

Audiência Pública
27/09/2017
Ligação Viária Pirituba-Lapa
SIURB

TRANSCRIÇÃO PARA TEXTO DAS FALAS GRAVADAS

José Manuguerra - Boa noite a todos. Em cinco minutos, daremos início à audiência pública para a discussão do Estudo de Impacto Ambiental – EIA-RIMA do empreendimento Nova Ligação Viária Pirituba-Lapa. Peço aos presentes que entrem à sala de reunião e escolham um lugar confortável para sentar. Boa noite a todos. Vamos dar início à audiência pública para a discussão de questões relacionadas ao Estudo de Impacto Ambiental – EIA-RIMA do empreendimento Nova Ligação Viária Pirituba-Lapa. Hoje, dia 27 de setembro de 2017, na Sociedade Holandesa de São Paulo, Casa de Nassau, Rua Raimundo Pereira de Magalhães 4.123, Vila Pirituba, São Paulo.

Informamos a todos que esta audiência é regida pela Resolução nº 177 CADES 2015, que adota os seguintes procedimentos: Primeiro, formação da mesa pelo presidente; dois, exposição dos trabalhos; três, manifestação dos presentes. A manifestação dos presentes se dará da seguinte forma: entidades da sociedade civil, cinco minutos para cada exposição, com o máximo de 30 minutos. Manifestação dos presentes, dois minutos para cada exposição, com o máximo de 60 minutos; manifestação das autoridades, cinco minutos para cada exposição. Os inscritos terão direito a uma única manifestação, observada a ordem de inscrição. Informamos que ao fundo da sala, do lado esquerdo, há uma mesa de inscrições aberta, para quem – ao fundo da sala, do lado esquerdo, há uma mesa para aqueles que desejarem se inscrever para fazer uso da palavra, durante a audiência. Informamos aos senhores que o edital desta audiência pública foi publicado no *Diário Oficial* da Cidade de São Paulo no dia 2/09, página 23; dia 5/09, página 67 e dia 6/09, página 83. O edital também foi publicado no *Diário do Comércio e Indústria* do dia 5/09, na página 7.

Também foram enviados convites da presente audiência para: Governador de São Paulo, prefeito da Cidade de São Paulo, procurador geral da Cidade de São Paulo, presidente da CETESB, secretário estadual do Meio Ambiente, presidente da São Paulo Urbanismo, presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, coordenador de Apoio às Promotorias de Meio Ambiente, procurador geral da Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo, promotor de Justiça do Meio Ambiente, comandante da Guarda Civil Metropolitana, presidente da Câmara Municipal de São Paulo, deputados estaduais, vereadores, secretários municipais,

prefeitos regionais. Enviamos e-mail também para os conselheiros do CADES e para as prefeituras regionais da área de abrangência do empreendimento, solicitando divulgação. Eu sou José Manuguerra, diretor de Políticas Públicas da Secretaria do Verde e Meio Ambiente e coordenador geral do CADES.

Neste momento chamo, para compor a mesa, o senhor Ivan Renato de Lima, prefeito regional de Pirituba-Jaraguá; chamo também para a composição da mesa, na qualidade de representante do empreendedor, o senhor Roberto de Moraes Moura, da Secretaria Municipal de Serviços e Obras; chamo também o senhor Guilherme Castanho, representante da consultoria Ambiente Brasil.

Aproveito para anunciar a presença de representantes das autoridades da Cidade de São Paulo. Susana Bruno, representando a prefeita regional da Penha; Selma Barros de Santos Dias, diretora, representante dos empregados da SP Obras; Dito Aragami, representando o prefeito regional da Lapa; Edson Bueno, representando o vereador Gilberto Natalini; Wagner Francini, supervisor de Saúde de Pirituba; Tarcísio Dias, representando o vereador Eliseu Gabriel; senhor Alexander Nogueira, chefe de gabinete da Subprefeitura Regional de Pirituba. Muito obrigado pela presença e pelo prestígio. Passo a palavra agora ao prefeito regional de Pirituba-Jaraguá, senhor Ivan Renato de Lima.

Ivan Renato de Lima - Senhoras e senhores, boa noite. Está fraco, hein. Senhoras e senhores, boa noite. É isso aí. Hoje é um dia histórico para nós, a realização de um grande sonho, que é poder a gente ver se concretizar essa ligação viária entre dois bairros irmãos, que é a ligação viária da ponte Pirituba-Lapa, que vai estreitar os relacionamentos, que vai reduzir o tempo entre os dois terminais, o tempo e a distância entre os terminais Pirituba, Terminal da Lapa. Um dia muito importante para toda a nossa região, para todo o povo que ama Pirituba, Jaraguá, São Domingos e Taipas. Quero dizer para vocês que eu gostaria que nós recebêssemos com muito carinho mas, acima de tudo, com muito respeito, todas as lideranças da Lapa, todas as intervenções. Eu não gostaria, de forma alguma, que o nosso pessoal aqui, de Pirituba, se manifestasse quando as pessoas estiverem fazendo uso da palavra. Eu gostaria muito de poder contar com esse costumeiro respeito do nosso povo e dizer que essa obra, essa construção tão esperada só vai trazer – obrigado, doutor Wagner – qualidade de vida para a nossa região,

mobilidade urbana. E a liberdade de circulação e o direito de ir e vir é uma questão de direito humano. Eu não tenho dúvida nenhuma de que o empreendimento é muito importante para todos nós. Muito obrigado e que tenhamos uma audiência pública de muito sucesso. Abraço a todos.

José Manuguerra - Obrigado, Ivan, prefeito regional de Pirituba-Jaraguá. Lembro a todos os presentes, do lado esquerdo da sala, ao fundo, há uma mesa para inscrições, para aqueles que desejarem se manifestar, fazer uso da palavra ao microfone. Passo agora a palavra ao senhor Roberto de Moraes Moura, para uma apresentação sobre o projeto técnico referente ao empreendimento. A apresentação tem prazo de 30 minutos.

Roberto de Moraes Moura - Obrigado. Antes de tudo, eu queria desejar boa noite a todas e todos. Gostaria de dizer, para vocês que estão em pé no fundo, se você pudessem se acomodar aqui na frente, ainda tem várias cadeiras, tem bastante lugar aqui. E a gente vai iniciar a apresentação técnica. São duas apresentações. A minha vai ser mais referente à questão dos detalhes da ligação. E eu pediria que todos, se pudessem por favor fazer silêncio, para que a gente possa ter um pleno entendimento e clareza daquilo que a gente vai apresentar. Obrigado.

A nova ligação viária Pirituba-Lapa existe, hoje, considerando principalmente a Ponte do Piqueri e, também, as transposições da Rodovia dos Bandeirantes e da Rodovia Anhanguera, ou seja, toda a porção Noroeste da cidade, com o bairro de Pirituba mais próximo ao limite do Centro Expandido que, hoje, é a Marginal Tietê. Mais todos os municípios ao Norte, Noroeste: Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha, fazem uso dessas três ligações viárias além, obviamente, da ligação ferroviária, que é a transposição da Lina 7 Rubi da CPTM.

Hoje, ainda, a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, nessa porção norte, ela é intensamente utilizada e chegando à Marginal Tietê, ela tem esse traçado, fazendo uso desse acesso à Ponte Piqueri, com encaminhamento para a Ermano Marchetti, sentido Barra Funda. E, obviamente, é pela Ermano Marchetti a chegada até a Lapa. Os ônibus que vêm do Terminal Pirituba, eles vêm essencialmente pela Edgar Faço e chegam até o Terminal Lapa. E, no retorno do Terminal Lapa, o Viaduto da Lapa, Ermano Marchetti e também pela Edgar Faço.

A proposta da nova ligação Pirituba-Lapa está desenhada do Terminal Lapa com a intenção de reconstituir essa ligação da Raimundo Pereira de Magalhães entre a porção norte e a sua porção sul. Lembrando que aqui, junto à Gago Coutinho, existe uma passagem de nível, sob a via férrea da Linha 8 da CPTM, que é uma passagem de um veículo por vez. A semaforização é utilizada aqui para que se inverte, uma vez a cada sentido, um carro por vez passando, para fazer essa ligação de acesso, ou da Avenida Raimundo, ou indo em direção à Lapa.

