



Procedimento da **Audiência Pública** com o objetivo de discutir questões relacionadas ao licenciamento ambiental da **Linha 2 – Verde – Trecho Oratório – Cidade Tiradentes**.

(RESOLUÇÃO Nº 69/CADES/2002)

DATA DA APRESENTAÇÃO: 24/02/2011 - HORÁRIO: 18:00 horas.

LOCAL:           **CEU ALTO ALEGRE**

**ENDEREÇO: Avenida Bento Guelfi s/nº- Jardim Laranjeira - São Paulo**

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

II – DOS TRABALHOS

1. Formação da mesa.
2. Abertura dos trabalhos pelo Presidente
3. Exposição:
  - Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. **Epaminondas Duarte Junior**, representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ - 30 minutos.
  - Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. **Carlos Henrique Aranha**, representante da PRIME Engenharia – 30 minutos.

**Manifestação dos inscritos:**

- a. Entidades da sociedade civil – 5 minutos para cada exposição – máximo de 30 minutos.



- b. Manifestação dos presentes – 2 minutos para cada exposição – máximo de 60 minutos.
- c. Manifestação das autoridades – 5 minutos para cada exposição.

4. Comentários Finais dos expositores:

- Empreendedor do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelos Sr. **Epaminondas Duarte Junior**, representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ - 15 minutos.
- Equipe responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, pelo Sr. **Carlos Henrique Aranha**, representante da PRIME Engenharia – 15 minutos

5. Encerramento da Audiência Pública pelo presidente da sessão.

III – Os inscritos terão direito a uma única manifestação, observada a ordem da inscrição.

IV – A critério do presidente da sessão, os tempos de exposições e manifestações previstos poderão ser ampliados.

V – Para garantir o bom andamento da Audiência Pública e a segurança dos participantes, a entrada de pessoas no recinto será permitida somente até o limite de sua lotação.

**Presidente Eduardo Jorge:** A Audiência Pública é prevista na lei ambiental do país, é uma oportunidade, um momento que as pessoas por onde acontece o empreendimento, poder conhecer a proposta inicial fazer suas sugestões, críticas. E, por outro lado a Secretaria do Meio Ambiente que é órgão licenciador, usa a audiência publica para ouvir a palavra dos moradores e também recolher informações importantes no licenciamento mais adiante, agora não é a hora ainda da Secretaria do Meio Ambiente ter uma decisão sobre o licenciamento. A Regina Barros que é a Diretora do DECONT da SVMA está aqui presente. Temos também a Câmara Técnica do Conselho Municipal do Meio Ambiente – CADES, e, a audiência publica é para recolher informações, para futura licença que ainda vai ter outras discussões, outras audiências, portanto, hoje nós vamos ouvir o Metrô, vocês vão conversar com o Metrô, fazer todas as perguntas, e questões que vocês querem para o Metrô, e a Secretaria do Meio Ambiente ouve anota tudo isso para levar em conta no seu licenciamento, a Helena Magozo é a Coordenadora do Conselho Municipal do Meio Ambiente da Cidade de São Paulo, ela vai conduzir a reunião.



**Coordenadora Helena Magozo:** Boa noite a todos e a todas. Eu só queria explicar como é o funcionamento da nossa reunião e também a forma de participação, como o secretário falou: nós vamos ter a exposição do empreendedor no caso o Metrô de São Paulo, e depois nós vamos ter a exposição do representante da empresa que fez o Estudo de Impacto Ambiental, que é um dos elementos do licenciamento ambiental, então esse licenciamento ambiental está acontecendo no nível Municipal no nível do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, que é o CADES. No final, toda a documentação apresentada pelo empreendedor, pela empresa que elaborou o estudo de impacto ambiental, e o relatório de impacto ambiental, vai ser avaliado por uma câmara técnica do CADES, do Conselho Municipal. O CADES é um Conselho constituído por 36 conselheiros, 18 do governo e 18 da sociedade civil, nós falamos paritária, tem o mesmo número de membros da sociedade civil e do governo, e dentre esses representantes da sociedade civil, nós temos 10 ONG's que são eleitas diretamente e são de 10 macro-regiões da cidade, então inclusive nós temos representantes no CADES dessa região, região leste, deste macro região. Essa audiência pública é obrigatória dentro do rito do licenciamento ambiental, e como o Secretário falou é para ouvir e responder às dúvidas, sugestões, críticas, ou seja o mais abertamente possível a população e os setores diretamente interessados para que essas questões sejam consideradas quanto da análise técnica, e pelo CADES, e quem tiver o interesse de se manifestar, tem que se inscrever anteriormente, então nós temos ali uma mesa e desse momento até o final da exposição do estudo de impacto ambiental, as pessoas que tiverem interessadas em se manifestar, se inscrevem ali e a gente chama através da inscrição, depois nós temos uma manifestação final do empreendedor, do técnico responsável pelo EIA-RIMA e nós encerramos a sessão e o processo continua dentro do Conselho Municipal de Meio Ambiente. Vamos então começar a exposição.

**Presidente Eduardo Jorge:** Eu peço para o pessoal que está fazendo a inscrição, pessoal da organização deixar o pessoal sentar para eles não perderem a exposição. E o pessoal circula a lista de presença eles sentados aqui mesmo, para o pessoal não perder a exposição, então eu peço que quem esta na fila de inscrição aí na entrada venha para o plenário para não perder a exposição e os funcionários que estão colhendo as assinaturas peguem as assinaturas aqui com eles sentados. Então nos vamos dar início da exposição do empreendimento que é a Linha 2 verde trecho Oratório – Cidade Tiradentes, então eu vou pedir que tome a palavra o Sr. Epaminondas Duarte Junior, representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo o Metrô. Para pessoas que chegaram agora, nós vamos ter a exposição do empreendedor, a exposição do estudo de impacto ambiental, e as pessoas que tiverem interessadas de se manifestar se inscrevam ali naquela mesa e nós vamos chamar a partir dessa inscrição, que pode acontecer até o fim da apresentação do estudo de impacto ambiental.

**Epaminondas Duarte:** Então boa noite a todos é um prazer que o Metrô de São Paulo tem de apresentar a população como sempre fez seus projetos e seus empreendimentos, esta ligação



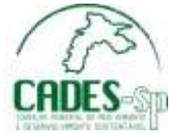
entre a Vila Prudente – Cidade Tiradentes, ela fazia parte da prefeitura de São Paulo dentro de um programa de um Corredor de Ônibus, o corredor de ônibus Parque Dom Pedro – Cidade Tiradentes antigo expresso Tiradentes que vem em elevado desde Parque Dom Pedro até Vila Prudente, e a partir de Vila Prudente ele seguia em superfície nível dos demais modais, demais veículos até o terminal Urbano de Cidade Tiradentes, em 2009 um convênio entre a prefeitura da Cidade de São Paulo e o Governo do Estado através do Metrô e da São Paulo transportes o Metrô ficou incumbido de fazer a implantação deste corredor, e sendo uma ligação de Metrô para fazer parte de Metrô, ele teria que ter a qualidade do Metrô, não que o corredor de ônibus em si seja um mau, pelo contrário, cada modal tem sua especificidade e a sua implantação depende de uma série de condições, no caso deste corredor existe principalmente uma informação que eu tinha uma ligação por ônibus e esta ligação passará a ser feita pelo Metrô, o Metrô escolheu um modal que fosse do próprio Metrô, quais são os ganhos para o usuário por exemplo, só pela simples transformação pelo fato de o Metrô está implantando e essa ligação fazer parte do Metrô além de algumas ligações do tipo Metrô é um meio de transporte não poluente, então o Metrô vai escolher um modal que também não seja poluente, o Metrô também tem algumas especificidades por exemplo, regularidade, ele tem intervalo certo para passar, todo mundo que conhece o Metrô sabe que a cada 2 ou 3 minutos o trem passa na estação, ele tem outra condição de ser segregado, então o Metrô ficou pensando além de desses motivos, um outro ganho muito importante para o usuário é que ao fazer parte da rede de Metrô futuro a pessoa pode transferir diretamente desta ligação direto para a rede de Metrô, sem pagar qualquer aumento, então as pessoas que for usar essa ligação, ao chegar a Vila Prudente transferirá automaticamente, poderá fazer a transferência para a rede de Metrô e aí como a gente pode enxergar, a rede de Metrô abrange todas as regiões de São Paulo isso apenas com uma única tarifa, além das outras vantagens que eu vou apresentar logo a seguir, esse era o corredor definido, esse era o traçado definido na prefeitura de São Paulo, e o Metrô manteve o traçado, só que ele terminava na estação, no terminal Cidade Tiradentes, e ele foi estendido até o hospital Cidade Tiradentes, uma vez que não havia sentido, você está a 800 900 metros de um importante hospital para região e você não ter o Metrô a sua porta, então o Metrô nessa sua decisão de escolher um modal também estendeu o traçado até o hospital Cidade Tiradentes, além disso como eu disse o Metrô procurou um modal que tivesse as características deles, e o modal encontrado é o monotrilho, o que é o monotrilho ou o Metrô leve? É um trem igualzinho ao Metrô só que ele corre sob uma guia em cima de uma viga por isso ele é chamado de monotrilho, ou seja, você só tem uma guia para ir e uma viga para voltar, e ele tem todas as especificidades, todas as qualidades de Metrô, vamos ver quais são essas qualidades, a primeira coisa, a mesma qualidade do serviço de Metrô convencional, a baixa emissão de poluentes, o Metrô não é poluente, e esse sistema também não é poluente, ele tem um excelente desempenho operacional, assim como o Metrô, este Metrô leve, ele é segregado, ele vai passar a certa altura, então ele sendo segregado eu consigo manter todas aquelas qualidades, regularidade, confiabilidade, intervalo confiável, então todas, tem um desempenho operacional igualzinho ao do Metrô convencional, por isso que a gente diz que isso



é um Metrô, confiabilidade e regularidade, e ele anda sobre o sistema viário, ou seja ele não ocupa faixa nenhuma onde existe ônibus e carro, e aquelas pessoas que quiserem continuar com o ônibus, o que quiserem continuar com seu carro o Metrô não vai atrapalhar, talvez numa fase de implantação tenha um pequeno ruído, mais com a implantação do Metrô leve, você vai poder se deslocar com uma velocidade boa, compatível e com uma regularidade, e você vai ficar olhando os carros no congestionamento lá em baixo, ele exige um menor número de desapropriações que o Metrô convencional, porque ele ocupa o leito, ele ocupa a faixa central das grandes avenidas, onde eu vou mostrar em seguida, eu vou implantar o meu sistema, então ele não exige grandes desapropriações, importante, ele não cria a barreira física, se nós olharmos o mapa anterior, para termos um sistema totalmente segregado ou seja que não entra ônibus, que não entra carro, não entra táxi, se ele fosse a nível de superfície eu não poderia deixar que as pessoas passassem de um lado para o outro, ou então eu teria que fazer um grande número de viadutos para que as pessoas pudessem passar de um lado para o outro, sendo em elevado como eu disse anteriormente, a parte de superfície esta totalmente preservada para qualquer atividade ou qualquer coisa que os demais órgãos queiram fazer, e finalmente ele atende adequadamente a demanda, o que quer dizer esse atende a demanda, com o número de viagens necessárias para os deslocamentos das pessoas, esse sistema que usa o mesmo sistema do Metrô, o mesmo tipo de carro, a mesma frequência, o mesmo intervalo, ou seja ele é adequado para essa demanda que não precisa ser a de um Metrô convencional, então neste caso aqui os estudos apontam que este modal é bastante conveniente, bom aqui é um gráfico que não dá para enxergar mais eu coloquei para dizer o seguinte, esse sistema de monotrilho existe desde 1862, então algumas pessoas dizem assim, este sistema só existe na Disney, no aeroporto, no parque de diversão, gente o nosso monotrilho, o nosso Metrô leve, será o Metrô leve de São Paulo não será o Metrô leve do Japão, nós só estamos usando de exemplo porque nós ainda não temos um Metrô leve em São Paulo, mais o Metrô de São Paulo é pioneiro em tanta coisa e será pioneiro em mais esta implantação aqui em São Paulo, eu vou mostrar exemplos que quando tiver implantado tenho certeza que não haverá qualquer dúvida a viabilidade dessa ligação, então eu mostrei só para dizer porque algumas pessoas podem dizer que isso existe faz cinco anos, isso existe desde de 1862, e olha que o Metrô convencional, também é dessa época, só que ao invés de falar que o Metrô leve é de algum lugar, não é o Metrô leve da Cidade de São Paulo, é o nosso, e nós vamos falar o jeito que queremos, que esse modal funcione, como sempre São Paulo sempre na frente mais uma vez sim senhor, bom a tipologia básica eu já mostrei, ele vai ocupar o canteiro central de avenidas, que já existem ou que a prefeitura está em processo de alargamento, de tal modo que o sistema viário sobre a nossa ligação ele esta totalmente preservado, ele poderá ser totalmente ocupado pelos demais veículos, Eu por exemplo posso ter numa avenida com 4 faixas, carros, motos, ônibus, caminhão, de tal modo o seguinte não ocupa espaço nenhum, ocupa apenas uma parte aérea da avenida, essa é nossa tipologia básica, e esta será a tipologia básica desde a Vila Prudente até o hospital de Cidade Tiradentes, o modelo de estações, são modelo de estações simples porém moderníssimas, nessas estações escadas fixas, escadas



