

Audiência Pública - SPObras - 23 de Agosto de 2016
Prolongamento da Avenida Auro Soares de Moura Andrade

TRANSCRIÇÃO PARA TEXTO DAS FALAS GRAVADAS

Arquivo de áudio

“SP OBRAS-Dolby Digital.ac3”

Roberto Moura - Boa noite a todos. Eu gostaria de agradecer a presença de todos vocês. Hoje, a equipe da Prefeitura de São Paulo se mobilizou para fazer a apresentação, nesta audiência pública, das questões relacionadas – apresentar, inicialmente, o projeto, para a comunidade. E para que a gente possa discutir, então, as questões relacionadas ao projeto de extensão da Avenida Auro Soares de Moura Andrade, o túnel de interligação com a Avenida Santa Marina e o remanejamento da linha da CPTM – para que tudo isso possa ser possível. Eu gostaria de agradecer o apoio da Subprefeitura da Lapa, na figura do senhor subprefeito, José Antônio Varela Queija, que gentilmente nos cede este espaço, para que a gente possa realizar a presente audiência. Agradeço também ao senhor Marcos Galego, representante do nobre vereador Eliseu Gabriel, do PSB. E também gostaria de agradecer a presença de alguns representantes da sociedade organizada, a Jupira e a senhora Ilma – que é representante dos moradores do perímetro da Operação Urbana Água Branca. E, obviamente, à Jupira, que é membro do Grupo de Gestão da mesma Operação Urbana.

Eu vou explicar para vocês, agora, como vai ser o desenrolar da audiência pública, na sua dinâmica. Nós vamos fazer uma apresentação técnica. A SPObras vai falar sobre o projeto. O meu nome é Roberto de Moraes Moura, eu sou superintendente de projetos da São Paulo Obras, da SPObras. Eu vou fazer a apresentação da parte técnica, de como a gente está encarando a implantação da extensão da Avenida. Depois, nós vamos ter uma parte relacionada ao licenciamento ambiental e a senhora Marilena Braga Brasil, que é a gerente de licenciamento ambiental da SPObras – aí, a gente vai apresentar todos, depois. E, na sequência, o senhor Júlio César Peres Alves, gerente da Área de Desapropriação, também da SPObras. Concluindo isso, nós vamos apresentar, também, um material que o nosso pessoal técnico desenvolveu, para que a gente possa dar mais ênfase às alterações que estão sendo planejadas para a Avenida. E, com o final dessas exposições, os presentes vão poder se inscrever para realizar suas manifestações. E as inscrições estão sendo feitas ali – do lado da porta, existe uma mesa e o pessoal vai estar organizando, portanto, a ordem dessas manifestações. Essas manifestações têm o seguinte rito: As entidades da sociedade civil terão cinco minutos para cada exposição. Cinco minutos, portanto, para cada exposição, com o máximo de 30

minutos. A manifestação dos presentes será de dois minutos para cada exposição. Portanto, dois minutos para cada exposição. E o máximo de 60 minutos. A exposição de autoridades presentes, cinco minutos para cada exposição. E, após as manifestações, a gente volta com os comentários e, aí, cada área que compõe esta mesa vai se manifestar com relação à sua especialidade.

Eu gostaria, além disso, de deixar claro que a publicidade desta audiência pública foi feita com publicação em vários jornais de grande circulação da Cidade de São Paulo e também, obviamente, do *Diário Oficial do Município*, além de todos os e-mails e todos os meios de comunicação, enfim, que a gente dispõe na SPObras, para que as pessoas pudessem estar presentes aqui, para a gente poder discutir sobre a questão da implantação dessas obras.

Esta mesa está composta, à minha esquerda, pelo diretor de Projetos da SPObras, engenheiro Pedro Luís Castro Algodual; à minha esquerda, ainda, a gerente de projetos da SPObras, engenheira Antonia Ribeiro Guglielmi; mais à esquerda, a gerente de Licenciamento Ambiental da Secretaria de Infraestrutura e da SPObras, senhora Maria Helena Braga Brasil; e terminando, à minha esquerda, a gerente de Participação Social das Operações Urbanas, a senhora Patrícia Saran. À minha direita, o gerente de Desapropriações da Secretaria Municipal de Infraestrutura – Siurb –, o engenheiro Júlio César Peres Alves; e, à minha direita também, finalizando, o superintendente de Planejamento da Companhia de Engenharia de Tráfego, o engenheiro Ronaldo Tonobon.

Então, explicada a dinâmica e apresentada a mesa, feitos os agradecimentos, acho que a gente pode, agora, com todos os presentes, partir para a apresentação que nós trouxemos aqui. Aqui, só para a gente poder reforçar a todos vocês, se vocês me permitem, eu vou ler, porque pode ser que alguém não esteja visualizando corretamente. Mas, enfim, aqui são os principais objetivos que abrangem esse projeto. Reurbanização da área degradada da orla da ferrovia no trecho da intervenção; melhoria da mobilidade, de pedestres, ciclistas, tráfego geral, secularmente seccionados pela ferrovia; a maior segurança aos deslocamentos da eliminação da travessia em nível, da ferrovia à Santa Marina. Quer dizer, a passagem inferior da ferrovia, das linhas 7 e 8. Compatibilidade com a implantação da Linha 6 do Metrô. A constituição de um novo eixo de mobilidade, formado pela

extensão da Avenida Auro Soares de Moura Andrade com a reestruturação do eixo viário Pirituba-Lapa, com a nova ponte sobre o Rio Tietê; alargamento da Raimundo Pereira de Magalhães; nova passagem inferior sobre a Linha 8, Diamante. E melhoramento da Rua John Harrison, até o Terminal Lapa. E ampliar o sistema viário do bairro, constituindo um novo apoio ao congestionado eixo Leste-Oeste no trecho da Avenida Francisco Matarazzo.

Isso que eu acabei de dizer equivale exatamente a esse trecho de intervenção. A Avenida Auro Soares de Moura Andrade termina mais ou menos nessa região, onde tem a Casa das Caldeiras. Essa daqui segue a intervenção junto à orla da via férrea. Aqui é o eixo do Viaduto Pompeia e a passagem inferior, passando por baixo da Linha 7 e 8 e a futura, provavelmente, Linha 9, chegando até a Santa Marina, interligando com a Ermano Marchetti e com a Marginal do Rio Tietê. Hoje, nós estamos nos mobilizando para licitar esse trecho em amarelo. Existe o projeto de toda a extensão, até aproximadamente aqui, a Rua do Curtume. Lembrando a vocês que esta região onde nós estamos, no Terminal Lapa e a Estação Ciência, essencialmente a Estação Ciência, tombada pelo patrimônio histórico. Então, nesse prolongamento que nós não estamos tratando agora, que isso não está sendo tratado agora, em termos de licitação – esse azul tracejado –, nós fizemos o detalhamento, mas isso vai ser feito em uma outra etapa. Aí vai ser remodelada essa ligação, para que a gente possa, pela John Harrison, fortalecer esse eixo de ligação até o bairro de Pirituba.

Especificamente sobre a intervenção, agora de uma maneira um pouco mais clara, aqui o Campo de Futebol. A extensão da Avenida, o Viaduto Pompeia, a interligação entre Francisco Matarazzo e a Avenida Pompeia. Esse trecho é um trecho bastante importante. A Avenida Santa Marina, a passagem inferior e a sua sequência pela Avenida Santa Marina. Aqui, a ligação com a Guaicurus. Aqui, eu gostaria só de salientar que essa linha azul é o remanejamento da Linha 8. Porque, hoje, ela está exatamente nesse traçado junto ao muro da linha. Então, a gente precisa fazer esse remanejamento para fazer a implantação do alargamento ou da extensão da Avenida Auro.

Alguns detalhes de projeto. O Túnel Santa Marina tem 249 metros de extensão. O prolongamento mais ou menos aproximadamente um quilômetro e

meio. E esse remanejamento ferroviário, 2,8 quilômetros, por conta de existir uma necessidade técnica. A gente não pode fazer o remanejamento da rede somente no trecho de implantação da extensão da Avenida. Esse remanejamento por conta da necessidade de que os trens não podem fazer curvas muito fechadas, essa curva precisa ser muito mais longa. Então, a gente precisa buscar essa curva a 2,8 quilômetros na extensão total, para que a gente possa ter um conforto e não ocorrer nenhum acidente ferroviário.

Gostaria só de – acho que no próximo, mostra, não é? É importante a questão da passarela existente, que dá acessibilidade do lado de um bairro para o outro, já que a grande intervenção – ou melhor, a grande barreira física são as linhas de trens. Então, existe uma travessia de passarela que chega até a Santa Marina e depois a travessia como todos vocês conhecem, melhor do que eu, em nível, por cancela, ali, no trecho da Linha 7.

O que eu queria mostrar no eslaide anterior era justamente isso. Com a implantação da passagem inferior, nós vamos ter a estação do Metrô, da Linha 6. Vamos ter a passagem interligando esse túnel – esse poço, não. Esse poço do Metrô, ou seja, a estação se prolongando até a cota do Metrô, que está na profundidade, ele vai passar por baixo dessa passagem inferior. Isso aqui já está compatibilizado, inclusive, com o consórcio da Linha 6. A nova Estação CPTM. Então, essa vai ser a acessibilidade entre o Metrô e a CPTM. E a CPTM está pretendendo projetar uma nova Estação Água Branca e seu acesso até a Rua Guaicurus.

Então, aqui é só um resumo, para a gente poder entender. Existem três agentes: CPTM, por conta da grande intervenção da barreira física. A grande infraestrutura de expansão do transporte coletivo, que é o Consórcio Linha 6. E a nossa extensão viária de ligação com a Marginal Tietê. Enfim, esses três agentes estão conversando para que isso possa ter uma compatibilidade adequada, para que a gente possa, inclusive, estar desenvolvendo cada um a seu tempo, as suas intervenções. Só lembrando, a Linha 6 está em obras. A CPTM também desenvolve um projeto. E nós já temos o projeto, estamos fazendo a licitação para começar a iniciar as obras.

A gente enxerga aqui, esse tracejado vermelho, uma área de intervenção para

as obras. A gente não vai intervir nesse lado da orla, mas a gente tem isso como uma preocupação. Vamos intervir mais deste lado aqui, que é justamente a extensão da Avenida – Joaquim Ferreira, como referência. Esse aqui é a desapropriação, já, não é? Então, para que vocês tenham a ideia do que a gente está utilizando, em termos de largura da faixa de desapropriação, essa faixa de desapropriação está dentro de uma Lei de Melhoramento Viário existente. A gente não está invadindo nenhuma outra – a gente não está avançando junto a essa linha. Aqui, eu acho que o Júlio até poderia já fazer – aqui já entra o Júlio, é isso? Acho que você poderia explicar melhor e, aí, a gente vai dinamizando mais. Eu vou passar a palavra para o engenheiro Júlio então, que ele está mais familiarizado com as questões de desapropriação. E depois a gente retoma e vai fazendo essa dinâmica. OK?

Júlio César Peres Alves - Boa noite. Meu nome é Júlio então, eu sou o engenheiro da São Paulo Obras que cuida das desapropriações. E a Auro Soares é uma das desapropriações que a gente está acompanhando agora, no momento, de projeto. E a gente faz um estudo dessas desapropriações, tanto de áreas atingidas como de valores e sempre buscando, junto ao desenvolvimento do projeto, a redução dessas desapropriações e a redução da interferência das obras com os espaços particulares, tentando reduzir custo e as intervenções nas áreas que são particulares aqui.

Como o Roberto disse, a extensão da Auro Soares vem margeando aqui a Linha 8 e a gente tem uma faixa de desapropriação que é prevista já pela Lei de Melhoramento Viário. A gente não atinge áreas de desapropriação que são além da Lei de Melhoramento já, que é a própria Lei da Operação Urbana. E ela vem margeando desde aqui da Casa das Caldeiras. A continuação então, aqui é o ponto onde a gente já tem a implantação da Auro. E aqui é onde começa a implantação da nova avenida. A partir da implantação da nova avenida é que existem as desapropriações que são necessárias. No caso, aqui, é o Condomínio Casa das Caldeiras, que grande parte já está liberada, o Condomínio já tem um grande viário pronto ali, na frente dele, com uma rotatória aproximadamente aqui. É bem provável que no Condomínio Casa das Caldeiras a área já esteja reservada e a gente não vai mexer em muita coisa. Aqui, deste lado, a gente tem o Viaduto Pompeia e a ligação – então, quem vem da Francisco Matarazzo para entrar aqui, na Boneli, essa área já

está com a área necessária liberada. E, para o lado de cá, a gente tem a Kalunga atrás, que a gente vai precisar desapropriar. Já está desapropriada, na verdade, grande parte. E, aqui, a parte da Caltabiano, da concessionária que, para a abertura do viário que, depois, o projeto, vai poder explicar um pouco melhor. Vai ser necessária a desapropriação de um pedaço, um trecho pequeno aqui, da construção e do terreno que, hoje, a Caltabiano ocupa, na esquina da Guaicurus com a Pompeia, aqui.