Esse já é um detalhe. Então, a Avenida Raimundo. Aqui, para quem conhece muito bem, era a antiga área do NASB, do Banespa, que, hoje, está sendo implementado um novo conjunto Minha Casa Minha Vida, Faixa 3. Essa avenida, que é a Raimundo Pereira, junto ao *shopping*. Aqui já é o acesso à ponte, que é a transposição da Marginal do Rio Tietê. E aqui a gente tem essa ligação, que é o acesso da Lapa, indo em direção a Pirituba.

Para a gente mostrar um detalhe de como é que vão ser divididas essas vias, o sentido Bairro-Centro, uma via exclusiva para o ônibus e duas vias para o trânsito geral. E, no Centro-Bairro, duas vias para o trânsito geral e mais uma para o ônibus. Considerando ainda a largura, de ambos os lados, para a ciclovia e mais a largura, de ambos os lados, para calçada, para o passeio do pedestre, fazendo a ligação também entre os dois lados do Rio Tietê.

Esse é um empreendimento que não busca resolver somente a questão viária. Tem uma preocupação ainda que é justamente a questão da drenagem, da macrodrenagem da região. Vocês podem ter isso como lembrança, a questão de que naquela passagem de nível nós temos também um problema de drenagem, que o projeto também incorpora a solução para que isso também seja resolvido. Então, a ponte chega, nesse determinado ponto ela tem a rampa de chegada até a Avenida Raimundo do seu lado sul. E na ponte a gente continua tendo essas três faixas, uma exclusiva para o ônibus, duas para o tráfego geral e mais a do ônibus, obviamente em sentido oposto. Continua ainda a ciclovia da transposição e mais os passeios de ambos os lados.

Neste trecho, a Raimundo permanece ainda, nesse projeto, com a área destinada ao passeio, a área livre de trânsito de passeio, mais a ciclovia de ambos

os lados, além do ônibus, da faixa exclusiva do ônibus e mais uma, de trânsito geral. Obviamente, do outro lado também, perfazendo a mesma ocupação.

Aqui, um detalhe, que seria o reforço da galeria, trazendo a água justamente que acaba se acumulando nesse ponto, onde, hoje, é a passagem de nível junto à Rua Gago Coutinho. Esse ponto é um ponto baixo, onde existe toda essa contribuição desse bairro todo aqui, que é a Lapa. E, por conta disso, a gente imagina que um reforço nessa galeria, mais ou menos na altura das instalações do Exército, a gente possa melhorar em muito a questão da drenagem nessa região, possibilitando que, em épocas de cheia, não ocorra o transtorno da interrupção do trânsito ou da ligação entre esses dois lados da cidade, que acontece por conta da separação aqui, da Linha 8 da CPTM. A gente acredita que esse reforço de galeria possa realmente resolver esse problema de cheia.

Aqui, como vocês podem observar, existe uma passagem sob a rede ferroviária aqui, que é a Linha 8, considerando ainda a ampliação dessa ligação, pois a CPTM tem a intenção de trazer a Linha 9 – que é aquela linha que passa ao largo da Marginal Pinheiros – e desviar a Linha 9 também, junto à Linha 8, em direção à Barra Funda. Então, o projeto da passagem inferior, ela contempla essa ampliação de serviço da CPTM.

Aqui, só voltando um instantinho, a ligação desse trecho da Gago Coutinho com a Rua John Harrison, que é a rua que vai nos levar até o Terminal Lapa. Aqui, este perfil, nós temos duas faixas para ônibus, exclusivas. E uma faixa para o trânsito geral. Justamente é a saída da Lapa em direção a Pirituba. E aqui é o corredor de ônibus que vai favorecer a melhoria da viagem de Pirituba a chegada ao Terminal Lapa. Então, essa linha chega por aqui. Hoje, nós já temos pontos de ônibus aqui, na Conrado Moreschi. E a possibilidade de chegada até o Terminal Lapa. A saída do Terminal Lapa, as viagens de ônibus indo em direção a Pirituba. Aqui, na John Harrison, permanece, portanto, duas faixas exclusivas para o ônibus e mais uma, para o trânsito geral.

Esse é um estudo de trânsito das vias, da circulação das vias. Essa aqui é a Raimundo, na porção norte. Esse aqui é o local do *Shopping Plaza*. Essa é a Raimundo, já na sua porção sul. E aqui, a John Harrison. Esses são os sentidos, não é? Mão dupla, mão única de direção. A John Harrison, hoje, é mão única de

direção, no sentido Marginal, hoje, porque ela não atravessa aqui a Raimundo. Enfim, para a gente ilustrar como é que funciona, hoje, o trânsito.

Com a implantação da nova ligação, da ponte, permanecem quase que todos os sentidos inalterados. Melhora o fluxo na passagem inferior à Linha 8, aqui, reforçando o que eu tinha comentado. Essa ligação, que já existe, já é feita pelos ônibus, hoje, que vão no sentido Pirituba, Jaraguá, enfim, ela se faz por essa avenida, que a gente pode até, inclusive, reforçar o pavimento para que os ônibus tenham mais – não causem tanta vibração nas casas lindeiras. Seria uma saída da Marginal indo em direção à Avenida Raimundo e, aqui, indo em direção a Pirituba. Ou mesmo ele poderia fazer indo em direção à Lapa.

De Pirituba, daqui onde nós estamos, na Casa de Nassau, seguindo pela Raimundo, atravessando o rio, chegando nessa rua, também há um suporte viário existente, há uma rua existente. Essa mão de direção, para que a gente possa fazer acesso à Marginal Tietê. Esse, aliás, é um dos principais pontos de interesse. Esse estudo, aliás, ele demonstrou isso, que grande parte das intenções de viagem de Pirituba indo em direção ao Centro Expandido, indo em direção à Lapa, têm o interesse não de vir para o Centro da Lapa, mas sim de pegar a Marginal para chegar até o Centro da cidade. Então, esse movimento está contemplado. Assim como, quem sai da Lapa para ir em direção à Marginal, ele também contempla, com essa rua lateral, a implantação da ponte.

O único ponto que a gente considerou que – o único movimento que não foi considerado foi justamente o sentido da Lapa, indo em direção à Marginal Tietê, em direção a Osasco. Seria justamente essa ligação que nós não contemplamos esse movimento mas, sim, contemplamos o movimento da Freguesia do Ó, vindo por esse sistema viário existente, passando embaixo da linha do trem e chegando à Avenida Raimundo, indo em direção aqui a Pirituba ou ao Terminal Pirituba.

Aqui é um detalhe melhor, só para a gente poder certificar isso que eu estava falando. Aquela saída, vindo da Freguesia do Ó, ou vindo pela Marginal Tietê, entrando nessa rua paralela, passando por debaixo do Viaduto da CPTM e ingressando na Raimundo, como, hoje, já acontece, como, hoje, o trânsito já flui dessa forma. E aqui, só reforçando, o sentido de saída da ponte e o ingresso na

Marginal Tietê. Aqui, mais um detalhe, que seria a saída da Marginal, indo em direção a Pirituba. E, aqui, a possibilidade também da chegada até o centro da Lapa.

Aqui, esse estudo de tráfego também contempla uma característica importante. Todos conhecem o centro da Lapa, 12 de Outubro, Cincinato Pomponet, enfim. E, aqui, a gente pode observar a grande quantidade de semáforos que fazem a operação de trânsito nessa região da Lapa. E, aqui, ao longo do sistema viário, a distribuição de todos esses semáforos, necessários por conta da ordenação entre os cruzamentos. Essa é a situação existente e, só para a gente exemplificar, a ligação Lapa-Pirituba, a nova ligação, com a existência de dois pontos semaforizados. Aquele ponto que eu havia comentado, que é a saída da Marginal e a chegada na Raimundo, podendo ingressar tanto à esquerda, em direção a Pirituba, quanto à direita, na direção da Lapa. E esse aqui, a chegada do Alto da Lapa, nesse ponto, organizando o trânsito aqui, junto à Gago Coutinho.