rolantes, e elevadores onde necessário, e a própria estação, é uma estação realmente diferentes daquelas suntuosas ou grandiosas, realmente é aquilo que as pessoas utilizam para adentrar ou para sair do nosso sistema, uma coisa simples, porém mais fácil de ser implantada, bom eu estou chamando de urbanização uma coisa que é o seguinte, para eu poder ter aqueles pilares eu vou ter a cada 30 metros um pilar, eu vou mostrar o tipo de pilar lá na frente, e como é que vai ficar na parte inferior ou seja debaixo do meu Metrô, eu vou ter como eu disse duas vigas, existe uma passarela central, eu tenho e todo mundo conhece os pilares e a parte onde eu vou apoiar as duas vigas e a passarela, essa parte de cima da minha viga ela é vazada, ou seja passa chuva, passa sol, ela não é fechada como algumas pessoas chegaram a dizer, e não é um minhocão, pelo contrario é uma coisa bem leve como vou mostrar para vocês, aliás muito bonito, então eu vou ter todo um tratamento arbóreo sobre as minhas vigas que de tal modo eu consiga uma vista muito interessante, do mesmo modo uma árvore a cada 3 metros, isso aí se eu tivesse um monotrilho, ou seja vai ser totalmente arborizado, uma coisa bem alegre, uma coisa bem gostosa de se ver, de tal modo que a gente persegue algo como isso aqui, é um monotrilho implantado na cidade de Kuala Lumpur, uma outra cidade, mas serve de exemplo, para gente ver aquilo que vamos ter, não há agressividade, é uma viga simples, é um pilar bem simples, cheio de verde, cheio de árvores, cheio de vegetação rasteira, coisa que é possível sim porque chega a luz do sol, chega a chuva. Bom agora alguns números a respeito dessa ligação, eu estou dando um tempo e eu estou vendo que está chegando bastante gente e seria bom que todos participassem e todos vissem, são três etapas de construção, a primeira etapa é da Vila Prudente - Oratório de 2,4 km essa já está em obras, quem passa pelo inicio da Av. Anhaia Melo junto a estação Vila Prudente já esta em obra, alguns reclamam que houve um desvio de tráfego, mais isso é uma coisa temporária, para uma coisa muito melhor que está sendo implantada, e que a gente vai ver depois, então nesse começo existe sim, ate o Metrô reconhece um probleminha de construção e tal, mais é para um bem muito maior, a segunda etapa de Oratório a São Matheus com 10 km, e a terceira etapa de São Matheus até Cidade Tiradentes com 8 km, numa extensão aproximada de 23,8 km, e aqui a demanda prevista, quantos passageiros vão ser transportados por dia, então da Vila Prudente até São Matheus a ultima estação de São Matheus, aqui perto do Largo de São Matheus são 340 mil passageiros por dia, é uma demanda excelente, muito boa, e podendo chegar aos 550 mil passageiros quando chegarmos no hospital da Cidade Tiradentes, o carregamento, ou seja aquele número que usamos para dimensionar a quantidade de trens nas nossas simulações, nas simulações feitas a partir de modelos matemáticos chega a 40 mil, sendo que no horário pico da manhã no sentido centro, no sentido Vila Prudente, sendo aquele valor máximo, sendo que eu tenho uma oferta de 48 mil lugares, aqueles que acham que a linha já está começando saturada, não eu ainda tenho uma boa margem de erro para crescimento, logicamente que quando se fala com demanda, e o Metrô não trabalha só com linha ele trabalha também com rede, então vocês viram a rede no inicio da minha apresentação, uma rede de cento e poucos km, mais com o andamento das implantações as pessoas conseguem uma serie de outros caminhos de deslocamentos, e com o passar do tempo



não a esse problema que as pessoas falam, que vai saturar. Não vai, hoje todo mundo acompanha pelo Metrô, quem utiliza as linhas em operação, sabe que o Metrô passa por processo de renovação tecnológica, nos estamos trocando todo sistema de sinalização existente, pelo o que há de mais moderno em sistema de sinalização do mundo, essa ligação Vila Prudente – Cidade Tiradentes já vai ter este sistema, ela já nasce com esse sistema ultra moderno de modo que a distância entre trens diminua e que o intervalo entre trens possa ser o mínimo possível, ou seja, essa ligação tem todas as condições moderníssimas coisa que não existe em outros países, e vão existir nessas ligações e nas linhas de Metrô que já existem, por isso alguns problemas as pessoas vêem, porque nos estamos convivendo com um sistema de 1970 e com um sistema do ano de 2012 a 2015 que é o mais moderno que se tem por aí, mais isto é sempre para aumentar a oferta da capacidade de lugares, é para isso que o Metrô, e volto a repetir, essa ligação já vai ser implantada com esse sistema de sinalização que é o melhor sistema de sinalização de Metrô que existe no mundo, para isso a frota de trens será entre Vila Prudente – São Matheus de 27 trens e quando ele tiver indo de Vila Prudente até Cidade Tiradentes será de 54 trens, cada trem composto por 6 vagões na hora pico da manhã e da tarde, numa oferta de pelo menos de 1000 pessoas por trem, bom e para estacionar todos esses trens serão construídos 2 pátios, o primeiro já está em processo de licenciamento junto a Secretaria do Verde, ali no chamado parque Oratório junto a sub prefeitura de Vila Prudente, e o segundo que será construído aqui próximo da gente onde nós estamos, aqui perto de São Matheus, e a velocidade comercial desta ligação é média entre 35 e 40 km por hora, aí alguém pergunta puxa mais essa velocidade é baixa, só para lembrar, a linha 1 azul, a velocidade operacional é 34, a linha 3 vermelha a velocidade operacional é 35, então é a mesma coisa, a mesma velocidade operacional média. A máxima pode chegar a 80, bom agora eu estou caminhando da metade da apresentação para o fim eu vou mostrar o que chamamos de traçado, o primeiro traçado eu já disse, vai desde a Vila Prudente até a Oratório na Av. Anhaia Melo, são duas estações a Vila Prudente - Oratório, ali junto a sub prefeitura de Vila Prudente, o segundo de Oratório a São Matheus são 8 estações, considerando que a distancia é 10 km eu vou ter estações a 1,1, 1,2 km, isso não quer dizer muita coisa, se houver a necessidade pode haver estações a 600 metros, como eu posso ter estações a 1200 metros depende da necessidade da região em ter uma estação implantada naquele local que é um estudo feito pela equipe do Metrô, o terceiro trecho que é de São Matheus até Cidade Tiradentes, com 7 estações, esse trecho começa aqui no largo de São Matheus sobe pela Ragueb Chofi, estrada do Iguatemi indo até o terminal de ônibus da SPTrans na Cidade Tiradentes, depois pegando a Av. dos Metalúrgicos indo até o hospital da Cidade Tiradentes e junto ao Céu que existe quase em frente, daqui para frente eu vou mostrar algumas montagens, algumas fotos montagens para mostrar aquilo que nós queremos, aquilo que nós vamos chegar, quando estiver implantado a linha, aqui nós vemos a Av. Anhaia Melo logo no começo, perto da estação Vila Prudente, ou perto da Subprefeitura da Vila Prudente, nesse eixo central da Anhaia Melo, que já está sendo implantado o monotrilha, e aqui tem a estação Oratório, vejam vocês se a gente não tivesse a apresentação passaria até despercebida, não há uma agressividade de uma



colocação de uma estação como essa nesse local, a estação é uma coisa bem leve, a entrada se fará por dois lados da avenida, durante o período que a estação estiver operando a pessoa vai poder atravessar de um lado para o outro sem entrar na área paga do Metrô, ou seja é passagem livre entre os dois lados, ou seja você não precisa ficar esperando o trânsito parar, sobe-se pela escada rolante, dependendo da estação, atravessa para o outro lado, alguma coisa ainda mais para frente na Av. Sapopemba, seria esta a montagem, mais as pessoas falam cadê as árvores, nós não colocamos o tratamento final exatamente para pessoa sentir, porque o grande problema nesse momento é saber como é o pilar? Como é a viga? Porque o Metrô sempre faz, aqui a mesma coisa ainda na região, aqui nessa avenida vocês conhecem é a Sapopemba, é uma fotografia tirada às 6 horas da manhã a CET nos ajudou parando o trânsito e aqui a implantação do nosso sistema metroviário que vai proporcionar a todos uma viagem rápida, até seu destino, então só para voltar um pouquinho, eu até brinco, pode apreciar não precisa ser moderadamente, isso não é uma coisa assim tão, é uma coisa muito importante, essa aqui é a Ragueb Choffi que vocês conhecem também será implantado no canteiro central, então aprecie não moderadamente, isso é o vai chegar, isso é um sistema limpíssimo, é de qualidade, e que as pessoas, não é promessa está sendo implantado, aqui é uma coisa importante que eu falei durante a apresentação, nós estamos vendo que aqui é bem estreito o sistema viário, logicamente não é o Metrô que vai fazer o alargamento do sistema viário, dentro das premissas da prefeitura, eu lembro desde o começo este é um projeto com a participação da prefeitura de São Paulo, do Governo do Estado de São Paulo, utilizando o SP-Trans e o Metrô, então a prefeitura tem a sua posição de alargamento e o Metrô vai colocar o sistema, então veja, é moderníssimo, bom finalmente pessoal esse é o ultimo slide, e fizemos uma simulação de tempo de viagem, e também de tempo de viagem, bom o que é simulação, todos nós sabemos o tempo que leva de casa ao trabalho, só que tem dia que demoramos, que depende do local, mais tem dia que leva 1 hora tem dia que leva 50 minutos, para pegar uma média, o que fizemos, como o monotrilho é uma simulação de um modelo matemático em computador, eu utilizei o site da São Paulo transportes para fazer uma simulação, porque é o tempo médio de viagem, e vejam os senhores a qualidade de vida porque vai-se economizar, tempo para estudar, tempo para trabalhar, tempo para ficar em casa, e vejam a economia de tempo que esse sistema vai proporcionar, é isso que o Metrô de São Paulo está propondo nessa Apresentação, muito obrigado a todos.

**Carlos Henrique Aranha:** Boa noite a todos, eu falo aqui em nome da equipe que elaborou o estudo de impacto ambiental, e vamos apresentar aqui uma síntese dos estudos, porque o tempo que temos aqui é muito curto, mais eu gostaria de dizer que o estudo completo está disponível para consulta na própria Secretaria do Meio Ambiente e também no site da Secretaria que podem então cada um dos senhores ter o acesso direto aos estudos completos, nós vamos falar então deste empreendimento, vamos falar basicamente do objeto do licenciamento, o que vamos discutir aqui para licenciar, a metodologia do que foi feito o trabalho, algumas características importantes das regiões afetadas, a identificação dos



impactos, e os programas que estão propostos para mitiga-los e compensa-los, retomando um pouco o traçado do nosso empreendimento, a ligação, o prolongamento da linha 2 verde entre Vila Prudente – Cidade Tiradentes é dividida em 3 trechos operacionais o trecho 1 com 2 estações até Oratório, o trecho 2 entre Oratório – Largo de São Matheus, e o trecho 3 do Largo de São Matheus até o hospital da Cidade Tiradentes, então são esses 3 trechos, nos temos o trecho 1 que já está em obra, já foi licenciado no âmbito Estadual pela Secretaria de Meio Ambiente, e estamos neste momento licenciando os trechos 2 e 3 no sistema de licenciamento municipal, nos temos então no trecho 2, 10 km, 8 estações, e 1 sub estação de energia, e no trecho 3 um pouco mais de 11 km, 7 estações, 1 pátio, e mais 1 sub estação, o estudo de impacto ambiental seguiu basicamente a metodologia solicitada pela legislação municipal que compreende essas 6 etapas, caracterização do empreendimento, onde nos mostramos todos os estudos de demanda, o projeto funcional, que está sendo o objeto da análise, e as alternativas que o Metrô estudou para decidir sobre essa tecnologia a ser empregada, á também um capítulo onde se demonstra a compatibilidade do empreendimento com projetos e planos para esta região, especialmente, os projetos viários sobre o qual este empreendimento será inserido, e também sobre a legislação ambiental como pede as resoluções do CONAMA, o diagnóstico ambiental ele é feito normalmente em diferentes níveis de detalhamento, são diferentes áreas de influência que são analisadas, e utilizamos dados secundários de bases oficiais, como dados da EMPLASA de uso e ocupação do solo, dados populacionais oficiais do IBGE, da fundação CEAD, pesquisa de origem destino elaboradas pela própria companhia do Metrô, redes de monitoramento da CETESB e uma série de outras fontes oficiais de dados, para as áreas mais próximas com um nível maior de detalhe são feitos levantamentos específicos de campo, que aqui destacamos, que todas as áreas afetadas foram analisadas, foi feito um cadastro de vegetação, de toda vegetação existente na faixa a ser diretamente afetada, levantamentos de aves - fauna como solicita a secretaria, levantamentos dos níveis atuais de ruído e vibração em todas essas vias e nas proximidades, em receptores críticos, como escolas, áreas de saúde e residenciais, foram 32 pontos medidos ao longo desse traçado, e também uma identificação preliminar de áreas potencialmente com atividades potencialmente de suspeitas de contaminação para efeito de previsão de áreas de contaminação, e também foi feito pela companhia do Metrô um estudo, um levantamento histórico e cultural da região, essas informações todas compõe o nosso diagnóstico ambiental nas diversas áreas de influência, depois o próximo capítulo, próximo item a próxima etapa é a avaliação e a identificação dos impactos ambientais que são feitos na para fase de planejamento do empreendimento e para fase de construção, onde basicamente se dão os principais impactos na população vizinha e são analisadas então nesse aspecto as questões relativas a vegetação e áreas permeáveis, problemas incômodos temporários no trânsito como já se mencionou aqui anteriormente, aspectos de infra-estrutura urbana e equipamentos que venham temporariamente a serem afetadas, aspectos relativos ao conforto da população e alguns aspectos relativos ao meio físico, e depois impactos relativos ao período de operação, é quando a linha do Metrô já tiver operando, onde os principais impactos serão os benefícios que esse