Continuando, lá em cima, a gente tem uma desapropriação que passa pelo imóvel – este daqui, desculpem, eu não me recordo exatamente qual é. E, na seguida, o Rail Pompeia, que fica aqui, com a frente na Joaquim Ferreira. Esse Rail Pompeia, a gente até já tem algumas conversas em andamento. Hoje, em tempo de projeto, que pode ser revisado ou projeto executivo, ele atinge uma faixa a contar ali, do muro atual da linha férrea, de 6, 7 a 8 metros ao longo do condomínio, como um todo.

Como o Roberto já disse e eu já repeti, a Lei de Melhoramento Viário já previa esse alinhamento. Então, hoje, o que a gente vê que está dentro dessa área não são benfeitorias principais. Algumas benfeitorias acessórias que a gente vai fazer o remanejamento dentro do processo de desapropriação. E, continuando do lado de lá da Joaquim Ferreira, é o início do Condomínio Pátio Pompeia, em que a gente pega o início dele. Tem aqui – até eu já conversei com o pessoal do condomínio também, que eles chamam de “cachorródromo”, mas é uma parte de um jardim e ele vai afunilando ali, conforme vai entrando no condomínio, na alameda. Esse mesmo condomínio, a gente pega um final de um bosque, que também vai ser necessário para fazer esse alinhamento com a Santa Marina e com a Rua Menfis. E, a partir daqui, a gente consegue ir livrando do condomínio, porque ele vai entrando para o túnel. Essa quadra inteira, hoje, é necessária. Aqui, como o Roberto disse, é a passagem que tem da passarela. Então, esses imóveis vão ser necessários para a desapropriação, para fazer esse alinhamento para o túnel e também e também para fazer o realinhamento das linhas de trem. E aqui, essa ligação com a Rua Tibério, que desapropria esse imóvel, que é necessário ali, com a frente para a Guaicurus. E lá em cima, da Saint-Gobain para o alinhamento que chega do túnel e as faixas laterais, é necessária essa desapropriação dessa faixa do lado esquerdo da Saint-

Gobain que, também, na vistoria a gente verificou que não tem benfeitorias principais, só algumas áreas livres e benfeitorias acessórias, construções acessórias.

Em resumo, o projeto, hoje, atinge aproximadamente 27 imóveis particulares, com um valor de referência venal de aproximadamente 50 milhões. Atualmente, o estudo que a gente tem de desapropriação que, como eu disse, ele vai ser refinado conforme a realização do projeto executivo. Eu acho que vale a pena também falar da desapropriação, como é que acontece a desapropriação dentro do Município de São Paulo, hoje. Os imóveis que vão ser desapropriados são levantados pela Prefeitura, são cadastrados com o levantamento topográfico, relatório topográfico, a análise de valor com base no mercado, do local. E todo esse material técnico que a gente faz é encaminhado para a Procuradoria do Município e essas desapropriações são tratadas, hoje, pela Secretaria de Negócios Jurídicos, com o apoio da Procuradoria e essas ações são levadas pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Vale a pena ressaltar que essas avaliações que a gente faz são a base para a oferta inicial do imóvel. Então, nem sempre o valor que a gente oferece é o valor que o juiz de Direito vai definir que é o valor justo para aquele imóvel. Toda desapropriação tem que ser precedida de uma indenização justa, prévia e em dinheiro, da área que a gente está pegando para a execução desse melhoramento. Então, o valor inicial que a gente faz é um valor de referência para planejamento e também para a oferta inicial. Mas, depois disso, o juiz define um perito de confiança do próprio Judiciário para refazer o laudo e entrar num valor que o juiz arbitra como sendo justo para a indenização e para a Prefeitura poder entrar no imóvel para efetuar as obras públicas.

Eu acho que aí também é interessante a gente falar da questão de tempo. A partir do momento em que é definido esse projeto executivo, a gente tem, em média, de três a quatro meses para fazer esses levantamentos topográficos, análise de valores e ajuizar essas ações. Nesse momento do ajuizamento, ou seja, uns três a quatro meses após o projeto executivo estar pronto e definido é que os proprietários são notificados, de fato, do início do processo de desapropriação. Nesse momento, eles ficam sabendo dos valores, da área exata que vai ser desapropriada e podem, obviamente, definir com um advogado de sua confiança ou um assistente técnico

também, para conseguir conversar com o Judiciário e tentar entender as áreas, os valores que a gente está oferecendo e que vão, depois, ser definidos também pelo perito judicial.

A partir desse ajuizamento, o próximo passo é a definição de qual é o perito que o juiz vai definir para fazer a assessoria dele, técnica. Esse perito tem – isso, em média também, pelos processos que a gente acompanha, de três a quatro meses para fazer esses laudos de avaliação. Com base nesses laudos de avaliação, se, de repente, o valor que o perito arbitrou é maior do que o valor que a Prefeitura já tinha depositado em Juízo – esses depósitos de valores são todos feitos em Juízo –, a Prefeitura tem que complementar esse valor. Então, depositar essa diferença. E, aí sim, o juiz entra com o que a gente chama de mandado de imissão na posse. É o documento que dá para a Prefeitura a possibilidade de entrar no imóvel para começar as obras. Todo esse processo judicial é acompanhado pelo Judiciário, pelos peritos, pelos advogados das partes e, também, por oficiais de Justiça. Então, esse mandado de imissão na posse, na verdade, é um documento que o oficial de Justiça vai chegar em cada um dos imóveis que vão ser desapropriados e demarcar a área necessária para o Município, que já tinha sido anteriormente indenizada, demarcada e, aí sim, a Prefeitura entra no imóvel. Então, só para repetir, a partir do momento em que a gente tem o projeto executivo para entrar na área, para a Prefeitura entrar na área, em média, seis a oito meses. Eu acho que, aí, vão existir dúvidas pontuais, que a gente vai responder, talvez, na rodada de perguntas e respostas. Mas eu acho que, em grandes linhas, essa seria a desapropriação aqui, da Auro Soares, que é parte da Operação Urbana Água Branca. Eu vou passar, de novo, a palavra para o Roberto. Obrigado.

Roberto Moura - Eu queria informar a todos e todas a presença da senhora Dulcineia Pastrello, representante da ONG Instituto Rogacionista, junto ao grupo de gestão da Operação Urbana Água Branca. Obrigado pela presença. Vamos continuar então, Júlio. Próximo eslaide. Essa ampliação trata um detalhe da Avenida Pompeia. Eu acho que, completando aquilo que o Júlio falou, obviamente fica esclarecido então a necessidade de a gente fazer essa desapropriação para melhorar a largura da Boneli, que já tem duas faixas, para que os carros possam ter essa facilidade de acesso à Rua Guaicurus. As entradas que já estão previstas,

ajustadas para os condomínios. Este aqui é o Condomínio Casa das Caldeiras. E a implantação dos passeios. É importante a gente deixar claro que os passeios, como a gente falou no segundo eslaide, é um projeto para pedestre, para ciclista, com ciclofaixas e, obviamente, o transporte, para o tráfego geral, não é?

Vamos lá. Virar. Mais uma. Desapropriação, dois. Aqui ainda trata da desapropriação e com mais detalhes, demonstrando que essa aqui é a faixa – não é, Júlio? Essa aí é a faixa de desapropriação. Então, nós vamos precisar fazer essa desapropriação para poder ajustar essa geometria. E, aqui, eu vou pedir um pouco a paciência de vocês, é uma animação, justamente para a gente demonstrar como é que vai se organizar o trânsito com esse novo traçado, com esse prolongamento. E é óbvio que esse material é um material que foi estudado pela Companhia de Engenharia de Tráfego, da qual a gente tem as diretrizes de trânsito. E, por conta disso, todos os sentidos, os acessos todos, eles estão estudados aqui. Esse é um diagrama técnico. E, agora, a gente vai ilustrar, para que a gente possa entender um pouco como é que funciona isso. Primeiro, a Avenida Pompeia Norte, Auro Soares Oeste, como é que faz. A gente tem esse carrinho que vem, passa ali, pelo Viaduto Pompeia e vai para a Auro Soares Oeste, sentido Lapa. O próximo sentido, Avenida Pompeia, Auro Soares Leste. Continua vindo pelo viaduto, entra ali e vai em direção à Auro Soares Leste. A Santa Marina Norte, Guaicurus Oeste. Então, já é um outro fluxo. Ele vem, passa pela passagem inferior, chega ao prolongamento, entra na Boneli e vai em direção à Guaicurus. Próximo. A Avenida Pompeia Sul, Santa Marina Norte. Então, a Pompeia, depois de ter descido a Pompeia, nós vamos para a Santa Marina Norte, fazendo uma conversão à esquerda, embaixo do viaduto. Vamos lá. Santa Marina Norte, Auro Soares Leste. Deve ser a última animação. Vindo da Marginal ou Marquês, passa pela passagem inferior e vai em direção à Barra Funda. Muito bem. Próximo.

Aqui, só para a gente registrar, a nossa intenção de ter discutido esse material com o Consórcio Move São Paulo, da Linha 6, ilustrando que a estação da CPTM tem uma interligação com a nova estação da Linha 6 do Metrô e, obviamente, o acesso, como eu havia colocado, o túnel de ligação com a Avenida Santa Marina. Vamos lá. E aqui, eu vou pedir que a Marilena faça a apresentação, porque trata justamente do Licenciamento Ambiental. Por favor.

Marilena Braga Brasil - Boa noite a todos. Para início, eu tenho um breve histórico aqui do Licenciamento Ambiental, que começou em 2009, 2010, com o Estudo de Impacto Ambiental, o EIA e o respectivo Relatório, o RIMA, da Operação Urbana Consorciada Água Branca. Então, o EIA-RIMA foi estudado, foi elaborado no âmbito da Operação Urbana, para todo o perímetro da Operação Urbana, contendo, nesse estudo, as intervenções propostas e que constavam na própria Lei de Operação Urbana. Em 2010, 2011 houve as audiências públicas, as reuniões e a aprovação do Estudo no Cades. Em 2012 foi emitida a licença ambiental prévia, que é a LAP 2002 de 2012, que está em vigência até abril de 2017. Portanto, essa é a licença ambiental prévia para todo o perímetro da Operação Urbana Água Branca.

Nessa licença constam algumas exigências como, por exemplo, a Exigência 12, que pede que para cada intervenção viária seja elaborado um estudo ambiental específico, para todo o conjunto contido no plano urbanístico da Operação Urbana Consorciada Água Branca. Em 2013, por conta disso, foi elaborado um estudo específico, que foi o estudo para o empreendimento Galerias Complementares dos Córregos Sumaré e Água Preta. Então, existe já, emitida, uma licença de instalação para um melhoramento específico, no âmbito da Operação Urbana Consorciada Água Branca. Isso significa que vai ter que ser emitida uma Licença Ambiental de Instalação para esse projeto que está sendo apresentado nesta audiência pública de hoje. A gente pode continuar.

Neste eslaide, o que a gente quer demonstrar é que essas foram as áreas de influência estudadas no EIA-RIMA, delimitadas no estudo, para a operação como um todo. Porém, nessa área diretamente afetada, na ADA, nesse eslaide vocês podem notar que já constam todas as intervenções do plano urbanístico da Operação Urbana Água Branca. Então, a localização, a implantação do empreendimento, ela já está licenciada, ela já têm uma licença ambiental prévia. A localização e a implantação da Avenida Auro Soares de Moura Andrade, portanto, já foi aprovada no âmbito do licenciamento ambiental que é feito dentro do Município de São Paulo. Então, esta é uma imagem que demonstra a amplitude, toda a área que foi estudada. Pode mudar, por favor.

Aí então, só para demonstrar que o estudo – esse vermelho é o perímetro da área indiretamente afetada – de influência indireta, quer dizer. Tanto faz. Para as

obras das galerias dos córregos. O que a gente quer demonstrar é que quase que toda a área do projeto proposto já constou de um outro Estudo de Viabilidade Ambiental. Porque quando foi elaborado o EVA para os córregos, essa área foi estudada no meio biótico, socioeconômico e físico. Então, é claro que vai existir um estudo específico no processo de Licenciamento Ambiental para obtenção da Licença Ambiental de Instalação para a Avenida. Porém, ela já é uma área que foi previamente estudada em quase toda a sua extensão.

Vale ressaltar também que o processo de Licenciamento Ambiental pressupõe a elaboração do cadastramento arbóreo e da obtenção do Termo de Compromisso Ambiental, ou seja, todo o manejo arbóreo, tanto das árvores isoladas quanto de fragmentos, tudo o que consta na legislação vigente, em termos de arborização, de vegetação, ele vai constar do processo de Licenciamento Ambiental e ele vai ser devidamente licenciado em duas instâncias diferentes: Na Secretaria do Verde e Meio Ambiente, acho que a maioria já tem conhecimento, existem dois departamentos: O DECONT, que é quem emite a Licença Ambiental de Instalação E o DEPAVE, que emite o Termo de Compromisso Ambiental, que é relativo ao manejo de vegetação, tanto de supressão quanto de transplantes, qualquer tipo de manejo, tanto das árvores isoladas como para fragmentos ou qualquer vegetação existente que conste da legislação ambiental.

