICO V. M. BUSSINGER - Secretário Municipal de Transporte**

Isso não estava combinado.

**ORLANDO ALMEIDA FILHO - Secretário Municipal Da Habitação**

Pra todo mundo.

Bom eu queria dar aqui uma noticia. O Secretário, nosso presidente, ele tinha uma agenda às 13 horas, e precisou se retirar, da mesma forma eu tenho um compromisso agora às 13 horas também, com um outro secretário, claro que é uma intervenção que não pode ser adiada, então eu queria sugerir o seguinte: Eu acho que a apresentação do Secretário Fred é extremamente rica e o nosso Secretário Adjunto do Planejamento, Dr Manuelito, está aqui presente, se todos concordarem, Dr. Manuelito assume aqui na mesa, junto com o Fred e o Fred poderia responder, acho que mais uns quinze minutos algumas questões que os nossos Conselheiros pudessem aqui observar. Tudo bem? Manuelito, por favor, assume aqui o comando junto com o Fred, pra organizar as perguntas. E o André, que é o nosso Secretário Executivo, vai ordenando aí as questões.

**ORLANDO ALMEIDA FILHO - Secretário Municipal Da Habitação**

Desculpe a brincadeira.

**FREDERICO V. M. BUSSINGER - Secretário Municipal de Transporte**

Já estava preocupado.

**MANUELITO P. MAGALHÃES JR - Secretário Municipal Adjunto de Planejamento**

Acho que poderíamos passar para as perguntas, acho que já tem um microfone ligado e acho que as pessoas já poderiam se dirigir ao microfone e fazer as perguntas, por favor.

**LUCILA FALCÃO PESSOA LACRETA**

Bom, eu sou Lucila Lacrete, representante da Macro Região Oeste. Parabéns Secretário, o Senhor falou tudo que a gente gostaria de ouvir e sempre almejamos na nossa cidade, e a Comunidade Civil Organizada,

luta demais por isso, e principalmente uma palavra que o Senhor falou, que nós lutamos demais, a questão da cumulatividade, não adianta nada, aprovar, ou ter uma lei de zoneamento, ou código de obras aprovando determinado empreendimento num terreno e esquecer o quarteirão, o bairro onde ele está inserido, quer dizer, essa questão da cumulatividade é importantíssima, inclusive nós participamos de um trabalho na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, através do representante do Movimento Defesa São Paulo, e fizemos uma minuta de decreto sobre a questão de Impacto de Vizinhança e nós propúnhamos, não só, a diminuição dos critérios para definir o empreendimento pólo gerador de tráfego, como propusemos também o critério da cumulatividade, infelizmente esse, essa nossa proposta de decreto foi integralmente rechaçada pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente e o que foi aprovado foi um decreto que não nos interessa em absoluto, que mantém os mesmos critérios que não servem pra nada, já estão consagrados na cidade de São Paulo, que não controlam coisa nenhuma.

Então, é um prazer realmente, um alento, ouvi-lo falar, e entender que existe na Administração Municipal, alguém que pensa no global, porque parece que nós estamos em Marte, a representante dos bairros, estamos em outro planeta, querendo que a coisa funcione e estabelecendo critérios mais rigorosos para a aprovação de determinado empreendimento, por exemplo: saiu no jornal na semana passada, em letras garrafais, até nos assustou, que o prefeito Kassab estaria incentivando a aprovação de restaurantes, isto porque, foi luta nossa, quando houve a Lei 13.885, que é a Lei do uso do solo, o estabelecimento de uma vaga para cada quatro metros quadrados nos restaurantes, da área de consumo dos restaurantes. Eu faço parte do GT que está revendo essa Lei de zoneamento e fico, parece que isso tem pressão dos Sindicatos de Bares e Restaurantes pra tirar esse número e colocar um para trinta e cinco, ou seja, quase nada, inclusive na reportagem da Folha, tinha o modelito de como é hoje, quantas vagas são necessárias pra um restaurante, uma discoteca e qual seria a proposta, é risível,

porque esses pólos geradores de trafego, absolutamente não teriam mais nada.