empreendimento irão trazer para população, ou seja melhor mobilidade para população, redução do tempo de viagem e assim por diante, ao identificar os impactos são identificados também para aqueles que são impactos negativos, são identificados as medidas que são necessárias para prevenir o impacto ou para minimizar esses impactos, para que fiquem menores possíveis, e no caso daqueles impactos que não conseguem se evitar, que sejam compensados com outras medidas, então é um conjunto de medidas preventivas mitigadoras e compensatórias que são identificadas durante o processo de análise dos impactos, essas medidas todas para que tenham uma eficiente gestão são organizadas de uma forma coerente em alguns programas sócio ambientais que são um conjunto de medidas como essas, com prazo para execução, com responsabilidade especificada com quem é o executor, para que o empreendedor que no caso a companhia do Metrô possa executá-los ao longo de toda implantação e operação do empreendimento, e finalmente a conclusão do trabalho, eu vou passar agora alguns slides, algumas características da região, trabalhamos com 4 áreas de influencia e fizemos o diagnostico separado do meio físico do meio biótico, a questão da vegetação a fauna e etc., e com relação ao meio antrópico os impactos sobre a população residente, alguns dados sobre as áreas de influência, essa é a maior dela de maior abrangência com cerca de 5 milhões de habitantes, que é uma área onde a população e os movimentos que essa linha poderá atender, então essa população terá uma mobilidade que se expande por todo centro expandido e as áreas de emprego da cidade, depois uma área mais próxima com cerca de 3 milhões de Habitantes, e mais próxima da nossa área de influência, e para relativamente os impactos do meio físico adotamos como solicita a legislação as bacias hidrográficas dos principais rios atravessados pelo nosso traçado, que são as bacias do Tamanduateí, especificamente o córrego da Mooca, o Rio Aricanduva, e o Ribeirão Itaquera, depois um estudo mais específico para essa área muito próxima de onde as obras irão acontecer que chamamos de área de influencia direta, que é uma área que estimamos que vivem cerca de 500 mil pessoas numa faixa de 1200 metros 600 metros para cada lado da nossa linha e finalmente aqui mostrado em vermelho é uma área onde efetivamente onde vão acontecer as intervenções ou seja os canteiros centrais das vias, nas áreas vizinhas onde haverá a necessidade de construir o acesso as estações e na localização do pátio aqui próximo a localização da Bento Guelf, alguns slides que mostram detalhes dos trabalhos que foram feitos, esse mostra o mapeamento de uso e ocupação do solo sobre foto aérea, essa é um slide do trecho 2 que mostra uma área bastante adensada toda ocupada e um corredor de comercio e serviço pela Av. Anhaia Melo diferente a visão aqui numa zona mais leste no trecho 3 á uma existência grande de áreas verdes mais preservadas, terrenos vazios, e etc. Fizemos uma caracterização ao longo de todo o traçado com imagens de todo o traçado onde será lançado, verificamos a compatibilidade do zoneamento com o zoneamento da cidade, e aqui temos claramente uma divisão de 2 sub áreas, uma mais densamente ocupada, onde predomina o zoneamento de zonas mistas e de comércio e serviço, e uma área a leste onde temos zonas mistas de proteção ambiental, áreas de interesse social, e ainda uma área de potencial para o uso industrial nessa região aqui da Av. Jacu Pêssego, o mapeamento da



vegetação, indicamos aqui em verde os parques existentes, na região um destaque grande para o parque municipal da Fazenda do Carmo, e aqui na cor lilás vemos um conjunto muito grande de parques projetados em construção e planejados pela Secretaria do Verde que buscam então por tanto preservar todos esse maciços essas áreas verdes ainda disponíveis, especialmente nesta porção mais leste do município, então o empreendimento deve se compatibilizar com esses parques previstos, aqui também uma questão importante, recursos hídricos, verificamos a potencial influencia sobre os cursos das águas na região, analisamos o efeito sobre os piscinões e etc., aqui essa imagem também é importante, essa eu costumo nas apresentações também dar um destaque que é um mapa que mostra a variação de temperaturas medias na cidade de São Paulo na região leste, vejam essas áreas mais avermelhadas são áreas onde há maior temperatura, e as áreas mais verdes e azuis, são áreas onde as temperaturas são mais amenas, isso significa qualidade ambiental, todo aquele verde que a gente tem preservado que temos no extremo leste, isto contribui para que as temperaturas nesta região sejam mais amenas, diferente que nesses outros eixos onde há maiores temperaturas, vejam que nesta região aqui mais central, no Brás, Pari, e etc., as temperaturas são maiores ainda, isso é importante na hora de fazermos as propostas relativas a recomposição da vegetação onde é muito importante que a vegetação que venha a ser afetada pelo empreendimento, venha a ser repostada justamente próxima de onde elas estão presente hoje, que elas façam o seu papel de minimizar as temperaturas, e criar um ambiente um pouco melhor, então as compensações pela supressão de vegetação que este empreendimento vai ter, a recomendação que seja feitas na própria região, nos bairros vizinhos, nas quadras vizinhas, ao empreendimento, justamente nessas áreas onde as temperaturas são um pouco maiores. A avaliação de impactos ambientais, vou passar bastante rápido por isso, também temos impactos na fase de planejamento que é basicamente a criação de expectativas, muitos dos senhores devem estar se perguntando se vamos ser desapropriados, não vamos, qual é o efeito que esse empreendimento vai ter aqui, na verdade são impactos que costumamos dizer, são expectativas que o empreendimento gera na comunidade, para isso existem medidas dentro de um programa de comunicação social, e interação com a sociedade que o Metrô vem desenvolvendo diversas ações, fazendo apresentações em diversos fóruns onde é solicitado, neste momento, este evento é parte também deste empreendimento, na verdade ao ser aprovado pelo CADES essas ações de comunicações sociais tendem a se intensificar em função da aprovação do empreendimento, impactos potenciais agora na etapa da construção, temos impactos que podem afetar temporariamente a qualidade da água, a produção de poeira na vizinhança das obras, ruídos promovido pelas máquinas, pelos equipamentos, para esses impactos, á um conjunto de medidas e especificações de controle ambiental, que deverão ser seguidas pelas empresas contratadas pelo Metrô para a construção, então é um conjunto de especificações para minimizar, mitigar esses impactos num programa de controle ambiental, e haverá também um programa de monitoramento ou seja vamos medir o ruído, vamos medir alguns problemas que aconteçam para que eles sejam sanados. Com relação ao meio biótico temos uma identificação nos canteiros centrais destas vias de cerca de 1800 árvores, que provavelmente



deveram ser removidas ou transplantadas, com base com a experiência que temos no Expresso Tiradentes, cerca de 2 terços desta vegetação, teria condição de ser transplantada para a vizinhança, e o outro um terço deveria ser cortada, obviamente não é possível neste momento definir um número exato porque estamos ainda numa etapa de projeto funcional, e o Metrô está detalhando o projeto básico destas intervenções, apenas quando isso tiver definido que vai coincidir com a próxima etapa do processo de licenciamento que vamos ter o número exato de árvores que serão removidas, eu lembro que a remoção de vegetação, ou simplesmente o transplante de uma árvore para outro é objeto de um licenciamento específico na Secretaria do Verde e Meio Ambiente através do Departamento de Parques e Áreas Verdes o DEPAVE, e o DEPAVE tem regras muito rígidas de compensação em relação a cortes e manejo de vegetação, e exige compensação bastante volumosas dependendo do cortes das árvores, da importância ecológica que elas tem, em função desse manejo de vegetação haverá uma compensação que provavelmente deve atingir 3 ou 4 ou até 5 vezes mais que esse valor que está aí, ou seja a região do entorno da obra receberá um conjunto de árvores a ser implantadas pelo Metrô numa quantidade muitíssimo maior que tem hoje, pelo simples fato de existir essa exigência do departamento na Secretaria do Verde e Meio Ambiente, com relação a algo importante que a Secretaria quer avaliar nos impactos ambientais, é a perda de áreas permeáveis, então no empreendimento desse porte nos estamos aí estimando a perda de apenas 1 hectare de áreas permeáveis, este número pode ainda ser reduzido no detalhamento do projeto de engenharia, especialmente se conseguido nas áreas de pátio que são muito extensas, garantir áreas permeáveis mais volumosas que está imaginando, e o mais importante não temos interferência em áreas de preservação em torno de todo o traçado, essas medidas do meio biótico, é um programa específico de manejo de população que vai tratar da minimização desses impactos e da proposta de manejo adequado, do replantio, e do plantio compensatório, e finalmente os impactos sobre o meio antrópico, temos aí um total de 166 imóveis que serão afetados, dos quais estimamos que 58 são de moradia, e o restante são imóveis ocupados hoje por atividades comerciais, e algumas atividades de serviço, é uma desapropriação estimada de 90 mil metros quadrados, ou seja 9 hectares, a outros impactos também no período de construção como esses incômodos temporários que uma obra provoca, porém há outro impacto bem positivo que é geração de emprego e renda para a população em geral e em específico para região, há programas específicos para as ações de desapropriação e de relocação de população, um programa de articulação institucionais, para que os diversos órgãos hajam uma interação do Metrô com a prefeitura dentro do convênio assinado para a implantação da suas intervenções e também um programa de resgate de patrimônio arqueológico se vier a ser afetado. Aqui o trabalho identifica os imóveis afetados. Eu apenas ressalto que ainda algum ajuste pode ser feito nessa identificação em função do detalhamento do projeto, então alguns imóveis que estão indicados poderão não ser desapropriados na fase de detalhamento do projeto essa tabela então resume os dados que eu disse, por estações, número de imóveis afetados, número estimado de moradias, e a área total afetada. Agora finalmente os impactos na fase de operação aqui aparecem os benefícios do empreendimento a ampliação da mobilidade da



população da zona leste, a redução do tempo de viagem como já foi abordado anteriormente em alguns pares de pontos, mais em geral para ganho de tempo de viagem da Cidade Tiradentes até o centro da cidade usando esse empreendimento é da ordem de 65% em relação ao temos hoje, e o restante das outras áreas é de 35% de todas as viagens feitas por essa linha, além disso, vamos ter melhoria de circulação viária, redução de acidentes, há um grande benefício ambiental, que é a redução do consumo de combustíveis, e a redução das emissões de poluentes atmosféricos, nos estimamos aqui que apenas a operação dessa linha vai conseguir economizar, reduzir 55 mil toneladas de emissão de  $C^{O2}$  que é um gás do efeito estufa, que está bastante em evidência no momento vamos estar contribuindo para redução dos números das mudanças climáticas na cidade, esse valor representa 0,7% das emissões estimadas pela Secretaria do Verde, no último inventário comentado do sistema de transporte terrestre do município de São Paulo, apenas essa linha consegue diminuir 0,7% de emissões que o sistema de transporte emite no município de São Paulo, e finalmente ainda aspectos significativos para a cidade como a dinamização urbana ao longo desse traçado especialmente junto as estações, colaborando as políticas pública emitidas ou propostas no plano diretor identificamos no trabalho a convergência no empreendimento com as propostas no plano diretor, muito rápido temos programas os quais já falamos, temos 11 programas, 1 programa de gestão ambiental, que vai cuidar das questões de licenciamento e controle das obras, 1 programa de controle ambiental das construções, com especificação para o serviços de construção, a relocação da população em atividade afetadas, comunicação e interação social, manejo da vegetação, recuperação de urbanização de áreas afetadas, proteção do Patrimônio, articulação institucional, estado mais prefeitura, compensação ambiental, esse é um programa obrigatório em função da legislação federal, que obriga que os empreendimentos contribuam com compensação os impactos não mitigáveis com uma unidade de conservação de uso integral, no caso utilizamos como proposta um decreto federal 6848/2009 que estabelece um critério para calculo dessa compensação, e estamos sugerindo com base nesse artigo, decreto a aplicação de 0,15% do valor do investimento em obras civis desse empreendimento, para uma unidade de conservação, cujo o valor vai atingir um pouco mais de 3 milhões de reais, e estamos apontando como sugestão que esse recurso seja aplicado no parque natural municipal fazenda do Carmo, que uma unidade de conservação de uso integral, a decisão final onde aplicação o valor não é do empreendedor, e nem do estudo de impacto ambiental, é da própria Secretaria do Meio Ambiente através de uma câmara de compensação, então o que fazemos no estudo de impacto ambiental é apresentar uma sugestão de onde aplicar o recurso, eu gostaria aqui só para concluir, são duas coisas diferentes uma coisa é a compensação que a Secretaria do Meio Ambiente exige para a decorrência a supressão de vegetação, a supressão é feita, a compensação é feita com o plantio de mais árvores, e isso é uma conta que tem que ser feita a partir da quantidade exata e da qualidade da vegetação que vai ser removida , outra coisa em separado é essa compensação devida, a uma unidade de conservação, então o Metrô irá fazer duas 2 compensações, uma compensação por corte de vegetação, e outra por unidade de conservação, um programa de monitoramento para acompanhar eventuais impactos



negativos ao longo da construção e da operação, e finalmente algumas especificações para a etapa de operação do empreendimento tem que operar pátios, terão piscinas e etc., e cuidados ambientais que haverão nessa etapa, e finalmente concluímos que esse trecho Oratório – Cidade Tiradentes, do Prolongamento da Linha 2, ele estende a rede de Metrô ao extremo leste da cidade. Ele gera menores impactos sobre o meio ambiente e contribuí muito para redução de poluente. Os benefícios são permanentes e são de alta relevância, já os impactos negativos, são na sua grande maioria mitigáveis temporários, basicamente durante a etapa de construção e, passíveis de compensação como estabelece a nossa legislação ambiental. Portanto é um balanço bastante positivo entre os impactos, e os benefícios do empreendimento, e por essa forma a equipe que elaboro o trabalho, recomenda a Secretaria do Verde e Meio Ambiente o seu licenciamento ambiental, muito obrigado.

**Coordenadora Helena Magozo:** Agora então vamos dar início às manifestações das pessoas que se inscreveram. Vamos fazer o seguinte: chamamos grupos de 4 a 5 pessoas, as respostas são para esse grupo de 4 a 5 pessoas e então continuamos a listagem até o final. Cada pessoa tem 5 minutos para se manifestar, isso no máximo. O que eu pediria a vocês é que fossem claros e sucintos na manifestação, para que a platéia permaneça até o final do debate. A Patrícia vai estar aqui com uma sinalização sobre o tempo restante, então vocês a observem para que possamos ouvir as pessoas inscritas com a presença importante do auditório, então a primeira pessoa inscrita é Antonio Cursino Sobrinho, da Sociedade Amigos dos Jardins Helena e Augusto, por favor.

