ATA DA 7ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE POLÍTICA URBANA, REALIZADA NO DIA 31 DE AGOSTO DE 2007

Aos trinta e um dias do mês de agosto de dois mil e sete, à 10:45 horas, na sala Lima Barreto – Centro Cultural São Paulo, nesta Capital, realizou-se a 7ª Reunião Extraordinária do Conselho Municipal de Política Urbana –CMPU, sob a presidência do Dr. Manuelito Pereira Magalhães Junior, Secretário Municipal de Planejamento e Presidente do CMPU, contando com a presença dos membros relacionados no final desta ata.

FITA 1 – LADO A

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Reunião Extraordinária do Conselho Municipal de Política Urbana. Como de praxe agradeço, inicialmente, a presença dos senhores e das senhoras, conselheiras e conselheiras. Hoje nós teremos uma apresentação sobre a questão da mobilidade na revisão do Plano Diretor que será feito pelo Dr. Sadalla. Então, como estamos naquela fase do quórum que, segundo o regimento, só nos cumpre dar seqüência ao que já foi inicialmente pautado, eu passo de imediato a palavra ao Dr. Sadalla para que faça a apresentação e em seguida nós retomamos nossa reunião normal.

CONSELHEIRO SADALLA DOMINGOS: Bom dia. Bom dia a todos. Para mim é um grande prazer, é uma grande honra estar aqui nesse foro representando a Secretaria do Meio Ambiente e contribuindo para esse trabalho de sistematização do Plano Diretor Estratégico, da revisão dentro da administração Municipal, que hoje cumpre a tarefa de ouvir amplamente, o mais amplamente possível a sociedade através de discussões regionais que já realizadas, algumas ainda por realizar, e essas reuniões no foro do Conselho Municipal de Política Urbana e o meu objetivo hoje é relatar de uma forma, assim, a mais sistemática possível, a mais resumida possível, o conjunto de resultados elaborados pelo quadro técnico da Secretaria Municipal de Transportes durante um ano, ou pouco mais de um ano, coordenado pelo Laurindo Junqueira, aqui presente e agora, vamos dizer, o que a gente espera, vamos dizer, dessa sucinta apresentação é que a gente colha ainda alguns subsídios para, então, incorporar estas propostas, melhorando-as evidentemente, e levando isso até a SEMPLA para esse trabalho de sistematização que está em curso. Então, eu gostaria de pedir a atenção de vocês por uma meia hora, um pouquinho mais eventualmente para a gente discorrer sobre esses resultados. Bom, a revisão do PDE, o grande foco da revisão do PDE é a mobilidade, é a mobilidade. A gente coloca isso como um ponto a ser discutido, um ponto de uma cidade que aos poucos vai se limitando, os habitantes dessa cidade vão se limitando em relação à sua perspectiva de se deslocar na cidade em condições de segurança, em condições de velocidade, em condições de conforto, ou seja, vamos dizer, uma cidade que tende, está tendendo, esse é um dos aspectos mais graves dela, em se limitar, em se auto limitar. Então a gente pretende como foi o foco desse trabalho dentro da Secretaria Municipal de Transporte, junto com a coordenação da SEMPLA, enfocar essa questão. Tem aqui um conjunto de premissas básicas em que nós procuramos focar a mobilidade dentro de um ponto de vista, assim, muito amplo, muito amplo, que é a mobilidade de pessoas, de bens, de serviços e informações. Essa questão está, essa expressão está transposta para a lei. Então não é uma mobilidade só de bens ou mobilidade específica ou focada, é a mais extensiva possível. O segundo ponto de premissas básicas é a questão do espaço viário da cidade que ele é e eu vou ler, exatamente, um bem público limitado e crescentemente escasso. Então a perspectiva de ampliar esse espaço diário é muito pequena e a gente pode, até, vamos dizer, usando uma expressão que se consagrou na Secretaria, considerá-lo como um dado da questão, um dado, é um bem dado, ou seja, a gente pode considerar que o sistema viário atingiu um limite que ele é dificilmente expandido. Ele só poderia ser expandido a um custo muito alto, a um custo até proibitivo. Um terceiro ponto é o seguinte. Estas propostas todas se inserem num conjunto de que pressupõe o funcionamento do Órgão Público Municipal, ou seja, o Órgão Público Municipal tem que estar mobilizado dentro dos seus quadros técnicos permanentes, dentro das suas estruturas administrativas para bem cumprir a sua função de órgão público, vamos dizer, é

indissociável essa proposta de um sistema, de um órgão público mobilizado nas suas funções de aprovação, fiscalização, punição, manutenção, etc. e etc. Então é muito importante que essa premissa básica seja enfatizada como uma necessidade que o órgão público se imponha dentro da sua função específica e indelegável.

Bom, então daquelas premissas desce para um outro nível de diretrizes. As diretrizes gerais na questão de mobilidade, então, de trânsito, de transportes são compatibilizar fluidez de segurança e compatibilizar pessoas, bens e serviços se deslocando. A prioridade zero, zero é fazer funcionar bem o que já existe, vamos dizer, a gente vai entrar em pouco, em detalhes acerca disso. Como essa tarefa de mobilidade impõe a questão da manutenção, da operação, da incorporação de novas tecnologias, às vezes a incorporação de uma nova tecnologia vai dar um caráter, vamos dizer, de muito maior desempenho a um bem já implantado, a um investimento público já feito. E, bom, e isso é o quê? É o terceiro ponto que tão importante quanto a infra-estrutura, propriamente dita, é a operação daquela infra-estrutura. Por favor. Continuando as diretrizes gerais, vamos dizer, pretende-se gerenciar, atuar sobre a demanda e a oferta considerando-a nesses três aspectos, nesses três vetores que são o aspecto quantitativo, o aspecto do tempo e o aspecto do espaço e lançar um partido, utilizar à exaustão um novo patamar tecnológico que a gente tem disponível que é a questão da telemática. Para isso propõe-se, a partir da visão da mobilidade, que o licenciamento aí seria imobiliário, mobiliário, desculpa, vamos dizer, considerar-se, vamos dizer, para essa questão a área construída, o uso, a localização e um último item que está colocado nesse item 5, o item D, que é a cumulatividade. A cumulatividade, o que se consagrou nos debates internos da Secretaria Municipal era considerar, por exemplo, um serviço público, por exemplo, uma Universidade que se instala num lugar. Em seguida vem uma outra Universidade, vem uma terceira Universidade. Será que uma quarta, aquele local, aquele mesmo local, vamos dizer, tem condições de suportar e uma quinta realmente passa a ser inviável. Então, essa questão da cumulatividade a gente tem que ter um limite e isso tem que ser analisado *lato-sensu* para todos os usos dentro de um processo de gestão da cidade. Pretende-se analisar essa questão. No item... bom... aí... por favor, pode passar... Aí entra a questão, vamos dizer, da própria característica da cidade, isso, na realidade, quem me explicou essas coisas, vamos dizer, muitas das pessoas que estão aqui presentes foram as primeiras pessoas que me deram aula sobre esse assunto, não vem ao caso a gente se alongar muito sobre isso, mas a região Metropolitana de São Paulo é um gargalo. Todo mundo constata isso, por favor, de deslocamento. E isso, vamos dizer, levou ao longo do desenvolvimento em etapas sucessivas do desenvolvimento da cidade, da Metrópole, a ampliar os seus anéis e se apoiar nas Marginais, esses anéis de circulação de bens e serviços. Aí, tenta-se romper com essa lógica dos anéis apoiados em marginais com a implantação a duras penas, a duras penas do Rodoanel, que está agora em implantação, mas ainda tem um horizonte grande de implantação. Por favor, o próximo.

E essa lógica do anel, do Rodoanel rompendo essa questão do deslocamento é também, vamos dizer, adotada hoje em relação ao transporte ferroviário com a proposta e uma proposta que hoje está em implementação, que é a proposta do Ferroanel com toda a dificuldade de localizar esse Ferroanel na cidade. Mas, então, essa lógica de que esse gargalo tem que ser resolvido, tem que ser resolvido, vamos dizer, com essa infra-estrutura e essa operação. Por favor, o próximo. Aí em seguida essa questão da transposição ferroviária da cidade, tem aqui um mapa mais detalhado onde a questão do Ferroanel é colocada em destaque aqui com uma definição daquele ramal que ali está escrito Jacareí, mas é um ramal de Parateí, de cargas ,que hoje vai ter uma função extraordinária na cidade, vamos dizer, a medida que você retira algumas cargas que hoje têm que cruzar ou acessar o Porto, ou acessar o Vale do Paraíba. Esses gargalos também estão conectados ao sistema de Transporte Coletivo dentro da cidade e tem aí uma... ainda, um conflito grande para ser superado nessa questão e que está em andamento em função dos investimentos do modal ferroviário na cidade. Vamos dizer, contribuindo um pouco para essa visão do gargalo nós resgatamos alguns dados, incorporamos ao nosso trabalho os dados do PDDT. Os dados do PDDT enxergam essa questão desse gargalo localizando na região vizinha à região Metropolitana, ali está colocado o Rodoanel, vamos dizer, algumas... há a necessidade de alguns centros de logística, centro logístico integrado. Isso está incorporado já há algum tempo ao Rodoanel

para acesso aos portos, para acesso ao Vale do Paraíba e a todo o interior do Estado, articulação com Rodovias e etc. Por favor.

Bom, então, o que se constata a partir dessa primeira questão colocada dentro desse cenário de revisão do Plano Diretor Estratégico é a questão de logística é que nós temos a carga como um destino para essa região. A carga tem que transpor essa região. Existe um gargalo nessa região, mas a carga tem um destino para essa região. Então, esse mapa é um mapa muito elucidativo que 50% das cargas tem origem ou destino nela. Então, isso nos leva ao momento seguinte que é a primeira proposta que surge dessa questão logística, que ainda é um diagnóstico, mas eu já começo a ter uma proposta onde a gente identifica não só na Metrópole vizinha ao Município de São Paulo, mas no próprio Município de São Paulo a necessidade de interpretar esses fluxos de passagem e esses fluxos de distribuição, abastecimento e escoamento. Escoamento dentro daqueles quatro aspectos ligados à questão logística. Então, aqui tem uma interpretação que é necessário dar resposta a isso.

Então, a resposta, a proposta, vamos dizer que é uma proposta inovadora no Plano Diretor em relação à lei que está em vigência, em vigor, é que nós introduzamos, possamos introduzir a questão de plataformas logísticas em diversos níveis de complexidade, de abrangência e de escala. Então, essas plataformas logísticas estão num dos mapas, vamos dizer, da nossa... da revisão do PDE. Então são plataformas logísticas maiores de acesso a Rodoanel, acesso a ferrovia, centros de distribuição e micro-terminais de distribuição local. É necessário estabelecer, não que isso esteja completamente fechado, mas é necessário estabelecer aí uma certa hierarquia porque a carga tem que chegar até aos diversos usuários, consumidores e todos os bens e os serviços, inclusive. Essa, então, encerra-se aí a primeira proposta do PDE dentro da proposta levada ao SMT. Vamos a segunda proposta, por favor.

Bom, a segunda proposta surge da necessidade da constatação de que dos 16 mil quilômetros de viário que a cidade tem, a necessidade de identificar cerca de 10% desse viário e qualificá-lo de uma forma que ele se constitua um sistema viário estratégico para o funcionamento da cidade para estes deslocamentos, para essa mobilidade. Então, o conjunto de vias seria um conjunto de vias diferenciadas, funcionalmente articuladas e facilmente identificadas e operadas para viabilizar a conectividade, confortabilidade, etc., segurança, ante a escassez do espaço viário, maximizar a fluidez e segurança do trânsito do Transporte Coletivo, para identificar nós contaríamos com características funcionais, a composição do tráfego, a coordenação com atividades urbanas adjacentes e as principais intervenções nesse sistema viário estratégico seriam em relação a esses itens que estão aí elencados, geometria, pavimentação, calçadas, sinalização, paisagismo, iluminação, travessias, todos esses itens seriam cumpridos, seriam, ou seja, uma parte do viário, cerca de 10% desse viário da cidade seria qualificado dessa forma.

O tratamento especial também, vamos dizer, aquele tratamento em relação ao próprio sistema, em relação ao *hardware*. Em relação ao *software* um tratamento especial em relação a como você opera, onde é que você coloca estacionamentos, pontos de táxi, etc. e etc. Por favor. Então, aqui nós temos o conjunto dos 1500, cerca de 1500 quilômetros do sistema viário estratégico e como ele seria implementado a partir desse horizonte de uma espécie de uma meta final num objetivo final de dentro desse critério que teria inicialmente uma etapa de 100 quilômetros, uma etapa de 200 quilômetros, uma etapa de 300 quilômetros, todas identificadas aí, uma etapa de 400 quilômetros e aí, de 400 até 1500 a gente acha muito difícil fazer uma previsão dessas etapas sucessivas dentro desse horizonte que se coloca. Mas o interessante é começar a implementar nesses espaços sucessivos que os primeiros três ou quatro passos são bem identificados, vamos dizer, esse conceito.