Esse processo vai levar a uma determinação da compensação ambiental, da compensação que pode ser tanto em plantio como uma conversão em outro tipo de obra ou outras compensações que possam constar também no âmbito do licenciamento, na obtenção da Licença Ambiental de Instalação. Então, o que a gente quer demonstrar é que esse rito vai ser todo cumprido e não se tem a intenção de pular nenhuma etapa. E que essa área já está previamente licenciada com uma LAP. Porém, ela vai obter também uma Licença Ambiental de Instalação. Então, por enquanto é isso. Depois, a gente fica aberto às perguntas.

Roberto Moura - Se a Marilena me permite, só volte um pouquinho e depois a gente fala do cronograma. Mais um. Isso. Só para a gente entender que é o seguinte: A área de influência indireta, essa área toda aqui é metropolitana. Então, a área de influência indireta é a própria Cidade de São Paulo e, aqui, tem um recorte, que é a área de influência direta. Então, nós estamos falando da indireta, que é a

Cidade de São Paulo; depois, a área de influência direta, que é uma área maior, com a área da Operação Urbana destacada. E depois a direta, que é justamente a área da Operação Urbana. Ou seja, o Licenciamento Ambiental vem do geral para o particular. Então, ele já vem sofrendo essa questão dos estudos, que eles vão sendo atualizados. Então, começou em 2012. 2013, tendo uma atualização. E, reforçando aquilo que a Marilena falou, além de a área estar dentro de uma área que já foi estudada para o empreendimento inicial, que foi a parte da extensão da rede dos córregos, da canalização, além disso, nós vamos fazer um novo estudo específico da extensão.

A licitação, portanto, prevê, até agora, o remanejamento da rede de trens, para que a gente possa fazer o alargamento e a extensão. Toda a parte de sistema viário, que são as obras civis. A parte de execução do projeto executivo. A parte dos estudos ambientais, que vão ser desenvolvidos dentro desse contato. E o que mais? As desapropriações, obviamente não vão estar na licitação, não é? É esse primeiro que eu falei: remanejamento, sistema viário, obras civis, a parte do projeto do licenciamento. São quatro itens que nós vamos estar desenvolvendo. Agora, vamos avançar.

Aqui, o cronograma estimativo. Então, são 30 meses. Para os colegas que nos ouviram comentar, no grupo gestor a única coisa que difere o cronograma, nós colocamos esse item, levantamento topográfico, por considerar importante, de relevância, em função até das questões relacionadas às desapropriações, como o próprio Júlio havia comentado. A gente vai fazer todo o levantamento novamente, para poder ajustar o projeto executivo. E aquilo que a gente puder minimizar as desapropriações, obviamente a gente vai estar fazendo.

Então, a preparação da licitação, é onde nós estamos ali, o primeiro item. Depois vamos ter uma licitação propriamente dita. Então, os meses dois, três, quatro, cinco. O levantamento topográfico. Esse hiato aqui é justamente a assinatura de contrato etc. que a gente imagina que um mês possa estar desenvolvendo este material. Levantamento topográfico. Na finalização do topográfico, aquilo que foi já realizado nesses dois meses, começa o projeto executivo. Esse detalhamento já propicia o início do remanejamento. Com este trecho de remanejamento iniciado,

nós vamos iniciar a obra do sistema viário. E vai finalizar no 30º mês. É isso o que a gente está imaginando neste momento.

Agora, eu vou pedir um pouco mais de paciência. Uma animação que nós fizemos, bastante caseira. O pessoal nos ajudou de forma bastante qualificada. E vocês vão ver que a resolução é quase que de um vídeo bastante bacana. Mas isso, eu acho que para que vocês possam entender de forma completa, tudo isso que a gente explicou em termos de planta, como é que isso vai se materializar no – não tem som? Então, é isso. Vamos parar de falar e a gente vê o filme, então. Obrigado.

(exibição de vídeo)

A Prefeitura de São Paulo, por meio da Operação Urbana Água Branca, tem feito melhorias importantes na Zona Oeste da cidade. A área apresenta problemas de drenagem, moradia e mobilidade. Suas ações, baseadas em projetos urbanos modernos, têm resolvido problemas antigos e dotado a cidade com melhor infraestrutura, adequada às demandas de uma metrópole em constante crescimento. A Prefeitura de São Paulo executou obras de controle de cheias na região da Pompeia. Com as obras de drenagem, os córregos Água Preta e Sumaré agora têm ampliadas as galerias, até o Rio Tietê. Na área habitacional, a Prefeitura construirá 630 novos apartamentos que receberão prioritariamente as famílias das favelas do Sapo e Aldeinha. Os apartamentos garantirão uma vida saudável para as famílias, que ainda permanecerão na mesma área em que moravam.

A próxima etapa atua no sistema viário e prevê a reurbanização da área da orla da ferrovia, a melhoria da mobilidade urbana do bairro para os pedestres, ciclistas e veículos, maior segurança na travessia das vias férreas e ampliação do sistema viário no eixo Leste-Oeste, visando melhorar a fluidez do trânsito na Avenida Francisco Matarazzo, Pompeia e Guaicurus. Parte da Linha 8 da CPTM será desviada para a preservação da edificação tombada da Casa das Caldeiras e obtenção da área que será destinada ao novo viário. O novo sistema viário terá 1.400 metros de prolongamento e conexões na Avenida Auro Soares, e inclui ciclovia e duas faixas para a circulação de veículos.

O novo viário fará conexão com as vias existentes, especialmente junto ao Viaduto Pompeia. Logo após a Rua Joaquim Ferreira, um túnel irá promover interligação da Avenida Auro Soares com a Avenida Santa Marina, passando sob a linha férrea. O projeto do túnel de ligação entre os dois lados da linha férrea foi compatibilizado com a Lina 6 Laranja do Metrô e Linhas 7 e 8 da CPTM. O túnel terá duas faixas de veículos para cada sentido; calçadas e ciclofaixa compartilhada. O trecho final para essa etapa fará a ligação com a Rua Carijós e com a extensão da Rua Tibério.

A implantação do projeto vai proporcionar maior mobilidade e acessibilidade, com novos caminhos e maior permeabilidade urbana para toda a região. Todas essas obras trazem melhorias significativas nas áreas social, urbana e ambiental. Prefeitura de São Paulo, fazendo o que precisa ser feito.

(final da exibição de vídeo)

Roberto Moura - Antes da gente abrir para as manifestações, eu gostaria só de deixar registrado, só para deixar claro para vocês que essa apresentação obviamente, por questões de restrições ao período eleitoral, ela vai só estar disponível no site da SPObras após esse período, assim como todas as outras divulgações. Se vocês entrarem no site da Prefeitura ou das secretarias e subprefeituras, as realizações foram retiradas do ar em função dessa mesma lei. Mas mesmo assim, eu gostaria de deixar para vocês, registrado, o site da SPObras, que é o endereço www.spobras.sp.gov.br e, provavelmente, depois do período eleitoral, a gente vai poder colocar esse material à disposição de vocês. Está bom?

Então, seguindo aqui o protocolo, agora eu peço para a Rebeca, que vai nos ajudar – ah, já está organizado. Este primeiro. Então, seguindo o protocolo, as entidades da sociedade civil, na ordem que nos foi apresentada, a senhora Cyra Malta; depois, a senhora Jupira. Jupira, o seu sobrenome? Cauhy? Perdão, viu. Cauhy. Eduardo Fiora. Onde está? Isso. Então, são esses três. Só para a gente deixar, mais uma vez, esclarecido, são cinco minutos de exposição. Então, está bom. Então, por favor. São cinco minutos. É. Então, por favor, estamos à disposição.

Cyra Malta - Boa noite a todos. Eu sou Cyra, sou da Associação Ciclocidade.

Roberto Moura - Por favor, só um pouco de silêncio e a gente vai ouvir todas as manifestações. Só para a gente organizar o debate, senão a gente não consegue. Vamos lá. Obrigado pelo silêncio.

Cyra Malta - Boa noite a todos. Eu sou Cyra, sou da Associação Ciclistas Urbanos, Ciclocidade. Eu percebi que tem uma proposta relacionada a colocar uma infraestrutura cicloviária. E, aí, algumas dúvidas me vieram à cabeça. Porque como a gente viaja e anda em túneis, tipo Carvalho Pinto etc. é um inferno. Mesmo sendo 240 metros, é um inferno você passar dentro dele. Então, eu queria ter uma noção, se vai ter algum tipo de isolamento acústico, algum tipo de tratamento acústico. E quando a gente passa, a gente passa – não é? E como está sendo uma proposta de compartilhamento com o pedestre, a gente tem tido bastante situações como, por exemplo, na Sumaré – para falar aqui, da região – de problemas de conflito, de assalto, roubo, furto, na ciclovia. Recentemente, uma moça foi coronhada por causa desse compartilhamento. Não é por causa do compartilhamento mas, assim, você está andando na mesma direção que a pessoa e a pessoa coronhou a moça, que teve sua bicicleta levada. Então, a bicicleta desenvolve mais velocidade. Em lugares como esse, em um túnel, por exemplo, a gente está em um (?... 00h55m43s), a gente está em um lugar em que a gente quer passar ali logo, porque a gente pode ser abordado. E aí, como é esse sistema? Como vocês não mostraram muito como é o projeto, então a gente gostaria de um detalhamento maior, assim como da ligação maior dessa ciclovia. Ela liga o que com o que, onde ela está ligando, essa conexão. E seria muito interessante que isso passasse pela Câmara Temática de Bicicleta do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito porque, ali, a gente tem os demais ciclistas das demais regiões e que podem avaliar essa ligação, da qual vão usufruir ciclistas, especialmente da Zona Norte, da Zona Leste, da Zona Oeste. Então, são outras regiões que vão usufruir disso, para a gente poder ter conhecimento e debater conjuntamente.

Quando foi feito o EVA, o Estudo de Viabilidade Ambiental, ele já tinha problemas, no que se refere ao Córrego Água Branca e Água Preta. Já tinha problemas. Vocês sabem que Estudo de Impacto de Vizinhança foi muito pouco feito. Tanto que, a gente tem situações com a Arena Palmeiras etc. Toda essa situação vai tendo impacto sobre impacto, impacto sobre impacto, impacto sobre

impacto, e a gente não sabe onde vai parar. A gente não tem, até agora, o impacto do Condomínio das Perdizes. Então, como é que isso vai se comportar em relação a todo esse viário. Então, o estudo foi feito, passado, mas quais são as projeções para o futuro, considerando a própria operação. Eu acho que seria interessante trazer isso para a gente avaliar. Porque a gente vai gastar dinheiro para fazer algo que, de repente – vou dar um exemplo: ia se retirar as árvores do canteiro central da Matarazzo. A estrutura, a modificação que foi feita ali, em especial considerando a demanda de passeio público que a gente tem aqui, nesse trecho – então, esse é um outro aspecto, a gente tem lugares onde a gente não consegue passar. Então, esses detalhamentos em relação à mobilidade antiga, eu acho que é importante. O compartilhamento com pedestre, essa escolha do compartilhamento; mostrar um pouco mais onde a ciclovia vai, do que para onde; Estudo de Impacto de Vizinhança, para a gente avaliar custo/benefício de ter esse tipo de estrutura. Ela é boa para quem? Porque iam tirar as árvores da Matarazzo e não ia fazer muita – digamos assim, não ia ter muita mudança no que se refere ao impacto do tráfego causado pelos momentos que a Arena Palmeiras vai estar funcionando. Porque o resto, tudo vai continuar fluindo para lá. Está certo? Então, eu concluo aí com a necessidade de ir um pouco além do que tem sido tradicionalmente apresentado para nós. Eu leio, tá? Quando publicam, eu leio. O Estudo de Viabilidade, em li.

Roberto Moura - Obrigado pela manifestação. A gente vai fazer um bloco de perguntas e, aí, depois, nós vamos responder uma a uma, está bom? Então, Jupira, por favor.

Jupira Cauhy - Boa noite. Eu sou Jupira, sou do grupo de gestão, representante dos moradores no Grupo de Gestão da Operação Urbana Água Branca e eu estou apanhando aqui. Não sei mexer neste negócio. Agora, eu posso cantar para vocês. Meu nome é Jupira, moro aqui, na Água Branca, sou representante dos moradores do perímetro no Grupo de Gestão da Operação Urbana e, por conta disso, eu venho acompanhando mais, participando de algumas reuniões com o pessoal que está aqui na mesa, alguns moradores que estão aqui. E também acompanhei toda a discussão do EIA-RIMA junto com algumas pessoas que também estão aqui, durante o processo de revisão da Lei da Operação Urbana Água Branca. E, aí, é importante, eu acho, todos saberem que esse dinheiro que vai pagar

esse projeto é um dinheiro que já existe há bastante tempo. Está no banco, rendendo. E que a gente estava esperando ansiosamente ver a apresentação desse projeto. Então, nós comemoramos, porque desde 2010 – quando foi que a gente discutia isso, na audiência? Não, não. A lei é de 1995, já estava previsto. E em 2013 a lei foi revisada. E, antes de 2013, foram as discussões que nós fizemos. Então, a gente comemora que a gente está recebendo agora e podendo participar, conhecer e opinar a respeito do projeto. E isso é bastante bom. Eu fiz uma listinha escrita aqui, de perguntas que, de uma certa forma, eu já apresentei para o pessoal da SPObras. Mas eu acho que não foi todo ele esclarecido aqui. Então, eu vou reproduzir, vou deixar a parte para o pessoal, o que eu tinha anotado, da parte de vocês, vocês reescreveram – a turma aí. Tá.

