

PROJETO ARCO TIETÊ

SEMINÁRIO TEMÁTICO

REGISTRO DE REUNIÃO – 26/04/2013

No dia 26 de abril de 2013, realizou-se no auditório da Biblioteca Municipal Mário de Andrade, localizado à Rua da Consolação 94, com a presença dos cadastrados habilitados ao Chamamento Público nº 01/2013/SMDU conforme folha de presença anexa, a sessão de encerramento do Seminário Temático do Arco Tietê sob a coordenação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e da São Paulo Urbanismo. Iniciando os trabalhos, o senhor Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, Arq. Fernando de Mello Franco, informou os objetivos da reunião – sistematização das informações que foram apresentadas nas quatro sessões anteriores acrescidas de novas informações produzidas pela SMDU e SP URBANISMO, além da apresentação das diretrizes e escopo mínimo para o chamamento público.

As diretrizes apresentadas serão indicativas ao desenvolvimento dos trabalhos. Sobre os projetos, o trabalho se inicia com hipóteses que precisam ser comprovadas e, não necessariamente, as hipóteses lançadas são aquelas que resultarão em soluções. Deve-se deixar essa abertura de questionamento, de crítica, e deixar claro que o que se traz aqui, nesta apresentação, são as posições da PMSP e que poderão ser questionadas, desde que devidamente embasadas e justificadas pelos trabalhos a serem desenvolvidos. Esclarece que não haverá reuniões individuais entre a SMDU e as equipes devido ao grande número de cadastrados. O processo de discussão será organizado da seguinte maneira: as equipes poderão encaminhar as dúvidas por escrito e/ou para o endereço eletrônico do Arco Tietê e, semanalmente, as respostas serão enviadas, também, por meio eletrônico. Em três semanas ocorrerá uma nova reunião com todos os participantes que estiverem interessados para que seja possível esclarecer as dúvidas existentes. Para a 2ª fase, pode-se utilizar outro mecanismo, se for necessário, em função dos resultados da 1ª fase. Hoje se tem a oportunidade de esclarecer as dúvidas que motivaram os inúmeros pedidos de reuniões individualizadas. Evidentemente, serão tratadas as questões que puderem ser compartilhadas com todas as equipes, dentro de um processo republicano de trabalho. Explicou, em seguida, o escopo da apresentação que será feita a seguir: a) posição em relação a todos os processos econômicos identificados na área e que são importantes para estabelecer as diretrizes básicas de reflexão sobre as possíveis e desejáveis transformações do Arco Tietê; b) discutir conceito de visão de cidade do ponto de vista do próprio desenho da cidade, de uma visão morfológica, de construção de paisagem e de estruturação desse território; c) diretrizes extraídas das contribuições trazidas pelos nossos convidados nas quatro sessões do Seminário Temático. Sempre que houver um fato relevante, os senhores serão noticiados, por meio eletrônico, de forma a mantê-los informados, no que for possível, de decisões do setor público durante esse processo.

Encerrando, o Secretário agradeceu às equipes da SMDU e da São Paulo Urbanismo, que se reconhece, cada vez mais, de enorme qualidade. Passou, em seguida a palavra ao Arq. Gustavo Partezani Rodrigues, Diretor de Desenvolvimento da São Paulo Urbanismo.