Aqui, para que todos possam observar quais são os objetivos desse empreendimento, as melhorias no desempenho do tráfego da região, principalmente na Ponte do Piqueri, Ermano Marchetti. Isso é uma questão que a gente precisa levantar porque, assim, a partir do momento em que o interesse das viagens for a utilização da transposição pela Ponte Raimundo, a Ponte do Piqueri vai também ser beneficiada com a desocupação da via. Então, vai melhorar o trânsito, não só a viagem – não só para aquelas pessoas que utilizarem a nova ligação mas também para quem utiliza, hoje – e vai continuar utilizando – a ligação pela Ponte do Piqueri. A redução de conflitos viários, que é o que a gente estava comentando, na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, no trecho entre a Linha 7 e a Ponte do Piqueri, que é justamente aquele viário onde a gente faz a chegada da Raimundo para pegar a ponte do Piqueri.

Pessoal, será que a gente pode baixar um pouco o tom da conversa? Pode continuar conversando, mas é só para que todos possam compreender direito a apresentação. Eu agradeço, é só diminuir um pouco o volume. Obrigado, viu? Continuando aqui, a criação de uma nova diretriz do sistema de transporte, ligando o Terminal Lapa ao Terminal Pirituba. Obviamente, a diretriz já existe, existe o corredor Pirituba-Lapa-Centro, que funciona – e ainda bem que ele funciona, ele está em operação porque, apesar do grande volume de trânsito, ainda é ele que favorece a

chegada e a ligação de Pirituba até a Lapa. Então, essa nova diretriz busca, na verdade, equalizar as viagens. Isso pode ser, na verdade, encarado de uma forma que é aumentando, obviamente, a atenção do sistema de transporte estruturado na Região Noroeste da cidade.

José Manuguerra - Com licença. Eu só queria convidar aqui a prefeita regional de Perus para vir para a mesa conosco, a quem eu peço uma salva de palmas. Perdão, Roberto.

Roberto de Moraes Moura - Imagine. Seja bem-vinda. Então, eu estava falando da nova diretriz de ônibus. A reorganização do sistema de transporte público, acrescentando mais linhas de ônibus e permitindo a redução no tempo de viagem desses ônibus. Melhorias da mobilidade dos pedestres e ciclistas, por conta da implantação de um novo eixo cicloviário. Eu comentei, de ambos os lados, a gente já está prevendo a implantação da ciclovia e, obviamente, dos pedestres, que é o espaço da calçada, considerando as questões de mobilidade e de acessibilidade. E a eliminação do gargalo na passagem inferior da Linha 8 da CPTM, que é justamente um dos pontos mais críticos. Isso depois, o Guilherme, na apresentação dele, vai explorar isso com mais cuidado. A passagem é justamente essa. Aqui, a John Harrison. Existe esse problema da drenagem que, como eu estava falando, a questão da ampliação do sistema de drenagem, para que as águas possam ser coletadas e encaminhadas ao curso do Tietê com mais rapidez.

Aqui, com um esforço de imaginação, a gente pode observar, nesse ponto aqui – essa é a Rua Gago Coutinho. Essa é a passagem inferior. A Raimundo Pereira de Magalhães e, aqui, este triângulo aqui, que é uma quadra ocupada por residências e comércio, que vai ser convertido em uma praça, onde vai possibilitar o acesso à nova passagem inferior, que possibilitará, inclusive, a ampliação do serviço da CPTM, incluindo a implantação da Linha 9 junto à Linha 8. Aqui, obviamente, para a gente deixar registrado, o trânsito intenso na Ponte do Piqueri, em ambos os sentidos. E, aqui, uma ilustração da Ponte, da ligação Pirituba-Lapa, junto à Linha 7 – a Ponte, não é? Da Linha 7 Rubi da CPTM.

Quem está apresentando é o empreendedor que é responsável pelo licenciamento, que é a São Paulo Obras, uma empresa ligada à Secretaria Municipal de Serviços e Obras. Mas é óbvio que isso abrange um grande número de técnicos

e mobiliza os técnicos de toda a estrutura da gestão da Prefeitura. Aqui, os principais, que obviamente a Secretaria de Mobilidade e Transportes, representados pelas companhias CET e SPTrans, considerando que esse empreendimento é uma ampliação do sistema viário, que busca melhoria da operação de trânsito e também que privilegia a melhoria e a ampliação da infraestrutura de transporte, com a implantação do corredor de ônibus.

A Secretaria de Urbanismo e Licenciamento, relacionada à questão do desenho urbano e da nova configuração que essa implantação vai proporcionar. A Secretaria do Verde e Meio Ambiente, com relação aos impactos ambientais, ao controle de todas as interferências e daquilo que a obra pode trazer de ruim, deve ser estudado para que seja corrigido. E das melhorias que obviamente a obra pode trazer. A Secretaria Municipal de Justiça, com relação às questões afetas às desapropriações. E, obviamente, a grande coordenação da Secretaria de Gestão, que é quem, obviamente, coordena todas as secretarias, dentro da gestão.

Eu gostaria, agora, de apresentar a vocês um vídeo, porque, apesar de a gente ter sintetizado aqui todas as modificações e todos os incrementos viários que esse projeto caracteriza, é óbvio que, com o vídeo, para todos vai ficar mais claro juntar todas as informações que eu busquei colocar aqui, de forma sintetizada e clara. Na verdade, é para que vocês possam ter uma compreensão completa do projeto e para que, depois, a gente possa – depois da apresentação do Guilherme, que vai falar sobre a questão do licenciamento ambiental, que a gente possa debater sobre a implantação de uma maneira mais completa. Então, eu só pediria a vocês um pouco de paciência, nós vamos colocar em carga o vídeo e, depois, a apresentação do Guilherme. Muito obrigado pela paciência e pela atenção de vocês.

(início da apresentação de vídeo)

- O projeto do complexo viário Pirituba-Lapa visa a interligação entre os bairros, a partir das melhorias previstas e custeadas pela Operação Urbana Água Branca. A obra se inicia com adequação viária na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, próximo à margem norte do Rio Tietê. Uma nova ponte será construída

sobre o rio, conectando o trecho da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães localizado no bairro de Pirituba, com o trecho localizado na Vila Anastácio.

A ponte terá duas faixas para circulação de veículos, uma faixa exclusiva de ônibus, ciclovia e passeio em ambos os sentidos. O trecho da avenida que atravessa a Vila Anastácio será alargado e receberá melhorias em toda a extensão. Uma nova passagem será construída sob a via férrea, com faixas de veículos, calçadas e ciclovia em ambos os sentidos. Obras de drenagem também estão programadas neste empreendimento para garantir a captação adequada das águas pluviais. Serão reforçadas as galerias de drenagem até o Rio Tietê.

A malha viária de acesso à passagem inferior a ser implantada será compatível com as vias da Lapa. A Rua John Harrison será alargada para a implantação da faixa exclusiva de ônibus do Mercado Municipal da Lapa até o acesso ao novo túnel. Esse novo percurso irá proporcionar uma redução de cerca de 25 minutos na circulação do transporte público entre o Terminal Pirituba e o Terminal Lapa. A implantação deste empreendimento irá proporcionar novas alternativas para os deslocamentos diários da Região Noroeste da cidade. Com menos tempo de viagem aos usuários, maior fluidez na circulação do transporte coletivo público, pedestres, ciclistas e veículos. Complexo Viário Pirituba-Lapa. Mais mobilidade e acessibilidade para todas as regiões. Prefeitura do Município de São Paulo.

(final da exibição de vídeo)

Roberto de Moraes Moura - Eu deixei para passar no final porque, se eu passo antes, aí eu não falo nada, não é? Então, agora, por favor, José.

José Manuguerra - Obrigado, Roberto, por sua interessante apresentação. Antes de seguir com a apresentação do Guilherme, quero anunciar a presença do prefeito regional de Sapopemba, senhor Benedito Gonçalves Pereira; Marcos Hirashima, assessor da Secretaria de Trabalho e Empreendedorismo; senhor Valnoi Paixão, da Associação Comercial de São Paulo, Distrital Noroeste; Alberto Bujua e Osmar Faria, representando o deputado José Américo; Fábio Godói, chefe de gabinete do vereador Fábio Riva, representando o Fábio Riva; e o deputado Marcos Zerbini. E também conselheiros do CADES Pirituba-Jaraguá, muito obrigado pela

presença. Doutora Rosana Altafin, presidente dos Amigos da Lapa de Baixo. Muito obrigado pela presença.