Então, sobre o Estudo de Impacto Ambiental do prolongamento da Avenida, eu quero reiterar um pouco o que a Cyra disse, mas em especial eu acho que a gente precisa – eu queria pedir que a CET, se ela pudesse falar um pouco sobre o estudo dos impactos de trânsito mesmo, com a religação da Avenida Santa Marina, uma vez que a Santa Marina é uma via, hoje, bloqueada pela linha de trem, então ela é uma via de acesso local. E com a religação dela, a gente vai aumentar o número de veículos que vão se dirigir para o nosso lado. Então, somado com o que já tem hoje, somado com este aumento e, claro, com a confusão toda que nós temos da Arena Allianz Parque, a gente acha que é muito importante ter um bom estudo feito pela CET para poder apresentar para a gente, em uma próxima audiência pública, do que efetivamente a ampliação da Auro Soares vai contribuir para a mobilidade. A gente acredita que contribui, mas ela também vai trazer um número maior de veículos, somado a todas as outras questões que a gente já tem aqui.

A ampliação da Auro é colocada como medida mitigadora dos problemas de mobilidade da Arena Allianz Parque. Então, a Prefeitura apresentou, no Plano de Ação que foi elaborado e entregue para o Ministério Público, que a Auro também é uma medida possível de mobilidade. Então, era importante que vocês falassem um pouco sobre isso, se já existe estudo ou se ainda esse estudo vai ser feito – o que seria muito bom. Porque os estudos todos não consideram os impactos da Arena. Nem próprio EIV-RIV da Arena considera o seu próprio impacto. Então, é importante atualizar esse estudo.

Outra pergunta, sobre as mudanças previstas nas mãos das ruas da Água Branca. Então, a gente sabe que há uma previsão de mudanças de algumas ruas. Seria importante que vocês pudessem dizer o que isso vai afetar em relação a transporte público, tudo isso, na Turiassu, Venâncio, essas coisas.

Sobre o acesso de veículos ao viaduto pela Rua Boneli, vocês já apresentaram. A gente quer saber sobre as calçadas da Rua Boneli, se serão feitas. Precisa ter calçada. Se as calçadas do lado da Auro Soares, que fica do lado da linha férrea, serão feitas. Porque lá passam milhares de pessoas que se dirigem para o Metrô e não tem calçada daquele lado. Quais ruas serão abertas. Vocês mostraram algumas ruas aí – uma rua, só, não é? A gente sabe que tem a tal da Rua ‘G’. Então, a gente quer saber sobre ela. Sobre as desapropriações, o Júlio já apresentou e eu acho que o pessoal dos condomínios também vai fazer aqui uma intervenção. É isso. E os valores. Eu acho que seria importante apresentar, também, quais são os valores previstos e o cronograma. Quanto tempo leva o projeto executivo, o cronograma.

Eu queria fazer uma sugestão, como membro do Grupo de Gestão e também acho que seria super importante que a gente tivesse outros momentos como esses, de apresentação e de conversa com quem mora, com quem trabalha, com quem vai ser afetado, para o bem ou não, em relação a esse projeto. Acho que, pelo Grupo de Gestão, a gente pode acompanhar mais de perto. Mas acho que é importante ter outra audiência, à medida que a gente for trazendo perguntas que não puderem ser respondidas aqui, para que a gente construa um processo participativo que, de fato, contemple as dúvidas e as sugestões de todo mundo. É isso. Obrigada.

Roberto Moura - Obrigado, Jupira. O senhor Eduardo Fiora.

Eduardo Fiora - Boa noite. Representando aqui a Associação Amigos da Vila Pompeia (?... 01h05m35s) só ratificando aqui o pedido de valores financeiros, a quantas anda, quanto vai custar essa obra. Lembrando que, hoje, no dia de hoje, se tudo estiver certinho lá, no banco, tem 507 milhões de reais de saldo da Operação Urbana Água Branca – não da Operação Urbana Consorciada Água Branca, que deve ter dez milhões, nove milhões. Então, são 507 milhões que estão disponíveis para obras, inclusive esta aqui. Então, agora, eu vou passar a palavra para a presidente da Associação, que vai fazer alguns questionamentos.

Maria Antonietta de Lima e Silva - Boa noite a todos. Em primeiro lugar, eu quero agradecer a bondade do seu Roberto Moura, de vir até aqui, porque como ele não atende telefone e não atende público nenhum, ele, vindo aqui, é uma maravilha. Desde 1995 – eu acho que tem alguém aqui que não era nascido na época – eu luto desesperadamente para acabar com as enchentes da Pompeia, para que saísse essa lei que ajudou o meu bairro – a Pompeia – e toda a nossa região. Portanto, tudo isso que está acontecendo agora e que passou ali, não é uma verdade. A Prefeitura não deu um tostão para a Pompeia e nem para essa canalização e nem para nada. Esse dinheiro é outorga onerosa, é um dinheiro que foi obtido pela construção a mais das empreiteiras nos prédios da nossa região. Portanto, é um dinheiro diretamente ligado a essas obras e segregado pelo juiz, porque nós pedimos, a nossa associação pediu, o Ministério Público pediu. Então, é um dinheiro nosso, do qual nós pagamos, parece que 25%, em obras, para dirigir, tomar conta etc. e tal. E, de repente, a SPObras se torna dona do mundo, não atende ninguém, impõe um projeto que tem um monte de erros, um projeto que precisava ser muito bem estudado e que foi feito em cima da mesa e não no local onde as pessoas moram e sabem das suas necessidades. Mas não adianta. Não querem, de jeito nenhum, alargar a Rua Boneli. Ora, a Rua Boneli é uma rua que foi dada de graça. Não pagamos um tostão para a (... 01h08m22s). Eles fizeram a rua para atender aos carros que saíam dos seus prédios, porque não pode sair pela Matarazzo. Então, se nós recebemos isso, recebemos um pedaço enorme feito por eles, desde a Casa das Caldeiras até o Viaduto Pompeia, então, o que é que restou para ser feito? Um pedacinho do Viaduto Pompeia até a Santa Marina. Dá o quê: Vai custar quanto? 170 milhões?

Há coisas que eu não entendo. O artigo 8, tem que haver uma ligação, por lei, da Avenida Pompeia com a Auro Moura Andrade. Não. Eles querem enfiar todo o trânsito da Avenida Pompeia – e quem mora ali sabe, às quatro horas da tarde ninguém mais anda. E enfiar em uma ruazinha que passam dois carros. Vai ser o caos, vai ser um horror. Já é um horror. Mas não tem quem pense que isso é um dinheiro enorme que está sendo gasto e não é para um ano, é para dez, para vinte. Não é para mim, nem para meus filhos, nem para os meus netos. É para o futuro da cidade. E a Prefeitura não fez nada, até hoje. Não querem fazer. O que será que

está (?... 01h09m40s) porque eu fui na Helbor e o dono da Helbor é uma pessoa maravilhosa: Nos atendeu, nos ajudou, fez um pedaço de graça, deu uma rua de graça. E, de repente, ele me disse: “Olha, tem 16 metros que eu já deixei, de jardim. Se, futuramente, precisar aumentar, está aí.” É só abrir. É jardim. Melhoraria o trânsito para todo mundo e entrava na Avenida Pompeia. Senão – eu tenho três. Não adianta fazer um minuto. Eu tenho cinco aí, que deram o tempo para mim. Então, – o que houve? Pensei que era comigo.

Roberto Moura - Dona Maria Antonieta, só um instantinho. Como a gente estabeleceu no início, tem um tempo.

Maria Antonietta de Lima e Silva - Mas pode (?... 01h10m33s).

Roberto Moura - Não, não pode. Porque, senão, todos os outros ...

Maria Antonietta de Lima e Silva - Foi o senhor que estabeleceu a lei? Essa é lei sua. Porque a lei (?... 01h10m38s).

Roberto Moura - Não, não. Nós combinamos. É um combinado, são todos.

Maria Antonietta de Lima e Silva - O senhor não quer que eu fale. O senhor não me atende e o senhor não quer que ninguém fale.

Roberto Moura - Não, não, não. Desculpe, me cabe ...

Maria Antonietta de Lima e Silva - O senhor pode (?... 01h10m47s) quem o senhor quiser.

Roberto Moura - Não, eu acho que é assim: O seu tempo, é um combinado com todos, é um respeito para todos, não é uma questão particular, é uma questão de respeito a todos que estão presentes.

Maria Antonietta de Lima e Silva - Todas as audiências que tem na Câmara, (?... 01h11m04s).

Roberto Moura - Então, muito obrigado, seu Eduardo Fiora. Agora vamos então, portanto, começar a manifestação dos presentes. Então, conforme havíamos combinado anteriormente, então são dois minutos para cada exposição. Como são 14, eu não vou falar, eu vou chamando. Aliás, vamos fazer uma rodada de explicações, já? Acho que fica melhor, não é? Para a gente não perder o raciocínio. Então, vamos começar primeiro – então, vocês me perdoem aqui só, um pouco, a bagunça. Mas vamos começar respondendo à senhora Cyra Malta. E, para isso, acredito que o Ronaldo possa fazer a exposição sobre a infra cicloviária e, depois, a

Marilena pode falar sobre os impactos ambientais. Ah, perdão. Impacto de vizinhança. Mas é que está dentro do meio ambiente, dos estudos ambientais. Eu registrei que você leu os estudos ambientais. Isso é muito importante. Pois não?

- (?... 01h12m33s).

Roberto Moura - Está bom. Então, se todos estão de acordo, para a gente fazer todas as manifestações e, aí, a finalização.

- (?... 01h13m17s).

Roberto Moura - Não, não. Eu acho que é perfeito. Essa é a questão do ponto de concordância entre todos. Se existe o conforto para todos, a gente desenvolve, então. Então, vamos acatar a sugestão. Dois minutos, respeitando portanto, dois minutos para a manifestação dos presentes. Iniciando com o senhor Cleverson Peron Ferraz. É isso?

- (?... 01h13m47s) pela SPObras.

- (?... 01h13m50s).

Roberto Moura - Sim, sem dúvida. É que passou o tempo e a gente tem uma limitação. O senhor Cleverson. Por favor, o microfone e aguardamos a sua manifestação. Ah, desistiu? Então, está bom. Vamos passar para o próximo, a senhora Sônia Palermo. A senhora Sônia Palermo desistiu. Pronto. Dona Maria Antonietta de Lima e Silva, por favor.

Maria Antonietta de Lima e Silva - Isso é ridículo. Vocês tiram o direito das pessoas de se manifestarem. Vocês impõe a vontade da SPObras em cima dos outros, cujo dinheiro é nosso. E vocês são empregados nossos, e muito bem remunerados. Vamos direto nas desapropriações. Na Pompeia, uma casinha de quarto, sala, cozinha e banheiro, custa mais ou menos 650 mil. Vocês vão desapropriar 27 casinhas mais ou menos nesse estilo, por 50 milhões. Eu não entendi. Onde é que está o critério disso? Três terrenos que ligam nada a coisa nenhuma, em frente à linha do trem, foram desapropriados por um milhão cada um. Um deles foi pago nove milhões. Também não entendo. Se tem a mesma metragem quadrada. Eu estou vendo nisso tudo um aumento de preços tão absurdo que o dinheiro que nós lutamos para obter, 770 milhões, está indo pelo ralo. Daqui a pouco não se tem mais nada. Tira 50 milhões agora para 27 casinhas, vai sobrar o quê? No

fim não sobra nada. E esse dinheiro daria para muito mais coisas. Eu acho que está havendo um absurdo de organização da SPObras.

Roberto Moura - Muito obrigado. Por favor, o senhor José Guilherme Júnior. Já foi? A senhora Cacilda Elisabete Miliaguaca. É isso: Perdão. Também foi? É uma pena. A senhora Silmara Oliveira. Por favor, dois minutos. Boa noite.

Silmara Oliveira - Eu gostaria de saber o que contempla no túnel que tem, da Santa Marina, em cima desse túnel. O que contempla. Túnel não, senhores. Viaduto, não é?

Roberto Moura - Muito obrigado. O senhor Lúcio Nascimento. Senhor Lúcio Nascimento.