Iniciou, também agradecendo às equipes da SMDU e da São Paulo Urbanismo que prepararam os materiais a serem apresentados e a infraestrutura das sessões do Seminário. A primeira imagem sobre o Arco Tietê são as relações produtivas do território. Iniciou tratando da questão do emprego na área do Arco Tietê. As principais atividades em relação ao emprego são: indústria, comércio e serviços, construção civil. Há uma vocação em transformação muito importante. Como exemplo, vale mostrar a situação da indústria têxtil: a região do Arco Tietê corresponde a 18% da produção do setor no Estado de São Paulo, a 38% da RMSP e a 52% do MSP. Mostrou que os quatro setores produtivos (serviços, comércio, indústria de transformação e construção civil) apresentaram, no período 2000 – 2010, crescimento absoluto no número de empregos, com predominância para os serviços. Ao mesmo tempo, verifica-se que há uma grande distribuição dos empregos pelas diversas atividades, como confecção de artigos do vestuário e acessórios (indústria da moda), teleatendimento, comércios varejista e atacadista, mostrando que esse território tem uma atividade ligada a sistema fundiário e sistema tipológico ligado a grandes galpões. Ao mesmo tempo, há um grande número de pequenas instalações, em especial ligado à confecção. As atividades econômicas na área do Arco Tietê estão mais concentradas na região sul do Rio Tietê. Assim, identifica-se que essa região não pode ser de forma alguma entendida como um território que se pretende modificar por completo. Pretende-se garantir os arranjos produtivos existentes, vitalizá-los e aumentar a sua capacidade de emprego e renda para a população. Estes devem estar associados necessariamente às questões de mobilidade, de habitação, de espaços públicos e de lazer, de fato uma cidade onde se mora, se trabalha e se convive. Para entender isso, é necessário tratar das questões de deslocamento. No Arco Tietê ocorrem, diariamente, cerca de 9,2 milhões de viagens, representando 24% do total de viagens da RMSP, sendo 47,6% por transporte coletivo de alta e média capacidades. Identifica-se, como maior movimento pendular, a ligação São Paulo-Guarulhos. No entanto, há outras portas de entrada importantes, como a zona norte (Francisco Morato e Franco da Rocha) e a zona oeste (Osasco, Carapicuíba e Barueri), o que enfatiza a importância do território do Arco Tietê no que tange a esse aspecto. Como garantir, como diretriz, que essa importância seja resguardada e, quiçá, melhorada, incrementada para que esse território seja, de fato, a grande porta de entrada da Macrometrópole? Considerando-se a ligação Arco Tietê com distritos do MSP verifica-se que o maior deslocamento origina-se na zona norte em direção ao Arco Tietê – o lugar de morar, ao norte, e o lugar de trabalho, ao sul do Rio Tietê. Como o trabalho pode equilibrar essa situação? Pelo Chamamento, buscase o equilíbrio econômico, social e ambiental. Esse equilíbrio perpassa, como diretriz, numa justaposição das funções da cidade e do território, e essa região é eminentemente especial para acontecer esse equilíbrio. Por

isso foi escolhido como perímetro. Quanto aos deslocamentos dentro do Arco Tietê verifica-se a predominância de viagens a pé (40,1%), com 32,8% de viagens individuais e 26,4% por meio de transporte coletivo. Em termos dos deslocamentos pendulares intra Arco Tietê, identifica-se um movimento paralelo ao Rio, no entanto, não é um movimento direto: as pessoas descem em direção à Marginal do Rio Tietê, seguem por essa via, e sobem mais adiante, novamente, para a zona norte; ou nos meandros da topografia. Os deslocamentos sul-norte se faz pela linha da CPTM e do Metro. Esse é o jeito de se passar sobre o Rio no sentido sul-norte. Os movimentos Pari-Brás são devidos ao circuito de compras. Se conseguirmos entender a importância dos arranjos produtivos, entender que eles devem permanecer no território, que devem ser incrementados, inclusive adicionados por outros, por novas tecnologias de trabalho, emprego e renda, e se entendermos como os deslocamentos ocorrem nesse território, será possível começar a mapear, ou a direcionar o desenho da modelagem urbanística. Em seguida apresentou diretrizes pautadas por três questões que estão presentes no PDE de 2002 e que devem continuar na revisão: a) geografia do território e recursos hídricos; b) mobilidade – sistema viário e transportes e c) centralidades e rede de equipamentos – existentes e as novas que poderão vir. Em 1930, o Rio Tietê ainda tinha muitos meandros devido à baixa declividade na região da cidade de São Paulo. Posteriormente, com a retificação do Rio, foi evidenciada, junto a paisagem urbana, o antigo leito maior do rio, formado pela cota 730, sobre a qual se localiza mais de 70% do território do Arco Tietê. Avançou apresentando a evolução da ocupação mostrando a importância da ferrovia nesse processo. Mostrou, também, as áreas verdes existentes e propostas, os equipamentos públicos em geral, e em especial os de esporte. Em seguida exibiu a ocupação da área, cotejando o uso residencial e as atividades econômicas. Verifica-se que, tradicionalmente, o lugar de morar não é a várzea. Assim, deve-se repensar o que se quer da área de várzea para a cidade do século XXI. Esse é um território estratégico para equilibrar a ação de emprego, renda e habitação. Três eixos que devem andar juntos nas propostas de modelagem a serem apresentadas pelos proponentes. Em seguida apresentou diagrama indicativo das transposições (pontes) do Rio Tietê. No caso, a distância média entre elas é de 1.700 metros, contra cerca de 600 nas outras cidades que têm boa relação com os seus rios, como Paris, Londres, por exemplo. Repensar a equação de como ligar o sul ao norte é essencial. Não é somente uma ligação para se ultrapassar o rio, mas uma ligação que possibilite a permanência sobre esta região. O sistema viário estrutural compreende, portanto, as travessias mencionadas. Esse território é estratégico para toda a economia macrometropolitana. Quanto aos corredores de ônibus, ao sul são, na quase totalidade, paralelos ao rio. Os projetados pela SMT (150 km) apresentam novo conceito: novos corredores – denominados urbanos, que vão percorrer territórios ainda sem oferta de transporte estruturado na cidade, como na Região da Avenida Celso Garcia, ligando Brás até o Itaim Paulista. Quanto ao sistema de alta capacidade, só há duas entradas na cidade, vindo da região norte, que são o Metrô e a CPTM. A Secretaria de Transportes Metropolitanos está viabilizando