E nós aprovamos 1 pra 15, ou seja uma vaga para quinze metros quadrados, seriam quatro mesas, e a Sempla sugeriu, e o que ficou aparentemente, até agora, validado é uma vaga para cada 25 metros quadrados. Então, eu acho que essa questão de estacionamento é importantíssima, e ela tem que ser mais rigorosa mesmo. Se não tiver onde parar, não se implante o serviço; não se implante o comércio; não se implante a industria; porque isso inviabiliza, já inviabilizou nossa cidade. Chico Buarque de Holanda falou que São Paulo tem um problema terrível que ela não conseguiu resolver, seu problema urbanístico e é isso que todo mundo percebe, quando visita ou mesmo o morador da nossa cidade.

Obrigado.

### **ÂNGELA MARIA CALÁBRIA**

Eu sou Ângela Calábria da Penha, realmente essa fala foi importantíssima, de grande contribuição para nossa revisão do Plano Diretor. Lá na nossa zona, na Zona Leste, lá na Penha, nós nos debatemos muito com relação a isso, categoria de vias, adensamento. É uma coisa que nós tentamos segurar um pouco, o adensamento. Porque o que se quer é adensar, adensar, cada vez mais, porque aí é, se alega a criação de empregos, a geração de empregos é um clichê usado como argumento, principalmente no setor imobiliário. Os meus colegas vão dizer que eu estou contra o setor imobiliário. Eu diria que tem um meio termo, porque o que a gente está vendo é um adensamento, pouca gente ganhando dinheiro e tendo emprego, em detrimento do mal estar da cidade, então o Fred falou daqueles parques empresariais etc.. Nós, eu vejo a taxa de ocupação no Plano Diretor agora que aumentou para 07, na maioria, então é assim, 0,5 como era antes na Z2, exceto o centro da cidade que tinha uma taxa de ocupação maior. Então ficamos com 0,5 podendo chegar a 0,7, quer dizer, isso gera mais área construída,

conseqüentemente mais vagas, porque em função da área construída é que se pede maior numero de vagas.

Então nós perdemos para o viário e perdemos área permeável para cidade. Então acho que teria que ser mudado, ou realmente estudado, o critério de exigência de vagas para os diversos usos. E se realmente, depois, na planta tem uma coisa, que eu já vi Shopping, com planta com três vagas, uma fechando a outra, isto é, precisa de manobrista etc.,etc., só que lá no Shopping, não tinha isso. Então tem todas as vias, tudo bonitinho, cada um estaciona seu carro, isto é, foram suprimidas, no mínimo duas vagas, porque tinha, são três , uma fechando duas, e o que se vê hoje são todas as vagas livres, isso quer dizer: eles refizeram todo o estacionamento e obviamente muitas vagas foram suprimidas, e o pessoal estaciona em volta de todo o Shopping. Eu acho que a categoria de via, pra ser suprimida, pra estabelecer uma atividade na rua, eu acho até coerente, porque temos ruas largas que são locais e ruas estreitas que são coletoras, estruturais, justamente pelo critério da CET, que não bate com o zoneamento em si. Mas eu acho que ela é uma questão que deve ser levada em conta na análise do projeto, e se ela ali é uma coletora, ela tem que ser levada em conta pra diferenciar a exigência número de vagas provavelmente, se ela não for levada em conta agora, na análise do projeto, aliás no estabelecimento do uso no local, ela tem que ser levada em conta na análise do projeto.

Eu acho que é isso, obrigado.

## **REINALDO MARTINEZ RUIZ**

Boa tarde aos membros da mesa que eu ainda não tinha cumprimentado, eu sou Reinaldo, eleito Leste 1.

Me parece, muita coisa já foi colocado aqui pela Lucilla, pela Calábria, o que eu queria colocar então é o seguinte, pra se fazer esse cateterismo nessas artérias, já indo pra esse lado, a gente vai ter que colocar essa gordura em outro local, porque essa gordura vai continuar existindo, a vocação de São Paulo é o automóvel, nós não vamos

conseguir quebrar esse vício, vamos chamar assim, tão cedo, porque o transporte coletivo ainda é deficiente. Eu acredito que deveríamos pensar numa facilitação na aprovação de estacionamentos, pois se a gordura existe, o carro existe, a tendência é aumentar, tem que se ter uma benesse pra isso e não se pensar em estacionamento subterrâneo. Por que o que acontece? Nós vamos fazendo sub-solo, vamos escavando, pra onde vai esse solo escavado? Vai gerar esse resíduo todo. Isso com certeza absoluta vai aterrar alguma várzea. Não sei se meu pensamento é correto, mas eu acho que temos que pensar em Bolsão de Estacionamento ou estacionamento vertical, para tirar esses veículos das ruas, já que não vai ter como fazer com que o paulistano pare de circular com esses veículos.