**Antonio Cursino Sobrinho:** Audiência pública significa ouvir o público, eu penso assim, ouvir o público, eu acho está faltando muita comunicação nessa audiência pública, comentei com o Sr. Eduardo. Eu fiquei sabendo dessa audiência pública ontem, no período da manhã, corri na Subprefeitura, fui perguntar para os assessores: gente vai ter audiência pública amanhã? Sim. A pauta é o Expresso Tiradentes, monotrilho? Eu acho que é. Nem a assessoria estava sabendo, então, a audiência pública é uma coisa séria, o público tem que ser ouvido, aqui na Ragueb Choffi ontem tiveram que correr as presas para avisar os moradores os comerciantes, só alguns vieram, porque a maioria não sabe dessa audiência pública, outro ponto é o prolongamento da Av. Jacu Pêssego está paralisado, o prolongamento da Ragueb está paralisado, eu estive numa reunião com o Sr. Pedro Silvio da DERSA essa obra era para ter terminado em janeiro de 2011, está causando grande transtorno para a comunidade no trevo da Ragueb Choffi, então gente voltando para audiência pública, eu acho uma falta de respeito para com a comunidade, mais eu sou contra a falta de comunicação, só isso, obrigado.

**Carlos Vieira:** Boa noite a todos e a todas, como disse a pessoa da mesa, boa noite também a mesa, como anunciou aí o nosso movimento é que luta especificamente por um transporte público de qualidade dentro da cidade de São Paulo, discutimos mobilidade urbana, por tanto eu quero manifestar aqui, eu fiz algumas anotações, estou certo que a cidade de São Paulo infelizmente não é para todos, é para poucos, e esses poucos que somos nós moradores do



subúrbio, dos mais longes bairros dessa cidade, somos exatamente o que a palavra diz, somos suburbano, aliás, somos de baixo, e aí vem um projeto de mobilidade urbana, na minha concepção, no meu ponto de vista, no meu modo de entender, vem um projeto de mobilidade urbano fantástico dando a solução para a situação do caos do transporte urbano na cidade de São Paulo, a gente fica como periferia, como subúrbio, a gente fica admirado, porque eu duvido que lá no Morumbi, aqueles burgueses, aqueles bacanas, gostariam de ter esse modelo de transporte sobre as suas casas, sobre seus quintais, sobre suas cabeças, é muito bom, é muito importante que olhemos o data-show e vamos ter a certeza que vai ser totalmente arborizado, vai ser um parque de diversão, vai ser um parque linear fantástico, seria muito bom se não fosse verdade, olha mostrando o modelo de transporte que já vem saturado, para uma população cansada, com sofrimento eterno dessa população por transporte na cidade vão nos pendurar numa araponga de 12 a 15 metros de altura, com 23 km de concreto nas nossas fachadas, olhando no data show foi muito claro quando ele apresenta a montagem feita pela Avenida Sapopemba, é um minhocão sim, é um grande minhocão, de 24 km de comprimento, é um grande minhocão para aquela família que vai abrir o apartamento, sua janela do apartamento, e vai ver naquele minhocão, o concreto bem na sua cara, essa vai ser a sua paisagem que vai ficar eternamente consagrada na vida dos moradores, além de não atender a demanda da nossa região, um VLT (Veículo Leve sobre Trilho) traz uma preocupação, ao senhor expositor do Metrô, em nenhum momento foi citada a questão da segurança desse transporte, em nenhum minuto aqui dessa exposição ficou claro, leva 48 mil sentido hora, não leva, é impossível estamos adquirindo um modelo de transporte para essa cidade, ou estamos adquirindo uma dor de cabeça, e um caos maior para daqui alguns anos, eu acho que eu fico com a alternativa 2, porque lá no Morumbi não vai ter não, e por mais que digamos que esse transporte tenha vindo para solucionar o problema de transporte da cidade, especificamente na periferia, é verdade que em grandes cidades do mundo esse modelo não deu certo, vai ter que dar certo de qualquer forma aqui em São Paulo, São Paulo será a cobaia de uma situação que não está na pauta do dia, que não está discutido com a sociedade, e aí como foi no M'Boi Mirim, o governo recuou, lá a população se mobilizou, lá população se organizou, e lá o governo recuou com esse projeto, por entender que o Metrô enterrado além de ser mais barato, além de ser mais barato, traz o desenvolvimento que todos os moradores pretendem, traz segurança e o conforto, e a confiabilidade, por tanto esse modelo de transporte agora não cabe na nossa região, não cabe na nossa demanda, ele cabe exatamente no Morumbi, porque vai andar vazio porque tem os bacanas que precisam passear no trenzinho da Disney, obrigado.

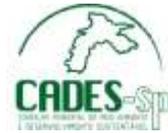
**Sueli Rodrigues:** Boa noite a todos, eu trago comigo a reivindicação dos moradores do Condomínio Santa Bárbara para que se reveja Senhor Secretário e empreendedores, a proposta da compensação ambiental que está provisoriamente direcionada para o Parque do Carmo, quem conhece o Condomínio Santa Bárbara sabe da nossa luta de 16 anos na tentativa de buscar recursos para preservar uma reserva, que deram de presente, um presente de Grego, dentro de um empreendimento de interesse social, deixaram mais de 50 mil metros para que os



condomínios tomassem conta, como vamos cuidar disso, um empreendimento de interesse social, de onde vamos tirar recursos para manter uma reserva desse porte, o Metrô foi até o condomínio e fez uma apresentação, os condôminos estão trazendo o desejo deles, para que parte desse recurso se não todo esse recurso, possa ser conversado e transferido, para que possa ajudar a preservar aquela área de reserva, que de reserva tem 41 mil metros e de área institucional 6800 metros, então a gente quer abrir esse canal de discussão com a secretaria , e com o Metrô, é isso, obrigada.

**Francisco Alves Lima:** Boa noite a todos, e todas, eu quero aqui registrar meu protesto, porque, essa audiência no meu modo de pensar e ver, ela esta atrasada, uma audiência pública ela tem que acontecer antes quando está no pré-início da discussão do projeto, não é com o projeto já acabado e já pronto, e se vêm as comunidades para se discutir fazer uma audiência pública onde as coisas já estão colocadas no papel, não é assim ao meu modo de ver que se faz uma audiência pública, então para questionar isso eu gostaria de dizer que essa audiência pública está acontecendo porque tem alguns movimentos e esses movimentos que aqui vos fala, já entro no ministério público para questionar a função das audiências públicas nos locais onde se vai ser construído esse tipo de ,modal, e não queremos esse tipo de modal, queremos um transporte eu venha resolver as nossas condições de transporte que temos hoje muito precária , ou seja hoje nem temos transporte, que transporte é esse que você vai roda 30 km ou 28 km ou até 35 km dependendo da região que deslocamos e temos que ficar 2 horas e meia as vezes até 3 horas dentro do transporte, e agora se vem uma alternativa dizendo que se vai gasta 50 minutos, isso não é verdade, esse transporte não está provado por A +B que ele vai conseguir fazer esse transporte, esse transporte em outros países que foram construídos ele está abandonado, ele está abandonado, ele está sucateado, o que estão vendendo para nós aqui não é a verdade, tão querendo fazer que é verdade, mais não é isso que é a verdade, tanto que tão usando até o nome do Metrô , não é Metrô que teremos aqui, não é Metrô é VLT, que é diferente de Metrô, Metrô sim é que queremos, é o que as comunidades querem porque sabe que esse projeto funciona, e que isso realmente atende a nossa demanda, era isso que eu queria afirmar para vocês, que é a verdade. Obrigado.

**Marinho:** Boa noite a todos e a todas, em especialmente as autoridades presentes do executivo, do legislativo, judiciário, e a mídia de boa fé, vou fazer minha colocação baseado em duas teorias do transporte do século XX, e do século XXI, gostaria de falar na pessoa do Vereador Francisco Chagas e pedir desculpas por motivo de força maior ele não pode vir, mais me incumbiu de passar essas falas, e a partir das minhas falas, e falo como pessoa da sociedade sou presidente aqui no Jardim Alto Alegre, a responsabilidade da minha colaboração da minha critica construtiva ou não construtiva será baseada na sociedade Jardins do Alto Alegre, como bem eu falei um transporte dessa qualidade para uma demanda do século XXI, com um projeto fornecido pelo Metrô junto ao governo municipal e federal que regride, parece até na década de 50 quando chego aquelas máquinas a vapor para fazer as tecelagens foi a



maior festa nesse Brasil, só faltou esse projeto ser traçado por tração animal, tração nas patas, só faltou isso e gostaria de dizer baseado no século XXI e eu como representante da sociedade quero dizer que o mundo está automatizado, e quero dizer que um projeto desse em pleno século XXI na zona leste até a Cidade Tiradentes, Vila Prudente até a Cidade Tiradentes, jamais será aceito pela a população que sofre essa demanda igual sofre a população da zona leste e em especial nesse trajeto, então gente eu queria dizer a vocês eu a minha pessoa queria fazer vou fazer minha comparação com o século XXI, se o Metrô, hoje não ameniza a situação do transporte em massa em São Paulo, imagina esse transporte, eu quero dizer para vocês, autoridades presentes, é muito bonito, vai trazer compensações e tal e etc., mas não é isso e estamos no século XXI, automação, tudo informatizado, e agora um veículo leve sobre um monte de cimento, meu Deus do céu acho que estamos regredindo, parece que a gente não está mais numa democracia de evolução, então povo e “povoa” que estão aqui presentes, não sei, é um projeto que está aprovado e acho que não tem como fugir dessa realidade, mas o senhor Secretario Eduardo Jorge, amigo pessoal, queria dizer a Vossa Excelência, que vou lhe enviar uns pré-projetos em relação a compensação na área social, e gostaria que Vossa Excelência recebesse e analisasse os projetos, principalmente aqui na área da terceira divisão, que a gente aqui tem muitos problemas, não só com o impacto do transportes, mais também com os impactos do Aterro São João, temos aqui o Aterro São João que nos traz somente coisas que eu não posso falar agora. Cadê os créditos de carbono que estão sendo extraídos aqui na terceira divisão? É para ser investido aqui na terceira divisão, no Iguatemi e nos entornos, gostaria que todos organizados junto ao governo estadual, municipal e federal, fossem buscar organizar isso, organização popular, é o que falta a gente, chega a um objetivo comum, não sacrificar, mais também fazer um tripé baseado no povo, então é isso companheiro, se assim puder chamá-lo Secretário Eduardo Jorge, e queria que Vossa Excelência fizesse um estudo dos impactos sobre a terceira divisão e dos gases, da biogás, o credito de carbono, e parabéns ao povo que está aqui presente, vamos a luta, se tiver que andar de jegue vamos andar de jegue porque um dia aqui vai ser de tração animal aqui na região da Cidade Tiradentes, muito obrigado.

**Angelo Iervolino:** Boa noite a todos, Angelo Iervolino da Sociedade ambientalista Zona Leste, e conselheiro do CADES Municipal, prezados senhores da mesa, e representante do Metrô, falar sobre entendimento, e se é bom ou não, eu acho que já tem colegas e já falaram a respeito, então eu vou adentrar um pouco as questões do projeto em si, na apresentação e tive verificando no EIA/RIMA, a questão se houver algum contratempo, se o trem ou o veículo tiver que ficar como uma demanda a mais parado, ou se tiver que fazer deslocamento do passageiro, e não vimos na apresentação, nenhum ponto que falava disso, segunda questão, quando se falam que não afeta APP, volto a lembrar e já falei isso daí na apresentação do CADES, tem lugares que a obra está passando a menos de 30 metros da divisa, da APA do Carmo que hoje também é parque natural, principalmente naquela região que é Aricanduva – e Segunda estação após, é muito próxima a obra, a questão, eu vou arranjar até encrenca com



muitos colegas, a respeito da incentivo da compensação, quando da obra do expresso Tiradentes, o valor da compensação que estava sendo destinado a APA do Carmo era 0,53% hoje o valor é de 0,15 ou alguma coisa assim, bem menor que seria naquela ocasião, e eu acho se for fazer alguma coisa que não for na APA do Carmo, que seja feita pelo o que o Metrô tenha a oferecer a sociedade, a questão da apresentação eu sei que o tempo é muito pouco, mais quem com nos que pegamos o EIA/RIMA para dar uma olhada tem muitas coisas para esclarecer que a população fica perguntando, como fazem, como vou saber se minha moradia esta dentro desses 66 imóveis , a DERSA fez um posto de informações na Subprefeitura de São Matheus, eu acho que pela sociedade civil vocês poderiam também estar usando as Subprefeituras envolvidas para ter posto de informações para melhor estar esclarecendo a sociedade, muito obrigado e boa noite.