Lúcio Nascimento - Boa noite aos presentes. Inicialmente, queria agradecer a compreensão e também o quão solícitos estão sendo conosco em nos receber e estar sempre dispostos a ouvir e compartilhar com a gente as informações. A minha pergunta versa sobre – eu sou Lúcio, sou morador do Rail Pompeia e síndico também, atualmente, do Rail Pompeia. E versa exatamente sobre a parte do terreno privado, aquela região que está sendo colocado um projeto básico de desapropriação. Qual seja a pergunta: Observando o projeto no site, o RIMA, o Relatório de Impacto Ambiental e também o EIA, a gente observa que, tanto o condomínio Caldeira, que é tombado – e, por isso, existe um recuo, enquanto não vai existir a desapropriação – bem como o Pátio Pompeia e também o Rail Pompeia, eles estão recuados. Ou seja, a Avenida Auro Soares está exatamente passando, no desenho, esse RIMA, na página 20 inclusive, exatamente na linha férrea. Ou seja, no projeto do RIMA, o atrás não existia a possibilidade de desapropriação desses dois terrenos, quais sejam o Rail Pompeia e o Pátio Pompeia. E na apresentação de vocês aqui, hoje, pelo Júlio, no projeto básico, existe essa previsão. E não sei o nome dela, quem falou, mas existe o Licenciamento Ambiental, um novo estudo que vai ser feito. E a gente sabe que foi aprovado esse estudo. E quais são as razões que, hoje, você diz uma coisa, Roberto. E ontem era uma outra coisa. A gente está em contato com o Roberto Soares, o André Dias, que são da SR Engenharia e eles estão sempre com a gente em contato e informam isso. Isso talvez seja um entrave. E, aí, eu queria dizer que o Rail, através do seu representante, vai estar buscando –

quer dizer, a gente vai estar lutando exatamente para poder fazer cumprir esse Estudo de Impacto Ambiental.

Roberto Moura - Muito obrigado ao Lúcio.

Lúcio Nascimento - Obrigado a vocês.

Roberto Moura - Obrigado, viu? O senhor Carlos Milite. Boa noite.

Carlos Milite - Boa noite. Eu quero cumprimentar a mesa, na figura do Pedro Algodual, talvez a maior sumidade em engrenagem da nossa cidade e nosso país. Muito boa a explanação. Nós vimos uma visão sistêmica, que envolveu a drenagem, envolveu o túnel, envolveu a Auro de Moura Andrade. E isso é muito bom. E nesse sentido é que eu faço a minha pergunta, também. Porque nós vemos aí a Ponte de Pirituba, que já está com o contrato assinado. Então, depois do contrato assinado, a gente espera que já começasse as obras. Então, nesse sentido é que eu pergunto: O que está esperando, vamos dizer, para começar a obra da ponte? Não que eu queira a ponte, não é? Principalmente porque, no dia 20 agora, de agosto, nós vimos um remanejamento do Condurb. E nós vimos que o detalhe desta ligação de Pirituba veio de dez milhões para zero. Então, deve ter sido alguma coisa no projeto detalhado, o projeto executivo. Quanto falta? Um minuto. Nesse detalhe do trem, é interessante também colocar a ponte, porque vai ter que remanejar o detalhe da ponte do trem lá, no final de Pirituba. E mais um detalhe: Vocês, que se reúnem no Conselho Gestor da Operação Urbana – como é que chama? Água Branca, do conselho. Eu não estou vendo as atas publicadas. Eu não sei se eu não estou procurando com a palavra-chave correta, não é? É interessante, quando vocês se reunirem, coloca a ata, porque a gente repercute para todo mundo ver. Um abraço, mais uma vez, parabéns, Pedro.

Roberto Moura - Muito obrigado ao senhor Carlos. Agora, vamos abrir o microfone para a senhora Denise Andreotti. Já perguntou? Então, está bom. Então, a senhora Denise, já está contemplada a pergunta na explanação da senhora Jupira. O senhor Fábio Almeida. Por favor.

Fábio Almeida - Boa noite a todos, boa noite à mesa. Eu represento o Residencial Casa das Caldeiras. Nós somos uma população de aproximadamente 1.200 a 2.000 pessoas, flutuante. São mil carros que nós temos. Então, a gente tem um impacto bem grande em todo esse projeto. Acho que é um dos condomínios

mais influenciados aí, na área. Vendo o projeto de vocês, a gente gostaria de pleitear se é possível – a gente percebe que existe uma área entre a nova avenida e o trilho do trem. É uma área que tem uma ou outra árvore, é uma área que tem um número de contribuintes e acredito que pertence à CPTM. A gente queria ver se é possível levar a rua nova para cima dessa área e manter a nossa rua sem saída. Essa seria a nossa primeira premissa.

Isso não sendo possível, a gente gostaria de contar com dois retornos. Um retorno seria logo após o Comercial Casa das Caldeiras e o outro um pouco antes do Viaduto Pompeia. Por que isso? Imagine que tem todo o trânsito – a gente vai ter que fazer o retorno, vindo do sentido Centro-Bairro, a gente vai ter que fazer o retorno um quilômetro à frente e voltar mais um quilômetro. Fica totalmente inviável para a gente chegar no nosso empreendimento, fora que são mil carros acumulando mais um trânsito em cima disso. E o mesmo retorno no sentido Bairro-Centro, para poder acessar a Guaicurus, saindo direto do condomínio residencial e o comercial.

Além disso, a gente queria ver a possibilidade de pleitear uma barreira acústica para a questão do trem. Isso vai ser todo feito, todas essas obras, seria bem interessante para a gente, toda essa parte. Uma dúvida que a gente tem é se a faixa verde que a gente tem, gramada, em frente ao nosso terreno, se ela foi doada já, pela Helbor. Se já foi feita uma desapropriação ou não, ou se ainda pertence à gente e será feita uma desapropriação. Gostaria também de pleitear uma praça de convivência embaixo do Viaduto da Pompeia, justamente para não ter instalação de uma nova favela ali. Obrigado, boa noite.

Roberto Moura - Muito obrigado ao senhor Fábio. O próximo, presente, o senhor Clóvis Pereira, por favor.

Clóvis Pereira - Boa noite. Eu sou morador do bairro. Eu tenho, na verdade, basicamente, duas dúvidas e todas elas entre o Viaduto Pompeia e a Avenida Santa Marina, onde está prevista a entrada do túnel. Em frente a essa entrada do túnel, que é onde passa atualmente a linha férrea, existem diversos galpões, que são utilizados, hoje, até onde eu sei, pela Receita Federal. Eu gostaria de saber se esses galpões serão demolidos ou serão mantidos. E a segunda questão está relacionada com o tráfego de pedestres para poder sair da região ali da Guaicurus, Santa Marina, para chegar no sentido bairro, do outro lado. Porque, hoje, é feito através de

uma primeira passarela, em uma linha férrea onde vai deixar de existir. E na segunda linha férrea, para onde, tendo que virar a essa, ele é feita sobre os trilhos. Então, eu não sei, eu gostaria de saber, na verdade, como é que vai ser feita a comunicação de pedestre entre essas duas áreas. Obrigado.

Roberto Moura - Muito obrigado ao senhor Clóvis. O próximo, por favor. O senhor Paulo Cauhy Júnior.

Paulo Cauhy Júnior - Boa noite. São três questões. Eu não sei se estou completamente certo, mas me parece que esse projeto, ele começou há pelo menos nove anos atrás. Algumas plantas têm datas antigas. Sendo assim, eu queria saber se ele contempla todas essas novidades que aconteceram no bairro, como o *shopping center* novo, o grande condomínio, o Jardim das Perdizes e outros, que se manifestaram aqui e a própria Arena Palmeiras. Essa é a primeira pergunta. A região, hoje, onde tem a Estação Água Branca, como o senhor anterior falou, é uma região de tráfego muito grande de pedestres. E, pelo que eu vi, esse projeto, parece que ele não contempla muito isso, não é? E como esse terminal – como a estação vai virar um terminal multifuncional maior, provavelmente esse tráfego de pedestres vai ser maior ainda. E com a ampliação de ruas, com saída de túnel, me preocupa como é que fica o pedestre, na própria região e, também, para passar – que eu sei que não está contemplado nesse projeto – da Santa Marina para a Guaicurus e para a Venâncio Aires. Deixar ao cargo – como foi, em uma outra reunião, dito, aqui, o Metrô deve estar pensando nisso, eu acho um pouco complicado. Até porque, o Metrô fecha as passagens à meia-noite. Isso foi dito em outra reunião.

Eu queria saber, também, se esse projeto contempla e respeita os tombamentos históricos que tem nessa região. O Instituto Rogacionista é tombado, parte da Vidraria Santa Marina, da Saint-Gobain, é tombada também. Bom, é isso. Obrigado.

Roberto Moura - OK. Muito obrigado ao senhor Paulo. Por favor, Jussier Feitosa Rosendo, que é o nosso professor, que fez o encaminhamento.

Jussier Feitosa Rosendo - Pessoal, boa noite. Meu nome é Jussier, eu sou professor, sou representante, dirigente sindical da APEOESP, Sindicato dos Professores e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Educação, como delegado, na criação do Programa Nacional de Educação. E eu queria fazer um

outro encaminhamento para a mesa, que possivelmente as respostas não vão ser dadas diante do tempo, e que a mesa encaminhasse depois, via e-mail, por algum meio, essas respostas porque, certamente, nós não vamos ficar aqui por tanto tempo. Mas a minha questão é a seguinte – só voltando uma questão: Eu sou da Rua Joaquim Ferreira – quero agradecer ao subprefeito Queija. Eu tenho feito lá um movimento sobre a instalação de papeleiras, que a rua não tinha absolutamente nada. Nós conseguimos instalar quase 50 papeleiras. Há uma equipe, agora, de varrição. Então, em nome dos moradores da Rua Joaquim Ferreira e das travessas, eu agradeço só subprefeito e mando aqui um recado à vice-prefeita, da qual eu tenho uma amizade e fomos militantes durante muito tempo nas lutas sociais.

A minha questão é a seguinte: Parece que a questão do Rail foi bastante tocada. E o meu amigo, que é engenheiro, fez a seguinte pergunta: “Fala para eles, por que é que não se avança, por exemplo, para o pátio da Polícia Federal e para a Pedrasil? Não é? Ao invés de vir para o Rail? Então, a pergunta seria nesse sentido, está certo? E, por fim, a gente pega – como eu diria? As objetividades. E coloca como se isso fosse acontecer, sem levar em conta um processo que nós estamos vivenciando, de uma nova eleição de prefeitos, onde cada um, ontem, mostrou e apontou um caminho diferente. E até que ponto isso, de fato, vai se efetivar. Porque eu também participei da discussão do Parque Linear e nós, com muita força – o governo Aclckmin recuou, assim como o Gilberto Kassab também recuou. Então, parece que esse projeto vem de cima para baixo, mas precisa ver se tem uma base histórica, se vai ser submetido ao Parlamento Municipal, como é que vai ficar, qual é a resposta, que esses moradores afetados podem, de fato, recorrer nessa situação. É isso. Obrigado pela atenção.

Roberto Moura - Muito obrigado. Perdão ao senhor Jussier. O último inscrito é o senhor Avelino Mateus Neio. É isso?

Avelino Mateus Neto - Não. Mateus Neto.

Roberto Moura - Neto. Perdão. É que – perdão. O senhor Avelino Mateus Neto. Por favor.

Avelino Mateus Neto - Eu agradeço a oportunidade. É que eu sou um morador antigo da Joaquim Ferreira. Pouco eu entendo, mas eu preciso reivindicar alguma coisa. Há 35 anos eu morro nessa rua. Eu sou síndico do Edifício Joaquim

Ferreira, 74. E, ao longo dos anos, nós vamos ficando apertado, apertado, apertado. Porque era uma rua de lazer. Era muito gostoso, porque é sem saída – era uma rua sem saída e continua a ser. Então, era uma rua muito tranquila, muito sossegada. Lá, eu criei meus filhos todos, já tenho netos e tudo. Mas, à medida em que vem esse moderno, nós vamos ficar, agora, sem estacionamento. Eu queria saber se em um desses lugares, encaixa aí a nossa tranquilidade. Porque eu vi que, agora, vai ser uma mão só, a Rua Joaquim Ferreira não vai ser mais sem saída. E se há algum projeto que reserve para nós essa continuidade de tranquilidade de ter um estacionamento do próprio prédio. Porque o nosso prédio tem três andares, é um condomínio até bem bonito – para quem conhece, lá, o 74. E nosso estacionamento é na porta do prédio. Nós temos essa tranquilidade, o estacionamento é na porta do prédio. E se os estudos e progresso têm algum encaixe para resolver essa nossa necessidade. Porque se ficar uma rua realmente de passagem, nem ambulância vai estacionar no nosso prédio. E os moradores, são 26 moradores, todos muito antigos, todos de idade. Eu tenho 63, sou o mais novo. E eu sou o síndico do prédio. Temos áreas no fundo do prédio que podem sim, ser desapropriadas para fazer estacionamento. Quer dizer, tudo requer recursos. Eu queria deixar aqui essa manifestação, que ela ficasse escrita e agradeceria se os ambientalistas, ou seja, eu não sei quem, que tomaria essa causa como responsabilidade, para proporcionar para nós esse ato. Tá OK? Obrigado a todos.