Bom, em relação ao terceiro ponto da revisão temos a questão do Transporte Coletivo, evidentemente, e o Transporte Coletivo se baseia na rede de corredores, terminais de integração, estações de transferência extremamente ligados ao sistema de Transporte Coletivo de mais capacidade, maior capacidade, integrado a isso.

Então tem logo em seguida, por favor... Temos o quê? A rede de corredores atende a alguns objetivos e de um suporte operacional, atender os eixos de alta demanda, complementar a rede Metropolitana de ônibus e de trilhos, ser o precursor da rede sob trilhos,

isso é um dado importante. Por favor, o próximo. Então, o quê que a gente considera e nesse ponto é interessante chamar a atenção que tratou-se de identificar dentro do planejamento do Metrô aquilo que constituiria o compromisso de planejamento futuro do Metrô. Esse aspecto dentro da companhia do metropolitano realmente ainda tem alguma... não tem uma clareza, vamos dizer, de um planejamento de mais longo prazo, mas independentemente disso identificamos uma rede que é uma rede essencial, um sistema sob trilhos para esse horizonte de 2010, para outro horizonte de 2020.

Esses horizontes estão sendo, inclusive, mudados na Companhia do Metrô, vamos dizer, esses horizontes estão sendo um pouco modificados, mas, inclusive no site, agora, recentemente nós constatamos, o site do Metrô que esses... que essas premissas mudaram para 2012 e para 2025, mas nós conservamos isso porque isso correspondeu ao trabalho, ao dado que nós contamos ao longo de um ano e meio de trabalho dentro da SMT. Então, aqui tem uns dados que a gente procurou totalizar e eu gostaria de chamar a atenção, vamos dizer, de um dado, vamos dizer, final em que a rede essencial de Metrô é 163 quilômetros no total. Isso é um desafio gigantesco. Um desafio gigantesco. E o desafio gigantesco também se coloca no caso da CPTM que pretende uma rede totalmente requalificada com intervalos de três minutos no trem, hoje algumas linhas da CPTM tem 10 minutos, até mais, de intervalos entre trens, mais três estações na linha C, mais três estações na linha F, todas as demais estações reformadas, são estações as vezes, assim, muito precárias, ainda dentro daquele critério de uma frente, um fundo da estação, uma coisa, vamos dizer, incompatível com a situação atual da cidade. Então, aqui o que a gente tem é um conjunto de mapas colocados todos dentro da mesma escala que é a rede existente de Metrô e CPTM. Por favor, o próximo. Aqui nós temos o Metrô e CPTM de 2010, aqui nós temos o Metrô e CPTM 2020, sempre dentro desta observação de que esses prazos podem estar sendo mudados dentro do planejamento da própria, das próprias companhias. Em seguida, por favor. De corredores existentes nós temos agora cerca de 110 quilômetros de corredores existentes e a expectativa de até 2012 acrescentar novos corredores e terminais e até 2016 acrescentar ainda muito mais a isso sempre integrado a aquela rede de trilhos, aquela rede de transporte estrutural. E aí tem a rede estrutural de transporte público colocada, que é a soma de todos esses sistemas aí claramente identificada.

Bom, uma coisa que a gente tem que observar também, vamos dizer, que a gente colocou esse mapa adicional é que uma série de corredores se apóia sobre sistemas viários a serem abertos, não existentes hoje, a serem abertos ou a serem melhorados, vamos dizer, dentro de um conjunto que a gente aqui identificou, vamos dizer, a gente, na realidade, a gente destacou aqui um conjunto de viários, vamos dizer, que precisam ser muito melhorados, ou precisam ser abertos. Os viários a serem abertos, que são estes tracejados, na realidade confirmam um pouco aquela premissa inicial de que o sistema viário da cidade é dado, não dá para ampliá-los substancialmente. É isso, então. Muito obrigado. Estou aí aberto para as perguntas e eu gostaria aqui de chamar o Laurindo Junqueira para eventualmente fazer parte da Mesa dentro do espaço de tempo do Junqueira que coordenou os trabalhos técnicos da Secretaria. Aqui tem o Sérgio Rodrigues, também, que é representante da Secretaria Municipal de Transportes, também na CMPU e o Eduardo Tavares que é o nosso arquiteto urbanista da SPTrans. Muito obrigado. O Laurindo quer fazer também uma complementação. Por favor.

LAURINDO JUNQUEIRA: É muito rápido, muito bom dia, obrigado pelo convite, Sadalla. Mas há um aspecto que nos pareceu muito importante que é o seguinte. Que de certa forma não era previsto no Plano Diretor em vigência que era a consideração de que São Paulo tem uma função nacional de centralidade nacional e também uma função de cidade global caracterizada muito mais lá fora do que aqui dentro pelos especialistas que não foi suficientemente contemplada até porque esse é um fato relativamente novo na geografia mundial e essa vocação de centralidade que São Paulo possui é uma coisa muito significativa do ponto de vista da análise do sistema de transporte e do sistema viário.

Nessa medida São Paulo então adquire um papel nacional que ultrapassa os limites da própria cidade, da própria Metrópole, do próprio complexo metropolitano expandido em quase cerca de uma centena de cidades que nós temos a volta. Nessas centenas de cidades, que nós

temos as três regiões metropolitanas, mais o aglomerado urbano do Vale do Paraíba, nós geramos 28% do PIB nacional em apenas meio por cento do território. 26% das importações e exportações por Santos, 26% das importações e exportações brasileiras são feitas por Santos e essas importações e exportações passam por três avenidas aqui em São Paulo, Av. Dos Bandeirantes, Avenida da Marginal do Pinheiros e Marginal do Tietê. Nós verificamos cerca de um milhão e 100 mil veículos por dia passando por essas avenidas, provavelmente, esse é um movimento inigualado em qualquer outra parte do mundo. Então, ontem eu... inclusive, eu estava agora numa discussão exatamente sobre esse papel de São Paulo e o papel desse sistema de transporte que foi implementado durante esses últimos anos e que continua sendo implementado agora nessa gestão.

Há um estudo que eu espero que venha a público já logo daqui há duas semanas mas que fala da sua importância do "bilhete único". Então, uma noção que marcou muito o Plano Diretor até agora, na gestão anterior, foi o de mobilidade. Nesta gestão o termo acessibilidade, não no sentido de simplesmente acessibilidade as pessoas com deficiência, com dificuldades de locomoção, mas acessibilidade ao território, as oportunidades que a cidade possibilita, ele passou a fazer parte integrante do pensamento dos sistemas de transporte. O "bilhete único" veio como uma coisa extraordinária. É uma coisa impressionante o que aconteceu.

A CPTM, por exemplo, ela ganhou cerca de um milhão de passageiros por dia e o metrô mais de um milhão, um milhão e 100 mil passageiros por dia. Nós fomos de uma demanda diária de cerca de 3 milhões e alcançamos quase 9 milhões de viagens por dia. Então, isso significa, e nesse estudo está demonstrado, que 84% dos beneficiários diretos dessa integração, ou seja, daquilo que o Sadalla falou que é usar bem o que existe, quase sem inovação nenhuma, mudando o *software*, não investindo em *hardware*, porque nós não temos recursos para investir em *hardware* suficientemente, na quantidade suficiente para poder atender a cidade, 84% são pobres que passaram a ter acesso a empregos, a serviços e assim por diante e diminuíram os custos para isso. Bom, então eram essas as observações. Só uma observação, se você podia voltar no Ferroanel naquele mapa do Ferroanel porque eu acho muito significativo no Conselho Municipal de Política Urbana levantar mais esse aspecto. É um minuto só, Manuelito, eu não te tomo mais tempo. No outro, por favor. Este. Ontem nós tivemos a oportunidade de participar de uma discussão com o Governo Federal sobre o PAC e... mas há cerca de dois meses atrás em Brasília participaram de uma audiência pública do Plano Nacional de logística feito pelo Governo Federal. Vocês vão observar aqui que nós temos um arco Norte do Ferroanel e um arco Sul do Ferroanel. O Governo de São Paulo, a partir dos estudos feitos pelo PDDT, pela Secretaria de Transportes, não a Municipal, a do Estado, havia definido que primeiro nós precisamos do Ferroanel inteiro, mas do ponto de vista de prioridade, seria mais importante fazer o Sul, inclusive, porque é menor e mais barato. O Governo da União, sem discutir com o Governo de São Paulo, definiu como sendo o arco Norte, não ele integralmente entre Mairinque e Campo Limpo, mas entre Campo Limpo e aqui em Manoel Feio, definiu que esse seria o trecho a ser incluído. Isso não foi absolutamente discutido com a cidade. Não foi absolutamente discutido com o Governo do Estado. E muito pelo contrário, foi ignorado pela União por outros interesses. Quais são esses interesses? Eu acho que é importante, Sadalla, me permita dizer o seguinte: Há uma intenção de grupos econômicos ligados ao Rio de Janeiro e ligados, especialmente, a Juiz de Fora, em Minas Gerais, ligados ao Ex-Presidente Itamar Franco que tem interesse em fazer fluir riquezas do Estado de São Paulo, do interior do Estado de São Paulo, que é a região hoje dinamicamente mais ativa, para o Porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro.

FITA 1 – LADO B

LAURINDO JUNQUEIRA: ...então, o Plano Diretor teria que de alguma forma se manifestar a respeito disso, da mesma forma como se manifestou visivelmente a favor, tanto no Plano, quanto na política desenvolvida a favor da construção do Rodoanel, passando por cima dos óbices que se colocavam, o Plano anterior não previa isso e pelo contrário, nos planos específicos das regiões Sul é que proibiam, de certa forma, a passagem do Rodoanel, a

gente se colocou absolutamente a favor e no caso do Ferroanel a preocupação de que a construção, em primeiro lugar, do Arco Norte vai servir pura e simplesmente para esvair riquezas do Interior de São Paulo e de Mato Grosso para o Porto de Sepetiba no Rio, atendendo interesses que estão instalados, na verdade, em Juiz de Fora. Então, essas são observações. Depois a gente vai abrir a discussão, eu imagino, que eu achei que eram necessários para complementar a fala muito boa do Sadalla. Muito obrigado.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Gostaria de agradecer, então, a apresentação que foi feita pelo Dr. Sadalla, pelo Dr. Laurindo e dando seqüência a nossa reunião, então, abrimos o período de inscrição para os Conselheiros que resolverem fazer questionamentos aos palestrantes. O primeiro conselheiro inscrito, Conselheira Marta Grostein, na seqüência o Conselheiro Luis Carlos Costa, o terceiro Conselheiro João Antonio Del Nero.

CONSELHEIRO MARTA DORA GROSTEIN: Bom dia a todos, sou Marta Grostein, representante da Universidade de São Paulo. Eu queria primeiro parabenizar a Secretaria de Transportes pela excelente análise articulada do território que foi mostrado aqui hoje e uma questão que fica evidente da exposição é a importância da articulação com outras esferas de Governo, com a questão, com o Governo Estadual, principalmente, e com a esfera Federal, como foi mostrada a importância do Laurindo. Então eu pergunto se existe alguma negociação em relação ao Estado para a inclusão da questão do Ferroanel Sul, por exemplo, no PPA que está sendo executado? Qual é, como que o Estado está vendo essa questão que o Laurindo colocou em relação ao Ferroanel? E um aspecto ainda dentro da linha da questão da articulação das questões eu pergunto se a Secretaria de Transportes fez, tem alguma visão sobre a relação entre o adensamento e as previsões para o sistema de transporte e o sistema de transporte existente? Seria a questão de articular uma reflexão entre o sistema proposto e as diretrizes do Plano Diretor com relação a parcelamento do solo, as AIUs, por exemplo, que foram já mencionadas aqui, a questão das dinâmicas que estão alterando o uso das áreas industriais, por exemplo, então, seria... se foi feito essa reflexão articulando a questão do sistema de transporte com o parcelamento do solo e o adensamento? Muito obrigado.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Eu agradeço a Conselheira Marta pelos questionamentos. Eu vou passar para o Dr. Laurindo, inicialmente, dar o esclarecimento sobre a questão do Ferroanel.

LAURINDO JUNQUEIRA: Lamentavelmente eu não... eu gostaria de responder o contrário, Marta, mas lamentavelmente não sinto que o Governo do Estado esteja muito... tenha Estado muito presente nessas discussões nacionais. Na audiência pública... nas audiências públicas realizadas a respeito disso no Brasil e aqui e em São Paulo especificamente estávamos nós no Município, mas o Governo do Estado eu não senti a presença em nenhum caso. No entanto, à época o Governador Alckmin se manifestou em função dessa priorização do Arco Sul do Rodoanel e da construção posterior do Arco Norte. Há um posicionamento muito favorável também e eu acho que isso vai levar a um entendimento com o Governo da União, até, inclusive, o Secretário Manuelito vem me lembrando de que com a construção do Arco Sul do Rodoanel seria muito possível a gente já prever a construção também do Arco Sul do Ferroanel, os impactos ambientais, inclusive, porque a região é bastante sensível seriam muito minimizados caso se não a obra, mas pelo menos a intervenção que fosse única. O difícil para aquela região seria construir um Rodoanel, como está sendo feito agora, aceleradamente, e depois voltar com canteiros de obra, assim por diante, que tivessem que agredir novamente o ambiente, agredir novamente toda a população que mora ao redor dele. Então, desse ponto de vista eu acho que creio que está satisfeita a tua dúvida.