**Epaminondas Duarte:** Bom eu vou responder sobre a parte técnica, existe alguns comentários, alguns eu já ouvi, essa é a quinta apresentação que faço aqui na região, e já ouvi os comentários eu já conheço. Uma semana antes do aniversário de São Paulo dia 25 de janeiro o jornal o Estado de São Paulo publicou uma pesquisa com a população, a pesquisa feita pelo instituto IBOPE em que ele perguntava para população de São Paulo quais eram os órgãos que a população reconhecia como os mais confiáveis, em primeiro lugar foram os correios e em segundo lugar foi o Metrô, a empresa Metrô, porque o Metrô não é só o trem, porque se o trem passa na hora, é porque a empresa é bem gerida, no ano passado no final do ano aconteceu em Londres e entre todos os Metrôs do mundo uma eleição, uma escolha do que seria os melhores Metrôs do mundo, e em primeiro lugar da empresa Metrô foi o da Suécia e o melhor Metrô da América latina é o Metrô de São Paulo, então quando eu vejo algumas criticas como: O Metrô vai fazer uma coisa contra a população, O Metrô vai por a segurança da população em evidência, quer dizer eu não sei qual Metrô a pessoa que fez o discurso está falando, porque se é uma coisa que o Metrô de São Paulo preza, isso todo mundo sabe é a segurança de seus funcionários, os funcionários do Metrô, todos passam por treinamentos exaustivos antes de entrar, e passar a trabalhar, exaustivos criteriosos, então eu fico pensando o seguinte, o Metrô serio que a população de São Paulo disse que é o segundo órgão mais confiável, vai lançar um sistema que seja contra a população, que vai coloca em risco a população de Cidade Tiradentes e São Matheus gente discurso político excelente, mais não vamos colocar no ouvido da população certas coisas que não deveríamos falar, o Metrô de São Paulo foi escolhido pela população de São Paulo como o segundo órgão mais confiável da cidade de São Paulo, não faríamos, jamais, jamais eu diria a vocês de fazer a implantação retrogrado, um sistema que está sendo jogado fora em qualquer lugar do mundo, existe no mundo 300 km de monotrilho, existe no mundo hoje 220 km de monotrilho sendo construído, não vamos menosprezar a inteligência do povo de São Paulo. Eu moro na periferia, eu moro longe do centro São Paulo, e eu não me julgo menosprezado por isso, pelo ao contrário o Metrô está trazendo para essa região um transporte excelente, "Epaminondas, você não falou de segurança". Eu vou dizer, existem, para o Metrô foram estudas 4 etapas de segurança, todas



elas treinadas, primeira coisa no monotrilho o trem não para fora de estação, outra coisa, o Metrô tem geração própria, se acabara energia ele tem seus próprios geradores, ele consegue até a estação, outra coisa é possível fazer sim o arrastamento de um trem por outro, terceira coisa ele pode parar um ao lado do outro e fazer a transferência das pessoas, e quarta coisa, e eu mostrei nos slides, existe uma passarela de emergência entre os dois trilhos e entre os dois trens que a pessoa em ultimo caso, sem energia e se acontecer um problema ter que parar a pessoa pode se deslocar, ou seja gente, a gente jamais iria fazer ou colocar, iria fazer um programa desse, uma implantação dessa deixando passar uma serie de coisas como está, essa é uma coisa fundamental no Metrô, alguém disse que o Metrô enterrado é mais barato, e traríamos o Metrô enterrado, eu sempre digo o seguinte, comparar coisas precisa ser sempre na mesma base, alguém disse outro dia, na China se faz Metrô por X km, Lá todo mundo sabe, a desapropriação ninguém paga, é feita na marra, aqui o Metrô além de implantar o seu sistema ele promove uma reurbanização total, não é o Metrô abre um buraco, tampa e vai embora, o Metrô produz, ou seja ele faz parte da cidade, ele não é um elemento sozinho, ele trabalha junto com os demais, ele faz praça, ele planta árvores, ele faz uma série de coisas, então podemos criticar, eu acho que é valido, eu respeito a opinião, agora não vale a gente parecer que estamos apelando. As desapropriações, na verdade é o seguinte ele vai, eu só queria fazer o seguinte comentário, desapropriação, é lógico que agride as pessoas, e eu sempre digo o seguinte, qualquer pessoa que for desapropriada mesmo que alguém faça o discurso que aquilo é para o bem geral, bem coletivo, lógico que agride a pessoa, porque você esta naquela posição de conforto, e de repente vem alguém tirar, mais pessoal o Metrô tem o máximo cuidado, ele só desapropria o essencialmente para fazer o seu empreendimento, e é realmente uma situação estudada a fundo, a pessoa não faz, é lógico que é um empreendimento que precisa de desapropriação, e a gente toma o máximo de cuidado, porque que o Metrô não anuncia antes as áreas a serem desapropriadas, porque existe uma coisa chamada especulação imobiliária que eu só posso também desapropriar quando eu tenho o chamado DUP - Decreto de Utilidade Pública, a partir desse momento está deferido, e nesse decreto ele é feito a partir do momento que eu tenho o projeto básico, então essa é uma coisa que o Metrô trata com muito carinho, essa é uma coisa que agride as pessoas, a saúde das pessoas. Bom posto de informação, uma coisa que o Metrô preza muito é a comunicação, então é coisa que temos, sempre colocando no empreendimento, e com certeza as pessoas terão todas as informações necessárias que elas queiram saber, agora independente de posto de informação a gente também tem hoje com a internet [ouvidoria@metrosp.com.br](mailto:ouvidoria@metrosp.com.br), e o Metrô a gente sempre deixa, eu canso de deixar meu e-mail, as pessoas podem mandar e-mail e serão sempre recebidas, e quanto a divulgação, essa região é a quarta vez que eu faço palestras, grande parte das pessoas a gente já conhece, o Hamilton eu já conheço, sempre pergunta a mesma coisa, sempre fala a mesma coisa, então gente a divulgação é geral, nos sempre fazemos, o Metrô jamais se nega a fazer a comunicação as pessoas.



**Carlos Henrique Aranha:** Bem resta aqui da parte ambiental uma questão. A compensação que eu gostaria de remeter ao Sr. Secretario, porque trata-se de uma questão de forum da secretaria, que é a compensação ao Condomínio Santa Bárbara, e a outra questão ao Senhor Angelo em relação ao APP, então vamos esclarecer, o que eu disse aqui que o empreendimento não interfere em APP. APP é a Área de Proteção Permanente de proteção de margens de rios, eu não estou me referindo a APA Área de Proteção Ambiental que existe na região da área do Carmo, então são 2 coisas, e não área de proteção permanente nos não estamos interferindo, quando eu digo isso é porque nenhuma das instalações que serão executadas, ou seja pilares, estações, acessos, edifícios operacionais, nenhuma dessas instalações estão em área de proteção permanente, ou seja a 30 metros do córregos que passam ao longo de todo trajeto, com relação a APA do Carmo nos estamos segundo nossos mapeamentos, nosso eixo traçado a 150 metros do limite, mais isso não representa grande importância, porque a compensação que estamos propondo é justamente para essa região, por entender que o parque que existe na APA do Carmo é a unidade de conservação bastante relevante para área e que mercê receber recurso para sua manutenção e implantação, muito obrigado.

**Presidente Eduardo Jorge:** Amigos a Secretaria do Meio Ambiente, como expliquei no começo como o povo ela também ouve, porque o licenciamento vai correr e nossos técnicos vão colher essas sugestões para o licenciamento que vai ser votado no Conselho Municipal do Meio Ambiente, mas em respeito aos cidadãos que fizeram algumas observações, eu vou falar a respeito para não deixar alguma dúvida em relação a algumas questões, embora hoje a nossa conversa é com o Metrô, sobre a divulgação, a Secretaria procurou divulgar o máximo possível, dentro de suas forças, nos mandamos esse nosso convite para todos os vereadores, todos, eu conheço vários vereadores, aliás eu conheço todos os vereadores daqui, todos eles receberam convites, e todos eles tem apoiadores, assessores, e pessoas que moram aqui e deveriam ter avisado, que eu saiba por enquanto só tem um vereador aqui, todos os deputados, eu conheço, vários deputados daqui também todos eles receberam convites, com bastante antecedência, os secretários, os subprefeitos, as ONG cadastradas, no CADES, os conselheiros que vocês elegeram do conselho sustentável, todos eles receberam, os representantes aqui eleitos para o Conselho Municipal do Meio Ambiente, inclusive aqui tem 2 presentes, eles receberam os convites, nós publicamos nos jornais de grande circulação, mas é claro que numa cidade de difícil como essa, é preciso ser ajudado, vão ter outras audiências publicas todo esse pessoal vai receber de novo, e a gente espera que eles ajudem nas convocações das audiências públicas, quanto a Sueli a nossa conselheira do conselho municipal, a noticia que eu tenho é uma área privada essa que você fala, e a gente não pode aplicar recurso público numa área privada, se for isso, mais de toda forma a Sueli vai encaminhar a solicitação, e nos vamos analisar essa situação da cidade satélite de Santa Bárbara. O Marinho fala de várias compensações ambientais, e várias compensações está sendo destinadas a essa região, ele mostrou o mapa aqui rapidamente que vocês poderão ver que tem muitas áreas em andamento. Agora no governo você tem que cumprir os prazos, por exemplo, o recurso dentro



do credito de carbono a pouco tempo ainda, você tem que licitar, você tem cumprir prazos, isso é lei, você não pode passar por cima disso, mas nós vamos continuar discutindo isso Marinho que é nosso amigo de longa data, possa nos ajudar nessa questão, e finalmente, o Angelo falou que diminuiu o valor da compensação federal obrigatória. É verdade, mais isso não é culpa nossa, isso foi uma decisão do governo federal, existia um percentual maior antigamente, mas o governo federal baixou o percentual mínimo obrigatório, mas tem uma compensação, tem uma coisa diferente. Nós aqui da Secretaria do Verde, da prefeitura aumentamos muito, mas, é verdade que se diminuiu a compensação. Mas a compensação que vai ser feita pela portaria da Secretaria do Verde cresceu bastante, e essa é obrigatoriamente sempre aplicada na mesma região onde tem o impacto. Eu faço esses esclarecimentos, embora, repito, hoje devemos aproveitar a conversa com o Metrô, porque essa é uma obra muito importante, muito grande, e a gente deve usar o espaço para estreitar os laços com o Metrô.

**Jerônimo Barreto da Silva:** Boa noite a todos. O pessoal ta cansado viu mesa. Eu sou presidente da Associação Nossa Senhora da Aparecida, e eu quero começar aqui pra eu não esquecer, eu gostaria que a mesa quando retornasse para casa, pegasse daqui até o km 26, pra ver a situação que tá o Sapopemba aqui, eu levei não sei quantas horas pra pega uma perua Sr. Secretario mais eu cheguei, e quantas tiver eu venho, porque , a pé também, se der, eu acho que vou comprar um jumento, eu acho que o Kassab, já que não tem transporte, vamos dar jumento pro povo, só o que ta faltando em São Paulo, as minhas criticas são as compensações mesmo, 2008 Sr. Secretario, não faz muito tempo não, o credito de carbono foi de 13 milhões de reais, total do credito de carbono são 72 milhões de reais pra nossa região, onde é que esta o dinheiro? Cadê a compensação desse trem que vem ai? E, outra coisa vocês tem que divulgar mesmo, porque quando é no Morumbi, quando é o centrão, lá é divulgado em todos os canais; na Rede Globo. Aqui se a população não tiver unida, a gente não participa porque vocês não querem por isso a gente vem, em prol dessa comunidade sofrida, que sai 4 horas da manhã pra chegar às 7 no trabalho. Porque o Metrô não vem pra São Matheus? Qual a dificuldade do Metrô vir pra São Matheus, isso é uma vergonha, Sr. Alckimin você ta destruindo a Jacu Pêssego, ninguém tem acesso a Jacu Pêssego, vocês tema acesso a Jacu Pêssego? Então vai ser de 8 meses a 1 ano pra fazer os entroncamentos, outra nova licitação que vai custar 1 bilhão e 900 mil reais, isso é um absurdo enquanto isso nós estamos lascados em São Matheus, e vamos continuar, aqui somos um bairro dos esquecidos, somos um bairro dos esquecidos mesmo, nós temos que acordar a população, pelo amor de Deus, vocês tem filhos e netos, vai precisar de um transporte digno, quem pega essa Av. Sapopemba, isso não é uma avenida, isso é um desastre, o Kassab deixou de fora 44 milhões de metros quadrados, só a Sapopemba de São Matheus vai continuar sem pavimentação, e vai fica sem pavimentação, vai ou não vai, por isso que nós estamos aqui, e quando tem uma audiência publica é pra nós soltar o que temos no coração, porque eu queria uma salva de palmas pro Secretario Eduardo Jorge, que hoje esta aqui gente, faz muitos anos que não vejo esse homem aqui minha gente, pois secretario, nós queremos, fala pro prefeito Kassab, nós queremos nossas compensações,



pra nossa região, pra nossos filhos saírem da desgraça que tá aqui, nos não temos uma faculdade, nos não temos uma cultura nesse bairro, não vem dizer que não tem dinheiro, o estado mais rico do Brasil, é São Paulo, gasta bilhões em transporte que não vai dar em nada, e outras coisas companheiros que estão na mesa, e o consorcio, cadê as placas de divulgação que vocês não fizeram pra nossa convocação, na próxima, muito prazer em conhecê-lo agora mais faz muitos anos que não vejo o senhor, mais vamos trabalhar, muito obrigado.