Roberto Moura - Muito obrigado, senhor Avelino. Então, com a última manifestação dos presentes, seguindo aqui, portanto, a nossa pauta, agora são as autoridades. E, por favor, são cinco minutos para cada exposição. Como eu não tenho as inscrições, a gente vai, portanto – ah, não tem? Então, não tem, então as autoridades. Então, passando adiante, agora nós vamos fazer os comentários finais, seguindo a orientação do senhor Jussier, eu até me antecipo um pouco ao que ele colocou como uma primeira questão, se todos assim concordarem, que nós temos 30 minutos portanto, para responder. E, depois desses 30 minutos, as respostas que ficarem em aberto, se a gente pode fazer esse encaminhamento via e-mail. Se todos estiverem de acordo, eu fiquei observando aqui, todos os presentes que se manifestaram colocam seus respectivos e-mails. Então, portanto, eu coloco à decisão da plenária, se a gente pode fazer essa resposta depois, por via eletrônica.

- (?... 01h35m18s).

Roberto Moura - Agora, uma dúvida. A audiência pública, ela tem que ser publicada. Haverá a transcrição desta reunião. Portanto, está tudo sendo gravado.

- No *Diário Oficial*.

Roberto Moura - E, portanto, isso vai ser – perdão? Está previsto – você quer falar? Fala um pouquinho, Patrícia. Só explica esse detalhe.

Patrícia - Boa noite a todos e a todas. Toda audiência pública deve constar convite publicado em *Diário Oficial*, com antecedência mínima. E há também a previsão, no Plano Diretor, da publicação da transcrição e das contribuições e das manifestações. Então, é possível, sim, fazer a disponibilização no site. Entendo que é a publicização de obras, de intervenções que estão vetadas nesse período eleitoral. Mas o resultado de uma audiência pública, da sua transcrição, pode ser publicado. Entendo que a SPObras pode disponibilizar, junto ao site, o resultado da audiência pública.

- (?... 01h37m08s).

Patrícia - Eu acho que pode ...

- (?... 01h37m14s). Acho que é a primeira vez na história deste país de uma audiência pública sem nada, sem ninguém responder.

Roberto Moura - Só um momentinho. Não, não, não é disso que nós estamos tratando. Eu estou tratando somente do encaminhamento – eu estou fazendo uma proposta, nos foi colocada uma proposta, nós estamos, educadamente, colocando a proposta para a plenária. A decisão é unânime, não é uma decisão arbitrária. Eu estou falando, por favor.

- (?... 01h37m40s).

Roberto Moura - Não, o senhor não tem a palavra. Desculpe.

- Não. O senhor está colocando para a plenária, eu tenho direito.

Roberto Moura - Não, não.

- Eu cheguei aqui às 18, eu cheguei ...

Roberto Moura - Não, não. O senhor quer tumultuar. Eu não vou deixar. Por favor. Eu estou aqui ...

- Eu cheguei aqui às 18 horas, começou uma hora depois. Eu gostaria de saber por que é que começou uma hora depois.

Roberto Moura - Eu estou, na verdade, sendo cortês com o manifestante, com a pessoa que – com o senhor Jussier –, que colocou, educadamente, uma questão. E eu estou transferindo a decisão para a plenária, que é soberana. Então, portanto, eu vou repetir, para aqueles que não entenderam. A sugestão é a seguinte: Nós temos 30 minutos de resposta. Como ele mesmo disse, nós não vamos nos alongar – a proposta dele é essa: A gente não se alonga por conta do andado das horas. Todos aqui vieram de seus respectivos trabalhos, estão cansados, fatigados. Nós também, porque nós passamos o dia inteiro também, desenvolvendo nossas atividades profissionais. Enfim. Então, eu estou colocando aqui uma questão, para que a gente possa decidir em conjunto. Então, qual é a proposta? Eu entendo que nós vamos falar 30 minutos, nós vamos responder às primeiras perguntas, todas elas. E todas as que couberem nesse prazo de 30 minutos nós vamos responder aqui e isso vai ser transcrito etc. As demais, nós vamos responder por e-mail e, junto à transcrição da audiência, nós também vamos publicar e complementar esses e-mails que nós vamos estar mandando. Portanto, todas as respostas, todas as perguntas ou todas as manifestações vão ter as suas respectivas respostas. Então, isso, como proposta. Se a plenária, que é soberana, estiver de acordo com esse encaminhamento, a mesa acata e a gente faz esse encaminhamento. Eu gostaria que todos se manifestassem levantando a mão, concordando com esse encaminhamento. Por favor. Eu acredito que, então, a grande maioria decide que nós vamos fazer – como é que é?

- (?... 01h40m03s) você está correndo o risco de anular esta audiência.

Roberto Moura - Não, eu não estou correndo o risco de anular, não.

- (?... 01h40m14s) audiência pública não é soberana, quem comanda a audiência pública são vocês.

Roberto Moura - Claro que é. Mas vamos lá. Por favor. O formato da audiência pública.

- (?... 01h40m31s).

Roberto Moura - Isso. Exatamente.

- (?... 01h40m46s).

Roberto Moura - Então, muito bem. O encaminhamento, então, como estava previsto inicialmente – isso não é a questão de uma abertura ou não – nós havíamos

combinado inicialmente que haveria, portanto, as manifestações e que, por final, nós teríamos a resposta a todos os questionamentos e, em um prazo de 30 minutos, a gente vai, portanto, fazer todas as respostas e, volto a insistir, nenhuma manifestação ficará sem resposta, todas elas serão incluídas junto à transcrição da audiência pública. Então, vamos iniciar as respostas. O superintendente de Planejamento da Companhia de Engenharia de Tráfego da Cidade de São Paulo vai responder sobre a infraestrutura cicloviária. Por favor.

Ronaldo Tonobon - Respondendo às questões que a Cyra colocou. Com relação ao tratamento dentro do túnel, o que nós fizemos neste primeiro momento, nas diretrizes do projeto básico, é garantir os espaços de circulação. E o projeto executivo vai definir o tratamento específico de cada um. Mas o que a gente tem são dois espaços dentro do túnel, garantidos para pedestres e ciclistas. Especificamente, o que você falou com relação a dentro do túnel. Compartilhamento, o aspecto geral de compartilhamento, também o que nós conseguimos conversar e acertar com o projeto, junto com a SPObras, é que, principalmente o espaço de calçadas será ampliado. E previsto anteriormente no projeto, a gente ampliou esse espaço de calçadas para poder criar, na medida do possível, espaços diferenciados, ainda que sobre a calçada, de ciclovia e de pedestres. Mas o compartilhamento no modelo Sumaré, que o pedestre anda junto com o ciclista, a gente tem, na medida do possível, tentado evitar.

Eu gostaria de me comprometer, aqui, ao enviar as minhas respostas, detalhar tudo isso que eu estou falando. Até porque, eu vou ter que ser mais rápido, para dar chance de os colegas falarem, mas para não deixar de dar nenhuma satisfação, eu me comprometo a detalhar isso no que for possível.

A questão da apresentação na Câmara Temática de Ciclistas, é uma proposta, eu concordo, é interessante, eu acho que cabe ser discutido lá. A gente pode encaminhar, junto com a SPObras e o secretário de Transportes. E os impactos futuros em função da própria ...

- (?... 01h44m00s).

Ronaldo Tonobon - Também, também. Sem problema nenhum. A Câmara Temática de Mobilidade até, também. E com relação aos impactos futuros em função da própria operação, é preciso entender uma coisa: Quando se monta uma operação

urbana, tradicionalmente – e, nisso, a CET sempre participa ativamente, nós, do planejamento. Todo planejamento de obras necessárias, de intervenções necessárias, já é pensado em função do que vai acontecer no cenário final da operação urbana. Então, quando se planeja ligações viárias, estruturas de transporte público, enfim, o que puder contemplar uma Operação Urbana já é em função do pior cenário de toda a venda de CEPACs e de toda a ocupação do espaço adicional. Então, esse dimensionamento já é previamente feito. Então, a gente não incorre no problema do projeto estar subdimensionado em função do Conselho.

- (?... 01h45m16s).

Ronaldo Tonobon - Essa questão, eu posso até também detalhar melhor na minha resposta. Mas essa questão está considerada até no PAC, que foi firmado. Mas a questão está resolvida, o modelo operacional para resolver eventos na Arena está consolidado dentro da CET. Há um entendimento nosso de que existem alternativas com esse projeto. Quer dizer, o projeto contempla situações limites também de ocupação da Arena. Mas a gente dá detalhes disso também.

- (?... 01h46m17s).

Ronaldo Tonobon - Eu vou tentar passar por todos os assuntos que são inerentes à gente.

- (?... 01h46m32s).

Ronaldo Tonobon - Com relação aos impactos – e, daí, são as colocações da Jupira, com relação aos impactos da abertura da Avenida Santa Marina. Como eu disse anteriormente, quando a concepção do sistema é feita no planejamento da Operação Urbana, isso já é pensado. E o conceito da abertura do prolongamento da Auro Soares de Moura Andrade pela Santa Marina é justamente para dividir fluxos que sobrecarregariam a Ponte Pompeia, a Sumaré e a Francisco Matarazzo e, também, dividir com a Ermano Marchetti e Marquês de São Vicente. Então, isso, na concepção da Operação Urbana já é simulado e pensado no equilíbrio para dar as diretrizes de projeto. Então, esse possível acréscimo, na verdade já está contemplado quando a gente define padrões de projeto para que isso seja elaborado depois, pela SPObras – antigamente, pela EMURB.

Com relação à Auro como mitigação da Arena, existe um plano operacional que prevê isso. Quer dizer, hoje, eventualmente – e nem depende da gente quando

existe um evento muito grande na Arena, que a polícia interrompe a Francisco Matarazzo, a operação, o desvio no sentido Lapa-Penha ocorre com uma certa tranquilidade. Mas é um problema muito grande para a gente, hoje, por não ter o prolongamento da Auro, operar o sentido inverso, Penha-Lapa. A Auro vem justamente para resolver esse problema nessa operação especial. Mas a gente pode detalhar isso também.

As calçadas na Boneli, isso está sendo pensado a desapropriação de parte da edificação da loja de uma agência de veículos que tem ali, justamente para dar uma configuração adequada para o pedestre. Então, a gente vai derrubar uma parte da edificação para poder dar, ali, condições seguras de circulação.

- (?... 01h48m48s).

Ronaldo Tonobon - E na via também. Quer dizer, na via, nós também temos um entendimento com a SPObras de que é possível um rearranjo no dimensionamento das faixas de trânsito e ganhar algum espaço adicional ainda em calçada, naquele espaço que a gente tem disponível. Então, isso está equacionado, também.

- (?... 01h49m20s). A Boneli foi concebida para receber um tráfego específico, só os condomínios. Só. É (?... 01h49m37s) então foi criada essa rua, (?... 01h49m45s).

Ronaldo Tonobon - O tráfego da Boneli, ela será classificada como via local. É uma via local com uma previsão de tráfego extremamente moderado. Então, a maneira como ela está concebida ...

- Não é extremamente – desculpe, (?... 01h50m29s).

- (?... 01h50m34s).

- Ali não vai conseguir passar na Rua Boneli.

Ronaldo Tonobon - Eu acho que a gente vai estar abrindo de novo a discussão, reiniciando a audiência. Eu me comprometo a dar essas explicações, dona Antonieta. Porque o que a gente tem são soluções viárias de conexões que vão tirar desse cruzamento – esse é o problema. O cruzamento da Pompeia com a Francisco Matarazzo, hoje, ele é problemático, porque ele junta todos os fluxos. Mas as opções de conexões e de outros caminhos vão acabar diminuindo muito o volume de tráfego no cruzamento da Pompeia com a Francisco Matarazzo. É essa a

questão. E eu apresento detalhes depois, também. E com relação à calçada do outro lado, junto à linha férrea, foi justamente isso que nós também fizemos acordo com o projeto da SPObras, de a gente conseguir larguras generosas nas calçadas nos dois lados, entendendo que esse é um eixo também importante ...

- (?... 01h51m42s) porque não tem por onde ir. A não ser que o senhor tire um pedaço dos três prédios do lado de cá, para poder avançar.

Ronaldo Tonobon - Eu estou falando do lado – a pergunta foi feita do lado da divisa com a linha férrea. E a divisa com a linha férrea terá uma calçada bastante generosa, justamente porque a nossa preocupação é que este é um eixo importante para pedestres. E, no fim, acho que, das entidades, o que tinha de respostas era só isso.

- (?... 01h52m21s).

Ronaldo Tonobon - Com relação à Rua G, também nós fizemos uma discussão extensa dentro da SPObras e CET e há o entendimento nosso, hoje, que a relação custo/benefício da abertura da Rua G, hoje – que continua prevista na lei, ela vai estar lá, ela está dentro do cenário, mas ela, hoje, não é prioritária. A função que ela faz pode ser feita pela Rua Joaquim Ferreira, com um arranjo geométrico melhor na própria Auro Soares de Moura Andrade. Então, a nossa posição é de que a Rua G, hoje, não tem prioridade de abertura neste momento.

- (?... 01h53m09s).