Em segundo lugar com relação ao aumento de adensamento, nós percebemos claramente e o mapa que o Sadalla mostrou é muito claro a respeito, a necessidade de atender de uma forma muito específica o extremo Leste da cidade e o extremo Sul da cidade. E os investimentos que vem sendo feitos pelo Governo do Estado e pelo Governo do Município vão todos nessa linha. Então, os mapas mostram claramente onde é que estão as prioridades e o que está acontecendo.

Eu tive a oportunidade de me utilizar dos mapas de vulnerabilidade social publicados recentemente pela Secretaria de Planejamento e a gente percebe uma correlação fortíssima entre essas intervenções que estão feitas exatamente nessas áreas de maior vulnerabilidade e de maior densidade populacional, especialmente de classes pouco aquinhoadas em renda. Então isso foi explícito no Plano Diretor, nessa revisão que está sendo proposta, no sentido de que a violência urbana e todas as condições que levam a essa vulnerabilidade dessa população de baixa renda periférica elas estão profundamente associadas à logística da cidade, logística entendida no sentido que o Sadalla insistiu, na logística de passageiros, especificamente, ou seja, aonde nós não temos transporte, nós temos pouca governança e nós temos pouca governabilidade, ou seja, o Governo não consegue chegar às regiões que não têm transporte. Nós há muito tempo adotamos uma política em São Paulo de não permitir construir meios de transporte, por exemplo, para a zona dos mananciais, no Sul, e eu sei que seguramente há opiniões contrárias aqui, mas a gente ao não construir sistema de transporte até os mananciais, por exemplo, nós permitimos que essa população invadisse aquelas áreas e quase 2 milhões de pessoas hoje morassem em ruas que são absolutamente desarticuladas. Um estudo da FAU que você seguramente deve conhecer, Marta, mostra que existe uma correlação forte nessa arquitetura do medo, do crime, da insegurança, da violência, existe uma relação muito forte com a falta do transporte e que a gente, quando dá acessibilidade ao Governo, o Governo, quer dizer, leva a governabilidade, leva a governança local, quer dizer, a própria sociedade, de alguma forma, reage porque ela passa a interagir com o território como um todo.

Perdão, só mais um minutinho. Nós temos na região Sul, por exemplo, esses 2 milhões de pessoas não conseguem, a não ser depois de duas horas e meia, chegar ao ABCD que é uma grande fonte de empregos. Essas pessoas, os 2 milhões de habitantes, não conseguem chegar a Alphaville e qualquer que seja o tempo que se meça. Não há maluco que faça uma viagem hoje até o centro para depois ir a Alphaville buscar emprego que é uma região carente, que tem ofertas excessivas de emprego. Então, quer dizer, essa região nós precisamos de alguma forma articular com o território. A mesma coisa ocorre com a Zona Leste e com o extremo Noroeste da cidade. Então grande parte das intervenções que vem sendo feitas e vêm sendo orientadas agora pelo Governo do Município vão no sentido de atingir essas regiões de maior vulnerabilidade social e de integrar essas pessoas às oportunidades que estão começando a ser oferecidas pelo próprio crescimento global, não tanto do país, mas global. Então, São Paulo, integrada mundialmente, ela tem que de alguma forma corresponder a essa expectativa que o mundo todo tem com relação a nós ao nos designar como uma cidade global. Quer dizer, nós precisamos de logística, nós precisamos de rapidez, de *"just in time"*, é assim que funciona o mundo hoje, em 24 horas. Então é nesse sentido que as coisas estão indo. Eu acho que quanto a terceira pergunta eu não sou a pessoa mais adequada. Obrigada.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Antes de proceder a resposta desse terceiro questionamento, eu só quero agradecer uma informação a respeito da questão do Ferroanel. Já no final do ano passado nós tivemos a oportunidade de participar de algumas discussões com o Governo Federal e já com os membros, os novos membros do Governo Estadual, da gestão que se iniciaria em 1º de janeiro e de fato a grande questão no Trecho Sul é um problema da forma como foi feita a concessão porque não se dá, não se garantiu o acesso aos dois lados, eu estou olhando para o Laurindo para ele me corrigir se eu cometer algum erro, dado que ele é especialista no assunto. Não se permitiu, não se garantiu o acesso aos dois, as duas empresas que lidam com o transporte ferroviário, o acesso aos dois lados do Porto e uma empresa precisa passar pelos trilhos da outra e isso não foi devidamente regulado no momento da concessão que foi feita pelo Governo Federal há algum tempo atrás. Colocado esse aspecto, quer dizer, você superando isso, você pode claramente caminhar para alguns entendimentos entre as diversas partes, inclusive, digam respeito à construção do trecho Norte e eu acho que na questão do Município nós temos participado um pouco dessa discussão e, de certa forma, nós, inclusive, estamos com uma proposta que está em discussão com o Estado que é de transformar a Operação Urbana prevista na diagonal Sul numa operação de caráter Metropolitano envolvendo os Municípios vizinhos ali e, com isso,

nós conseguimos também permitir acesso da carga desde a baixada até quase o centro de São Paulo e isso ajuda também a resolver gargalos de infra-estrutura ferroviária.

Hoje você tem o problema da cremalheira que desce com o minério lá para Cubatão, então acho que tudo caminha no sentido de se ter mais entendimento do que divergências como se teve no passado. Eu passaria para o Dr. Miguel para falar um pouco da questão do uso e ocupação do solo e a questão do transporte.

CONSELHEIRO MIGUEL LUIZ BUCALEM: Então, em relação à última colocação, podia informar que já está em gestação há bastante tempo uma cooperação entre a SEMPLA e a Secretaria de Transportes Metropolitanos para aprofundar o planejamento integrado entre o sistema de transportes e o planejamento de uso e ocupação do solo que foi iniciado também com o Pitu. Esse trabalho que agora, efetivamente, deve se iniciar ele vai ter como um objetivo, bastante importante identificar a capacidade de suporte do sistema viário de transportes nas diversas regiões da cidade de forma a subsidiar, por exemplo, o que já está previsto nas Áreas de Intervenção Urbana do sistema de transporte público coletivo ao entorno das linhas sobre trilhos e das estações, qual seria realmente a capacidade de aumento de coeficiente de adensamento? Isso deve ocorrer, portanto, de uma forma diferenciada espacialmente, considerando essa intervenção urbana. Então isso daria elementos quantitativos para que isso fosse revisto. E de uma outra maneira também a revisão dos estoques de potencial construtivo adicional poderiam ter elementos bem mais precisos e quantitativos para que se possa, então, prever esses estoques de forma compatível com a capacidade de suporte da infra-estrutura viária de transporte. Então esse é um trabalho em andamento que vai se iniciar e que nós temos bastante esperança que ele produza frutos importantes aí para o planejamento do sistema de transporte do uso do solo.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Por que é que está sendo feito esse trabalho junto com a Secretaria de Transportes Metropolitanos agora neste ano? Porque exatamente a pesquisa de origem e destino está sendo feita neste ano de 2007. A última tinha sido feita em 97, você tem uma revisão a cada 5 anos. Portanto, se nós trabalharmos com a base de dados da revisão, ainda assim daria quase 5 anos de defasagem. Então, nós achamos mais conveniente agregar e acoplar as duas iniciativas. Eu passo a palavra ao conselheiro Luis Carlos Costa.

CONSELHEIRO LUIS CARLOS COSTA: Pois não. Bom dia a todos. Eu queria cumprimentar aí os expositores pela exposição muito clara e pertinente só que eu fiquei com três dúvidas que eu gostaria de colocar [ininteligível]. Primeiro não deu para perceber até que ponto esta proposta desses sistemas de circulação estão apoiados, estão respondendo a demandas quantificadas e localizadas que foram verificadas? Inclusive, se se trata de demandas atuais e ou futuras. E se futuras, com que hipótese de uso do solo? A outra pergunta é com respeito a questão de como é que vocês consideraram a questão da viabilidade econômica e financeira dessas coisas, porque é evidente que em vários momentos o Sadalla terá dito que há limitações de recursos e que não se pode ter tudo aquilo que se desejaria, que seria necessário. Tudo bem. Mas qual é esta viabilidade, porque no limite, qual é a questão? No limite a gente tem, numa perspectiva de 20 anos, que enfrentar a questão de obter os recursos necessários para algumas coisas que são condicionantes da existência e do funcionamento da cidade que é o caso do transporte de circulação. Então, talvez a gente tenha que ter uma outra... então, em primeiro lugar precisaria deixar claro: Isso daí é uma hipótese que bate com alguma coisa que já vem acontecendo, por exemplo, ou com uma hipótese de adução de recursos e tal, ou, ao contrário, bate com uma hipótese que depende de uma política de maior porte, de longo prazo para a captação de recursos, seja externamente, seja internamente e aí numa interface com o próprio desenvolvimento urbano. A última questão é relativa a esse princípio que a gente tem perseguido já bem a uns trinta anos, não é, Sadalla? Que é a história de maximizar o aproveitamento da rede atual que é uma coisa absolutamente sensata e necessária. Agora, em que medida isso aí foi feito? Porque veja, no passado nós chegamos a fazer umas continhas assim, dizendo o seguinte: Já que temos um grande déficit de Transporte Coletivo, já que o Metrô não consegue produzir, se expandir na velocidade necessária, já que existe um sistema de transporte, um sistema viário implantado, então, por que não radicalizar a socialização da capacidade, da função desse

sistema com uma pesada rede de corredores que substituiriam o automóvel? Coisa que obviamente iria incomodar toda a classe motorizada daqui e, portanto, custo político elevado, mas que poderia ser traçada, desenhada dizendo: Bom, então, agora é diferente. Essas ruas que agora tem certa função, certamente vão ser outras se isso estiver dentro de uma política de substituição do automóvel. Então seria a substituição por transportes coletivos, ônibus e mais os microônibus, que é uma rede proposta pelo Cândido, já faz bastante tempo, que seriam formas de multiplicar a utilidade das vias sem mexer, sem implicar em obras que inviáveis de serem implantadas. Bom, então, eram essas as questões. Muito obrigado.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Eu passo ao Dr. Sadalla para comentar acerca das considerações do professor Cândido... desculpe, do professor Luis Carlos Costa.

CONSELHEIRO SADALLA DOMINGOS: Professor Luis Carlos Costa, meu caro amigo e iniciador neste domínio que até hoje eu careço de pessoas que me orientem como fui orientado nos meus primeiros passos, mas de qualquer forma estou aqui para tentar dialogar com, a partir dessas três colocações.

Em relação... eu vou começar pela segunda colocação que é a questão da viabilidade econômica financeira a partir do momento que se colocam metas, assim, tão ambiciosas como aquela rede de metrôs ali colocada. É que o Plano Diretor, pelo menos, dentro do diálogo que estabelecemos com o Metrô, o que foi possível incorporar é que existe uma grande possibilidade de não haver mais interrupção na implantação de metrôs na cidade. Porque nós tivemos na realidade, vamos dizer, na história do Metrô uma grande descontinuidade na forma como o Metrô foi implantado com grandes interregnos, intervalos em que essa coisa praticamente não encaminhou. O Metrô entrou com problemas financeiros, problemas de outra ordem e o que se acredita hoje, e isso foi incorporado ao PDE, desculpa, é essa questão da permanência, vamos dizer, como a gente em engenharia fala, a condição monotônica, monótona de cumprir metas, assim, de uma forma permanente, uma forma, vamos dizer, com consistência econômico financeira com essa questão de em alguns locais fazer parcerias com iniciativa privada, em alguns locais o Poder Público assume, ou seja, existe aí já um conjunto de medidas que permite acreditar em que esse, esse ritmo de implantação se dê naqueles horizontes.

Existe esse dado que eu fiz questão de me manifestar e com uma pequena alteração daqueles horizontes propostos pelo Metrô com os quais a gente trabalhou que é no sentido da meta de mais longo prazo ter sido dilatada de 5 anos. Mas isso não altera fundamentalmente em função daquilo que a gente observou em passado recente de que interrupções durante muitos, numa década, mais que uma década. Então, a gente acredita, incorporamos isso ao Plano, na consistência desse planejamento, na consistência econômico financeira, na viabilidade econômico financeira dessas metas, tanto no Metrô, falei muito no Metrô, como no caso da CPTM.

Bom, em relação a primeira questão, então, vamos dizer que é... o atendimento às demandas. Quais foram as demandas quantificadas? Quais são as demandas atuais? E a demanda futura? Qual é a hipóteses de uso do solo adotada, o que a gente, vamos dizer, uma das coisas que a gente partiu é que essa questão é uma questão que não tem mais uma relação tão única, de unicidade, com o sistema viário estrutural, tal como isso era colocado anteriormente. Se coloca um sistema viário estratégico que vai contribuir para essa análise e dentro desse viário estratégico, vamos dizer, a qualificação desse viário, sob o ponto de vista do *hardware*, da infra-estrutura, das melhorias, das pavimentações, tal, da manutenção e a operação desse *hardware* conferem amplas possibilidades de... e amplas possibilidades para um outro tipo de análise sobre como você, na realidade, ocupa. Então eu gostaria de chamar a atenção nesse aspecto que ainda é uma coisa, vamos dizer, pouco elaborada em função do tempo também que é essa questão da cumulatividade. A questão da cumulatividade eu acho que abre um espectro enorme para uma forma de atuar sobre essas densidades, essas demandas do futuro de uma outra forma que diferenciada em relação a forma atual.