projetos no sentido de criar novos cruzamentos sobre o Rio Tietê. Com isso, será possível criar uma capilaridade entre o norte e o sul. Porém, como fazer com que essa capilaridade permaneça no território do Arco Tietê.

São Paulo é uma cidade pensada em rede. Exibiu diagrama com as centralidades consolidadas, como Lapa, Pari, Brás, Água Branca, Barra Funda, Bom Retiro, Voluntários da Pátria e Vila Maria, no extremo leste. As centralidades existentes estão nas bordas da várzea, como as habitações e toda a infraestrutura criada pela engenharia no século XX, o que significa que o comércio e serviço que alimentam a habitação não entram na várzea. A várzea está ocupada pelas indústrias e comércios com grandes dimensões. Utilizar o conceito de centralidades que está definido no PDE e utilizar o conceito de rede de equipamentos é importante e fundamental para o desenvolvimento do Arco Tietê. As entradas logísticas da cidade, a oeste pela Anhangüera, e Bandeirantes, e a leste pela Dutra, pela Ayrton Senna e pela Fernão Dias, têm que ser pensado como lugares estratégicos de recebimento logístico. Deve-se pensar não na carga que por aqui vai passar, mas na carga que será consumida nessa região. Se o território for, de fato, pensado para ser redimensionado, só a logística de construção desse redimensionamento necessitará de uma estratégia específica. Como os polos logísticos de abastecimento estão pensados na cidade, agregando-se a questão dos resíduos sólidos que poderão ser transportada no sentido inverso às cargas que aqui chegam? Por fim tratou dos adensamentos. Se estão sendo criadas novas infraestruturas, viárias, metroviárias, de mobilidade, de saneamento, de carga navegável do Rio Tietê, ter-se-á nas duas pontas da várzea, áreas que podem ser adensadas, exigindo ampliação as ligações dos polos de adensamento, chegando-se próximo à distância média de 600 metros entre as travessias, que não precisam ser, obrigatoriamente, para veículos. Estamos buscando oferecer aos participantes uma hipótese, que pode ser criticada ou modificada à luz dos marcos regulatórios. O PDE esta passando por um processo de revisão. Não será construído um novo PDE, mas aprimorado o existente. Em seguida, discorreu sobre as diretrizes e o escopo mínimo para o Chamamento do Arco Tietê. Chamou a atenção que o Chamamento pede uma visão de projeto, que é estruturante para o desenvolvimento de todas as ações do projeto, das futuras parcerias e dos futuros instrumentos urbanístico possíveis de transformação desta região. Busca-se o desenvolvimento urbano equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental, à luz de quatro questões importantes: econômica, ambiental, de mobilidade e acessibilidade e habitacional. Em seguida, tratou do marco regulatório, das diretrizes econômicas, para a habitação, para a mobilidade, e ambiental, os princípios de interação social e institucional e as diretrizes territoriais. Apresentando os produtos mínimos esperados que deverão estar presentes nas propostas da fase de pré-viabilidade, no que se refere ao modelo urbanístico, aos estudos socioeconômicos e ao modelo jurídico. Em seguida, exibiu o cronograma de desenvolvimento dos trabalhos: 1ª fase – iniciou-se em 15 de abril e se encerrará em 14 de junho, com a entrega das propostas. Nos 30 dias seguintes, meados de julho, será feita a avaliação das propostas e a comunicação dos resultados. A