E uma outra colocação mais pontual. Não sei se é possível convidá-los lá para o fórum urbanístico da Penha ou lá na subprefeitura Penha, ou nós irmos até vocês, pelo seguinte, nós debatemos muito isso na revisão do Plano Diretor. A Penha tem uma vocação, talvez pra essa questão de logística. Por que? Exatamente na Penha chegam as duas maiores rodovias do país, que é a Dutra e a Fernão Dias. E nós temos, justamente nessa confluência, áreas grandes, ali na marginal, que poderia ser montado ali, um centro de logística, então eu não sei se isso já foi pensado....**(FIM DO LADO B DA FITA 2)**

...Guarulhos também tem uma grande área vazia que poderia ser ocupada, exatamente pra isso, e também não só pra essa área de logística ou pequenos empreendimentos, condomínios industriais, que eu concordo que não existe hoje tanta indústria poluente como havia no passado, mas também, centro de convenções. Exatamente pelas rodovias e pelo aeroporto que Penha tem e pela USP que está chegando lá, também poderia se pensar em um centro de exposições, um mini-Anhembi lá na região, também se pensando na questão do viário, porque também vai gerar um grande fluxo de veículos na região.

Muito obrigado.

## **FREDERICO V. M. BUSSINGER - Secretário Municipal de Transporte**

Só pra informar, essa questão da Penha foi também levantada na discussão que nós tivemos lá na Associação Comercial e certamente é uma das áreas candidatas. Por ora nós estamos trabalhando ainda sobre o conceito, apesar de estar inventariando algumas áreas importantes. Tem aquela também, além da Penha, tem a área da bifurcação, eu não detalhei, tinha umas outras informações aqui a mais, por exemplo: aquela área ali, aquele triangulinho, um triangulinho de 5 milhões de metros quadrado, que fica entre o Parque Novo Mundo, entre a Dutra e a Marginal, é ali no final da cidade de São Paulo. Tem áreas em Santo Amaro. Enfim, eu acho que chegará o momento de se discutir sobre o território, essa questão, e no caso da Penha isso já foi levantado na Associação Comercial, nós já registramos e estamos vendo.

Mas eu queria dar uma notícia. Essa questão do carro, que você falou, eu acho que nós podemos ter alguma leve esperança, porque depois de 15 anos de perda no transporte coletivo, na matriz de transporte do Estado São Paulo, do ano passado pra cá, nós estamos invertendo esse quadro, ou seja, a pesquisa origem destino do ano que vem vai constatar de novo o crescimento da participação do transporte coletivo na matriz de deslocamento e aproveito pra dizer o seguinte, que o Metrô bateu seu recorde histórico no dia antes do feriado. Isso tem acontecido, dizendo aí o linguajar da moçada....

## **PESSOA NÃO IDENTIFICADA**

(...) E foi uma reivindicação que nós conseguimos retirar dos diversos debates nos Planos Diretores, nas subprefeituras, que o Sistema , o VLP, o ônibus, o sistema circular de bairro, que tem muitos bairros, o Senhor já me fez uma colocação , uma vez de algumas tentativas, mas eu só gostaria de registrar de novo o que é uma reivindicação, principalmente da sociedade mais carente, que circula dentro de um bairro, ou de uma determinada subprefeitura, ela não tem o transporte, ela tem que baldear de transporte dentro de um mesmo espaço para ir de



um ponto ao outro, e as vezes estamos falando em três quilômetros, cinco quilômetros.

**MANUELITO P. MAGALHÃES JR - Secretário Municipal Adjunto de Planejamento**

Mas alguma...