Em relação a terceira questão que é maximizar o aproveitamento da rede atual, Costa, vamos dizer, onde é que elas foram feitas, elas estão sendo feitas e eu vou pegar aqui o

exemplo que lembrou aqui o Secretário Manuelito ,em relação a essa operação diagonal Sul, ampliada para o Estado, para o Estado, incorporado ao Estado, uma zona de interesse metropolitano ao longo do vale do Tamanduateí até Santos, até o Porto de Santos que se beneficia de uma mudança dos padrões de infra-estrutura e de operação da rede, da antiga Rede Ferroviária Federal que acessava a baixada, que hoje é operada pela MRS que vai ter uma mudança qualitativa gigantesca agora em função da mudança dos padrões tecnológicos, sem muita alteração, sem quase nenhuma alteração da infra-estrutura lá. Então essa questão da maximização está em pleno andamento, está sendo incorporada a essa Operação Urbana Diagonal Sul, ampliada para o Estado. Então isso é um imperativo e tem alguns exemplos que a gente poderia se alongar eventualmente numa --.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: O Dr. Laurindo vai fazer algumas complementações. Mas eu só queria falar um pouco a respeito da colocação do professor Luis Carlos Costa sobre a capacidade econômica. Eu acho que há várias vantagens, mas uma das vantagens em se ter o planejamento das intervenções urbanas na cidade junto com a possibilidade de você fazer o planejamento dos gastos através do orçamento é exatamente dar a oportunidade de se pensar com os pés no chão. E isso nós procuramos incorporar tanto do ponto de vista da revisão das metas, quanto do ponto de vista do estabelecimento das metas daquilo que nós gostaríamos que fosse possível. Mas essa questão do transporte junto com habitação, saneamento com outras eu tenho insistido muito, não só aqui, como em outras oportunidades, que é impossível a gente articular soluções se a gente pensa a cidade sozinha. Nós temos que pensar a cidade em seu caráter metropolitano e junto com o Governo do Estado.

É impossível nós conseguirmos pensar em realizar tudo aquilo que deveria ser feito na questão dos transportes se não tiver o Estado junto e não tiver os demais Municípios da região Metropolitana juntos, mesmo em intervenções mais... menos custosas como é o caso do... o Metrô custa 100 milhões de dólares, desculpa, isso não vale não só para intervenções de alto custo como o Metrô que está em torno de 100 milhões de dólares por quilômetro, como intervenções menos custosas como é o caso da Jacu Pêssego. Essa é uma obra que eu tenho oportunidade de acompanhar desde janeiro de 2005 participando das decisões e etc., é inacreditável, mas jamais seria realizada se não tivesse trabalhando junto o Estado e o Município, porque essa possibilidade de que na hora que está, de que se tem essa cidade fazer a remoção das famílias, se ter a estrutura não só do Município, como a da CDHU, a estrutura Estadual juntos trabalhando, se amplia as possibilidades de que aquilo aconteça porque senão ele se perde, se prolonga no tempo e as prioridades passam a ser outras.

A mesma coisa com o Rodoanel. Eu acho que o Rodoanel agora tem mais chance de se concretizar em função da concessão que será feita do trecho Oeste, mas se não tivesse... se não fosse feito isso seria inviável para o Estado tocar sozinho isso no horizonte de 15 anos. Certo? Um pouco mais, um pouco menos. Quer dizer, se não tiver o Governo Federal, não tiver os Municípios também ajudando e quando eu falo ajudar não é só aportar recursos, é a capacidade que se amplia da atuação do Poder Público. Essa questão da solução de remoções de invasões, etc., que estão no horizonte de uma obra, para quem tem a oportunidade de acompanhar no dia-a-dia é da maior importância você ter diversos órgãos atuando junto, porque senão não consegue, de fato, convencer as pessoas de que ela tem uma outra casa, ou de que aquele recurso que está sendo indenizado é o que de fato pode ser feito. Então, eu diria que nós também estamos pensando do ponto de vista da execução do Plano, pensando na participação conjunta com o Governo do Estado --.

FITA 2 – LADO A

LAURINDO JUNQUEIRA: Nós não temos os números que permitam a gente a entender exatamente, quantitativamente, o que está ocorrendo. Mas nós temos acompanhamentos em tempo real da demanda nossa diária e a mesma coisa no Metrô de São Paulo. Em 2002, professor Costa, o Secretário Manuelito se referiu a calibração da pesquisa OD que foi feita em 1997. Em 2002 nós verificamos que, pela primeira vez em São Paulo, a maior parte das viagens diárias passou a ser feita a pé, 37,4% das viagens passou a ser feita

a pé. Então superou aquilo que a gente transporta por Transporte Coletivo e mesmo por transporte individual, ou seja, essa é uma situação, com viagens acima de 500 metros, por motivo de trabalho. Isso significa que na verdade as viagens a pé são muito mais do que isso. Como é que pode uma cidade com 19 milhões de habitantes, considerando a região Metropolitana, na volta, com a importância que nós temos hoje a ponto de ser-nos atribuída a categoria de cidade global, a ponto de o Oeste de São Paulo e a região Centro-Oeste brasileira ser classificada hoje como a próxima fronteira agrícola do planeta, inclusive, do ponto de vista de suprimento energético, não só alimentar. Como é que podemos nós continuar dessa forma? Nós estamos começando, começamos há duas semanas atrás a pesquisa OD, já ,em conjunto o Metrô e seguramente a gente espera constatar a diminuição dessa quantidade de pedestres viajando na cidade. Esperamos isso, mas de qualquer maneira a gente percebe isso na movimentação diária. Eu repito só os números, a CPTM transportando um milhão de pessoas a mais por dia e o Metrô um milhão e 100 mil a mais por dia. O Metrô hoje tem 3 milhões e 100 mil viagens diárias. Grande parte delas feitas por integração, quer dizer, todas, as duas companhias, o Metrô cresceu 10%, quase 10% agora, neste ano, a CPTM aumentou 30% a integração dela, quer dizer, as pessoas que não viajavam, que não tinham oportunidade de acessar o território da cidade, passaram a tê-lo.

Uma outra observação. Uma reunião com o BNDES ontem aqui em São Paulo em que eles expuseram os planos de investimento, eles se referiram a São Paulo como a única região do país em que eles podem confiar que um dinheiro aplicado vai ser realmente executado. Eles dizem, o maior problema que tem o BNDES é ajudar, eu não queria nomear, inclusive, por respeito as outras cidades e amigos que nós temos lá, mas nós temos quatro metrôs sendo construídos que estão parados há muitos anos e que agora vão ser retomados, com projetos em muitos casos equivocados. Eles dizem que em São Paulo isso não ocorre. A gente sabe que aquele dinheiro posto ali ele vai ser aplicado na obra e ele vai trazer conseqüências que são muito significativas para a circulação da cidade. Isso o BNDES dizendo publicamente diante de uma platéia de, com representantes, inclusive, internacionais. E o BNDES também se referiu, na exposição deles, de que o exemplo, Secretário Manuelito, da PPP que instituída na linha quatro está sendo vista mundialmente como o top de linha, como o estandarte. Todo mundo observando o que vai acontecer com a linha quatro do Metrô nessa concepção nova de PPPs para eventualmente estender o modelo e aplicarem em outras regiões. Uma observação também que me parece importante. Quando o Sadalla se refere a questão do *software*, quer dizer, não se trata simplesmente da gente correr atrás do prejuízo. São Paulo sempre, por mais que invista, nós temos uma demanda reprimida enorme e é muito difícil alcançá-la. Trata-se também, além de oferecer mais, quer dizer, de construir mais infra-estrutura, de dar mais *hardware*, mudar o *software* da cidade. Se nós sobrevoarmos a cidade e cada um de nós seguramente já fez isso algumas vezes, nós vamos observar quase 40 plantas enormes de terminais de grande porte e de médio porte que são absolutamente inaproveitadas do ponto de vista social mais geral. Eles são construídos só visando o transporte.

Eu sou transporteiro há 34 anos e acho isso um absurdo hoje. Quer dizer, por que é que aquela região não pode estar oferecendo aqueles serviços e criando o não transporte, ou seja, a oportunidade do cidadão de resolver vários problemas de fornecimento de serviços, inclusive públicos, ali mesmo onde ele mora sem ter que vir ao centro, respeitando essa rádio centralidade que a cidade acabou se ossificando em torno dela. Prestes Maia já tinha essa visão na década de 20, de 30, quando propôs os anéis, aí de alguma forma de propiciar que os fluxos não passassem pelo centro e muitas vezes não tivessem que vir ao centro para poderem serem satisfeitos. Então isso vai ser incluído no Plano Diretor, pelo menos na proposta que está sendo feita.

Eu me permitiria uma observação a mais. Assistimos a uma exposição também ontem de um representante da APTA, da Associação Nacional de Transporte Público nos Estados Unidos, sobre uma mudança de paradigma. Eles dizem: O Governo norte-americano resolveu mudar o paradigma do carro, do uso intensivo do carro e estimular o uso do transporte público. E ele se referiu, então, a pesquisas feitas, já na esteira da aplicação de mais de 50 bilhões de dólares na construção de metrôs, de corredores de ônibus, de linhas, de VLTs, assim por diante, em muitos casos espelhados na experiência paulistana e brasileira, eles dizem o seguinte, que 80% dos usuários desses sistemas de transporte público novos,

implantados a partir dessa recente crise do petróleo, 80% dizem o seguinte: Nós não usávamos o transporte público coletivo porque ele não existia, por que houve uma política, quer dizer, os Estados Unidos cresceram em função da indústria automobilística e da indústria do petróleo. A hora que o Governo decidiu por uma circunstância, uma contingência internacional mudar a sua política, as pessoas dizem: Que bom que é o Transporte Coletivo, que bom que é usar o Metrô. Eu vou deixar meu carro na garagem. Então para combater o carro eu acho que a gente tem que ofertar e, com certeza, apostar que isso vai ajudar-nos a resolver o problema.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Eu passo a palavra ao conselheiro Del Nero, enquanto ele toma o lugar. Só eu acho que valia a pena, Dr. Laurindo, se o senhor pudesse disponibilizar para os membros do conselho os números a respeito da integração entre o sistema de ônibus e o sistema de trilhos, o sistema de pneus e o sistema de trilhos que foi levado a cabo em dezembro de 2005, que eu acho que abriu uma janela de oportunidade não só no aumento das pessoas transportadas, portanto, redução das viagens a pé, como também do ponto de vista do uso do automóvel.

LAURINDO JUNQUEIRA: Se o senhor me permitisse, Secretário, eu proporia, inclusive, que a autora do estudo, que nesse momento eu fiquei sabendo disso a uma hora e meia atrás, que ela eventualmente fosse convidada aqui para traduzir para os senhores todos e para as senhoras o que os números contam, os computadores estão contando as pessoas e dizendo de onde elas estão saindo e para onde elas estão indo, e o que estão fazendo.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Perfeitamente. Dr. Del Nero.

CONSELHEIRO JOÃO ANTONIO DEL NERO: Bom dia a todos. Sadalla, cumprimento pela palestra, eu só sinto que as circunstâncias não me permitiram que eu fosse seu aluno, circunstância de idade. [Riso]. Laurindo e aos demais membros da Mesa esclareçam muita coisa. Eu vou formular, dizer algumas coisas e depois eu formulo a pergunta. O problema da mobilidade é um dos mais sérios que tem São Paulo e se não mudar a política continuará piorando. Os mapas que foram mostrados na palestra mostram a cidade rádio-concêntrica, estava em escuro as Rodovias, todas elas direcionadas para o centro da cidade. O Rodoanel chegou tarde e vai causar um grande impacto, eu creio que na parte de transporte o Plano Diretor deve levar em conta sobre isso. Como o país vai crescer e a facilidade de comprar carro, a indústria automobilística, como foi dito há pouco, tem uma força fantástica junto com a idéia do petróleo, eu acho que São Paulo tem que pensar em termos Metropolitanos, em termos de transporte. O PITU, que o Miguel citou, o Plano Integrado de Transporte Urbano, dá ênfase muito grande ao transporte sobre trilho. Eu sei que atualmente o Governo do Estado, nessa colaboração que é muito boa para a população, entre Governo e Prefeitura, eles têm um plano muito arrojado de transporte sobre trilho aproveitando os corredores de antigas Ferrovias que vai baratear muito o custo e esse transporte sob trilho avançando, com velocidade maior, eu acredito que vá ser muito maior. Ouço falar, no Governo do Estado, em 14 bilhões de reais no Governo Serra para investir nisso, eu creio que vai direcionar a população a usar mais o transporte público e o Rodoanel também sendo construído eu acho que deve haver leis dentro da cidade que limite o transporte pesado dentro da cidade.