partir de 15 de julho, até 15 de janeiro de 2014, será executada a 2ª fase. Apresentou os critérios de avaliação das propostas de pré-viabilidade, tratou do ressarcimento dos estudos e concluiu abordando a forma de apresentação dos trabalhos. As dúvidas, durante o período de execução, serão recebidas e respondidas por meio do endereço eletrônico arcotiete@prefeitura.sp.gov.br. Em seguida o senhor Secretário de Desenvolvimento Urbano ressaltou que no programa de governo municipal está expressa a necessidade de pensar o processo de desenvolvimento socioeconômico da cidade que pressupõe uma drástica redução das desigualdades sociais e espaciais como ponto imprescindível para que se possa como um todo progredir. Nesse território que é estratégico, algumas questões básicas se colocam: apesar de amplamente servido de infraestrutura, esse território necessita de ampliação. Essa ampliação permite pensar todo o investimento no seu regramento, numa disposição que é bastante singular para a cidade literalmente do ponto de vista de uma ordem clara que garanta outras formas de funcionamento da cidade que não as que se conhece no processo fragmentário de desenvolvimento urbano. Há a necessidade de se pensar a “urbanização” dos sistemas técnicos. Não se deve mais ver os sistemas viários, hídricos como artefatos técnicos de atendimento de demanda setoriais, mas pensá-los como elementos estruturadores da conformação de um território, de fato, urbanizado, voltado para nossa morada. Essa qualificação dos sistemas técnicos tem a capacidade de articulação das centralidades, dos sistemas de espaços públicos e da oferta de lazer, e de qualidade ambiental da cidade. Articulação de “projetos especiais” nesse território – complexo Anhembi, Sambódromo, complexo cultural em torno da Estação da Luz, complexo de comércio popular Brás-Pari. Por trás disso, há o tecido urbano com predominância de usos produtivos de comércio e indústria. Desafio: reforçar esse caráter predominante ou substituir todas as dinâmicas existentes por outras imobiliárias mais voltadas para habitação. Devemos buscar o reequilíbrio entre as diversas dinâmicas de forma a poder reaproximar da cidade as questões de moradia, emprego e mobilidade. Pode-se dizer que, diante de uma grande oferta de infraestrutura, diante de uma significativa oferta de emprego, a moradia deve ser pensada de maneira plural, diversa, que garanta o acesso, nessa região, a todas as faixas de renda da população, o que é fundamental no escopo do projeto Arco Tietê. Isso não se refere, apenas, à construção de unidades habitacionais, mas com a utilização de mecanismos e instrumentos urbanísticos que garantam esse acesso. Concluiu informando que a posição do TAV com a estação no Campo de Marte é fechada no âmbito da PMSP e que já foi encaminhada ao governo federal, para decisão. Em seguida, passou-se à sessão de perguntas da plateia.

PERGUNTA: Não vi nas apresentações de hoje menção sobre o processo participativo. Havia entendido, na sessão anterior, que a SMPDH é que faria o arranjo dos processos participativos.

RESPOSTA: *Arq. Fernando de Mello Franco*: Deve-se entender a complexidade dos processos participativos. Não se restringem a processos participativos de um ou outro setor. Devem ser processos a todos os agentes

interessados em um determinado projeto ou território da cidade. O Arco Tietê é um território que diz respeito não só à cidade, mas à Região metropolitana e à Macrometrópole. Deve pensar em discussão não apenas no âmbito desse processo de trabalho, mas no âmbito de toda a cidade. É isso que se pretende ao se fazer a discussão concomitante do Arco Tietê, do PDE e da articulação dos planos diretores dos municípios da Região Metropolitana, na forma de um embrião de plano metropolitano que ficará a cargo da EMLASA. Especificamente ao Arco Tietê, entende-se que esse processo deva ser, em um primeiro momento, consultivo, isto é, será organizada a forma de escuta de agentes especificamente interessados na área de estudo, e isso compete ao poder público fazer. Não só ouvir moradores, mas, também, agentes produtivos diretamente interessados, com a participação dos habilitados ao chamamento. Não se pode esquecer que se trata de um processo de competição e que deve resguardar informações privativas de cada uma das empresas. No entanto, não há conflito nisso, pois uma vez findo o chamamento público será iniciado um processo que não é consultivo, mas sim, de discussão pública das propostas vencedoras do certame.