Informo a todos que a inscrição para manifestação encontra-se aberta na mesa ao fundo da sala, ao lado esquerdo. As inscrições serão encerradas após o término da próxima apresentação. Chamo agora o senhor Guilherme Castanho, responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, para a sua apresentação. A duração também será de 30 minutos.

Guilherme Castanho - Boa noite. Eu vou fazer uma apresentação referente ao Estudo de Impacto Ambiental e o relativo Relatório de Impacto Ambiental desenvolvido para o projeto. Então, primeiramente, o que seria o Estudo de Impacto Ambiental? O Estudo de Impacto Ambiental é um estudo realizado para tentar responder àquelas dúvidas que nós temos sobre quais são os impactos positivos ou negativos, ou seja, benéficos e adversos que o empreendimento vai gerar sobre o meio ambiente, como um todo. Só que, nesse entendimento de meio ambiente nós entendemos o meio físico, sendo o solo, a água, o ar, o meio biótico, sendo este as plantas, os animais, as áreas verdes, os parques, as áreas protegidas. E o meio socioeconômico, que seriam as pessoas, as relações sociais, as comunidades e assim por diante. Então, o Estudo de Impacto Ambiental sempre tem essas três visões, esses três pontos de vista ambientais, ou seja, entende o ambiente como tudo isso.

Eu vou falar um pouquinho da história da Raimundo Pereira de Magalhães. Alguns de vocês talvez se lembrem ou já conheçam a história. Mas na década de 20 foi construída a antiga Estrada de Campinas, ou Estrada Velha de Campinas, também conhecida como Estrada dos Presidiários – porque foi construída por presidiários. Na época, podia ser feito isso por uma lei da época. Então, essas são imagens da época da construção. Essa Estrada Velha de Campinas é o que, hoje, temos a Raimundo Pereira de Magalhães no local. Foi a principal ligação viária entre São Paulo e o interior, notadamente Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista, Jundiaí e, daí, até Campinas.

Depois, na década de 40, com o aumento da demanda por rodovias, muito trânsito rodoviário, foi construída a Rodovia Anhanguera. Então, o fluxo de veículos, o transporte entre as cidades, ele acabou sendo transferido para a Rodovia

Anhanguera, ficando a Estrada Velha de Campinas muito mais utilizada para fluxo local. Então, acabou sendo incorporada aos bairros aqui de São Paulo, Pirituba, Lapa. No interior, lá em Jundiaí também, os municípios do interior, de tal forma que acabou se tornando uma avenida, recebendo o nome de Raimundo Pereira de Magalhães, antes denominada Estrada Velha de Campinas.

Já na década de 60 houve a retificação do Rio Tietê. Aqui, a gente pode dar uma olhada nesta foto aqui – está um pouquinho clara, mas este aqui é o Rio Tietê. Este trecho aqui é o caminho antigo que ele tinha. Esta daqui é a ponte da CPTM sobre o Rio Tietê, da época. E esta daqui é a ponte antiga da Raimundo Pereira de Magalhães. Com o avanço da retificação do Rio Tietê, nesta segunda foto aqui, a gente pode ver ele já continuando reto aqui. Aqui não estava, mas aqui ele já continua. E a ponte que está indicada por esta setinha foi desconstruída ou demolida.

A partir deste momento, todo o fluxo de pessoas e de veículos que vinha da Raimundo Pereira de Magalhães, tanto da Lapa em sentido Pirituba, quanto Pirituba, sentido da Lapa, era obrigado a ir até a Ponte do Piqueri – que é aquela que está lá, ao fundo, aquela Ponte do Piqueri – para fazer esse acesso, que é o que nós fazemos até hoje, todos os dias, quem quer fazer essa ligação. Então, isso só para a gente ter uma ideia da importância histórica ou do contexto desta ligação, que foi perdida aí, na década de 60, com a retificação do Rio Tietê, com a promessa de ser construída. Inclusive, já desde essa época da década de 50, já existiam reivindicações para ser reconstruída essa ponte, porque ela é uma ponte muito estreita, de madeira e segundo relatos, segundo uma petição, existiam muitos atropelamentos nessa ponte, porque ela era justamente muito estreita. Aqui, a localização do empreendimento. Todos nós sabemos, mas fica entre a Zona Norte e a Zona Oeste. Então, portanto, Zona Noroeste da Cidade de São Paulo. Aqui é a Cidade de São Paulo, representada.

Os objetivos do empreendimento, o Roberto Moura, na explanação dele, anterior, já demonstrou. Mas então, melhorias no desempenho do tráfego – especialmente na Ponte do Piqueri, que é o grande gargalo – e na Avenida Ermano Marchetti, que é o sentido principal do fluxo, das pessoas que querem acessar o Centro. Ou a Ermano Marchetti ou a Marginal Tietê. Criar um novo acesso na

Marginal Tietê, sentido leste. Então, um dos principais fluxos das pessoas, dos veículos, é acessar a Tietê, sentido leste, que dá o acesso à Região Central de São Paulo. Então, esse novo fluxo. Redução no conflito na Raimundo Pereira de Magalhães, principalmente junto à Marginal Tietê, ali, sob a Linha 7. Eu sei que eu estou chovendo no molhado, porque a maioria das pessoas daqui convivem com isso todo dia.

Criação de uma nova diretriz de ônibus ligando os terminais. Ou seja, essa nova ponte cria nova possibilidade de caminho, não é? Reorganização do sistema de transporte público, melhoria na mobilidade de pedestres e ciclistas. Pensem, os pedestres têm que andar até a Ponte do Piqueri para chegar até aqui ou para atravessar. E, principalmente, os ciclistas, hoje, como um modal de transporte, as pessoas têm utilizado bicicleta no seu transporte diário também. E eliminação do gargalo na passagem inferior da Linha 8 da CPTM, que é aquela passagem onde passa um veículo por vez, ali, entre a Vila Anastácio e a Lapa, semaforizada, um veículo por vez por sentido.

Dentro do Estudo de Impacto Ambiental, o primeiro passo é entender as alternativas locais. O que seria isso? Alternativas de onde construir a ponte. Essa foi a primeira alternativa estudada. Aqui é a Ponte da CPTM, existente. Esta daqui é a Ponte do Piqueri e a ponte seria construída aqui, à direita da CPTM, ou a leste da CPTM. Aqui é a Raimundo Pereira de Magalhães. Quais seriam as vantagens e desvantagens dessa ponte? A principal desvantagem, na verdade a gente lembra que aqui, essa região de Pirituba tem basicamente três barreiras. Uma é formada pela Rodovia dos Bandeirantes, outra é formada pela própria linha da CPTM e outra ao sul, pelo Rio Tietê. Então, nós estamos aqui, de certa forma, meio presos. Para a gente sair daqui, são alguns pontos de passagem, ou na Avenida Mutinga ou ali na região onde fica o Terminal de Pirituba ou aqui, próximo à linha do Tietê. São esses três pontos que a gente consegue sair daqui, não é?

Essa alternativa não resolve esse problema. Por ela estar à direita da linha da CPTM, teria que fazer essa transposição de qualquer maneira. Além disso, há um grande número de desapropriações aqui e aqui na Lapa. O que encareceria muito o projeto e atrapalharia ou modificaria a vida de muitas pessoas. Fora isso, haveria uma necessidade de reassentamento de pessoas que vivem hoje nesta região, em

moradias irregulares. Também custando, aumentando o custeio do empreendimento. Fora isso, o movimento aqui de ligação com a região, tanto do Terminal da Lapa quanto a região central de São Paulo não é resolvido, porque o fluxo continua sendo jogado para a Ermano Marchetti e Marquês de São Vicente que, hoje, já é afogado. Ou para acessar a região central da Lapa, você tem que usar o Viaduto da Lapa – aquele viaduto que liga a Ermano Marchetti com a Nossa Senhora da Lapa, para você chegar na região de comércio, mais forte de comércio da Lapa. Ou seja, continua o mesmo problema nesse ponto.