Ronaldo Tonobon - Só complementando a questão da ciclovia – acho que não é da ciclovia. Bom, podemos dizer, antes de passar para a Marilena comentar sobre o EVA, os valores – o cronograma, que a Jupira colocou – o cronograma foi apresentado no final. Então, eu acho que esse está superado. Com relação aos valores previstos, isso já foi discutido no Grupo Gestor. Nós estamos trabalhando com o valor de investimento de 160 milhões de reais, que foi o que foi destinado, que está destinado, até agora, no prospecto, pela Operação Urbana, para a implantação desse empreendimento. É óbvio que a gente ainda vai ter uma discussão necessária com o Ministério Público e, a partir daí, quem sabe a gente pode estar reorganizando esses valores. Mas, hoje, o que está definido são esses 160. Até por conta desses valores, que você colocou – que o senhor Eduardo colocou –, existe um saldo de 507 milhões na Operação Urbana, disponível para

todas as obras. Isso, o Grupo Gestor já faz essa regulação. E, digamos assim, a contabilidade desses valores já está definida e cada empreendimento já tem destinado o seu montante de investimento. Então, isso – eu gostaria até, Patrícia, você pode fazer um adendo? Porque teve uma pergunta também a respeito das atas. Então, acho que você pode falar, que na ata também está no site, disponível, essa contabilidade atualizada etc. e tal. Então, pode falar só um instantinho. E, aí, depois, a Marilena poderia comentar a dúvida da senhora Cyra. Por favor.

Patrícia Saran - Os valores das contas da Operação Urbana Água Branca são duas contas distintas. Uma, com valores de outorga onerosa, da Operação Não Consorciada antiga, que são esses valores de cerca de 500 milhões que estão disponibilizados em conta. E outro é já da revisão da Operação Urbana, onde os recursos vêm pela negociação dos CEPACs, dos títulos. Os valores aproximadamente estão dentro dessa margem, em torno de 500 milhões para a outorga onerosa e em torno de 9 a 10 milhões para os CEPACs. E já existe uma previsão, uma pré-reserva, um estimado de gastos para cada intervenção, que estão elencados nos artigos da Lei para os recursos de outorga onerosa, já que estes não serão mais captados. Como o Roberto comentou, há um acompanhamento do Ministério Público por conta da ação civil pública, desses gastos e dessa implementação e esses valores são balizados nos valores apresentados no prospecto, que encaminham – no prospecto encaminhado para o leilão, que também contempla uma estimativa dos recursos que serão utilizados para as intervenções, que serão gastos os recursos de outorga onerosa. Tem o prolongamento da Auro e é importante também contemplar algumas pequenas conexões que o prospecto também elenca, mas são valores melhores, que não o quadro que é desenvolvido para a apresentação ao Ministério Público, serão contemplados.

Com relação às atas, que o senhor Carlos comentou, elas estão disponíveis no site da São Paulo Urbanismo, no Grupo de Gestão, na Operação Urbana Consorciada Água Branca e as que não estão disponíveis são apenas duas, são as últimas reuniões realizadas em 11 de julho e 8 de agosto, porque o Grupo de Gestão ainda não as aprovou. Elas não foram apreciadas, elas não foram disponibilizadas para o Grupo e, assim que disponibilizadas e aprovadas, elas serão encaminhadas para o site. Acho que é isso.

Marilena Braga Brasil - A pergunta da Cyra foi a respeito do EVA do Água Preta e Sumaré.

- (?... 01h58m00s).

Marilena Braga Brasil - Do RIV. É.

- (?... 01h58m10s).

Marilena Braga Brasil - Sim. Os empreendimentos da Operação Urbana – o EIA-RIMA da Operação, eu concordo com você, ele deveria cruzar, estudar a capacidade de suporte de toda a região e verificar o grau de todos os impactos e trazer essa matriz de impactos, esse quadro, cruzando toda essa informação. O que ocorre é que cada empreendimento, pela legislação, tem o seu estudo específico de ambiental e subambiental, específico. O RIV, quando que é exigido? Justamente para os empreendimentos do tipo da Arena ou dos empreendimentos imobiliários.

Quando se estuda a capacidade de suporte em um projeto de drenagem, esses dados não são dados diretos, eles são dados indiretos do estudo. E, realmente, eles compõe, eles fazem parte do quadro de impactos, da matriz de impactos, na classificação do grau do impacto. Porém, ele não aparece no EVA, por exemplo, de um projeto de drenagem. É só uma questão de hierarquização de estudo e o cruzamento desses dados. Então, você tem razão, ele não aparece diretamente. Os RIVs não vão aparecer diretamente. Mas ao estudar a capacidade de suporte da região, na elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental, seja um EIA para determinados empreendimentos, seja o EVA, para um empreendimento de um pouco menor impacto, a abrangência desses estudos tem que conter todos os impactos em todos os níveis. E existe essa classificação. Então, realmente, o RIV desse condomínio ou daquela Arena ou de um supermercado ou de um polo gerador de tráfego, específico, ele não aparece diretamente no estudo. Mas os dados gerados por ele, em cruzamento com os dados, eles aparecem talvez como dados secundários. E no cruzamento, para tirar a matriz de impactos finais de um EVA por exemplo, eles estão contidos lá. Então, não é uma aplicação direta, assim, eu não vou dizer que em um EVA vai conter dez RIVs. Isso não acontece, realmente. Não sei se dá para entender, mas é uma questão mais de hierarquização de legislação e técnica. Mas qualquer outra dúvida, a gente pode esclarecer depois.

Também foi citado o EIA-RIMA, pela Jupira, em relação aos impactos de trânsito e de desapropriação, se estavam considerados. Eles sim, foram considerados nos estudos de cada meio. E vão aparecer depois, também nas exigências durante o licenciamento, que vão sendo atendidas em relação aos projetos de sinalização, de trânsito, que a CET também fornece, esse apoio, durante o processo de licenciamento. Acho que é isso.

Roberto Moura - Obrigado, Marilena. Eu vou tentar responder – tentar, não. Eu vou responder à senhora Maria Antonieta, que fez uso da palavra junto com o senhor Eduardo. Em respeito, dona Maria Antonieta, à sua luta desde 95, para realizar as obras de melhoria no bairro, eu preciso colocar para a senhora que a São Paulo Obras cuida, além deste projeto, de outros projetos em outras operações urbanas, a Operação Urbana Água Espraiada, a Operação Urbana Faria Lima. E o volume de trabalho nessas operações urbanas também demanda a mesma atenção que a senhora está requerendo. Só para que todos possam ter noção do que estamos falando, nós estamos empreendendo, junto à Operação Urbana Água Espraiada, à canalização de pelo menos cinco quilômetros de córregos, a implantação de um parque linear do mesmo comprimento, mais a implantação de mais de 4.000 unidades habitacionais, todas ao mesmo tempo – fora o sistema viário, também. Enfim, a extensão da Avenida Chucri Zaidan.

Entregamos também a Ponte Laguna, a Ponte Itapaiuna. Na Operação Urbana Faria Lima, a ciclopassarela, que nós estamos empreendendo novas licitações. A ciclopassarela, novas habitações, também dentro da Operação Urbana Água Branca, por projeto da própria SP Urbanismo. Enfim, somos mais de 300 funcionários na São Paulo Obras, entre a atividade-fim e a atividade-meio. E nós estamos absolutamente – esse é o nosso papel, o nosso compromisso – de estar à disposição da sociedade organizada, para que ela possa ter absolutamente todas as respostas às suas principais e essenciais perguntas. Então, se em um dado momento nós não estamos, um ou outro funcionário está disponível. Dentro da equipe de mais ou menos 50 funcionários da Diretoria de Projetos, sempre haverá um funcionário disponível para atender a todos os chamados. Como, na última vez, esteve disponível a funcionária, gerente de projetos, a Antonia, que está aqui, presente, para atender justamente aos esclarecimentos que foram colocados.

Enfim, com relação ao custo das obras, eu acho que a gente já colocou. Essencialmente, o valor destinado para essas obras de extensão da Avenida Auro de Moura Andrade são 160 milhões, como a gente já colocou aqui, em função até da orientação do Conselho Gestor. Com relação à Boneli, ela vai ser alargada à medida da necessidade, conforme o Ronaldo – que representa a CET – colocou aqui, de forma esclarecedora. E, de acordo com o Júlio, que vai até, depois, se for o caso aqui, também reforçar isso. Já foi dito na sua apresentação.

Com relação às desapropriações, também ele vai esclarecer um pouco melhor o conjunto de todas elas. Enfim, com relação ao que pergunta, portanto, a Silmara Oliveira, do que está contemplado na laje sobre o túnel, é um túnel de 250 metros – 249 metros, mais precisamente. Esse percurso, a 20 quilômetros por hora, ele é percorrido em mais ou menos um minuto e meio, até por conta da questão do ruído, é essa mais ou menos a extensão do caminhamento dentro do túnel. Com relação ao que está sobre a laje, essencialmente as linhas de trem. É uma passagem inferior para vencer a barreira das linhas de trem. Sobra mais ou menos uns 50, 60 metros, onde nós vamos fazer um tratamento paisagístico para que isso possa ter uma apazibilidade e que isso possa, inclusive, ir de encontro à questão ambiental. Oi? A seringueira? Na verdade, a gente ainda ...

- (?... 02h07m58s).

Roberto Moura - Vocês vão se amarrar? Ah, é isso? É essa a questão? A questão da seringueira. Podemos avaliar a questão da seringueira, sem dúvida. Como a Marilena comentou, nós vamos fazer o levantamento cadastral de todas as árvores. A seringueira, como todos podem observar, é uma árvore que não é nativa, enfim. Então, isso nós vamos avaliar.

- (?... 02h08m25s).

Roberto Moura - Está ótimo. A gente vai – isso, a gente está propondo. Então, como eu disse anteriormente, isso vai ser colocado de forma – existiram outros exemplos na cidade, da questão das árvores e tudo. Nós vamos fazer uma avaliação de custo/benefício. Logo, a gente vai tentar avaliar com vocês essa questão. Nós somos bastante transparentes, acho que já deu para colocar aqui e para perceber. Enfim, acho que não temos receio de nenhum detalhe como esse. É um detalhe importante, nós vamos discutir. E por que é que a obra não inicia. Bom,

foi contratado, junto com esse – com a licitação, foi feito o contrato de projeto e o contrato de Estudo de Impacto Ambiental. Então, nós estamos procedendo, portanto, a esses trabalhos que, preliminarmente tem que ser executados, para que se tenha o início das obras. Então, é um processo interno, que nós estamos desenvolvendo e, enfim, a questão, senhor Carlos, é relacionada a essa questão. A obra não teve início efetivamente, mas nós estamos trabalhando internamente esses assuntos.

- (?... 02h09m56s),

Roberto Moura - A barreira acústica da linha férrea, que pergunta o senhor Fábio Almeida. A linha férrea, obviamente, é de atribuição da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Obviamente, no nosso estudo relacionado à implantação da extensão da avenida, vai ser colocada essa questão do impacto de ruído. Obviamente, a gente vai trabalhar com atenuadores. Os atenuadores não necessariamente são barreiras físicas, como todos podem conhecer aqui, na Bandeirantes, com aquele paredão, ou na Linha Vermelha do Metrô. Mas também a arborização, enfim, uma série de outros elementos, a gente pode utilizar e abrir mão para que o ruído possa ser atenuado. Com relação à linha, provavelmente com a implantação da nova estação, com todas as melhorias que vão ser feitas nas linhas 7 e 8, provavelmente eles também vão ter que estudar esses elementos e, se lá for definida a implantação de barreiras acústicas etc. para que seja atenuado o ruído da ferrovia, ele vai ser executado. Na verdade, a ferrovia vai ficar mais distante dos condomínios. A ferrovia já está lá, ela vai ficar mais distante. Então, a nossa expectativa é que o ruído tenha uma redução e não um aumento. Porque você vai estar mais distante. Também esse detalhe é importante.

Com relação ao baixio do Viaduto Pompeia, que o senhor Fábio ainda pede que a gente faça – dê uma destinação para o baixio. De fato, nós não havíamos levantado essa questão, mas acredito eu que não seja uma questão difícil de a gente poder avaliar e avançar na melhoria desse ambiente para que, realmente, ele tenha um uso. Posso até antecipar aqui que esse uso possa ser discutido entre os moradores mais próximos. Isso, podemos até encaminhar, com relação aos estudos ambientais, para que isso seja uma melhoria ambiental e não seja um fator de degradação ambiental.

Com relação ao que o senhor Paulo Cauhy coloca, se o patrimônio histórico está contemplado, as relações entre as intervenções e o patrimônio histórico versam sobre dois aspectos. Primeiro, se você exige que esse patrimônio seja agredido ou tenha alguma intervenção contundente no patrimônio. Muitas vezes, a grande maioria das vezes, 99% das vezes, a gente deve fazer um projeto que não interfira ou não tenha uma interferência direta com o patrimônio, a exemplo da preservação da Casa das Caldeiras.