RESPOSTA – *Arq. Gustavo Partezani Rodrigues*: Hoje, aqui, foi tratado do conteúdo do chamamento, que é diferente do desenvolvimento da criação da hipótese. Nesse processo de desenvolvimento, a palestra da SMPDH foi importante para mostrar como a PMSP está aplicando o processo participativo e de gestão com os agentes. Aqui foi tratado como a interação social e institucional deve ser fomentada dentro da hipótese que se procura. Neste momento, está-se formulando uma pergunta, formulando uma hipótese.

PERGUNTA: Para uma grande confusão é preciso uma pequena solução?

RESPOSTA – *Arq. Gustavo Partezani Rodrigues*: A hipótese não deseja uma solução. Deseja uma articulação de soluções nos quatro meios de interação desse projeto. Não existe solução única. Não há uma grande confusão. Não se pode dizer que uma região que produz riquezas como essa área é uma grande confusão. Não existe uma lógica ideal. Existe alguma forma de organização.

PERGUNTA: Nas bases apresentadas no início do Seminário, aparece um corredor de ônibus previsto ligando a Rodovia dos Bandeirantes a Santana. Na de hoje ela não aparece. Há alguma ligação prevista para essa área, e qual o modal?

RESPOSTA – *Arq. Gustavo Partezani Rodrigues*: Aqui foram colocadas diretrizes formulando hipótese através de diagramas. Não tem a pretensão de definir as soluções. É apenas uma narrativa para construir a hipótese. Os dados estão disponíveis nas páginas eletrônicas das empresas e instituições que o apresentaram.

PERGUNTA: Em algum momento haverá uma apresentação das propostas? Entendo que haverá uma seleção das melhores propostas e não, obrigatoriamente, um projeto inteiro. Isto é, é possível ter-se um único vencedor o que levaria à desconsideração das demais propostas?

PERGUNTA: Qual é o grau de detalhamento para essa 1ª fase? Será uma mera apresentação de ideias? Deve-se pensar em uma ou em várias PPPs?

RESPOSTA – *Arq. Fernando de Mello Franco*: Deve-se ter uma visão abrangente de todas as questões que incidem sobre esse território e suas relações com a cidade e com a metrópole. Ao mesmo tempo, deve-se abrir a possibilidade de que esse território não se configure como uma Operação Urbana ou como uma PPP, ou uma concessão. É um território que receberá diversas formas de intervenção, em diversos modelos complementares, inclusive com investimentos exclusivos do poder público. Findo esse processo, espera-se que o resultado seja uma articulação, não uma somatória, aonde se consiga fazer a sinergia entre as diversas propostas. Imagina-se que naturalmente será possível compor um escopo final de trabalho que contemple mais de uma proposta. Não se pensa em fazer uma grande, ou única PPP. Pode-se adotar várias soluções. Tem-se, por um lado, a reflexão sobre os sistemas estruturadores, e por outros projetos específicos e pontuais que são articuláveis por esses sistemas integradores.

RESPOSTA – *Arq. Gustavo Partezani Rodrigues*: A primeira fase é um conceito, é quase que a criação de uma hipótese estruturadora do território, para depois, na segunda fase, encontrar-se projetos específicos, estratégicos ou importantes sobre ao longo dessa área. A pergunta para a primeira fase é: o que estrutura o conjunto desse território. Não será uma única solução, mas uma articulação de soluções que gere uma articulação de projetos estratégicos, o que fica claro no Sumário Executivo que os habilitados ao chamamento deverão encaminhar à SMDU. Na segunda fase se partirá para o detalhamento desses projetos estratégicos.

PERGUNTA: Entendo que há a possibilidade de os grupos participantes se unirem e agregarem sua expertise e apresentar uma proposta conjunta. As propostas serão apresentadas aos participantes para que se possa conhecê-las e, se for o caso, formar parcerias na primeira fase? Por que o Sumário Executivo que será utilizado na avaliação das propostas ainda não foi disponibilizado aos participantes?