Atualmente Bandeirantes é corredor de exportação, a Marginal Tietê, não sei o número, não ouvi bem o número que foi dito, mas já teve pico de 700 mil veículos/dia, Marginal Pinheiros está chegando a 500 mil veículos/dia, os caminhões na Marginal Tietê ocupam 15%, são 15% dos veículos que passam, mas ocupam 50% da faixa de tráfego. Caminhão que vinha de 2000 quilômetros, de Mato Grosso do Sul, percorre os 14 quilômetros da Marginal para ir para o Vale do Paraíba, ou se integrar no Porto de Santos. Então eu creio que feito isso deve prever o Plano, leis que limitem a entrada de caminhões pesados dentro de São Paulo. Tendo corredores alternativos é possível fazer essa lei.

Também é um absurdo a manutenção da cidade com caminhões estacionados em fila dupla para abastecer o bar da esquina com Coca-cola e outras coisas. Precisa imediatamente também definir horas apropriadas, também uma restrição de tráfego em horários de pico para circulação da cidade para essa mobilidade tão necessária numa cidade de serviço. Então, como

as cidades dormitório em torno de São Paulo demandam um fluxo muito grande de viagens, a minha pergunta que eu faço e se vai haver leis indicadas, Projetos de Leis para encaminhar essa colaboração entre Estado e Município? E sobre as calçadas, 2 milhões de pessoas que trabalham na calçada, eu acho que a manutenção de calçadas em São Paulo é uma necessidade urgente, urgentíssima, porque acompanhei o que aconteceu pelas calçadas na Paulista, levou cinco, seis anos para ser começado o projeto de calçada na Paulista, mas qualquer bairro que vocês andem, eu andei em torno de Socorro, na terça-feira, é uma lástima o estado da calçada e eu creio que o contribuinte que paga o IPTU tem que zelar também pela sua calçada, mas a Prefeitura deve definir padrões de calçada que seja fácil remover para instalar um serviço público, que seja fácil manter e, dentro desses padrões, o usuário tem que manter a calçada em ordem para gerar menos sofrimento, menos gente na ortopedia no Hospital das Clínicas, assim por diante. Então, eu pergunto: O Plano Diretor, que leis vai propor para que essa integração de transporte, que é essencial da região Metropolitana, se faça seguidamente, tendo mesmo Prefeitos adversários? Muito obrigado.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Eu acho que mais do que uma questão de lei, Dr. Del Nero, é uma questão que se coloca para a sociedade como uma maneira geral. Mas não conseguiremos nunca fazer uma lei, seja ela Estadual, seja ela Municipal que obrigue a outra esfera de Governo, até por conta da independência que existe entre eles. Mas eu diria que dados os primeiros passos dessa integração efetiva que se colocou hoje, vai ser muito difícil haver recurso, porque a sociedade cobrará. Eu acho que a sociedade cobrará. Os ganhos que a cidade e a região Metropolitana estão tendo por conta dessa cooperação e desse trabalho conjunto, articulado entre Estado e Município, entre Estados e Municípios da região Metropolitana, entre a capital e os demais Municípios da região Metropolitana, eles são tão claros, eles vão desde uma operação de que possibilita combater a adulteração de combustível, até temas mais nobres e mais importantes, do ponto de vista dos efeitos sobre o conjunto da população, como o Rodoanel e o Metrô e as Ferrovias com a CPTM. Eu diria que a integração e a atuação conjunta tem que estar previstas, sim, no nosso Plano Diretor e estão.

Agora, mais do que isso, e nesse sentido esse conselho é importante como voz da sociedade, é importante mais do que isso, é importante que a sociedade se coloque de maneira muito clara exigindo dos governantes, sejam eles de quais partidos forem, sejam eles quem forem, a continuidade dessa política. Eu acho que no mais todo mundo substabelece suas considerações. Eu acho que não tinham outras perguntas a serem respondidas, exceto essa. Então eu passaria a palavra ao Dr. Carlos do Instituto de Engenharia.

CONSELHEIRO CARLOS FABIANO LIKON THOMAZ: Bom dia. Eu queria primeiro parabenizar a apresentação da Secretaria de Transportes pela visão Metropolitana que realmente faz muito tempo que a nossa cidade já é Metropolitana e eu queria fazer algumas indagações. A primeira seria no seguinte sentido: Se foi pensado alguma coisa em termos de transporte com relação ao Pinheiros e o Tietê? Porque na realidade é o seguinte: Se nós pensarmos em termos de cidade nós temos uma via que não existe interferência nenhuma, que o Pinheiros ele circula a cidade inteira e vai até os Municípios lindeiros. Então, por que é que até agora não se pensou em utilizá-la como meio de transporte? É lógico e que hoje é muito importante até pela integração que foi exposta no sentido de o Município estar se integrando ao Estado para resolver um problema que não é mais só do Município, é de toda a região Metropolitana. Então essa era a primeira indagação que eu queria fazer. A segunda indagação que eu queria fazer, também nesse sentido, é com relação aos problemas que nós temos que são problemas de travessias, tanto do Pinheiros, como do Tietê. O que já foi pensado com relação a isso? Porque na realidade nós temos muito poucos pontos de travessia e isso provoca um congestionamento enorme na cidade. E um terceiro ponto que é um ponto mais simples de se resolver. No Plano Diretor que foi publicado, que está em vigência, eu já tive algumas discussões na própria... em Proj, no seguinte sentido. Existem as vias que são essas vias que estão programadas no Plano. Então a minha indagação é a seguinte: Uma vez que ela já está numa lei e que ela é uma lei que a minha interpretação era que uma vez que ela fosse aplicada, porque existem glebas que estão vazias ainda nessa área, a indagação que eu fiz é a seguinte: Na minha maneira de entender, caberia tão somente um decreto para acertar o traçado viário disso e a discussão passou por uma discussão filosófica que precisaria

ser feita uma nova lei específica, ou seja, eu acho um absurdo. O estudo que está sendo feito já traçou uma malha viária que ela vai integrar o Município e por si só ela irá satisfazê-la. Portanto, viabilizar a ela não significa fazer uma nova lei, é simplesmente fazer um decreto no qual o traçado viário seria acertado em função da topografia local. Então eram essas as três indagações que eu queria fazer à Mesa e parabenizá-los pela exposição e pela visão Metropolitana da cidade.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Primeiro, então, passo a palavra ao Dr. Laurindo, na seqüência ao Dr. Sadalla.

LAURINDO JUNQUEIRA: Vocês me desculpem a observação. Eu estou espantando com a qualidade dessa reunião. Pela primeira vez nós...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: No que diz respeito aos membros do conselho eu não concordo com o espanto.

[risos]

LAURINDO JUNQUEIRA: Pela primeira vez a gente está propondo a inclusão da Hidrovia no Plano Diretor. Eu não sei por que não acompanhei a discussão anterior durante a administração que nos antecedeu, do por que que o rio Tietê em torno do qual a cidade nasceu, do por que que um rio Tamanduateí ou mesmo um rio Pinheiros não foram considerados num Plano Diretor? Qualquer cidade do mundo menor que a nossa, das grandes, das importantes cidades do mundo, transporta seu lixo por rio, transporta hortifrutigranjeiros por rio, transporta material de construção, areia, brita, madeira, tijolo, telha, assim por diante, tudo aquilo que dá na beira d'água.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Só um parêntese nessa questão. A semana passada eu estava exatamente visitando a Jacu Pêssego e ela fica, tem um viaduto que fica em cima do trilho da CPTM. E eu tive a oportunidade de ver um exemplo disso, quer dizer, é um trem de passageiros, e ele passa, e alguns segundos depois entra na linha um trem carregado de areia que estava chegando para a cidade de São Paulo. E nós temos ali exatamente há 50 metros, o rio Tietê, 100 metros se tanto.

LAURINDO JUNQUEIRA: Bem lembrado, Secretário. Nós temos dois terminais de areia dentro da cidade, um na Barra Funda, vocês podem, eu vejo, passo todo dia de manhã ali vindo de Campinas e eu observo o quanto, inclusive, a quantidade de caminhões que nós temos lá de 16 toneladas. Eu cheguei a contar 22 caminhões ali com areia. Então, nós recebemos trens de areia a partir da Barra Funda, até hoje. Essa areia chega ao centro da cidade, sendo que hoje a frente de construção Civil, quer dizer, 33% do uso de cimento na cidade, segundo eu li num artigo do Antônio Ermírio, se não me engano, está na periferia, ou seja, o trem de areia passa pelas casas que necessitam de areia para construir alguma coisa, vêm até o centro da cidade e depois a devolução, essa mesma areia é devolvida para aquela periferia por caminhões de 16 toneladas que arrebentam todo o trabalho que, seguramente as Subprefeituras, a SIURB e assim por diante, fazem no dia-a-dia. Então isso acontece também com a brita, com a pedra que chega no pátio do Pari da Ferrovia. Isso acontece na região do Ipiranga. O Secretário se referiu aí a diagonal Sul, nós temos lá no pátio do Ipiranga, quer dizer, praticamente 60% daqueles antigos galpões, aquelas fábricas ao longo da Avenida Presidente Wilson, da Av. Do Estado e paralelas, aquilo está literalmente abandonado. Nós temos o maior centro logístico de sucata de ferro no Ipiranga.

Eu tive a oportunidade de fotografar isso com o balão da Goodyear, visto de cima, quer dizer, eu não sabia disso, quer dizer, é uma coisa absurda. Por que é que nós temos que ter a um quilômetro do centro da cidade um centro de logística de ferro-velho? Por quê? Porque não há... não houve até agora a intenção explícita de mudar essa situação. Então, com relação a Hidrovia, a Hidrovia do Tietê está pronta. Pronta, falta a sinalização e o dinheiro da sinalização, inclusive, não foi usado na construção. O financiamento japonês previa que cerca de 10% seria destinado para adaptação das margens e da sinalização dos barcos. O restante que é o trabalho mais profundo de alargamento da calha, de aprofundamento da calha, está pronto. Nós temos 25 quilômetros dentro da cidade de São Paulo, no rio Tietê até a barragem da Penha, prontos para navegação. A intervenção na barragem da Penha permitiria estender

isso por mais 60 quilômetros, até a bacia do Taiaçupeba, lá em cima. A limpeza do rio Pinheiros que vem sendo feita agora apesar de todos os problemas que houve, que procrastinaram durante 4 anos a limpeza do rio, são 25 quilômetros a mais que dependem de algumas pequenas mudanças.

Felizmente a engenharia brasileira construiu há 50, 60 anos atrás, construiu eclusas que já não servem mais, infelizmente, na Barragem da Traição e infelizmente alguns daqueles viadutos foram construídos indevidamente obrigando a gente a gastar mais para passar pela Barragem da Traição, mas a barragem da pedreira, lá em cima, são três no rio Pinheiros que nos permitiriam chegar até a Billings e a Guarapiranga. Se os senhores se aperceberem, eu vi um estudo feito pelo Instituto de Engenharia há cerca de 25, quase 30 anos atrás, esse estudo foi publicado, que mostra o seguinte, que São Paulo, a região Metropolitana de São Paulo é uma ilha, na verdade. Nós temos em torno desses rios, Taiaçupeba, do Rio Grande, lá nas nascentes do Tietê, depois o rio Tietê e o rio Pinheiros eles formam um Hidroanel praticamente completo em torno da cidade. A distância entre as nascentes do Taiaçupeba, do Rio Grande e do rio Pinheiros, elas estão há 22 quilômetros um ponto do outro, vão formando um Hidroanel de quase 200 quilômetros. A altura a ser vencida entre as duas bacias é de cerca de 50 a 60 metros, mais ou menos. Não digo que a gente vá construir um Hidroanel agora, ele não é necessário agora, mas essa perspectiva ela tinha que estar de alguma forma cravada na Legislação do Plano Diretor, assim como o Prestes Maia fez na década de 20, na década de 30, para que as pessoas se lembrassem: Olha, nós temos que fazer anéis, a solução de São Paulo é anelar por causa da história da cidade que é rádio-concêntrica, isso está cravado lá, nós aprendemos isso com ele, apesar das muitas críticas dos nossos amigos arquitetos.

Mas, enfim, o que eu quero dizer para terminar, Secretário, que nós teríamos, então, 25 quilômetros passíveis de serem implementados de forma relativamente fácil no rio Pinheiros e 25 quilômetros já existentes e prontos para receber barcos. Os barcos estão andando lá. Limparam o rio com barcaça, e transferir para esse movimento, eu não digo que o tráfego de passageiros ainda, mas, sim, transporte de carga. Podiam estar aliviando bastante isso. Quanto a outra observação feita pelo Carlos, pelo Instituto de Engenharia, a travessia dos rios, está prevista pelo Estado a construção de algumas pontes, o Plano Diretor da administração passada previu a construção de três pontes. Mas não basta isso. Quer dizer, de fato a visão de Prestes Maia, a visão anelar do Rodoanel, do mini-anel, já em grande parte existente de rótula e de contra-rótula e assim por diante, ela permite com que grande parte dos fluxos pelas marginais circulem em torno da cidade e evitem usar o mini-anel que são as Marginais, basicamente, e, portanto, aliviar também as pontes, ou seja, isso é uma mudança de *software*, não necessariamente uma mudança de *hardware*. Ambas são necessárias, construir mais pontes, mas também mudar o *software*, o programa de funcionamento da cidade de forma a evitar essa excessiva centralidade.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Dr. Sadalla.