Essa é a alternativa dois, que é a alternativa escolhida. Mas eu vou falar as vantagens dela aqui, em relação à outra. O número de desapropriações é muito menor. Aqui, toda a Raimundo Pereira de Magalhães é somente parcial, nos lotes, ela pega só a frente dos lotes, não desapropria nada de forma inteira. Fora que, aqui, na região da Lapa, da Raimundo Pereira de Magalhães, é uma cessão de área, por aqui ser uma área do poder público federal. O ponto de desapropriação principal é essa quadra aqui, para ser feito esse encaixe, onde seria desapropriada uma quadra inteira. Contudo, ele permite um acesso direto, uma ligação direta entre a Raimundo Pereira de Magalhães, resolveria esse problema do gargalo aqui, existente na passagem inferior à CPTM. Possibilita uma ligação direta com o Terminal da Lapa, principalmente para os ônibus, sem precisar usar o Viaduto da Lapa. Então, devido a essa série de questões, acaba sendo o empreendimento mais barato e acabou sendo escolhido. É lógico, essa passagem inferior, na outra alternativa, não seria necessário. Então, isso encarece um pouco essa obra, para resolver essa questão dessa passagem inferior.

Entendidas as alternativas locacionais, vamos para o Estudo Ambiental propriamente dito. O Estudo de Impacto Ambiental, dentro do processo de licenciamento, ele é definido em três escalas de análise. Uma escala local, que a gente chama área diretamente afetada, onde o empreendimento vai ser construído. Então, onde vai estar a pista nova, a calçada, essa é a área diretamente afetada. Uma segunda área, no entorno, é a área de influência direta, onde são sentidos os impactos diretos logo no entorno da pista que vai ser construída. E uma terceira área, que seria a área de influência indireta, que é uma área regional, pensando nos impactos regionais do empreendimento.

Então, aqui, a área diretamente afetada, conforme dito, é o próprio projeto do empreendimento definido, que já foi apresentado muito bem pelo Roberto Moura. Ela é composta pela Raimundo Pereira de Magalhães, dos dois lados da Raimundo Pereira de Magalhães, a ponte, a passagem inferior, a Rua Gago Coutinho, a Rua Dom João V, a quadra formada por essas duas ruas e a Avenida John Harrison.

Já as área de influência direta e área de influência indireta, elas são divididas de acordo com os meios estudados. Lembrem que eu disse lá, no começo, que nós temos três pontos de vista. Um sobre o meio físico, um sobre o meio biótico e outro sobre o meio socioeconômico. Sobre o meio físico e sobre o meio biótico, essas áreas se sobrepõe, sendo uma faixa de 500 metros do entorno do empreendimento a área de influência direta, com um diferencial que, para o meio biótico, por essa área pegar um pedacinho do Parque Toronto, a gente incluiu o Parque Toronto na área de influência direta do meio biótico. E a área de influência indireta é o conjunto das sub-bacias hidrográficas dos rios, que são interceptados pelo projeto, notadamente aqui na Região Norte o Córrego Pirituba e na Região Sul o Córrego Fortunato Ferraz que, hoje, é um córrego canalizado, já, canalizado sob a Raimundo Pereira de Magalhães e que tem uns pontos de alagamento que o Roberto Moura mostrou.

Para o meio socioeconômico então é uma visão um pouquinho diferente. A área de influência indireta então é composta pelas prefeituras regionais de Pirituba e da Lapa e a área de influência direta pelo Distrito de Pirituba e o Distrito da Lapa. Para cada um desses meios estudados – então, aqui, meio físico, meio biótico, meio socioeconômico –, consideradas essas áreas de influência, é feito um diagnóstico ambiental dessa área. O que é o diagnóstico? Uma fotografia de como é que está a situação ambiental, hoje, em relação a esses meios. Então, para isso são estudados diversos temas entre cada um desses meios para cada uma dessas áreas de influência, Então, a área de influência indireta, que é essa maior, regional, estão os dados aí, por exemplo, meio físico, clima e meteorologia, geologia, geomorfologia e assim por diante. Para o meio biótico, flora, unidades de conservação e assim por diante. Socioeconômico, economia regional, dinâmica demográfica, estrutura urbana, uso e ocupação do solo e assim por diante.

Para a área de influência direta, que é essa área mais próxima, diretamente afetada pelo empreendimento, então, para o meio físico, suscetibilidade do terreno, processos erosivos, erosão, qualidade do ar, vibrações e ruídos. Para o meio biótico, áreas especialmente protegidas, áreas verdes, a avifauna, os animais que existem na região. Para o meio socioeconômico, essa série de itens aqui: trabalho e renda, condição de vida, equipamentos urbanos, estrutura urbana e assim por diante.

Aqui, eu gostaria de destacar principalmente a área diretamente afetada, que é onde vai ser construído, onde está sendo o projeto, onde está sendo construído o projeto. Aí, são esses itens estudados para cada um desses meios. Então, para o meio físico, geotecnia e recursos hídricos; para o meio biótico, supressão de vegetação, intervenção em vegetação significativa; a fauna, avifauna, entre outros itens. E para o meio socioeconômico, uso e ocupação do solo, desapropriação, infraestrutura urbana e sistema viário local.

Eu vou destacar alguns desses pontos aqui. Então, temos para o meio físico, recursos hídricos, então temos o principal recurso hídrico, que é o Rio Tietê. E, aqui, é Córrego Fortunato Ferraz. Então, aqui é uma foto do Rio Tietê e essa ponte aqui, no fundo, é a Ponte da CPTM. E esse aqui é o ponto de deságue do Córrego Fortunato Ferraz e do Rio Tietê. Aqui atrás é a Rua Raimundo Pereira de Magalhães, na região da Lapa. Então, é esse córrego, que é o que já é canalizado e onde tem os pontos de alagamento. Falando em alagamento, a mesma imagem que o Roberto Moura mostrou. Então, aqui, aquela passagem sob a CPTM, onde passa um carro por vez por sentido e, para complicar, é um dos pontos de alagamento justamente porque a galeria de drenagem do Córrego Fortunato Ferraz, hoje, não tem capacidade de vazão de toda a bacia de contribuição desse córrego, de toda a área. Então, quando chove muito, aí inunda.

Além disso, para o meio físico, a gente avaliou as áreas contaminadas. Então, tem todo um mapeamento das áreas contaminadas, que terão intervenção do empreendimento, ou que o empreendimento vai incidir sobre elas. Para isso, precisa ser feita uma tratativa. Você não pode intervir em uma área contaminada sem uma tratativa adequada. Então, definidas as áreas contaminadas, como postos de gasolina abandonados, áreas suspeitas, áreas potencialmente contaminadas. Aí, depende do tipo de uso, se é uma oficina, se é uma área industrial. E o antigo pátio

da São Paulo Railway, que é aquele pátio enorme, toda a quadra da CPTM é classificada como uma área contaminada.

Já para o meio biótico, a gente tem uma atenção especial para as áreas verdes, áreas vegetadas e no entorno do empreendimento. Como eu disse, o Parque Cidade de Toronto, que pega um pedacinho da área de influência, que é um fragmento de vegetação significativo mais próximo do empreendimento. E bairros arborizados, como o City Lapa, que é um bairro notadamente arborizado e reconhecido por isso. Dentro da área de interferência do empreendimento, onde vai ser construído o viário, a gente fez todo o levantamento da vegetação que vai precisar ser, de alguma forma, manejada. Temos aqui, então, a Raimundo Pereira de Magalhães, do lado de Pirituba. As árvores que ocorrem de forma isolada. Bom, vamos entender um pouquinho. A gente está falando de um contexto urbano dentro de uma cidade. A gente não tem uma vegetação nativa natural. Então, toda a vegetação que existe já é uma vegetação alterada, principalmente árvores existentes nos passeios, ou seja, nas calçadas públicas.