**FREDERICO V. M. BUSSINGER - Secretário Municipal de Transporte**

Só para registrar, eu diria o seguinte: certamente é uma medida importante, ela já acontece em alguns casos, e aí nós temos uma dificuldade grande na questão da viabilidade econômica das linhas. Nós até já implantamos algumas que acabaram não se sustentando, mas isso é sempre possível, estamos trabalhando nisso.

**MANUELITO P. MAGALHÃES JR - Secretário Municipal Adjunto de Planejamento**

Mais alguma inscrição?

**ÂNGELA MARIA CALÁBRIA**

Eu pergunto agora. Eu tenho uma curiosidade de saber. O Fred disse que agora o Metrô está sendo super-utilizado. Eu acho que isso daí é em decorrência, obviamente...

**MANUELITO P. MAGALHÃES JR - Secretário Municipal Adjunto de Planejamento**

Você pode repetir, por favor.

**ÂNGELA MARIA CALÁBRIA**

É curiosidade minha. Eu queria saber o quanto isso é onerante pra cidade, porque com o bilhete único as pessoas entram e saem dos ônibus, pega, vê aquele que está vazio, vai lá, pega o outro, naquele período de duas horas, entra no Metrô, sai, etc.,etc.. Isso aí não está saindo muito

mais caro para o município, porque tem que pagar, por pessoa, para cada empresa que ele é registrado lá na catraca que ele passa? Eu queria entender isso, se isso daí não está saindo muito caro para cidade. Porque o pessoal está usando bastante Metrô, obviamente, porque dentro daquelas duas horas ele fica livre. Antes ele não usava porque ele tinha que pagar a passagem. Ele não mudava de ônibus antes, porque cada um ele tinha que pagar a passagem, Metro etc.. e isso daí. Agora o Município tem que pagar as empresas por ele, cada vez que ele passa numa catraca. Isso daí aumentou muito o pagamento da prefeitura para as empresas todas?

Obrigado.

### **FREDERICO V. M. BUSSINGER - Secretário Municipal de Transporte**

Bom, vamos separar em três blocos, pelo menos, isso aí: primeiro, o Sistema de Transporte de São Paulo é subsidiado, não foi por causa do Bilhete Único Integrado, ele já vinha sendo subsidiado, segue sendo subsidiado, nós estamos falando de trezentos milhões ano, aproximadamente, um sistema fortemente subsidiado pelo município. É certo que a integração com o Metro e a CPTM, aumentou essa demanda por subsídio, mas eu diria que aumentou muito mais ...Não acontece e se acontecer é estatisticamente irrelevante o número de pessoas que utiliza o sistema desnecessariamente, só porque ele tem essa conveniência. O nosso pressuposto é de que as pessoas que estão usando era uma demanda reprimida; pessoas que tinham necessidade e não conseguiam utilizar, ou que utilizavam o sistema andando um pedaço por dentro do sistema, outro pedaço a pé e alguns que não podiam andar nada , andavam muito a pé. Então os Sistemas, no plural, tanto de pneu como de trilho, incorporaram novos passageiros ou novos trechos de viagem. E olhando desse ponto de vista nós temos que entender que o Sistema se tornou mais útil para a cidade. Ou seja, um benefício para a população cria inconvenientes para quem estava, a superlotação. É um pouco aquele negócio, "O Estatuto da Gafieira", quem já estava, anda um pouco mais

apertado, mas tem que olhar que quem não estava, passou a poder também estar, então é aí de novo uma solução de um compromisso, uma questão de política pública, e que certamente nesse caso só se resolve com o aumento da ofertas, não tenha dúvida.

Você falou dessa flexibilidade que o Bilhete Único deu. Isso é uma verdade. É um negócio espantoso isso. É o sistema deixar de ter usuário cativo. Já está constatado, as pessoas passaram a ter mais autonomia, inclusive fazer trajetos diferentes ainda com a mesma origem e destino. Eu tenho uma amiga psicóloga que olhando perspectivamente isso, disse: olha, o bilhete único vai fazer a população de São Paulo se tornar mais inteligente, porque como o sujeito tem que pensar o trajeto, isso vai desenvolver, a médio prazo, o intelecto da população; não sei se isso é verdade, mas enfim...