**Hamilton Clemente Alves:** Boa noite comunidade de São Matheus, boa noite a mesa presidida pelo Secretario Eduardo Jorge, os demais componentes, é sempre bom discutir as demandas, é sempre bom a participação da população, o poder ele emana do povo, o poder ele emana do povo, então o povo tem o poder, todos os parlamentares que lá estão formam eleitos por cada um de vocês, então tem que cobrar, então de fato houve muitas falhas em relação a divulgação desse projeto, quando o Epaminondas fala que o Hamilton repete sempre as mesmas coisas, é que porque ate agora não me convenceu, enquanto não me convencer eu vou tornar a repetir as mesmas coisas, eu vou citar o exemplo, só um exemplo, com certeza esse projeto, que ta colocado, vocês fizeram sim algumas audiências publicas, mais foram audiências que foi convite como se fosse aniversario de alguém, foi convite direcionado, não foi convite aberto, tanto é que teve lá no CARITAS e eu participei, tinha lá pouca gente, tinha mais assessor parlamentar, e funcionários da Subprefeitura do que a população, depois vocês realizaram uma outra audiência publica que tinha pouquíssimas pessoas da população, e a ultima que eu participei, foi muito bem conduzida pelo Epaminondas, né Epaminondas?, No Condomínio Santa Bárbara, teve varias mudanças, varias modificações, a população, todas as entidades organizadas, o nome da entidade que eu represento chama-se MACE Movimento Ambiental Cultural e Ecológico, a Secretaria, o Sr. Eduardo Jorge conhece bem, todas as obras de grandes obras de impacto na região, nós ficamos sabendo pelo conselho, nos somos convidados a ir lá na reunião, só que aqui na região nos não fomos convidados, o Eduardo Jorge falou que foi divulgado em jornal, aqui tem dois jornais presentes: Fato Paulista, que representa muito bem aqui a região, levanta a mão, vocês foram convidados, mandaram alguma coisa pro jornal de vocês sobre essa audiência ? Não. Tem o jornal Gazeta de São Matheus, não sei se a Lucí ta aqui que também não sabe nada, então as lideranças não receberam nada de fato sobre essa audiência, e aqui com certeza tem mais gente que foi prejudicada pelas enchentes, e pelo crime cometido pela DERSA. Eu até pedi pra algumas lideranças, eu falei assim gente não vamos discutir a questão da DERSA, podemos ate pontuar pro secretario, mas não vamos discutir, vamos aproveitar pra questionar o Metrô pra perguntar por que que no projeto desse tal monotrilho que nós não conhecemos, um exemplo Sr. Secretario, o próprio Adalberto Maluf Filho que por coincidência é irmão do atual secretario, ele diz o seguinte, ele é do instituto de relações internacionais da Universidade de São Paulo, ele é da USP, ele diz o seguinte, que o monotrilho fracassou em Dubai, em Las Vegas e Joanesburgo, ele disse que o monotrilho não funcionou, nos fizemos uma pesquisa no Rio de Janeiro, e fizemos em Barra Bonita, e também lá não funcionou, então, nós precisamos ser convencidos



que de fato que a população não é contra um transporte de qualidade não, né gente, a população não é contra não, porque ai você pega, uma hora você diz atende 17 mil passageiros hora sentido, outra hora vocês garantem que vai atender ate 48 mil passageiros hora sentido, a nossa demanda aqui é aproximadamente 60 mil hora sentido, se fosse o Metrô, se o monotrilho atender 40 mil hora sentido vai chega próximo da demanda da região, mais precisa ser discutido, a população precisa ser convencida disso, mais não é, são 2 audiências que eu participo e o Secretario Eduardo Jorge, ele é muito simpático aos projetos das ciclovias por que todos os projetos de ciclovias, motovias, só tem lá pro lado do centro , porque que junta esse processo e nos não podemos também incluir uma ciclovia, uma moto via porque aqui em São Matheus tem bastante ativista que gosta de andar de bicicleta, ou não gosta, muitos que trabalham ai na Vila Prudente, trabalha na Mooca, se tiver uma ciclovia pra se andar nela, vocês não vão trabalhar nela, não vão, então o que precisa `e vocês também ouvir a comunidade, `e vocês ouvirem as propostas da comunidade, e pra encerrar, Secretario Eduardo Jorge, nos atenda, a DERSA fez varias audiências publicas aqui o tal Paulo Preto que desviou um monte de dinheiro das obras, prometeu ate pedra brilhante aqui nas vias, ate pedra de brilhante Sr. Paulo Preto prometeu aqui para a comunidade, olha ele tinha tanto interesse de liberar a via, pra construir essa obra, diga-se de passagem uma bela obra, vai trazer desenvolvimento aqui para essa área, a obra é muito boa, gente crime que a Dersa cometeu na região, Sr Paulo Preto tinha que ir tudo preso esses caras da DERSA, porque os caras viram aqui tanta enchente aqui, o ano retrasado Sr Subprefeito, o Sr Hermes esteve com a gente lá e o Jerônimo lembra disso, e pessoal morrendo, porque eles deixaram os rios e córregos assoreados se quer passaram uma máquina limpando. Dezembro eu tive com um secretario da Subprefeitura dizendo que em dezembro vai acontecer a mesma coisa, ele disse nos vamos conversar com a DERSA e nos vamos mandar as máquinas, até hoje estamos esperando as máquinas e o povo ai sofrendo com as enchentes, outro crime, eu quero concluir, outro crime fizeram buraco pra desviar os tubos, e deixaram o buraco lá, encheu de água e uma criança morreu afogada lá, até agora não se sabe, e a DERSA ta lá escondida, deixou lixo, deixou entulho. Eduardo Jorge, vamos fazer uma visita com a nossa ONG, vamos ao trecho ai com esse crime que deixaram ai, as passarelas, únicas passarelas que tem para os alunos passar, passarela enferrujada, que vergonha, uma obra tão bonita, que vai atender o nosso povo, que vai ajudar no desenvolvimento da região, não da gente, outra coisa Metrô vamos trabalhar com a comunidade que esse povo sabe o que diz, muito obrigado.

**Manoel Cordeiro Duarte:** Boa noite a todos, e o que eu queria falar que esse monotrilho não seja igual ao fura-fila, que era pra ser trem né, e no fim colocaram ônibus, e que no fim é a mesma coisa que qualquer outra linha de ônibus, então eu espero que o certo mesmo tem que ser o Metrô, porque a população aqui é muito grande, a gente que toma ônibus direto ai, os ônibus é um atrás do outro, tudo lotado, então o monotrilho vai resolver de maneira nenhuma para a população, o certo mesmo é o Metrô, eu acho muito fácil vocês, já fizeram a programação e isso pode ser corrigido, e fazer aquilo que a população quer, o Metrô é tão



importante que valoriza mais para a população, que mora na região que ele vai circular, e também tem mais segurança apesar, que falaram que tem bastante segurança, mais também não como andar no alto pode causar problema, todo mundo sabe disso ai, a gente tá lá trepado lá em cima e não sabe o que vai acontecer, um dia pode acontecer alguma coisa grave, e o certo mesmo é o Metrô, então eu não tô de acordo com o monotrilho, então é fazer o Metrô e acabou, eu não tenho muito o que falar, peço que vocês escutem o que estamos falando e vocês melhorem a programação e faça o que o pessoal mais quer: o Metrô para a população, obrigado.

**Edson Luiz Passoni:** Boa noite a todos os presentes, boa noite Secretario Eduardo Jorge que eu conheço desde o inicio da década de 80, faz muito tempo, movimento de saúde. Eu moro no Jardim das Laranjeiras desde 1983, para os mais velhos talvez se lembrem, havia 2 linhas de ônibus aqui, havia uma que ia até a Penha, demorava de 2 a 3 horas e outra que ia até o parque Dom Pedro que demorava tanto tempo ou mais, e uma outra linha que saía lá do Iguatemi e ai até a divisa com São Caetano, com o tempo obviamente, essa situação foi melhorando, hoje nos temos interligações com o Metrô, e temos varias opções, agora eu queria lembrar aqui àqueles que são mais velhos que tudo, tudo o que nos temos aqui na região, seja escola, seja posto de saúde, incluindo equipamentos públicos, incluindo asfalto, moradores do Alto Alegre os moradores devem se lembrar disso não vieram de graça, inclusive água e luz, a luta aqui foi grande, foi grande, e demorou muito tempo para que a gente tivesse o asfalto aqui no bairro Laranjeiras e no Alto Alegre, se não tivesse sido feito mutirão não teria chegado, e ainda tivemos que pagar a única coisa que veio de graça pra gente aqui foi um aterro aqui na frente, que não foi bom para ninguém, a gente fica muito desconfiado, e de repente isso é normal, quando se apresenta um projeto aqui pra região, obviamente com o intuito de resolver um dos problemas maiores que São Paulo enfrenta hoje que é a questão do deslocamento, do trânsito, da mobilidade, porque da periferia que somos nos empurrados aqui pro fundão pra poder dormir aqui, mais tendo que atravessar 20, as vezes 30, 40 km pra poder trabalhar, a gente fica preocupado quando chega porque o que vem de graça os fatos mostram isso nunca foi bom, eu queria só pra falar pro Epaminondas, eu não conheço ele, o Metrô foi 2 opção do que existe de mais confiável na cidade, mais agora acho que não é Epaminondas aquele Metrô que para dia sim e outro também, as vezes com uma camiseta vermelha presa na porta, parando a cidade toda, me perdoa, mais se o Metrô vai fazer gestão desse produto que ele está oferecendo, eu espero que não seja mais o mesmo Metrô, ou que não seja os mesmos responsáveis, todo mundo que pega Metrô todo dia em algum momento deve ter ficado parado em algum lugar, em alguma linha, quando não é uma é outra, eu disse que quando a gente atravessa uma distancia muito longa para trabalhar, o que eu vou dizer não tem muito haver com que esta sendo oferecido aqui hoje, mais tem muito a ver com a mobilidade e com a qualidade de vida das pessoas, mais nos temos um pólo industrial aqui aprovado em 1986, do nosso amigo Roberto Gouvea, Eduardo, que fica aqui onde tá construído o Carrefour, na Jacu Pêssego, eu acredito que tem a ver com a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, porque as



empresas que devem ou deveriam se instalar ali não poderiam ser empresas poluentes, a cidade de São Paulo, a prefeitura, não se preocupa em segurar as empresas, muitas pessoas aqui trabalharam em alguma empresa que mudou de município, foi porque a prefeitura não seguiu, além do fato de não segurar não traz, esse pólo tão vazio não tem nenhuma indústria, Eduardo fica a sugestão, as pessoas não querem atravessar a cidade de ônibus, de Metrô ou monotrilho, as pessoas querem trabalhar próximo de casa também, isso também é qualidade de vida, e pra isso talvez o projeto tão mirabolante não fosse necessário se a gente tivesse a condição de trabalhar perto de casa, teria mais tempo para família, teria mais tempo para o lazer, mais tempo para estudar, ta certo, é uma sugestão que deixo aqui pra você viu Eduardo pra levar pro prefeito quem sabe numa próxima gestão caso ele não consiga cumprir, o próximo gestor consiga cumprir.

**Pedro KaKá:** Bem boa noite a todos vocês, e em especial aqui a equipe que traz um tema que sempre tem sido uma polêmica na realidade essas audiências afloram como sempre as grandes contradições que a nossa sociedade convive, o Metrô o sistema metroviário no Brasil em especial em São Paulo que é a maior cidade na América Latina está a muito tempo atrasado porque a concepção foi uma decisão política, uma opção política que se fez ao longo da década de 50 para 60, o planejamento urbano que existiu no final da década de 60 tinha uma malha metroviária que contemplava todas as reivindicações que aqui a população apresenta, era uma malha metroviária que contemplava exatamente o desenvolvimento regional, uma malha, eu não diria tão rica como a cidade de Tóquio. Tóquio eu estive lá por 4 vezes e a gente percebe que lá sim temos alternativas: aéreo, subterrâneo enfim, adequando cada local de acordo com a sua necessidade, mais a força da indústria automobilística que eclodiu no final da década de 50 determinou uma opção de transporte, e assim até hoje percebemos que não só na questão urbana, mais na comunicação inter-cidades a opção foi o sistema rodoviário, e hoje não basta, não basta os rodízios para resolver a problemática, daqui a pouco o rodízio que temos para São Paulo não será suficiente, então o poder público percebe claramente a importância do transporte coletivo, a importância do transporte em massa, no entanto estamos a quase 40 anos de atraso, eu cheguei em São Matheus em 1970, o companheiro aqui falou que chegou em 73 em Laranjeiras como era difícil sair do centro da cidade, porque naquela época o ensino fundamental só chegava até ao que a gente na época, pela idade que tenho falava que era o ginásio, o colegial não tinha aqui em São Matheus quando eu cheguei, eu tinha que ir até o Parque Dom Pedro, e saia de lá as 23:10 correndo para não perder o ultimo ônibus, e fazia de tudo para não dormir porque normalmente eu dormia e chegava no ponto final que era o Rodolfo Pirango, ou seja era 2 km depois do meu ponto, hora a precariedade do sistema de transporte em massa não é de hoje, no entanto a população reclama, mais também temos que rever algumas questões, a decisão orçamentária, onde destina-se a verba é de acordo com o poder e o jogo político, e aqui eu notei somente a presença é lógico que temos aqui representantes de parlamentares, um único vereador que é o Gilson Barreto, que não sei se ainda está na dependência, mais é o único que estava aqui, hora se o tema é da importância



que de fato é mesmo, porque não vereadores e deputados que o senhores votaram também estivessem aqui discutindo para que as verbas fossem no orçamento destinado para está obra que é o monotrilho, que é discutido, que é contestado, e revela, como eu acabei de falar uma falta uma demanda um vácuo de 4 décadas, temos que rever também essa questão da representação, a representação para toda a periferia diferente lá do Morumbi, o Morumbi tem 4, 5, 6 vereadores e deputados que defendem a região e aqui não, aqui sobra apenas para as entidades, que ficam a deriva para discutir de forma solitária, de forma sozinha, talvez trafegando por esses esburacados trechos da Sapopemba, e então a decisão já foi tomada, e estamos apenas nos conformando e demonstrando que tenho o tempo já esgotado, eu gostaria de como cidadão, como morador, e como empresário da região, estar discutindo, estar reivindicando, maior investimento para esse transporte coletivo, para toda periferia e em especial para a zona leste, e que também em torno das estações façamos como exemplos de países que já são de forma aprovada, no entorno das estações desenvolver atividades comerciais, onde geraria então emprego, então o trabalhador não teria que viajar 4, 5, 10, 50 km, e as vezes 2 estações estaria naturalmente no seu local de trabalho, retornando assim mais cedo para sua casa, enfim talvez até teríamos economia nas pavimentações, porque menos carros teríamos transitando, por um sistema de transporte coletivo em massa, ou seja se isto é uma inauguração, e de fato é mesmo para nossa região, talvez seja um começo e quem sabe com mais verba para região possamos então inaugurar sub-trechos que talvez que contemplaria toda reivindicação que nos assistimos aqui, obrigado.

**Coordenadora Helena Magozo:** Eu vou pedir para o Empreendedor e para o Responsável do EIA/RIMA para responderem essas questões, em seguida continuamos com as manifestações.