Então, aqui, as árvores na Raimundo Pereira de Magalhães; aqui, na Raimundo Pereira de Magalhães no lado da Lapa; aqui, na John Harrison. Eu queria destacar essa árvore aqui. É um indivíduo de pau-brasil, é uma árvore ameaçada. Existem seis árvores ameaçadas no trecho, que vão sofrer uma interferência. Mas precisa ter uma tratativa específica para árvores ameaçadas. E, aqui, um pequeno reflorestamento de eucalipto que tem aqui, na Raimundo Pereira de Magalhães, no finzinho do projeto, que tem um pouquinho de regeneração de vegetação nativa embaixo. Vai pegar um pedacinho dele, também.

Além disso, temos as marginais do Tietê, aqui, onde vai passar a ponte, por cima. Essa é a vegetação da Marginal do Tietê no local onde a ponte vai passar. Então, são árvores isoladas também, não é uma mata fechada. Eu queria destacar que, então, vai ter, se necessário, manejo de 510 árvores no trecho. Dessas, seis árvores são ameaçadas. Esse manejo é feito por um licenciamento específico, onde você precisa ter uma licença especial para manejo, qual seja, corte ou transplante dessas árvores. E as árvores que são ameaçadas e outras árvores, é priorizado o transplante e não corte. Você tira de um lugar e planta em outro.

Eu queria destacar aqui que a maior parte das árvores, dessas 510, 62%, a maior parte delas, são árvores consideradas como espécies exóticas. O que são espécies exóticas? Esse é um termo utilizado para árvores ou para animais que não são nativos do Brasil ou que não são nativos daqui, da região, de São Paulo, onde está sendo inserido o empreendimento. O que isso significa? Que essas árvores foram plantadas, trazidas por alguém. Então, trouxe de outros lugares e plantou aqui. Isso porque é uma arborização urbana. A gente traz árvores bonitas, que nós gostamos e plantamos ali, para essa arborização urbana. Porque destacar isso? As árvores exóticas têm uma menor importância nas relações ecológicas com os animais e com as outras plantas e com o meio ambiente aqui. Ou seja, se a gente traz uma árvore da África e planta aqui, ela tem uma menor importância do que uma árvore – uma menor relação, importância na relação ecológica, do que uma árvore que era daqui, plantada aqui. Então, isso que eu gostaria de destacar. E 37% então são árvores nativas, incluindo, nesses 37, seis pau-brasil, que foram plantados na John Harrison e são árvores ameaçadas de extinção.

A fauna que existe – então, novamente, a gente está falando de uma área urbana. Não tem nenhuma mata grande aqui. Então, não tem animais significativos. O que nós temos são aves comuns de áreas urbanas. Notadamente, então, o sabiá-laranjeira, o sabiá-do-campo, ferreirinho-relógio, beija-flor-tesoura. Temos também aqui um gaviãozinho, urubu. Eu queria destacar esse aqui, o papagaio-verdadeiro. Existe na região. A gente, de vez em quando, escuta ou vê ele voando. O papagaio-verdadeiro é uma espécie quase ameaçada. Só que, ela não é nativa de São Paulo. Da mesma forma que eu falei das árvores, ele não é daqui. Por que ele está aqui? Ele é proveniente de solturas ou de escape de cativeiro. Então, alguém estava lá, ou soltou, ou ele escapou e ele conseguiu se adaptar ao ambiente de São Paulo. E ele está se reproduzindo e a gente consegue ver. Então, é uma espécie – apesar de não ser aqui, é uma espécie daqui, é uma espécie considerada como quase ameaçada, é um ponto de atenção quanto a ele. Fora isso, fora as árvores, o único animal diferente, mamífero diferente, animal diferente que foi encontrado é a capivara que, de alguma forma, ela consegue sobreviver na margem do Tietê.

Com relação ao meio socioeconômico, o principal destaque aqui são para as desapropriações, onde teremos 25 desapropriações totais de lote, o lote inteiro, a

casa inteira. Dentro dessas 25, 16 são residenciais, seis são de uso misto – que é comercial e residencial – e três exclusivamente comercial. As outras desapropriações são parciais. A gente estima que em torno de 60 pessoas foram afetadas diretamente por essas desapropriações. Então, aqui as fotos de onde ocorrerão as desapropriações. Aqui, a grade ali, do supermercado Pastorinho, na Raimundo Pereira de Magalhães, aqui na Região Norte. Aqui, aquele campinho de futebol que tem quase chegando à Marginal Tietê. Vai intervir no estacionamento dele. E aqui também, ajuste na quadra, aqui. Só que, é só parcial, não vai inviabilizar esses empreendimentos existentes hoje.

Já na Raimundo Pereira de Magalhães, do lado da Lapa, aqui vai ter uma intervenção no lado onde é a CPTM. Lembrando que, aí, é um terreno público. Na verdade, é do governo federal, então é uma cessão de área, não é uma desapropriação. Aqui, a passagem inferior da CPTM, onde vai ser construída aqui, do lado, a nova passagem superior. Aqui é a Gago Coutinho e, aqui, a Dom João V. Esta quadra inteira aqui vai ser desapropriada. Aqui, basicamente, lotes residenciais e lotes comerciais. Então, essa aqui vai ser a maior população afetada diretamente, com desapropriações. Aqui é a John Harrison, vai ser feito um ajuste do viário, aqui. Então, vai ser necessário, em alguns pontos, uma desapropriação parcial, da frente desses lotes.

Também no meio socioeconômico, foram avaliadas áreas tombadas, que tenham interferência com o empreendimento. Eu queria destacar duas aqui. O Mercado da Lapa, não terá intervenção no Mercado da Lapa, mas o empreendimento está no entorno dele. Então, é uma área de atenção. E a antiga quadra, toda a quadra de onde eram as oficinas da São Paulo Railway, ela está em processo de tombamento. Ela não é tombada, mas está em processo de tombamento e haverá intervenção aqui, nesse pátio, deste trecho aqui. E essa intervenção, para isso já está havendo uma tratativa com os órgãos, Condephaat e Conpresp, que são os órgãos responsáveis pelo processo de tombamento aqui, no Município e no Estado de São Paulo.

Tiramos uma fotografia da área e entendemos quais são as características do meio físico, meio biótico e meio socioeconômico e comparamos com a sobreposição do projeto, para que a gente entenda quais são os possíveis impactos ambientais,

sejam eles positivos ou negativos – ou benéficos, ou adversos. Também esses impactos são distribuídos nas fases de planejamento, implantação e operação, entre os meios físico, biótico e socioeconômico. Então, para cada um desses, é feito. Essa análise é feita com um quadro desses aqui, onde a gente vê diversos atributos, define qual é o impacto, o que gerou o impacto, quais são os atributos desse impacto. Então, fase, quando ele vai ocorrer, a ocorrência, a duração, se ele é para sempre, se ele é temporário, a probabilidade de ele ocorrer, se ele vai ocorrer, a magnitude. Mas eu queria destacar, dentre todos esses aí, este último atributo, chamado relevância. O que é a relevância? Relevância é o atributo final do impacto, após serem aplicadas todas as medidas corretivas, compensatórias, minimizadoras desse impacto – ou potencializadoras, se for um impacto positivo. Então, é o atributo final. Esse impacto, ele pode ser muito grande mas se a gente adota medidas que minimizem ele, ele acaba se tornando menor. E, às vezes, se é um impacto positivo pequeno, a gente pode adotar medidas que ele seja melhor, tenha uma expressão melhor.

Então, foram definidos, para cada um dos meios, os impactos previstos. Então, aqui, para o meio físico, então todos os impactos aqui, eu vou destacar os principais, que aquele atributo que eu falei, que é final, que é a relevância, ele é considerado 'A', de alta, 'M', de média e 'B', de baixa. Então, temos dois impactos de alta relevância, que seriam a recuperação de áreas contaminadas, onde o empreendimento vai ser implantado. Se ele tiver intervenção em uma área contaminada, há necessidade de recuperação dessas áreas. Então, isso é um impacto positivo do empreendimento para esse local. E eliminação de pontos de alagamento, justamente ali, na passagem inferior, porque vai haver um reforço de galeria e uma melhoria na drenagem do Córrego Fortunato Ferraz. Existem todos esses outros impactos aqui.