### **MANUELITO P. MAGALHÃES JR - Secretário Municipal Adjunto de Planejamento**

Mais alguma inscrição? Então só um esclarecimento, a partir da fala da arquiteta Lucilla, que é inevitável que nesse momento de revisão do Plano Diretor, que todos nós nos deparemos com notícias, e as vezes colocadas em jornais. O que a gente tem que entender é que as propostas e as idéias surgem dos debates, das audiências públicas, das assembléias. Até o momento, como fez questão de colocar o Secretário Frederico aqui na apresentação, o que nós temos são estas propostas e essas idéias. Nós não consolidamos uma proposta da Administração a respeito de diversos temas. Não faria o menor sentido a Secretaria de Planejamento estar querendo reduzir o numero de vagas, quando a Secretaria de Transportes está olhando exatamente para as formas com que uma mesma vaga serve a várias mesas em vários restaurantes diferentes, quer dizer, seria absolutamente uma coisa fora de sentido.

Não sei se a Dra. Nilza quer acrescentar mais alguma coisa? Acho que, só então caminhando para a finalização da reunião, dar um informe, que na última semana de setembro, assim que fecharmos a data, o

Secretário André vai passar a todos, teremos mais uma reunião do Conselho. Mais algum informe André?

Eu quero agradecer a presença de todos e agradecer a exposição do Secretário Frederico.

Obrigado.

São Paulo, 13 de setembro de 2006

**Presidente**  
**Vice-Presidente**  
**Secretário Executivo**

Francisco Vidal Luna  
Orlando Almeida Filho  
André Luís Gonçalves Pina

**Conselheiros**  
**Macrorregião Oeste eleito**  
**Macrorregião Centro eleito**  
**Macrorregião Leste 1 eleito**  
**Macrorregião Leste 2 eleito**  
**Macrorregião Sul 1 eleito**  
**Macrorregião Sul 2 eleito**  
**Macrorregião Norte 1 indicado**  
**Macrorregião Norte 2 indicado**  
**Macrorregião Oeste indicado**  
**Macrorregião Leste 1 indicado**  
**Macrorregião Leste 1 indicado**  
**Macrorregião Sul 1 indicado**  
**Macrorregião Sul 2 indicado**

Lucila Falcão Pessoa Lacreta  
Mauro Friedhofer  
Reinaldo Martinez Ruiz  
Valter de Almeida Costa  
Gerson Gomez  
Guilherme Frontini  
Paulo de Almeida  
Mauro Salerno  
Sibylle Blohm  
Angela Maria Calabria  
Eduardo Odloak  
Luiz Fernando de Moraes Vecchia  
Carlos Mitsuro Habe

**SECOVI**  
**A.M.A. Pacaembu, Perdizes e Higienópolis**  
**A.M.A. Pacaembu, Perdizes e Higienópolis**  
**Mackenzie**  
**SINAENCO**  
**ASBEA**  
**CGT**

Cláudio Bernardes  
Beatriz Costa Tsukamoto  
Pedro Ernesto Francisco Py  
João Sette Whitaker Ferreira  
João Antônio Del Nero  
José Eduardo Tibiriçá  
José Arthur Aguiar

**SGM**  
**SEMPLA**  
**SNJ**  
**SMT**  
**SMT**  
**SF**  
**SVMA**  
**SES**  
**SMC**  
**SMADS**  
**EMURB**  
**EMURB**  
**COHAB**

Luiz César Bettarello de A. Campos  
Nilza Maria Toledo Antenor  
Simone Fernandes Mattar  
Rogério Belda  
Sérgio Rubens G. Rodrigues  
José Antonio Docampo  
Maria Augusta Ferreira antunes  
Marcos de São Thiago Lopes  
Mirthes Ivany Soares Baffi  
Maurício Guilherme Simão  
Aparecida Regina Lopes Monteiro  
Luís Eduardo Surian Brettas  
Edsom Ortega Marques

**Sec. Est. dos Transportes Metropolitanos**  
**Sec. Est. Energia Rec Hidr. Saneamento**

Horácio Nelson Hasson Hirsch  
José Eduardo Pessini