CONSELHEIRO SADALLA DOMINGOS: Em relação a essa questão da navegação do Pinheiros e do Tietê, a primeira coisa que você colocou, essa navegação se inscreve, eu acho que numa das maiores necessidades para a cidade, não só para esse aspecto de transportes, mas para usufruir desses rios, para criar um espaço, um espaço da cidade que vai ser necessariamente um espaço de convivência que dá, sim, grandes dividendos de habitabilidade para a cidade, de maior condição de melhoria do ambiente construído da cidade. É uma coisa extremamente necessária. E eu só resgatando a memória de Prestes Maia, que eu acho um pouco injustiçado, o Plano de Avenidas, quando fala em Plano de Avenidas, na realidade não era um plano só de avenidas, era um plano também de ferrovias e tudo mais e nesse plano tinham três portos fluviais previstos: tinha um porto no centro da cidade junto ao Aeroporto do Campo de Marte, um porto na Lapa e um porto na Vila Olímpia, no rio Pinheiros. Então, e essa questão tem que ser resgatada com a maior urgência. Nós, na Secretaria de Transportes, Secretaria Municipal de Transportes, nos esforçamos por isso dentro das medidas de caráter administrativo. Então, tem uma coisa até que é um grupo de trabalho que o Laurindo participou, inclusive, eu gostaria de dar aí o crédito ao Laurindo como... que é uma primeira

linha de ônibus regular por Hidrovia. Uma segunda medida administrativa é que a estação de integração de ônibus, o terminal de ônibus na rua Capri incorpora o acesso à margem do rio na expectativa de que haja condições de navegabilidade com a despoluição das águas, ou seja, medidas administrativas estão sendo, vamos dizer, tomadas nesse sentido da navegabilidade. Aí a intermodalidade, vamos dizer, tem que ser garantida, eu esqueci na palestra de falar isso, mas isso é um dos itens que presidem o Plano e as propostas do Plano.

Em relação a travessia dos rios eu concordo com você que elas ainda são poucas, devem ser aumentadas. E as vias programadas no Plano e lei e os acertos por decreto, eu até, vamos dizer, gostaria de ter maiores detalhes da sua proposta para eventualmente ter conhecimentos e opinar, ter condições de opinar. Obrigado.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Conselheiro Mauro, por favor. Só para dar mais uma informação. A própria ponte que está sendo construída na Avenida Jornalista Roberto Marinho, uma ponte estaiada, tem a previsão, a solução arquitetônica que foi dada estrutural dentro da previsão de navegabilidade daquele trecho do rio Pinheiros e com relação as travessias, quer dizer, é um problema ter poucas e é um problema grave que as poucas que têm, nem todas estejam completas para permitir as quatro possibilidades de ultrapassagem, nem todas as alças estão devidamente completas. Conselheiro Mauro.

CONSELHEIRO MAURO FRIEDHOFER: Meus cumprimentos a Mesa, ao plenário. Inicialmente eu devo dizer que eu participo do conselho, desse conselho como membro eleito pela comunidade, mas a minha atuação fora do conselho é uma atuação de entidade representativa da sociedade organizada, a Federação do Comércio, CONSEG e a Associação Comercial de São Paulo. Está um pouco esquisito o som, viu? Eu ponho perto, ponho longe. Tudo bem. A Associação Comercial, a associação como um todo tem um órgão chamado Comissão de Política Urbana que tem o seu comitê técnico de política urbana. Há algum tempo atrás houveram por bem montar comitê, nesse comitê central atuam 15 distritais que cobrem o Município de São Paulo inteiro, ou seja, a permeabilidade disso, a vascularização da nossa atuação cobre a cidade inteira. Nós entregamos a SEMPLA, em três oportunidades, cerca de 800 páginas, mais ou menos, de --.

FITA 2 – LADO B

CONSELHEIRO MAURO FRIEDHOFER: ...as distritais houve um acréscimo de propostas, essas, então, regionais. Eu peço à Secretaria de Transportes que a gente possa, no final da reunião, marcar uma reunião aonde eu vou ter a satisfação de entregar a vocês um caderno que tem as propostas da Distrital Centro. A Distrital Centro, na sua maioria, propôs intervenções na área central da cidade, mas não deixou de lado a cidade como um todo. Eu vou tocar em quatro pontos específicos. Vou procurar ser o mais breve possível. Uma das propostas tem o nome de Projeto Plataforma e ela se refere exatamente aquilo que o Laurindo falou da muito pouca utilização dos terminais de ônibus. Eu acho que são usados exclusivamente como ponto local de meio de transporte, não tem atuação institucional nenhuma. O Projeto Plataforma consiste numa... num conjunto onde haveria uma concorrência pública para a iniciativa privada fazer uma edificação sobre o terminal e ficar com concessão de uso por 30 anos, acompanhada de um concurso de arquitetura, é uma questão de organizar, aonde os arquitetos, mediante um projeto básico ou, pelo menos, um programa básico irão fazer projetos arquitetônicos individualizados. Nada de construção de pré-moldado, aquelas coisas horríveis e feias, indicado para aquele local, projetado para aqueles local. Mas basicamente acima do terminal seria construída uma laje. Em volta do terminal ele seria fechado como num terminal rodoviário e por cima dessa laje, acima dessa laje, uma cobertura que o arquiteto vai fazer no seu projeto. Esse espaço entre a laje e a cobertura... eu posso estar errando na proporção, mas eu creio que 40%, 50% é utilizado para atividade comercial. A atividade comercial seriam boxes, mas na realidade lojas, embora a construção fosse de painéis e não de alvenaria para uma futura remoção mais simples e para uma mobilização maior, esses espaços individuais teriam de um metro quadrado, um metro e meio quadrados até quatro metros. Não pode juntar lojas para não começar a formar grandes, Casa Bahia. O

custo da locação desses boxes é previamente estipulado no edital e é em UFM. A última proposta que nós fizemos que está aqui no caderno seria três reais por dia por metro quadrado de área útil. Isso vai dar de 125 a 360 reais por mês para o camelô, com TPU, sem TPU, sair da rua e se instalar como microempresário nesse espaço com direito a porta, ele fecha a porta, vai embora para a casa dele, ele não tem que transportar a mercadoria para um depósito clandestino, ele passa a ser um microempresário, ele tem endereço, o lixo que ele produz é colhido pelo condomínio, a instituição seria, a forma institucional seria um condomínio, então o lixo já sai embalado inteiro direto para o caminhão, não vai nem para a rua. Ou seja, a cidade só tem a ganhar. E o grupo empreendedor que vencer essa concorrência explora isso daí pelo prazo habitualmente legal de 30 anos. Isso poderá ser feito em todos os terminais. Nós temos propostas para três terminais daqui do centro. Vou até ficar projetando todos enquanto não vingar a idéia básica que é o Projeto Plataforma. O segundo item que consta aqui que foi mencionado à Mesa é a questão das Ferrovias, o sistema ferroviário dentro do Município, nós temos um projeto chamado, todos eles têm nome para familiarizar. É o projeto que nós batizamos de "conexão Lapa". O que vem a ser a conexão barra/Lapa? Os trilhos, logo depois que passar o pontilhão da Alameda Nothmann em direção à Lapa ou por investimento da CPTM, com quem nós deveremos ter uma reunião ainda nesse mês de setembro, ou por investimento deles, ou uma Parceria Público Privada e já tem gente interessada em participar disso, a Ferrovia continua funcionando normalmente, mas as margens dessa... desses trilhos, as margens dele seriam feitos, seriam escavados túneis a céu aberto, túneis não, valas a céu aberto, que é uma construção barata, cobertos por uma laje, instalados novos trilhos e o trem passa por baixo do solo. Ele passa enterrado, desde o pontilhão da Lapa, o pontilhão da Alameda Nothmann até chegar perto do Cebolão. Isso instalado o trem desce e a superfície fica livre, proporcionando uma ampliação, uma extensão do bairro das Perdizes até... desde a Barra Funda, antes da Pacaembu, quando chegar no viaduto Pacaembu ele já está passando por baixo. Então, o Pacaembu chega até a Marginal, as Perdizes chegam até a Marginal, a Lapa chega até a Marginal.

Hoje é uma região muito bem situada geograficamente, estrategicamente, só que o benefício para a cidade dessa extensão enorme de... o benefício para a cidade dessa extensão enorme de terra não está sendo utilizado. Passaria a ser utilizado um novo zoneamento adequado, planejado previamente dentro do Plano Diretor. Isto, esses dois pontos já constam do caderno. Tem mais dois pontos que nós estamos tratando ainda no nível de utopia, mas nós já estamos partindo para contatos mais profundos e pretendemos fazer isso com vocês, sem dúvida nenhuma, refere-se a ligação entre o Município de São Paulo, entre o Planalto e a baixada. Nós entendemos e existe, já tem uma sinalização do exterior disposta a investir. A idéia é construir uma ligação de um trem aéreo, aéreo de alta velocidade que possa ligar, ou de média velocidade, não vou dizer alta, a idéia seria ligar São Paulo, ABCD, Santos e Guarujá. Essa era a idéia inicial. Se ligar a Guarujá, quem tem apartamento no Guarujá vai poder morar no Guarujá e trabalhar em São Paulo com a maior facilidade e eu acho que isso é um crescimento, uma qualidade de vida fantástica. Um outro ponto que vai se ligar, vai tangenciar a esse surgiu depois dessa lamentável tragédia da TAM em Congonhas. Precisamos de mais Aeroportos e todo mundo sabe disso. Em Santos, mais precisamente em Vicente de Carvalho, existe a base aérea de Santos. Então a nossa idéia e nós fomos, aí nós fomos buscar a consultoria técnica, realmente, pilotos, Comandantes, a base aérea de Santos tem possibilidade de crescer um pouco em direção à cabeceira, em direção a Vicente de Carvalho e alcançar cerca de 1.875 metros, o que já daria para operar uma grande quantidade de aviões de passageiros de até um certo porte, aliviando Congonhas e, aí sim, aproveitando a ligação do Aerotrem, vamos chamar Aerotrem, traz triste memória, mas ainda é um nome adequado para isso, seria um Aerotrem funcionando e transportando passageiros. Nos aprofundando nessa questão nós descobrimos que a Aeronáutica tem planos, existe também um... eles determinam como um meio Aeroporto em Itanhaem. Na realidade eu fui olhar pelo Google, eu achei uma pista de pouso mais na Praia Grande do que Itanhaem, mais perto de São Vicente. Isso é coisa recente de quatro, cinco dias atrás, semana passada. E a intenção da Aeronáutica, neste momento, é implantar um terminal de passageiros neste Aeroporto, nesse meio Aeroporto de Itanhaem, que seria ampliado e a base aérea de Santos passaria a servir como Aeroporto de cargas. Então, eu não sei se eu estou trazendo alguma informação nova para vocês ou não, nós estamos nesse ponto e pretendemos ir adiante com as duas propostas que

elas são independentes, mesmo sem o Aerotrem, os Aeroportos na baixada podem e pela Aeronáutica irão se desenvolver, é claro que a visão de quem tem a formação dentro da Aeronáutica, entender direito o quê que é um PPP é, estruturalmente é meio complicado, mas nós estamos fazendo essa aproximação porque evidentemente o capital também tem interesse em participar da exploração comercial desses Aeroportos. Então temos esses quatro, essas quatro apresentações que são pontuais e nesse encontro com vocês, onde nós iríamos com alguns técnicos também, nós poderíamos tentar avançar um pouco nessa direção. E por último, só para encerrar: Como representante de uma classe empreendedora nós queremos a nossa... nós queremos participação nesse grande passo que vocês estão dando que é o entendimento entre o Município e o Estado ainda na fase de planejamento, eu acho que isso encerra definitivamente o século 19, começa a fechar o século 20, ainda não fechou, e é um primeiro passo, talvez o primeiro passo no século 21 seria já na fase de planejamento entre Estado e Município convocar a sociedade organizada. Nós não vamos chamar um escritório particular que vai estar prestando serviço. Não. É o serviço voluntário da sociedade organizada já nessa fase de planejamento, de pensar a coisa. Muito obrigado.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Agradeço as palavras do conselheiro Mauro. O próximo inscrito é a Conselheira Beatriz. Enquanto a Conselheira Beatriz toma o lugar eu queria registrar aos membros do conselho que na quarta-feira passada ocorreu aquela reunião nas dependências da SEHAB, que os conselheiros puderam ter a oportunidade de conhecer o sistema em elaboração. Não sei se eventualmente ao final da reunião alguns conselheiros que estiveram presentes que possam, queiram fazer uso da palavra para fazer um relato. Como nós não temos quórum para deliberação ficará prejudicada a questão, a moção solicitada pelo conselheiro Nelson Saule na reunião passada. No fórum, também, peço a paciência da Conselheira um minutinho, que embora não tenha sido solicitado hoje pela Dra. Lucila, mas já deliberei para o encaminhamento a tarde da transparência e dos quadros que os senhores receberam, as senhoras receberam na entrada, que a Secretaria Executiva encaminhe para todos por meio magnético. Na próxima semana nós tínhamos duas reuniões agendadas dia 5 e dia 6. Uma delas, seguramente, será transferida para o dia 11 de setembro, mas isso também será comunicado a tarde pela Secretaria Executiva, eu pediria aos senhores conselheiros que estivessem atentos a isso ao longo do dia de hoje. Eu vou passar a palavra à Dra. Beatriz, só vou pedir desculpas à senhora, não poderei ouvi-la, eu tenho um compromisso, eu vou precisar sair, a menos que seja relevante...