Neste caso, esses dois impactos são positivos, mas existem impactos por aqui, que são negativos como, por exemplo, alteração nos níveis de ruído e vibração. Isso é um impacto negativo e que tem medidas que devem ser adotadas. Neste campo aqui, estão escritas todas as medidas corretivas e compensatórias e mitigadoras a serem adotadas. Essas medidas normalmente são organizadas em programas ambientais – que eu vou mostrar todos os programas daqui a pouquinho.

Então, para o meio biótico, da mesma forma que todos os impactos previstos para o meio biótico, como é uma área, como eu disse anteriormente, totalmente urbanizada, os impactos para o meio biótico não são considerados nenhum impacto de alta relevância. A gente não tem uma intervenção em uma vegetação nativa, como a Cantareira, aqui. Se tivesse uma intervenção na Cantareira, provavelmente a análise seria diferente.

Então, dentre todos esses impactos, eu queria destacar este aqui: perda de exemplares arbóreos. Nós temos, como eu disse lá atrás, 510 exemplares arbóreos, ou árvores, que vão ter que ser manejadas de alguma forma, ou cortadas, ou transplantadas. Então, há uma atenção especial para esse impacto, o qual há necessidade de um plantio compensatório de árvores nativas, para compensar essas árvores cortadas. E priorizar o transplante das árvores de origem nativa, inclusive as espécies ameaçadas.

Aqui, para o meio socioeconômico, que é o meio mais impactado, realmente, pelo empreendimento, tanto positivamente quanto negativamente. Então, eu vou destacar os quatro impactos de alta relevância, que seriam as desapropriações, que é um impacto de alta relevância e negativo. Independente das ações que nós adotemos para minimizar esse impacto, quando você mexe com pessoas, com atividades econômicas no local, esse impacto sempre vai ser de alta relevância.

Além disso, temos impactos, melhoria na mobilidade da população. Então, um impacto do empreendimento considerado positivo e de alta relevância. Ou seja, a gente quer resolver esse problema que existe hoje. Transformação do sistema viário regional. Também a criação de novas rotas, com impacto positivo de alta relevância. E a ampliação do sistema de ciclovias municipais que, hoje, é um tema de mobilidade urbana que tem que ser considerado. A gente já está terminando.

Aqui, são os programas ambientais previstos para o empreendimento. Então, para todos os impactos negativos são previstas medidas mitigadoras e compensatórias, organizadas em programas ambientais. Eu vou destacar alguns aqui. Programa de controle ambiental das obras. Então, para que não tenham problemas ambientais durante as obras, precisam ser adotadas medidas que estão organizadas em um programa de controle ambiental das obras. Controle de ruídos e vibração, controle de poluição do ar. Programa de manejo da vegetação. Então,

como é que vai ser feito o corte e o transplante dessas árvores. Então, está contemplado dentro desse programa, para que seja feito da forma correta.

Monitoramento da avifauna, então, das aves, não é? Como é que essas aves vão ser afetadas. Se elas forem afetadas pelo empreendimento, tem que adotar medidas que amenizem esse impacto. Programa de desapropriação. Então, para os casos de desapropriação, existe um programa para desapropriação, que precisa tratar dessa situação. Programa de comunicação social, também, para justamente levar para a população quais são – o que vai acontecer durante as obras. Também, no finzinho, que o prognóstico ambiental significa o que é a situação atual, como é hoje. Eu vou destacar dois pontos, aqui. Primeiro, aqui, O Terminal Pirituba e o Terminal Lapa. O fluxo de ônibus aqui, entre os terminais, gira em torno de 30 minutos, em média. Aqui, o horário de pico – essa aqui, a Ponte do Piqueri, são 6.000 veículos por hora, por sentido, no horário de pico. E, em média, 3,8 quilômetros por hora. É mais rápido a gente atravessar a ponte andando do que a gente atravessar de carro. Vocês devem ver isso todos os dias, não é?

Outro ponto a se notar é a passagem inferior ali, da Raimundo Pereira de Magalhães sob a CPTM, que tem aquele ponto de um veículo por vez, semaforizado por sentido. Com a implantação do empreendimento, o que se espera é que o tempo entre os terminais seja reduzido em 50%. Ou seja, se, hoje, dura em torno de 30 minutos, vá para em torno de 15 minutos, justamente por você criar uma nova diretriz viária. O número de veículos aqui, na Ponte do Piqueri, cai de 6.000 para 4.900 veículos no sentido hora, no horário de pico. E a velocidade média, de 3,8 para 20 quilômetros por hora, o que quer dizer um grande ganho para a Ponte do Piqueri. Por quê? Pela outra alternativa, que é a futura ponte da Raimundo Pereira de Magalhães.

Um ponto a notar, que pode gerar algum carregamento, é a conversão aqui, sentido Marginal Tietê, para pegar sentido leste e quem estiver vindo pela Raimundo Pereira de Magalhães – porque isso foi entendido de acordo com o estudo de tráfego elaborado, que vai ser o principal fluxo. Pelo menos 50% dos veículos que vêm pela Raimundo Pereira de Magalhães vão acessar a Marginal Tietê sentido Leste. Porque isso dá acesso ao Centro, regiões da Paulista e assim por diante.

Aqui, finalizando, então, as considerações sobre os impactos ambientais. Aqui, quanto à natureza. Então, benéfico, impacto positivo; adverso, impacto negativo. Eu quero destacar, do meio físico são nove impactos, sete adversos, dois benéficos; do meio biótico são nove impactos adversos ou impactos negativos; do meio socioeconômico, essa balança está equilibrada, sete impactos adversos e sete impactos benéficos, ou seja, sete impactos negativos e sete positivos. É lógico, os maiores benefícios desse empreendimento são para a população, para o meio socioeconômico. Com a fase de ocorrência, durante a implantação, ou seja, durante a construção do empreendimento, durante a operação – ou seja, quando a gente estiver usando a ponte – e durante a fase de planejamento, que é este momento, quais são os impactos. A maioria dos impactos negativos está na fase de implantação, 21%. O que significa? Quando estiver tendo a construção tem o maior número de impactos. Acabou a construção, a maior parte dos impactos negativos some, desaparece. E, na fase de operação, a maior parte dos impactos benéficos ou positivos, eles estão na fase de operação. Ou seja, finda a construção, começou a utilizar a ponte e todo o sistema viário, a gente imagina que os impactos da operação sejam positivos, muito mais do que os impactos negativos.

Com relação à relevância, que é aquele atributo final que a gente falou, eu queria destacar aqui que, desse atributo final, temos apenas um impacto adverso de alta relevância, um impacto negativo de alta relevância, que é o impacto de desapropriações. E cinco impactos benéficos ou impactos positivos de alta relevância, que a gente já viu lá atrás, naquela planilha que eu mostrei. Então, aqui a conclusão. Esse empreendimento atende a uma antiga demanda da população, que se traduz em um programa atual. Então, desde antigamente já se queria uma nova ponte. E, hoje, é um problema isso, essa falta dessa conexão. O estabelecimento de uma conexão entre os dois bairros, há muito tempo perdida. Isso aí se perdeu ao longo do tempo. Melhorias no acesso de Pirituba às regiões centrais do município, é óbvio, não é? Uma redução no número de veículos que, hoje, usam exclusivamente a Ponte do Piqueri, onde você vai ter uma outra alternativa com essa alternativa da ponte da Raimundo. E minimização dos problemas de alagamento que ocorrem ali, na região da Lapa, na passagem inferior. Portanto, o Estudo de Impacto Ambiental considerou que o empreendimento vai promover uma melhoria na qualidade de vida

da população e, sendo assim, considerado viável e justificável sob o ponto de vista socioambiental. Obrigado, era isso que eu tinha para apresentar.

José Manuguerra - Obrigado, Guilherme. Passou um pouquinho do tempo. Um pouquinho, mas está perdoado. Vamos lá. Informo que estão encerradas as inscrições para manifestação nesta audiência pública. Aproveito o intervalo para agradecer a presença de Rogério Suto, assessor do prefeito regional de Sapopemba, senhor Benedito Gonçalves Pereira. A presença de Mário Valdo Lemos, representando o vereador Reis. Senhor Cipriano Gomes, da Associação Comercial de São Paulo, representando o deputado federal Arnaldo Faria de Sá.