Com relação à Saint-Gobain, nós vamos fazer esse levantamento mais minucioso. Mas, como o próprio Júlio já colocou, não existe uma intervenção contundente no que está colocado ali, de edificação. E o outro aspecto que eu gostaria de colocar é o seguinte, é com relação ao visual do patrimônio histórico estabelecido. Então, tudo aquilo que interferir diretamente, de forma construtiva, com a fachada, com a elevação, obviamente a gente já sabe que o Patrimônio vai exigir que a gente não tenha essa interferência direta com o bem tombado. Então, nós estamos tomando as devidas providências. Obviamente, o Departamento de Patrimônio Histórico vai ser acionado e nós vamos fazer o estudo na definição do projeto executivo, nós vamos ter a anuência deles, ou vamos requerer a anuência deles. E isso vai estar equacionado, obviamente, no detalhamento do projeto.

Eu vou encerrar a minha exposição aqui e vou pedir que o Júlio complete. Só agradecendo ao senhor – agora eu me perdi aqui. O senhor Avelino, que nos colocou hoje a questão sobre o número 74, Edifício Joaquim Pereira. Seu Avelino, nós vamos – o seu Avelino já foi? De qualquer forma, eu vou deixar registrado que nós vamos fazer uma avaliação dessa questão que ele colocou hoje. E, havendo a possibilidade do atendimento completo, nós vamos fazer os encaminhamentos, vamos fazer a apresentação, inclusive, para que ele possa tomar conhecimento das ações que nós vamos tomar para poder atender à reivindicação dele. Júlio, eu fiz uma passagem rápida. Se você também fizer essa passagem rápida, acredito eu que todos vão ser contemplados com a resposta.

Júlio César Peres Alves - Boa noite, de novo. A primeira pergunta então que eu vou responder aqui é da senhora Maria Antonieta, em que ela questiona que as 27 casas que estão previstas no projeto têm uma estimativa de desapropriações apresentadas aqui por nós, de 50 milhões. E quais são os critérios que são utilizados

para chegar nesse valor. Atualmente, no Município de São Paulo, a gente tem o decreto de desapropriações, que é o 53.799, que ele diz que a oferta inicial a ser dada pelo Município nas ações de desapropriação, elas são referentes ao valor de referência de transmissão de bens imobiliários – ITBI. Então, as áreas que estão contempladas nesse projeto, com base no valor de ITBI, somam aproximadamente 50 milhões de reais e por isso que é a estimativa que atualmente a gente utiliza.

- (?... 02h16m47s).

Júlio César Peres Alves - São 27 imóveis. Isso.

- (?... 02h16m53s).

Júlio César Peres Alves - Aproximadamente 18.000 metros quadrados, do total dos 27 imóveis que a gente está colocando, tá? O segundo questionamento, também da senhora Maria Antonieta, é referente ao valor de nove milhões, que foi pago na desapropriação já executada para a drenagem ali, do imóvel da Kalunga e Caltabiano. A Prefeitura de São Paulo, quando fez o ajuizamento dessa ação, ela propôs o valor de 2,5 milhões de reais pela área de 1.200 metros quadrados, aproximadamente. Como eu expliquei anteriormente, do rito da desapropriação, após o laudo do perito judicial indicado pelo juiz, o valor da desapropriação foi definido em nove milhões. E por esse motivo a gente fez a complementação ...

- (?... 02h17m49s).

Júlio César Peres Alves - Posso terminar, doutora? Posso? Por esse motivo, a complementação foi feita para o Município, para a gente conseguir a imissão na posse, deste imóvel. Isso não impede que o Município, por meio da Secretaria de Negócios Jurídicos, faça a contestação desse valor. Esse valor de nove milhões fica depositado em uma conta jurídica e esse valor continua sendo discutido entre a Prefeitura de São Paulo e o expropriado, para chegar no valor justo de indenização. Então, repito: A Prefeitura de São Paulo continua, neste momento, tentando pagar para esse imóvel que foi desapropriado, o valor mais justo possível.

O segundo questionamento aqui que a gente pode olhar, eu acho que é a questão da Casa das Caldeiras, que foi questionado se a Helbor já fez a doação da parte da área verde. Até o presente momento, a gente não tem esse conhecimento. Vai ser levantado quando for feito o material expropriatório que eu citei, o levantamento de todos os títulos de propriedade. E, caso haja essa doação, sem

dúvida vai estar citado nesse título e, aí sim, a gente vai poder ter certeza, depois desse levantamento. Eu acho que, de desapropriação, eu acredito que é isso, Roberto.

Os galpões, ali – respondendo à pergunta do senhor Clóvis Pereira – serão demolidos, a princípio. Pelo projeto, a gente tem essa previsão da demolição desses galpões. E acho que isso está contemplado no projeto, não é?

Roberto Moura - Ficou faltando uma resposta minha ao senhor Clóvis Pereira. Ele pergunta sobre o tráfego de pedestres na Guaicurus até o outro lado do bairro, como será feita essa comunicação. Como a gente colocou, dentro dos entendimentos entre CPTM, Metrô e São Paulo Obras, essa ligação vai ser pública e ela está dentro do projeto da ampliação da Estação Água Branca. Esse trabalho obviamente a gente já colocou para outros interessados que vieram nos perguntar. De fato, a acessibilidade – a mobilidade, mas a acessibilidade, ela é garantida, inclusive, até por conta, por força do Ministério Público garantir que essa acessibilidade exista. O critério é o seguinte, o planejamento para essa área, está prevista uma passagem pública subterrânea, que vai ligar a Guaicurus até a nova Estação Água Branca e vai também ter acesso à Linha 6 do Metrô. Isso é o que está planejado. Mas na hipótese de que a São Paulo Obras chegue antes da execução das suas obras e a CPTM tenha um certo atraso, enfim, será necessário que a gente faça um estudo para garantir essa acessibilidade, uma vez que vamos estar tirando a acessibilidade em função da eliminação da passarela. Lembrando que a passarela vai ser demolida em função do remanejamento da Linha 8, que sai daquela posição e vai para junto da Linha 7, existente.

Então, o que a gente pode dizer, hoje, é que o planejamento prevê uma passagem confortável e controlada pela CPTM, como a Cyra colocou, a questão da segurança é uma questão importante e toda passagem, quer seja inferior ou por passarela, ela precisa ser segura. Então, a partir do momento em que você tem a passagem de responsabilidade de uma entidade – no caso, a CPTM –, ela é obrigada a oferecer essa segurança, para que as pessoas possam transitar. É uma passagem pública que, em determinado momento, ela tem a transferência para o bloqueio para a área paga, tanto do Metrô quanto da CPTM. Então, vai estar resolvido aí. E, na hipótese de isso não estar sendo realizado em tempo, será

estudada uma nova alternativa a essa questão, mantendo – melhor dizendo, considerando a questão da acessibilidade como uma prioridade, entre os dois lados do bairro. O que mais?

Júlio César Peres Alves - Só uma pergunta que eu não tinha respondido aqui, que é do Lúcio, lá, do Rail Pompeia, em que ele questiona também que a desapropriação que atualmente a gente tem lá, prevista para o imóvel dele, não era prevista no RIMA. De qualquer modo, existia a previsão da Lei de Melhoramento, da Lei de Operação Urbana. E, sem dúvida, essa desapropriação, agora vai ser levada em conta, nos novos estudos ambientais que estão sendo feitos. E também o questionamento do Fábio Almeida, no caso das Caldeiras, questionando se a rua nova pode ir para cima da área da CPTM e não pegar a área do imóvel dele. Atualmente, o projeto prevê essa área e, provavelmente, essa mudança da área para cima da área da CPTM pode causar outro tipo de interferência, que já deve ter sido estudada. E talvez o Moura possa falar um pouco mais dessa passagem para cima da CPTM ali. Pedro?

Pedro - Esse projeto – tem outro elemento que intervém nesse projeto, que é a própria CPTM. Então, o traçado do remanejamento da linha, ele foi proposto e foi adotado o traçado que a CPTM fez, mas é um traçado inicial. E esse projeto foi desenvolvido com base nesse dado de entrada, digamos assim, que é o traçado da CPTM. Agora, isso vai ser detalhado no projeto executivo. Isso vai ser negociado de novo com a CPTM, a relocação desse traçado. Se for possível mudar o traçado e reduzir ou até eliminar alguma desapropriação, isso é do nosso interesse. Então, isso vai ser feito, essa possibilidade vai ser avaliada. Só que, agora, no projeto, no nível que está, foi utilizada a diretriz da CPTM. Então, essa foi uma diretriz da CPTM que a São Paulo Obras adotou nesse projeto. A gente não poderia proceder de maneira diferente nessa etapa do projeto.

Inclusive, acho que cabe aqui salientar que quando a Prefeitura faz um projeto, a São Paulo Obras faz um projeto, ela tem sempre que ponderar entre você fazer uma obra grandiosa ou uma obra mais enxuta. Uma obra grandiosa, que consome muitos recursos, ou uma obra mais enxuta, que não atende convenientemente às demandas da região. Então, o projeto fica sempre no meio-termo, entre – o meio-termo é a obra que a gente considera mais viável, entre uma

grande obra, que a gente poderia desapropriar a Kalunga, desapropriar uma série de coisas, o custo da obra iria lá em cima. Mas a gente verificou que o ganho com essas desapropriações é muito pequeno. Então, ele não vale a pena.

Por outro lado, outra pessoa pode questionar: Mas vocês estão fazendo uma obra muito cara, muito onerosa. Mas, daí, a nossa resposta é que essa obra foi feita, essas desapropriações que foram mantidas, para viabilizar e para atender às demandas que a gente se propõe a fazer.

- (?... 02h27m25s).

Pedro - Então. A gente está em negociação. A gente adotou as premissas da CPTM nesse projeto. Então, sim, a CPTM sempre esteve conosco nessas negociações e nesse desenvolvimento do trabalho. E, na sequência, que vai ser o projeto executivo, a gente vai retomar esses entendimentos e fechar em uma proposta – antes de iniciar a obra, vai fechar em uma proposta final e a gente vai ter o OK da CPTM na hora de executar a obra, sim.

Roberto Moura - Bom, ficou só uma questão em aberto, que é do senhor Paulo, perguntando se o projeto foi iniciado há nove anos atrás, contempla novidades de novos residenciais, da Arena, enfim. De fato, com relação às novidades residenciais, é o aumento de geração de tráfego na região. Já existe, de fato, esse aumento, assim como as melhorias que foram feitas no Parque Antártica, também gerou, por conta da viabilidade do estacionamento, maior concentração de trânsito. Obviamente, esses dados estão sendo contemplados pela CET e eu gostaria só de deixar claro aqui que existe um aparato técnico bastante confiável, que é a questão das simulações de trânsito que a gente faz, em função de todo esse conjunto. Então, existe, obviamente, um levantamento. Esse levantamento vai para uma matriz, para um programa e esse programa é que faz a correção ou que nos dá a confiabilidade das decisões técnicas que nós estamos tomando. Então, se o projeto, na verdade, ele iniciou com uma defasagem com relação aos condomínios que vieram surgindo nessa época, hoje a gente tem condições de fazer a atualização disso e chegar em um modelo mais adequado.

Com relação aos pedestres, obviamente onde tem trânsito, ou seja, onde tem mais habitação, existem mais intenções de viagem de pedestres. Então, como o Ronaldo salientou, as calçadas, nós estamos dimensionando – aliás, foi um pedido

bastante definido pela CET, de que os passeios públicos sejam mais generosos, que tivessem pelo menos 3,5 metros – dentro, também, da Lei das Calçadas –, para que a gente pudesse ter essa circulação de pedestres de forma segura. A ideia é que a gente vá fazer um projeto seguro para o pedestre, para o ciclista, seguro para o automóvel – enfim, contemplando todas essas variáveis. Como vocês podem observar, é bastante complexa a ação de projeto e é óbvio que a gente, uma hora, acaba resolvendo um problema, acaba acertando com outro. E esses são os ajustes, como o Pedro colocou, que o projeto executivo pode ir lapidando, pouco a pouco, nesses ajustes entre urbanismo, ambiental, drenagem, a questão de desapropriação, de trânsito. E o projeto procura, portanto, abarcar todas essas variáveis.

Com isso, eu acredito que a gente atende a todas as perguntas. Portanto, os e-mails, acredito eu que seja dispensável o envio desses e-mails. Nós nos estendemos mais 20 minutos e conseguimos, portanto, esclarecer a todos os questionamentos. Essa audiência pública vai ser transcrita e vai ser disponibilizada ao público através do site da São Paulo Obras, como a gente já colocou no início. www.spobras.sp.gov.br. Cumprindo, portanto, e finalizando esta audiência pública, eu gostaria de agradecer a paciente presença de todos vocês, convidá-los a, de forma organizada, a gente poder atender sempre que exista alguma dúvida, em todas essas áreas que foram colocadas aqui. A ideia é que a gente possa fazer um bom trabalho e possa contemplar e atender a todas as dúvidas e todos os encaminhamentos. Então, por conta disso, eu agradeço a presença de todos. Uma boa noite, um bom retorno às vossas casas. Então, a gente encerra esta audiência. Obrigado. Boa noite.

FIM