CONSELHEIRA BEATRIZ COSTA TSUKAMOTO: Seria. E é bem rápido.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Tá bom. Então eu aguardo.

CONSELHEIRA BEATRIZ COSTA TSUKAMOTO: E o senhor até já mencionou. Eu queria dizer, eu queria saber a respeito daquela proposta de uma moção de apoio ao CONPRESP, o senhor ficou de verificar com o seu Departamento Jurídico se caberia essa moção. O senhor tem uma resposta?

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Cabe. Eu, inclusive, coloquei que não será deliberado por ausência de quórum. Mas quero informar aos conselheiros que até ontem a noite não tinha chegado ao Poder Executivo nenhuma manifestação da Câmara, ou seja, o Projeto de Lei que nós tomamos conhecimento pelos jornais, pela imprensa, ele não foi encaminhado ao Poder Executivo, de maneira que nós estamos prejudicados em dar qualquer informação adicional. Mas de qualquer forma a minha dúvida a respeito de se caberia ou não a manifestação desse conselho está superada, a Dra. Heloísa se manifestou a respeito, fez um parecer, é possível, sim, o Conselho deliberar isso, só não há quórum para deliberação. Eu pediria a paciência da senhora, mas de qualquer forma como também nós teremos reunião na semana que vem e como eu acabei de informar não há... não chegou, não tramitou do Poder Legislativo, do Poder Executivo, quer dizer, ainda haverá tempo na semana que vem para essa deliberação.

CONSELHEIRA BEATRIZ COSTA TSUKAMOTO: E eu queria pedir aos conselheiros que verificassem pelos jornais o modo agressivo e muito apressado como o assunto está

sendo tratado na Câmara. E eu acho que a competência nossa é discutir a política urbana e eu repito, apesar de estarmos muito ocupados com o Plano Diretor, isto é uma parte muito importante do Plano Diretor. Seria uma coisa muito prejudicial se a gente não tratasse o assunto aqui. É só isso. Muito obrigado.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Dr. Luis Carlos Costa com a palavra.

CONSELHEIRA BEATRIZ COSTA TSUKAMOTO: Só uma coisa. Essa moção não pode ser [inaudível].

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Não está prevista essa forma de deliberação. Eu sinto, eu entendo a preocupação, mas de fato não está prevista.

CONSELHEIRA BEATRIZ COSTA TSUKAMOTO: Só uma coisa. Poderia a [inaudível].

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Perfeito, acho uma boa sugestão. Perfeito. Ta bom. É uma boa sugestão. Dr. Luis Carlos.

CONSELHEIRO LUIS CARLOS COSTA: Eu gostaria de perguntar se aquele disquete que eu pedi que fosse projetado está... poderia ser acionado? Mas, desculpe... só... só dar um tempinho só para introduzir o assunto, senão, fica meio...

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: Dr. Luis Carlos, respeitosamente, eu vou passar a condução dos trabalhos ao Secretário Adjunto, Dr. Bloch, que conduzirá na minha ausência. Eu realmente não posso ficar mais.

CONSELHEIRO LUIS CARLOS COSTA: Pois não.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: O que não quer dizer que não gostasse de estar presente para ouvir sua manifestação. Eu apenas tomarei conhecimento a posteriori.

CONSELHEIRO LUIS CARLOS COSTA: Pois não.

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR - SEC. MUN. PLANEJAMENTO: E na seqüência, após a sua apresentação, como não há conselheiros inscritos, o Dr. Bloch fará o encerramento dos trabalhos.

CONSELHEIRO LUIS CARLOS COSTA: Bom, o que eu queria era inaugurar, começar um diálogo e eu desejo, ameno, produtivo e longo a respeito da política imobiliária de uso do solo. Então, nós já nos manifestamos que temos um temor a respeito do impacto da ação produtiva orientada para o mercado na cidade. Isto é obviamente evidente, quer dizer, se torna evidente diante do *boom* imobiliário que a gente está presenciando, porque corporifica, demonstra que o interesse imobiliário passa por um esforço de intensificação do uso dos terrenos e, portanto, de verticalização e também pelo interesse do atingimento das camadas de mercado de maior renda que, obviamente, permitem maiores ganhos.

Acontece que isto está sendo feito sem a devida contraposição de limites que o Poder Público estabeleceria no sentido de coibir algumas, alguns ônus que a sociedade teria. Então, primeiro é a possibilidade de se passar, de se ultrapassar a capacidade de suporte das áreas, o que significaria onerar a eficiência do sistema de transporte em vias, assunto que nós já falamos bastante aqui. O segundo é ela promover um processo de "gentrifugação", desculpe o palavrão, quer dizer, mas é o processo que todo mundo sabe que é de elitização das áreas mais potencialmente mais aproveitáveis da cidade porque são as que têm melhor acessibilidade e melhor padrão de infra-estrutura e que tendem a ser apropriadas pelas camadas de renda maior, dada a importância da ação comercial que procura privilegiar isso aí. Então o que existe é um processo de valorização e que implica numa expulsão dos usuários, dos vários bairros de menor renda, seja de classe média, seja de renda mais baixa, o que significa uma expulsão daquela área que foi construída pela cidade, daquela área da cidade que foi construída com o aporte de trabalho e de investimento de todas as gerações passadas que da qual passa a ser expulsa aquela população de menor renda.

Nada disso... eu suponho que nós estamos nos entendendo, que nada disso é frases feitas ou panfletárias. Basta olhar como a população de baixa renda está se amontoando de forma desumana nas periferias da cidade ou nas áreas de favela e de cortiço por não ter uma contraposição, uma alternativa de instalação minimamente normal da cidade.

A outra questão é a questão da destruição progressiva de bairros relativamente equilibrados e dotados de infra-estrutura que estão sendo invadidos pela... por um novo padrão de construção e sem haver forma de se reduzir essa pressão. Depois a questão já falada aqui das massas construídas de grande porte que significam aquecimento, ilhas de calor e, portanto, fator de aquecimento global.

Finalmente a questão de se inviabilizar nesse processo fragmentário de ocupação da cidade em que muitas das novas instalações são o que se chama... o que se tem chamado de... agora me escapa o nome dela, mas, enfim, de estabelecimento fortificado, já que é feito muito em função da segurança e da exclusividade, etc. Bom, então, com isso o que eu estou querendo dizer? É óbvio que eu não tenho nada, não teria sentido, não tenho nada contra o mercado imobiliário que procura aproveitar as oportunidades de mercado para reconstruir a cidade e a dar acesso aos vários tipos de demandatários mais sofisticados. Perfeito.

O problema é o descontrole desses efeitos indiretos que se dão no meio urbano que se insere. Então, isto já é um problema grave na atual condição em que existe limites de zoneamento estabelecidos. Muito bem e com isso eu estou querendo dizer que é de se esperar do Plano Diretor a identificação daquelas áreas em que o padrão de congestionamento e de desqualificação do espaço urbano faz com que se reduza a possibilidade, ou se elimine a possibilidade de áreas, de áreas concedidas onerosamente, ou não, acima do índice básico. Entende? Então, eu acho que há um problema de refletir onde que essas, onde que isso já poderia ser mais rigoroso esse controle. O que tem haver, então, com uma redução de algumas categorias de região. Agora, tudo isso é um preâmbulo para dizer o seguinte: Olha, eu não tenho nenhuma dúvida que com a melhor das intenções se procurou facilitar a possibilidade de um adensamento ainda maior das áreas, através da compra de potencial construtivo que ocorreria nas áreas de Operação Urbana, nas AIU, Áreas de Intervenção Urbanística e em várias zonas lindeiras ao sistema de transporte proposto. Isso tudo está nas devidas... Então, eu queria somente para questionar... para levantar o questionamento que é necessário, mostrar o que eu consegui ontem, quer dizer, num esforço de reportagem, mostrar qual é o resultado disso em termos da cidade. Então, desculpe, você... pois não. Eu não sei, se o da esquerda funcionar fazemos esse direto. Isso, mais para um... exato. Não. Até que deu.

Bom, aí, veja, nesse mapa estão somadas as Operações Urbanas e as AIUs. O que eu observo é que existe, então, uma redução substancial que infelizmente não está graficamente sublinhada por falta de recursos gráficos na ocasião, mas a área cinzazinha lá por dento das ruas, ou brancas, essas áreas são as que sobrariam para o funcionamento do zoneamento que é estabelecido pelo Plano, do zoneamento normal, já que esse zoneamento, esse uso do solo seria alterado em todas as áreas de Operação Urbana e das áreas de interesse urbanístico. Muito bem, agora você podia por a segunda? Na segunda, no segundo mapa a gente veria, então, as áreas de influência desses... dessas faixas que acompanham os sistemas de transporte e tal.

Bom, aí tem duas... corresponde a duas... a dois sistemas mencionados no Plano, mas o que eu chamo atenção é que praticamente desapareceram as áreas de zoneamento normal, quer dizer, existem recortezinhos, ilhazinhas brancas ali, são aquelas onde o zoneamento pode ser garantido para as comunidades que não ultrapassará os índices fixados.

Nas outras áreas, ou seja, nas áreas onde aí está azul e rosa há a possibilidade de se multiplicarem os empreendimentos mediante a compra de potenciais. Somando as duas coisas, infelizmente não dá... terceira e última... a leitura também fica prejudicada, mas dá uma idéia do... da importância quantitativa e espacial da coisa. Quando as duas coisas se somam, então, vocês vêem o seguinte, que todas as áreas de maior atratividade do mercado, com certeza, nela se pode ter esta, essas facilidades dadas pela compra do potencial. Eu não tenho nenhuma dúvida e não sou ingênuo de imaginar que isso seria a catástrofe da cidade

porque não há capacidade produtiva de fazer, de utilizar dessas, nessa dimensão dessas possibilidades que a lei coloca.

O que existe é a possibilidade de haver uma concentração em áreas específicas que são de maior interesse do mercado imobiliário imediato, de haver concentrações importantes que significam, que podem significar prejuízos para o funcionamento do sistema de transportes e para as alterações das condições dos bairros da cidade daquilo que pode e deve ser objeto de decisão das comunidades. Então isso significa que em determinadas áreas da cidade pode haver, então, um domínio total do processo de reurbanização da cidade com base no setor, na iniciativa do setor imobiliário. Então, vejam bem, o setor imobiliário ele só faz aquilo que lhe é competente. Quer dizer, se ele acha que tem oportunidade de ganho ele vai procurar fazer isso. Eu não tenho nada a dizer a respeito do comportamento dele. O que eu tenho a dizer é a respeito do comportamento público, ou seja, dos órgãos que têm a obrigação de prevenir esses efeitos de congestionamento, de expulsão, porque isso tem que ser... porque nós estamos, veja bem, nós estamos saindo de um sistema em que havia uma lei razoavelmente clara de zoneamento para um complexo de possibilidades que podem ser aproveitadas ou não dentro de um sistema bastante mais complexo. E o que eu quero dizer é que esse sistema pode ser dominado...

FITA 3 – LADO A

CONSELHEIRO LUIS CARLOS COSTA: ... não é nenhum risco imaginário. Basta ver o que aconteceu, de fato, em Operações Urbanas que temos aqui, quer dizer, onde apesar de estar colocado na lei, ou até no próprio projeto, o atendimento de determinados, de determinados segmentos da população, pessoal de baixa renda, que estaria instalado, por exemplo, na Águas Espraiadas, por exemplo, o fato é que isto não teve a prioridade que teve. Nós tivemos a manifestação de moradores de lá que mostram que as coisas acabaram atendendo aos interesses dominantes do ponto de vista econômico. Daí saiu a ponte que interessa a todos e não saiu o programa de habitação popular que era de se supor. Agora se diz, agora se diz que as Operações Urbanas passam a não ter sequer obrigação de reinstalar na sua área de operação as mesmas... os mesmos ocupantes que lá estariam. Então, bom, pelo menos eu entendi isso, se eu me enganar, se eu estiver enganado, ótimo. Então, com isto, veja bem... com essas observações que eu estou fazendo eu estou querendo sublinhar a importância de que não apenas se proponha instrumentos e parâmetros, mas se façam, façam o mínimo de simulação do que vai acontecer, quer dizer, o que eu posso ver aqui em termos desta liberalização, como eu chamei, de possibilidades do mercado me levam a crer que alguma coisa tem que ser mudado.

Eu não estou aqui para dizer que está tudo errado. Não. Tem que ser repensado porque senão o zoneamento proposto como base é totalmente inócuo. É uma questão de coerência no meu entender.