**Epaminondas Duarte:** Bom a primeira pergunta dessa segunda fase, o senhor que disse sai às 4 horas da manhã para chegar às 7, é lógico que está saindo às 4 horas da manhã porque hoje não tem confiabilidade. Não sabemos quando ônibus passam, e, quando passa, demora muito, se está muito lotado, se passar e houver algum problema no sistema viário com certeza ele vai atrasar, com o sistema que o Metrô está implantando, existe uma coisa que se chama confiabilidade, e a cada 2 minutos o Metrô vai passar. Isso diminui até aquele stress da espera, a pessoa não vai precisar, será que vai passar? Não o Metrô passa, o Metrô passa, o Metrô tem uma confiabilidade e uma regularidade que esses sistemas com certeza vai ganhar tempo sim, para dormir um pouco mais, conversar com a família, na Avenida Sapopemba não faz parte do Metrô, mais como eu disse, mais com certeza faz parte do programa toda a ampliação do leito viário da Avenida Sapopemba e a prefeitura esta engajada nisso, o Metrô naquela região onde não há, o Metrô vai ser implantado e ele necessita de uma pequena área no canteiro central, logicamente essa área terá que haver as compensações, e sim até nisso o Metrô vai fazer com que a prefeitura faça as melhorias na Avenida Sapopemba, bom foi feita uma referencia pelo Hamilton de um consultor chamado Adalberto Maluf, consultor já é nosso conhecido, infelizmente ele não está aqui, e eu gostaria de dizer, o Adalberto Maluf ele não é a favor do



Metrô, ele não é a favor do monotrilho, ele defende, ele da consultoria, e conhecemos o Adalberto, ele é consultor. O que a gente chama de BRT que é um corredor de ônibus segregado, que é uma coisa boa, não é ruim não, só que não se compara com o monotrilho, não se compara, só que a gente não está dizendo que o monotrilho é melhor, que as pessoas confiem no que a gente está dizendo é o seguinte: que o Metrô leve monotrilho, é o Metrô, e a companhia do Metrô como eu disse anteriormente jamais iria embarcar numa canoa furada, como algumas pessoas andam dizendo para o povo, tentando disseminar essa idéia errada, não existe isso, bom demanda da região, a companhia do metropolitano de São Paulo introduzi-o no Brasil, no Brasil o estudo de planejamento de transporte das quais umas das etapas é o estudo de previsão de demanda, o Metrô, a cidade de São Paulo pelo Metrô é a única cidade do mundo, que tem 6 pesquisas origem – destino, não existe outra cidade do mundo, porque fazer pesquisa, para saber exatamente como a população se desloca, o Metrô utiliza modelos matemáticos desde 1968, nenhuma cidade do Brasil utilizava modelo matemático para previsão de demanda, o Metrô introduziu na escola Politécnica da USP esse estudo de planejamento de transporte que não existia nessa modernidade, então vem uma pessoa fazer um discurso, e dizer que o estudo de demanda que o Metrô faz a mais de 40 anos está errada, é minha vez de perguntar me mostra então, mostra que base você está usando porque faz sim a previsão de demanda a mais de 40 anos, e ele introduziu isso aqui no Brasil, não é São Paulo, no Brasil, é a única cidade do mundo que via Metrô que tem 6 pesquisas de origem – destino, gente eu não estou brincando não, por favor a critica é muito bem vinda e estamos aqui para aceitar, agora por favor não queira disseminar idéia errada daquilo que algumas pessoas dizem que conhecem e não conhecem, esse não é o jeito certo de fazer política, bom resolvendo o problema, gente esses sistema vai transportar por dia 550 mil pessoas da para imaginar quantas cidades no estado de São Paulo, vou repetir a pergunta, quantas cidades no estado de São Paulo tem mais de 550 mil pessoas, dá para contar na mão, isso é pouco? Isso é muito. Agora tem gente dizendo assim, aqui nessa região mora 1 milhão de pessoas, todas elas querem andar no monotrilho para ir para cidade. Esse estudo como eu disse o Metrô faz há muito tempo, erra? Erra. Mais quanto mais erramos mais se aprende, tem gente utilizando o problema do Metrô hoje, talvez não tenha ouvido o que eu disse no começo da minha apresentação, o Metrô é totalmente automático, não é só aqui, é no mundo inteiro. O Metrô começou a ser construído em 1968, todo sistema utilizado na linha 1 Azul, a linha 3 Vermelha, na linha 2 Verde, e na linha 5 Lilás, é um sistema que só existia na década passada. E, depois disso a coisa foi se aperfeiçoando, e o Metrô está implantando em todas as suas linhas existentes, e nas que estão vindo, inclusive aqui na nossa ligação que estamos discutindo, o melhor sistema que existe no mundo. Seremos um único Metrô no mundo totalmente atualizado tecnologicamente. O Metrô de São Paulo vive uma transição de sistema de algumas décadas, para um mais moderno. Agora, dizer que o Metrô pára um dia, e outro também; isso não existe o Metrô não pára. Existem sim esses problemas de sistema, e porque estamos mudando esse sistema, exatamente para dar mais oferta, então tudo bem vamos criticar, a gente não gosta, politicamente se for implantado vamos perder voto mais por favor, bom o Zezinho disse que a



população rejeitou o sistema o monotrilho não traz desenvolvimento, pelo contrario, o Metrô o monotrilho, e até o corredor de ônibus que ia ser implantado e que iria transportar 220 mil passageiros por dia, até aquele corredor que estava projetado, traz sim o desenvolvimento, quanto mais confiável é o sistema, mais as pessoas, mais as empresas querem se situar ao lado do Metrô, vide o seguinte, a estação São Joaquim era uma estação pequena, hoje entorno da estação São Joaquim existem 6 universidades, minhocão da zona norte, gente minhocão é uma coisa e eu já mostrei isso aqui, no minhocão passa ônibus, carro, moto, aqui não, não faz barulho, ele passa lentamente com toda a segurança, não é a mesma coisa, e finalmente Secretário, o ultimo discurso, um belo discurso, realmente é por ai mesmo e queria dizer o seguinte, temos que pedir para os nossos, principalmente os deputados federais, porque o Metrô de São Paulo não recebe a fundo perdido, verba federal, todas as verbas federais são empréstimos, bons empréstimos, graças a Deus que também tem BNDS para emprestar para gente caixa econômica federal, mais empréstimo tem que pagar, no entanto estão sendo construídos outros modelos, outros lugares no mundo construindo Metrô com o dinheiro do governo federal a fundo, e se tivermos mais dinheiro vamos conseguir adiantar a nossa rede sim.

**Francisco da Silva Bezerra:** Boa noite a todos e a todas, cumprimento a mesa Secretário Eduardo Jorge, as autoridades presentes aqui, bom essa discussão foi, dito aqui que não temos outros parlamentares presente aqui, evidente, é uma coisa que já está em andamento que já foi aprovado de alguma forma, e nós a sociedade, novamente é empurrada goela baixo, então aqui é importante ter a presença do Secretário Eduardo Jorge, porque, temos aqui na região várias demandas, onde a gente pode estar reivindicando junto a esse projeto, porque aqui nesse projeto o que cabe a nós agora é fazer algumas emendas de complemento a isso, e nós vamos conseguir barrar isso? Nunca. Mas temos que fazer alguns levantamentos, o Epaminondas ele fez uma colocação que era uma pergunta que eu ia fazer, como que a gente faria com esse monotrilho lá em cima a 12, 15 metros ele quebrando, como seria, o que aconteceria com essas pessoas que estariam lá, ele respondeu, então deve ter um estudo por isso, então e podemos estar perguntando outras coisas, outra pergunta é se o Metrô tem disponibilidade de fornecer o EIA/RIMA desse projeto para as associações, que no qual pedi porque é caro para agente conseguir por meios legais, tem no site, mais é uma coisa que não dá para visualizar muito bem, então é uma pergunta, outra pergunta, quem é o responsável pela indenização das famílias em todo o trajeto, o Metrô assume? Essa é uma pergunta, porque sabemos o problema que há na questão das indenizações, outra coisa, o Epaminondas acabou de falar e eu observei, onde tem canteiro, toda aquela avenida onde está o canteiro, o Metrô assume a compensação e árvores, mais foi dito que a recuperação da via que a prefeitura que tem que administrar, é isso, se eu entendi bem, se não por favor explique para a nós, outra coisa que precisamos, ele citou também, que a estação São Joaquim ela cresceu e tem 5 faculdades, mais Epaminondas é Metrô, é justamente isso que a gente estava reivindicando para região São Matheus, Cidade Tiradentes, Sapopemba, porque o Metrô traria



sim, não que não venha desenvolvimento, mais com o Metrô o desenvolvimento seria muito maior para essa região, são varias coisas no qual temos que acompanhar, em relação, a questão das compensações Eduardo Jorge, é justamente essa questão que a gente queria pronunciar, temos ai, queremos saber se essas compensações tanto do monotrilho, se essas compensações vai ser uma proposta concreta, ou ela vai ficar as margens como ficou o projeto da Dersa, a gente tem a questão do aterro São João, no qual prefeitura até mostra isso no site, o aterro São João comporta 27,9 milhões de toneladas de resíduos, tendo capacidade de gerar em torno de, 36 a 37 milhões, seria algo parecido, no aterro Bandeirantes que teria 26 milhões de toneladas de resíduos, e lá gerou 34,5 milhões, então dentro dessas compensações tem algumas coisas que são distorcidas, no meio do caminho, exemplo esse, a gente tem a inspeção veicular, que é para medir gases poluentes, quando você chega com seu automóvel ele é revisado, e todo ele é visto, e muitos automóveis são reprovados não por gases poluentes, foi reprovado por ter alguma coisa errada como parte da funilaria, alguma coisa assim, então queremos sim saber se essas compensações vão ser compridas ou elas serão distorcidas no meio do caminho, como tem sido distorcidas as compensações da nossa região, principalmente no credito de carbono que precisássemos que fosse investido em São Matheus, e que não fosse transformado para outra região, para o parque do Carmo, porque é Itaquera, São Matheus é quem recebe o lixo da cidade, então essas compensações elas tem que ser feitas para São Matheus.

**Odair de Jesus de Souza:** Boa noite pessoal, boa noite autoridades, Subprefeito que está ai, a minha direção mais que posso estar falando, como leigo que sou. Eu sou liderança lá do Parque das Flores, e eu moro lá há 17 anos, e venho lutando pela aquela área, e o descaso e agora que a promotoria pública está brigando pela aquela área, uma área muito grande o Parque das Flores, e a COHAB diz que é dona, e eu sei que aqui não tem nada a ver com a COHAB, mais a COHAB, e a prefeitura fala que não pode entrar lá porque a área é irregular, então acho que toda urbanização de São Paulo se agente for analisar bem, leigo que sou, eu sou muito leigo em falar isso 90% ou mais a urbanização que tem em São Paulo é irregular, é o descaso do poder público, então a gente está vendo a DERSA, o Metrô, o Metrô é uma obra excepcional funciona, mais pega 6 horas da manhã, pega 7 horas da noite, você não consegue pegar, nega este massacra: é senhora, é criança, é senhora sendo massacrada na porta do Metrô, porque não entra, agora você imagina um prolongamento desse da linha verde com esse trem a 15 metros de altura, e se dá uma pane lá em cima com o é que vai fazer, senhoras de idade, crianças especiais, porque eu tenho uma filha que vai para a APAE todo dia, depende do Metrô é especial, você imagina dá uma pane numa linha dessa, eu não entendo nada, eu estou falando aqui como leigo, e quero falar ao Eduardo como Secretario do Meio Ambiente, pelo amor de Deus, e o projeto do morro do Cruzeiro, cadê o dinheiro, cadê o dinheiro gente, é audiência publica em cima de audiência publica, no governo Marta tínhamos o orçamento participativo, e lá brigávamos para onde o dinheiro ia: meio ambiente, educação, a Marta foi taxada do lixo, mais a Marta queria legalizar a coisa, hoje São Matheus, só vai lixo, entulho, vai



para na minha rua, você vai ver Subprefeito, é uma calamidade pública, é rato que parece gato, entendeu, é barata, é lixo, porque a população não quer jogar o lixo, porque os caminhões não entram, as nascentes Dr. Eduardo, estão sendo destruídas por causa do lixo, que está atrás do morro do Cruzeiro, culpam a Marta porque dizem que foi ela quem assinou mais 20 anos, mentira, foram os outros governos, o PSDB está há 16 anos no governo, a 16 anos, eu falo do descaso desse governo, é um descaso pela humanidade, a zona leste só vem lixo, você não vê projeto sociais, eu que trabalho na carcerária pastoral do jovem, tentando reagrupar esses jovens que estão na cadeia, tentando tirar eles da cadeia para vir para sociedade de novo, a sociedade vai lá e maltrata esse jovem porque não tem espaço nenhum, porque não tem projeto nenhum de educação para esse jovem, eles voltam para os traficantes de novo, fica as entidades tentando separar o jovem de novo, e fica nesse leva traz, e ninguém faz nada, eu falo num governo num todo, vamos para esse lado, o governo faz melhor, ou o governo, pega esse dinheiro e aplica na educação, na cultura, no esporte e lazer que a criança não tem, o CÉU é bom, esse projeto é bom, mais depois que a criança sai lá fora, o traficante está esperando ela, é isso que temos que brigar por essa área do verde que está sendo destruída, cadê o dinheiro, dá para fazer um parque ecológico, e gerar 10 milhões de empregos diretos ali, todo mundo vai ganhar, mais cadê, entra governo e sai governo e ninguém faz nada, então eu como cidadão, Subprefeito que está aqui, vai lá na nossa área por favor, peço ao Secretario Eduardo que vá olhar com carinho, tínhamos 210 nascentes, não tem 10 nascentes, está tudo poluída, vem a mídia e fala na televisão, vamos racionar a água, sim é bom, vamos economizar a água, é lógico estamos destruindo as nossas nascentes, não existe mais nascente, e culpa a população porque está ocupando e jogando esgoto a céu aberto, a COHAB está sendo processada no Parque das Flores, estamos sem esgoto tratado Subprefeito, esgoto a céu aberto, criança pegando dengue, doença de fezes e ninguém faz nada, e o prefeito que não pode fazer porque a COHAB não entro com o projeto, o Meio Ambiente fala que não porque, não entrou o dinheiro e fala que está esperando a compensação entrar, e a licitação ser aprovada, e vai morrendo centenas e centenas de crianças, eu falo porque é da minha área, vocês podem ir lá ver, então eu peço as autoridades que olhem com carinho, se for fazer esse Metrô, olhe desde o centro para cá, quem vocês vão tirar, como vai ser essa população, porque onde eu moro foi tirado várias famílias, já venceu o aluguel e esse Subprefeito não está mais pagando não, as imobiliárias não querem nem aceitar mais os projetos da prefeitura porque não paga, essa é minha questão, obrigado.