PERGUNTA: Como se deve considerar os temas que não são da governança da PMSP e sim de outras esferas de governo? Na primeira fase não se deve apresentar a modelagem financeira. No entanto, todas as propostas estarão vinculadas a uma possibilidade de construir – devem ser viáveis ou pré-viáveis. Entendo que deva ter um partido.

RESPOSTA – *Arq. Fernando de Mello Franco*: Foi criado, para isso, esse seminário para propiciar que as equipes possam se conhecer e, se for desejado, se comporem. Foram trazidos representantes de outras esferas de governo para que se possa construir coletivamente, e publicamente, compromisso entre essas esferas de governo. A PMSP está exercendo o papel de facilitadora nesse processo complexo de articulação de propostas e

agentes. É um processo de debate entre a PMSP e os participantes e não um monólogo. A PMSP tem as suas argumentações que serão colocadas em debate com os habilitados.

RESPOSTA – *Arq. Gustavo Partezani Rodrigues*: A modelagem financeira é obrigatória na segunda fase. Na primeira, não, mas ela pode estar presente. E justifica-se por ter sido pedida uma formulação de hipóteses e não soluções pontuais relacionadas aos instrumentos que coloca os projetos em concretização. O processo de chamamento tem nove meses. Os dois primeiros são de formulação de questões para ao seu final tirar-se uma hipótese. No segundo momento é que serão elencados e detalhados os projetos estratégicos e os instrumentos necessários para sua concretização. Aí é que cabe a modelagem financeira. Quanto ao Sumário Executivo, ele é uma sistematização da informação. Não é um roteiro para o projeto e proposta. É um sumário para apontar, onde, em cada propostas, estão elencados os princípios dos quatro setores de estruturação e as modelagens que se requer.

RESPOSTA – *Arq. Fernando de Mello Franco*: Apesar de na primeira fase não ser exigida a modelagem financeira, as propostas devem trazer um horizonte de factibilidade financeira, mesmo que aproximada.

PERGUNTA: Pede esclarecimento sobre a participação popular, relacionando a proposta com formas de gestão e com vinculação territorial. Hoje foi dito que essa responsabilidade seria da prefeitura.

RESPOSTA – *Arq. Fernando de Mello Franco*: Com o número de equipes habilitadas, é impraticável que cada uma desenvolva um processo participativo. Agora o momento é de consulta e não de debate das propostas sugeridas pelas equipes. O fato de não termos discutido uma proposta não a invalida. Aquilo que aqui for sacramentado terá que ser submetido a processos participativos. Pede-se que os habilitados participem das conversas que a PMSP está organizando para a consulta e apresentem, até o final do certame, apresentem metodologias com que as equipes pretendem enfrentar os processos participativos na hipótese de implantação de seus projetos.

PERGUNTA: Quais são os elementos ou as variáveis que determinam que a estação do TAV seja no Campo de Marte.

RESPOSTA – *Arq. Fernando de Mello Franco*: Há um grupo intergovernamental (Federal, Estadual e Municipal) tratando do assunto. A posição da PMSP é de colocar a estação no Campo de Marte, pois isso permite descontaminar essa discussão de outros processos em curso. Se o TAV for amarrado a um único hub de transportes que concentre os investimentos de expansão da CPTM com os novos trens regionais e o TAV a complexidade institucional de articulação para sua viabilização é de tal monta que a PMSP perderia a capacidade de ordenar esse processo e de poder criar instrumentos para captura da valorização que esses investimentos trarão ao território. Por outro lado, parte do debate é a constituição de um hub único centralizados versus a construção de hubs descentralizados. Esse hub em rede, que pegue Água Branca, Luz,

TAV etc. é mais interessante pois permite a melhor distribuição dos investimentos do que a concentração em determinado ponto.

A palavra foi passada ao Sr. Gustavo Partezani Rodrigues agradeceu a participação de todos e comunicou que os participantes serão convidados para uma nova reunião em três semanas, na qual serão feitos debates já com as propostas em desenvolvimento, que será a oportunidade de os participantes conversarem com a PMSP e entre si.

Encerrando o Secretário Fernando de Mello Franco também agradeceu aos participantes e às equipes da SMDU e da São Paulo Urbanismo. Afirmou que esse processo não é da SMDU. Ele está totalmente amparado pelo gabinete do Sr. Prefeito que é dele participante. Há o desejo político da PMSP para empreender esse processo e de levá-lo adiante.

0-0-0-0-0