Bom, isso eu estou querendo apresentar agora com a devida antecedência, eu vou passar para as mãos da SEMPLA, aí para o pessoal da SEMPLA, esses mapas sabendo que isso não tem nada de mais, mas sempre dá uma ajuda para visualizar as coisas, porque eu acredito que nós temos que passar por uma etapa mais cuidadosa para introduzir os critérios, os objetivos da política de uso do solo.

Essa etapa vai ter no mínimo que chegar a dois resultados. Primeiro. Conter a possibilidade de construção em níveis compatíveis com a capacidade de uso do solo, seja em diferentes âmbitos territoriais. Certamente... bom, eu não vou entrar aqui em detalhe técnico, mas isso pode se fazer utilizando diferentes tipos de modelagem e de possibilidade de se tentar incubar o que é esse processo que agora se estaria desencadeando sem os devidos cuidados.

A segunda coisa é a submissão de todos os instrumentos de controle de uso do solo ao juízo das coletividades, dos moradores, das comunidades organizadas, porque eles têm o direito de saber que tipo de cidade, de bairro vai resultar deste processo e eu acho que isso não está acontecendo se isso ficar a critério de decisões que, ou são do Executivo, ou são dos

seus órgãos de aconselhamento, como a CLTU, que tem um nível de representatividade social muito precário. Então, ou a gente quer mesmo arriscar uma certa falência dos objetivos sociais e deixa a coisa assim, ou a gente quer prevenir e aí, ou muda o tipo de procedimento para a decisão, ou o tipo de coletivo que toma a decisão. Muito obrigado.

LUIZ LAURENT BLOCH - SEC. MUN. ADJUNTO DE PLANEJAMENTO: Obrigado ao Sr. Luis Carlos. Queria dizer que nós da administração continuamos tendo total atenção que essa cidade é uma cidade que deve continuar sendo uma cidade de todos, está certo? E uma cidade de oportunidades e um certo cuidado que nós vamos esclarecer aqui, o Dr. Miguel vai esclarecer, um certo cuidado quanto a lançar coisas que não são exatamente aquelas que estão escritas nos planos. Ta certo? Mas de qualquer modo muito obrigado e aceitamos o encaminhamento que o senhor está fazendo como colaboração. Agora nós vamos ouvir o Sr. Miguel.

CONSELHEIRO MIGUEL LUIZ BUCALEM: Sr. Luis Carlos, eu gostei da sua introdução e de uma forma muito tranqüila eu vou tentar também colaborar no sentido que você colocou a discussão. O senhor colocou a discussão no sentido de apresentar as suas considerações como uma contribuição para o debate e para que se chegue a um nível de... um nível de informação que os dois lados tenham as mesmas informações, o mesmo entendimento do que está sendo proposto. E nesse sentido eu acredito que os mapas que o senhor mostrou, mostrou realmente Áreas de Intervenção Urbana e Áreas de Operação Urbana que foram propostas, mas acho que ficou faltando a gente poder examinar, e isso a gente pode fazer com o tempo, mas eu posso, pelo menos, antecipar, examinar as restrições e o que está apensado, associado e o que está previsto na Legislação. Por exemplo, as Áreas de Intervenção Urbana que estão propostas elas são muito parecidas com as Áreas de Intervenção Urbana que já estão propostas na lei vigente. Essa é a primeira informação.

Várias dessas Áreas de Intervenção Urbana elas não tem o objetivo de possibilitar adensamento. Ao contrário. Muitas delas são áreas de requalificação ambiental, recuperação ambiental cujo objetivo é simplesmente dar instrumentos para intervir ou fazer uma intervenção numa determinada região do território, buscando melhoria da qualidade ambiental.

Outras são simplesmente Áreas de Intervenção Urbana para implantação, ajudar a implantação de parques lineares. Então, mesmo considerando o universo de Áreas de Intervenção Urbana que foi mostrado, muitas delas não estão ligadas a adensamento. A segunda informação que é importante, é que nenhuma Área de Intervenção Urbana, por ser gravada no território, ela dá nenhum direito de se, vamos dizer, construir a mais do que os coeficientes das zonas permitem. Ou seja, o fato dela ter sido gravada ou proposta se diz que é uma área em que se entende que o Poder Público, junto com a sociedade, devem planejar alguma intervenção para aquela área para melhorar as qualidades, ou ambientais, ou urbanísticas da região. Então o que está sendo dito claramente na lei que qualquer projeto urbanístico que planeja uma intervenção naquela área, quando ela propor índices de aproveitamento, coeficiente de aproveitamento diferentes daqueles que estão nas zonas de uso, ela deve ser aprovada por lei. Ou seja, em nenhum momento o fato de estar sendo gravado uma intervenção urbana dá nenhum direito de adensamento.

Por outro lado eu acho que as Áreas de Intervenção Urbana elas também são importantes para atender até uma das dificuldades que o senhor apontou que também nós identificamos, a periferização, a expulsão da população. Por exemplo, a Área de Intervenção Urbana, ao longo do sistema de transporte público coletivo, ela pode ajudar a adensar em regiões que haja capacidade de suporte, que não haja prejuízo para circulação e mobilidade na cidade e acho que a proposta aqui é bastante conservadora e responsável, por quê? Nós estamos simplesmente dizendo que os coeficientes de adensamento que serão propostos para essa Área de Intervenção Urbana, do Transporte Coletivo, eles serão propostos após o estudo que eu tive a oportunidade de mencionar, que será conduzido junto com a Secretaria de Transportes Metropolitanos, ou seja, na verdade ela vai na direção de sinalizar aonde ela pode ser adensada, mas feita de uma forma muito cuidadosa.

Os estoques de potencial construtivo eles vão ser respeitados e a revisão deles também só será possível de uma forma mais abrangente após esse estudo que vai ser conduzido de uma forma bastante equilibrada. Por outro lado há outras... então, vamos dizer, as Operações Urbanas. As Operações Urbanas também são basicamente as mesmas que já estavam propostas. Das treze Operações Urbanas que estavam propostas nós, essa proposta agrega duas Operações Urbanas: uma que não tem nada haver com adensamento que é simplesmente para facilitar a criação de um pólo logístico, o pólo logístico Fernão Dias e a outra é numa área de requalificação, Amador Bueno. Mas mesmo elas sendo propostas, as Operações Urbanas, elas são explicitamente agora enfatizadas nessa versão que elas são áreas de estudo, ou seja, não há nada que a sua proposição estabeleça, além de que elas são áreas de estudo e que estão identificadas em áreas do território que merecem um olhar mais atento, tanto do Poder Público, quanto dos outros agentes. Então, não há nada na Legislação que seja diferente da anterior e que permita nenhum, nenhum adensamento além do que a própria Legislação permite.

Além disso eu gostaria de comentar que nós estamos sendo mais restritivos porque algumas Áreas de Intervenção Urbana na lei atual elas já estabeleciam coeficiente e diziam que esse coeficiente poderia ser atendido mediante um projeto urbanístico, específico. Nós estamos retirando qualquer coeficiente que seja garantido na própria lei, agora, ou seja, nenhum coeficiente está sendo dado a priori, ao contrário do que a própria lei em vigência estabelecia. A lei em vigência ela falava que em algumas Áreas de Intervenção Urbana o coeficiente poderia ser, por exemplo, o quatro. Isso foi totalmente retirado da proposta. A gente entende efetivamente que qualquer aumento de coeficiente vai depender de um projeto urbanístico qualificado onde também os estudos de capacidade de suporte façam parte desse projeto urbanístico. Então, a posteriori não está se dando nada, simplesmente se identificou no território áreas de intervenção e a maioria delas já tinham sido identificadas por essa proposta, mas na verdade estamos sendo um pouco mais restritivos do que a proposta atual. Então, só completando, em relação ao problema que o senhor identificou e que nós também acreditamos que seja muito relevante, tem outras duas iniciativas que são propostas até, por exemplo, a proposta de reformulação das ZEIS, que foi a proposta da SEHAB, a gente pode discutir se ela é boa ou não, mas o objetivo dela é possibilitar que toda essa capitalização que está tendo do ponto de vista do mercado seja canalizada uma parte dela para habitação de interesse social, deixando mais atrativa a participação do setor para possibilitar a produção nessas áreas. E a outra proposta também importante é a questão das grandes glebas, as grandes glebas que o senhor mencionou implicitamente a existência dela que são, realmente a Legislação permite que grandes áreas sejam construídas sem a devida circulação, sem a devida melhoria viária que precisaria ser associada, ela está proposta na legislação também agora da lei de uso e ocupação do solo como então a necessidade delas serem parceladas a partir de um determinado limite que é um limite que está sendo proposto, isso provavelmente está em discussão, mas do nível de ordem de 40 mil metros quadrados seria necessário um parcelamento. Então eu não acredito, eu acredito que seja simplesmente, por enquanto, uma simetria das informações.

A gente pode... eu estou disposto, o senhor fique a vontade, tenho o maior prazer de detalhar os artigos da lei que garantem que qualquer aumento de coeficiente vai exigir pelo menos uma lei, então eu acredito que seja ainda uma questão de nós termos um nivelamento das informações, tanto do ponto de vista dos mapas, quanto da Legislação. Então, sem nenhum tipo de polemização eu acredito realmente que seja uma questão da gente discutir mais e ter um entendimento exatamente do que está sendo proposto em relação ao que estava proposto até na Legislação anterior.

LUIZ LAURENT BLOCH - SEC. MUN. ADJUNTO DE PLANEJAMENTO: Obrigado. A última Conselheira, Marta Grostein. Pois não.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

CONSELHEIRO MIGUEL LUIZ BUCALEM: Ah, sim, olha, estamos produzindo e pretendemos disponibilizar sim.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

LUIZ LAURENT BLOCH - SEC. MUN. ADJUNTO DE PLANEJAMENTO: Então, isso vai ser, assim que estiver disponível, vai ser colocado à disposição dos conselheiros. Ta certo? Então, queria agradecer. Pode, se for rápida, por causa do horário, Dra. Lucila.

DRA LUCILA LACRETA: Lucila Lacreta. É bem rápido. Primeiro nós gostaríamos de ter uma avaliação dos estoques que foram dispostos no Plano Diretor vigente e quais são as perspectivas desses estoques por Distritos que está sendo proposto? Inclusive, me parece que tem o Distrito de Ipiranga e Cambuci que teriam seus estoques praticamente no limite. Então nós gostaríamos de conhecer a avaliação disso. Outra coisa é o seguinte: pela leitura que nós fizemos que foram resultados, que resultou nessa sobreposição de mapas, existe sim na proposta um sobre zoneamento onde as AIUS, Operações Urbanas e construções ao longo do sistema viário estratégico e de transportes seria possível. Então é questão realmente de elucidar uma vez que me parece que a intenção não é essa porque parece que a cidade inteira está vendo e, sobrepondo os mapas que vocês forneceram, a gente vê que não sobrou nada mesmo, que a cidade inteira está passível de adensamento sem a correlata capacidade da infra-estrutura de transporte e de transporte de cargas e de pessoas e seus meios de, enfim, os meios de transporte que o Poder Público tem condições de gerar. Obrigado.

LUIZ LAURENT BLOCH - SEC. MUN. ADJUNTO DE PLANEJAMENTO: Pois não. Então o Dr. Miguel já se colocou à disposição para acabar com essa sensação do parece. Vai haver um encontro dos dados, ta certo. E quanto ao estoque de outorga já está no site. Já está na página da Prefeitura colocada à disposição há oito dias ou 10 dias, o estado... o estoque de outorga que nós temos hoje na cidade de São Paulo que vai ser renovado a cada mês a disposição na página da Prefeitura. Há 10 dias mais ou menos foi colocado isso. Então eu quero agradecer a participação de todos os conselheiros, demais curiosos e principalmente dos palestrantes para e dizer que está encerrada a sessão. Está encerrada a sessão do CMPU de hoje. Obrigado.

São Paulo, 31 de agosto de 2007.

Presidente	Manuelito Pereira Magalhães Junior
Secretário Executivo	André Luís Gonçalves Pina
Conselheiros	
Macrorregião Oeste eleito	Lucila Falcão Pessoa Lacreta
Macrorregião Centro eleito	Mauro Friedhofer
Macrorregião Leste 1 eleito	Reinaldo Martinez Ruiz
Macrorregião Sul 1 indicado	Luiz Fernando de Moraes Vecchia
Macrorregião Sul 2 indicado	Carlos Mitsuro Habe
A.M.A. Pacaembu, Perdizes e Higienópolis	Beatriz Costa Tsukamoto
FAU USP	Marta Dora Grostein
SINAENCO	João Antonio Del Nero
IE – Instituto de Engenharia	Carlos Fabiano Likon Thomaz
Movimento Defenda São Paulo	Luís Carlos Costa
GABINETE DO PREFEITO	Miguel Luiz Bucalem
SGM	Luiz Laurent Bloch
SEMPLA	Nilza Maria Toledo Antenor
SNJ	Rosilene Maria de Toledo Marciano
SMT	Sadalla Domingos
SMT	Sérgio Rubens G. Rodrigues
SIURB	Valéria Soares de Lindemberg de Campos
SF	José Antonio Docampo
SES	Marcos de São Thiago Lopes
SMC	Andréa de Oliveira Tourinho
COHAB	Marcelo Schmidt Rehder