**José Luiz Filho:** Boa noite a todos, já foi dito meu nome aqui, não tenho muita coisa para dizer por que já foi dito quase tudo para as pessoas que vem acompanhando. Mas aqui na zona leste na verdade tudo que foi dito é verdade, o poder público esqueceu da gente, sofremos com a DERSA, sofremos com a prefeitura, e agora vem a Audiência Pública do Metrô. Em setembro já saiu uma nota no jornal sobre o projeto do Metrô, Metrô não, monotrilho, toda essa discussão foi feita na Câmara Municipal com as entidades, então essa Audiência Pública na verdade, eu faço uma pergunta, já está aprovado pelo governo, vai mudar alguma coisa nas



questões que foi dito aqui pelas entidades? Pelo que eu vejo não vai mudar nada, os projetos já estão aprovados, já está discutindo, queria fazer uma pergunta para o representante do Metrô, queria que ele falasse da linha branca, que saiu, que já tem um projeto, se vai ser monotrilho também, então eu não tenho muito a dizer aqui não, porque já foi dito pelos companheiros, queria dizer para o Secretario se nessa audiência publica aqui é só para ter a licença ambiental que está a presença do secretario, ou se vai ter a licença ambiental porque está tendo a audiência publica, eu vou aproveitar essa oportunidade, eu moro no Jardim Elizabete, divisa com Parque São Rafael, eu protocolei na Câmara Municipal para entrar na emenda, porque lá existe uma área que já teve várias denúncias, tem uma mina, queria que transforma-se num parque, tem mais de 100 mil metros, e nessa compensação ambiental que o Metrô, o licenciamento já está aprovado, não vai reverter nada, a Anhaia Melo já estão todas as colunas lá, então não vejo que vai reverter, gostaria de pedir para o secretario que nessa compensação, que entrasse o Jardim Cipuada na Rua Giocondo Grotti, no Jardim São Rafael, gostaria que fosse, que entrasse, queria deixar registrado isso porque tudo já foi dito, muito obrigado.

**Gildete Ribeiro de Almeida:** Boa noite a todos, eu gostaria de dizer a vocês que os comerciantes aqui da Avenida Ragueb Choffi, eu sou um deles, sofremos muito com a construção da Avenida Jacu Pêssego, a minha loja, por exemplo, está fechada há algum tempo e não sei quando vou voltar a trabalhar, eu quero dizer o seguinte, a Avenida Inácio de Anhaia Melo em virtude do prolongamento da linha 2, duas faixas centrais, mais o canteiro do meio, estão bloqueadas, é uma avenida larga, eu pergunto: como vai ficar a Avenida Sapopemba, e a Avenida Ragueb Choffi que são mais estreitas, se tomar duas faixas mais o canteiro do meio a Ragueb Choffi tem trechos que só tem 2 faixas, se tomar uma, só vai ficar uma só, o nosso comércio sofreu muito aqui, por causa do transito das obras da Jacu Pêssego, se acontecer a mesma coisa, muitos comerciantes vão a falência, gostaria de solicitar a vocês que fazem parte desse projeto, se pudessem na construção apresar alguma coisa, para que não haja desemprego aqui na região, vocês estariam fazendo um bem para nós, alguns comerciantes realmente fecharam as portas aqui na região, outra coisa que me preocupa, eu tenho medo de altura por exemplo, eu já andei, passei num teleférico e gelo as pernas, e o expresso Tiradentes, em cima para muita gente vai ser um terror, está certo que vai beneficiar muitas pessoas, enquanto muitos estão brigando para não ter, e muitos outros para que tenha, porque não é fácil a pessoa demorar 2 horas e meia para chegar do Parque Tiradentes até o Parque Dom Pedro, que possa vir da minha parte de bom tamanho, para outros talvez não, mais que seja um bem para todos, obrigado e boa noite.

**Laércio José de Souza:** Meu nome é Laércio e sou presidente da Associação de Moradores da Vila Conquista, e, queria fazer algumas colocações aqui, o Hamilton pediu até que eu não citasse o Secretario a questão da Avenida Jacu Pêssego, mais não tem como não citar quando a questão é o meio ambiente, porque estou falando da compensação ambiental, espero que não seja como aconteceu anteriormente Secretario, estamos esperando o Parque Jardim da



Conquista, o Parque Guarirubera, que é compensação ambiental dessas também, quando virá a compensação ambiental do monotrilho, e espero que a compensação especialmente desse trecho aqui venha para São Matheus, e para a Cidade Tiradentes, mais uma coisa, foi falado ai que o monotrilho é sobre pneus, legal não faz barulho, e passa lentamente, nos precisamos em São Matheus é transporte de massa, não transporte de médio porte, nos temos nesse trecho aqui só entre São Matheus – Cidade Tiradentes média de 1 milhão de habitantes, então é complicado. O pessoal quer um veiculo para se deslocar mais rápido ao centro, e chegar mais rápido ao trabalho, o bondinho da Disney vai ser meio complicado, mais tudo bem, a questão da segurança, já foi colocada ai que vai ter uma passarela entre uma estação e outra, e se acontecer algo fora da passarela, essa é uma dúvida que eu tenho queria que fosse esclarecida, fora da passarela, e fora da estação, se tem algum outro método de estar removendo esse pessoal de dentro desse monotrilho, ou se vai precisar de um pára-quedas portátil para poder se freqüentar esse tipo de veiculo, e mais uma coisa Secretario acho que você não vai responder agora porque estamos em um outro tipo de discussão, mais gostaria que pesquisasse e colocasse no site pra gente dar uma olhada, a questão dos dois parques que citei, o Parque Jardim da Conquista, Parque Guarirubera, e onde esta sendo gasto o crédito de carbono aqui da nossa região.

**Epaminondas Duarte:** As desapropriações feitas pelo Metrô, o Metrô é o responsável, o Metrô paga a preço de mercado, ele contrata uma empresa particular para fazer uma pesquisa de mercado de valor de imóveis da região onde serão desapropriados, e depois ele paga por valor de mercado, e se houver acordo ele deposita 80% do valor e o resto assim que for desocupado, sempre valor de mercado, e logicamente se a pessoa não concordar ela tem o caminho da justiça que é o normal para todo mundo. Com relação ao canteiro central que eu disse é o seguinte, não que é o Metrô vai assumir a recuperação arbórea, o que eu disse é o seguinte que o Metrô vai passar pelo centro, pelo canteiro central, e ele é o responsável por isso, agora nesse acordo Metrô e prefeitura de São Paulo, já existe um projeto de alargamento nesse sentido, inclusive já com lei de alinhamento, é isso que vai acontecer, e isso é responsabilidade da prefeitura, me parece que em alguns casos já existe a faixa livre, coisa desse tipo, Metrô fará as desapropriações para ele, dele isso que eu disse. Bom a pessoa disse o seguinte se houver uma pane lá em cima, eu já expliquei o problema da segurança, são aquelas 5 etapas, agora eu quero fazer uma pergunta ao contrário, as linhas de Metrô hoje elas passam a 25, 30 metros, por exemplo, a estação da Luz passa a 25 metros, da linha 1 azul, na praça da Sé é 35 metros, e toda vez que há um problema e que se teve que parar, não houve pânico, quer dizer, foi tudo resolvido, em cima é a mesma coisa, até o senhor Gilberto disse que tem medo de altura, eu também tenho, eu tenho medo de fundura, eu tenho um punhado de medo, e todo dia eu uso o Metrô sei da segurança do Metrô, e eu me lembro assim eu sou velho de Metrô, e eu me lembro que quando foi construir a primeira linha que ia passar debaixo da Sé, a gente ouvia as pessoas disser que jamais iriam andar de metro porque ela ia passar debaixo da Catedral da Sé, que ele vai passar debaixo do prédio do Banespa, e hoje não existe



isso, porque o sistema lhe da confiabilidade, e eu volto a disser o Metrô é confiável, ou seja o problema de pânico lá em cima, é mesmo de pânico ai em baixo, para quem tem medo, o Metrô já tem elevado, se você usar a linha 1 azul, a partir da estação Armênia – Estação Tucuruvi ele já tem todo um trecho em elevado, e ninguém morre de medo de estar lá em cima 8, 10 metros de altura, e digo mais, o Metrô tem treinamento de seus funcionários operacionais para essas ocasiões, e eu não vou repetir os 5 caminhos, e uma segunda coisa, em relação a passarela eu disse, este é o Metrô leve, ele não vai parar entre estações, ele não vai parar entre estações, e ele não vai passar lentamente, e que as pessoas talvez não tivessem aqui mais a velocidade operacional do monotrilho, é a mesma velocidade do Metrô enterrado, subterrâneo, o que for, ele fez uma brincadeira com o bondinho da Disney, acho que ele não estava aqui quando eu apresentei, não é o bondinho da Disney, é monotrilho de São Paulo, e São Paulo é uma cidade séria, fora da estação ele não vai parar, e fora da passarela menos ainda, a pessoa não entendeu bem o que é a passarela de emergência, no Metrô convencional, a passarela de emergência fica na lateral, no Metrô monotrilho ele fica entre as duas vigas, e é lógico que a pessoa só vai fazer se isso em último caso e se o Metrô tiver parado, acho que respondi a todas, e em relação a Sapopemba, e Ragueb Choffi, também está naquele projeto da prefeitura, que a gente está acompanhando, e outra coisa importante é o seguinte, o Metrô tem uma rede para o futuro projetada de 120, 125 km, logicamente que isso dará as pessoas um leque de opções para desenvolver, o que Metrô esta perseguindo é uma rede maior, que é o que a cidade de São Paulo merece, eu acho que respondi a todos, obrigado.

**Presidente Eduardo Jorge:** Eu queria agradecer a presença de todos que vieram aqui dar a sua colaboração nessa difícil tarefa de administrar a maior cidade do país que é São Paulo. Eu vou pedir que o Epaminondas Duarte dê o contato do Metrô para que as entidades e associações continuem conversando sobre o projeto durante todo esse período do licenciamento. Eu não sei se o Sr. José Luiz ainda esta aqui, de São Rafael. Quero esclarecer que o Cipoada está em andamento, e que tem uma discussão da Secretaria do Verde com a Secretaria de Habitação, então, Sr. José, essa atuação está sendo olhada com cuidado pela Secretaria do Verde. O Laércio colocou a situação das compensações em relação àquela região próxima ao Parque da Conquista e o Guariobera, a Secretaria do Verde também está acompanhando. A DERSA também fez as desapropriações, o cercamento e agora vai entrar na fase de instalação de alguns equipamentos, então a Secretaria também está acompanhando, a DERSA quando implantar todo o processo vai repassar para administração da prefeitura. Outra questão importante das compensações nessa região é a obra no antigo aterro desativado do Sapopemba, a Secretaria do Verde está acompanhando a obra, e também quando implantado vai administrar em conjunto com a Secretaria de Esportes. O morro do Cruzeiro, já saiu a declaração de utilidade publica, já foi publicado no Diário Oficial mais de um mês, e também está em andamento a desapropriação no morro do Cruzeiro, então algumas coisas estão andando, outras compensações que estamos discutindo aqui em relação aos créditos de carbono estão sendo encaminhadas, o Parque das Nascentes em Aricanduva, o Parque Linear



do Aricanduva, então tudo isso são outros assuntos que podemos depois discutir em outro momento. Hoje, aqui é Audiência Pública do Metrô, é muito importante, é preciso que a população tenha consciência, eu vi muitas pessoas acharem assim: “já ta aprovado”, não está aprovado. A Audiência Pública é para ouvir a opinião da população, das associações e a Secretaria vai acumulando os dados, e são 2 coisas diferentes o empreendedor e o órgão licenciador. Repito, as audiências publicas são mecanismos que o empreendedor vai melhorando o projeto dele, até chegar à votação final no Conselho Municipal do Meio Ambiente, que pode aprovar, ou não. Na votação dentro do conselho, podem-se determinar modificações, aperfeiçoamentos, e compensações. Um processo de licenciamento é algo dinâmico, é uma conquista democrática da constituinte de 87. A Audiência Pública influencia no projeto, no próprio empreendedor, no próprio órgão e no conselho municipal que vota. Não estamos perdendo nosso tempo aqui, estamos ganhando tempo, para melhorar o projeto, e trabalhar pela cidade. Novamente eu agradeço a presença de todos vocês aqui durante quase 4 horas discutindo com o Metrô um projeto tão importante. Informo que se as entidades quiserem uma nova audiência publica, nós faremos. Não sei se a Cidade Tiradentes quer uma Audiência Publica. É preciso que as grandes regiões sejam contempladas com essa possibilidade de diálogo com o Metrô, cada conversa, vai melhorando o projeto, vai se agregando mais dados para que os técnicos da Secretaria do Verde possam elaborar um parecer mais preciso e mais rigoroso. Estamos encerrando, agradecendo a presença de todos.

**Coordenadora Helena Magozo:** Eu queria dizer a quem manifestou interesse em ter uma cópia do estudo, eu pediria que ligasse para o CADES nos telefones: 3396-3309/3315, e veremos a maneira mais ágil, para disponibilizar esse material e o Iervolino que é Conselheiro do CADES pode estar ajudando nisso, mas veremos a melhor forma.

**Presidente Eduardo Jorge:** Disponibilizar esse material, mas, sempre de uma forma ecológica. Eu queria que o Epaminondas também desse o contato dele, eletrônico, e que as entidades e associações tivessem um contato mais próximo e continuassem influenciando no processo.

**Epaminondas Duarte:** Bom o e-mail: [ouvidoria@metrosp.com.br](mailto:ouvidoria@metrosp.com.br), o meu do Metrô [eduarte@metrosp.com.br](mailto:eduarte@metrosp.com.br), telefone para relacionamento com a comunidade, 3179-2220, 3179-2257.

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