Tivemos a inscrição de 13 representantes de entidades. Para não estourarmos muito o limite de 30 minutos para essas manifestações, eu proponho três minutos para a manifestação de cada entidade. Faria um total de 39 minutos. Eu vou chamar, na sequência, o nome dos inscritos. E chamo também o próximo, para que já fique posicionado, o próximo, ao microfone, para a gente ganhar alguma agilidade. Aproveito para informar a todos, também, que esta audiência está sendo filmada e a gravação estará disponível para todos os amigos dos meios de comunicação que assim o solicitarem. Eu chamo agora, para o microfone, aqui, do meu lado esquerdo, o senhor José Garcia de Souza. Na sequência, chamarei o senhor Francisco Gregório. As manifestações serão efetuadas em blocos de cinco ou quatro pessoas e os palestrantes esclarecerão as dúvidas ao final de cada bloco. O senhor José Garcia, meu xará.

José Garcia de Souza - Boa noite a todos.

José Manuguerra - Por favor, desculpe. Três minutos. Obrigado.

José Garcia de Souza - Ok. Quero só lembrar que eu estive em quase todas as audiências – apesar de todas, porque o pessoal da Lapa disse que lá foi a primeira, dia 25, mas todas, do lado de cá, eu tive. Eu estou coordenador do Conselho Participativo Municipal de Pirituba-Jaraguá nesta última gestão. É melhor eu sair da frente da caixa, aqui. De som, a gente entende um pouquinho.

E eu estou também presidente da Associação de Amigos da Parada de Taipas. Eu gostaria de tecer, bem rapidinho, aqui – primeiro, eu quero dizer que na última audiência pública, lá, na Lapa, no Tendal, alguns colegas da Lapa – depois, eu tive até oportunidade de conversar com alguns em particular – disseram que

entendem a nossa – gente, quem está em Pirituba e pega a Edgar Faço e que demora todo esse tempo que foi levantado e que é fato, quem está do lado de cá vive isso –, quem está do lado da Lapa pode só fazer uma ideia. Porque se vocês vierem para o lado de cá, vocês só pegam o contrafluxo, tanto de manhã quanto de tarde. Então, é de manhã que o bicho pega, mesmo.

Eu gostaria também de falar sobre o manifesto que foi lido lá, no início da audiência, que nós, em Pirituba, não reconhecemos nenhuma das entidades que disseram que representam Pirituba. Nós não tivemos nenhum representante. Se acaso tiver alguma, que nos diga, porque nós não reconhecemos nenhuma entidade que representou Pirituba. E, se teve essa entidade, a quem ela representa? Representa a atividade do quê?

Bom, vamos ao que interessa. Então, olha só: Quero ressaltar que Pirituba não é, não vai ser nunca contra a Lapa. Isso é ponto pacífico. Mas queremos dizer, queremos ressaltar e ratificar a necessidade da ponte ser implantada. Claro que eu entendo as reivindicações do lado de lá. A questão da alça, eu acho legítima. A questão da alça é legítima. Agora, é importante lembrar que quando a ponte passa para a Raimundo Pereira de Magalhães do lado de lá, ela vai à direita, pegar a Campos Vergueiro. Depois, à direita, São Tito, a Araguatis pode se inverter o fluxo. E a Caiapós. Quem mora lá, sabe do que eu estou falando. Agora, é claro que nós temos que questionar o pessoal, os técnicos, qual vai ser o trabalho feito nessas ruas, não é? Eu ouvi moradores legitimamente falando das construções, que são antigas, do calçamento, que não é apropriado. Concordo em gênero, número e grau. Eu acho que isso tem que ser revisto e eu espero que vocês nos deem uma devolutiva quanto a isso.

A outra questão que eu gostaria de dizer, pessoal, é que nós estamos no Século XXI e que a grande maioria das maiores cidades do mundo, a grande preocupação é a mobilidade e que o transporte, esse pessoal de carro que a gente vê que ele, realmente, faz com que o trânsito fique no gargalo – eu nem comecei a falar e já esgotou o tempo? Eu acho que não foi três minutos. Mas tudo bem. Então, só para dizer que a mobilidade, hoje, ela privilegia o transporte coletivo. Então, eu gostaria – eu tinha mais algumas perguntas para dizer aqui, contrapartidas que os grandes empreendimentos, tanto do lado de Pirituba quanto do lado da Lapa fizeram

e não deram a contrapartida. A mesma questão dos CEPACs, a gente quer saber como é que isso está sendo tratado. Obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, senhor José Garcia. Chamo agora ao microfone o senhor Francisco Gregório. Na sequência, Alice Fabri.

Francisco Gregório - Boa noite a todos. Eu tenho três questões. A primeira é o seguinte: O cronograma dessa obra. Isso, eu quero ouvir e conhecer, para a gente poder saber se, efetivamente, vai ser feito. Porque o CEPAC não tem dinheiro para fazer a obra. Está certo? Nem o projeto executivo tem a verba. Então, que apresente um projeto – que apresente esse cronograma da obra. A segunda questão, nós queremos e temos uma preocupação com a Raimundo Pereira de Magalhães, a única via de acesso ao Trecho Norte do Rodoanel. E nós queremos que ela, assim como a alça, que é preocupação da Lapa, também entre no projeto de preocupações da secretaria. Ainda que, nós possamos, estamos discutindo e é o objeto central, a questão da ponte. Mas, olhando do ponto de vista do direito à cidade, da mobilidade urbana, da qualidade de vida, nós queremos também nos preocupar e queremos saber quais vão ser as obras na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães.

E a outra questão, que eu acho fundamental. Com todo o respeito ao José Manuguerra, ao Roberto de Moura, ao Guilherme Castanho. Pessoal, nós sabemos que nós vamos falar aqui, mas quem decide vai ser a política. E, aqui, nós não temos nenhum político. Ou seja, queremos o secretário, queremos o prefeito participando e discutindo com a gente as questões. Porque, senão, a gente vai falar, vai falar e, com todo o respeito aos técnicos, que merecem salva de palmas, mas não são eles que vão decidir. Então, é isso, obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, senhor Francisco Gregório. Chamo agora Alice Fabri, da Comissão de Moradores. E, na sequência, o senhor Carlos Alexandre.

Alice Fabri - Boa noite a todos. Eu sou da Comissão de Moradores do Parque Anhanguera. Gostaria de saber aqui, com a mesa, mais um empreendimento que São Paulo abarca e que realmente, com um discurso de mobilidade, com um discurso de viabilidade, de trânsito e não entendo até agora – lido começo ao fim, fui em audiências e repito: Como bem dito aqui pelo relator do RIMA, 50% do fluxo já é dito, até pelo próprio estudo, que vai cair na Marginal Tietê. Como esse empreendimento está sendo avançado dessa forma, sem sequer ser realmente

cogitada as alças. Gente, não é uma questão que a gente vai tornar legítima na audiência. Ela tem que existir. Até para poder justificar novamente a mobilidade. Tanto Pirituba-Lapa, quanto Lapa-Pirituba.

Outra questão – e mais grave – é o seguinte: O estudo não está contemplando o grande avanço imobiliário Lapa-Pirituba. Nem avanços imobiliários, nem avanços de empreendimentos e equipamentos previstos para a nossa região. Gostando ou não de tipo de equipamento, há equipamento previsto, como a estação de transbordo, que nela já também contemplado no seu próprio Rima, teremos um acréscimo diário de 450 caminhões. Gostaria de saber onde e como isso tudo está sendo contemplado. São essas as minhas questões, obrigada.

José Manuguerra - Obrigado, Alice. Chamo agora o senhor Carlos Alexandre, da Avenida Leopoldina. Na sequência, chamo Sílvia Antônio de Moraes.

Carlos Alexandre - Senhoras e senhores, boa noite. O meu nome é Carlos Alexandre. Cumprimentos à mesa, ao Guilherme, ao Roberto, ao José, prefeito regional. Está faltando prefeito da Lapa aqui, que não veio. Porque tem – a ponte liga os dois lados, não é?

José Manuguerra - Só um momento. O prefeito regional da Lapa pediu desculpas por não estar presente, mas ele enviou um representante. Pode paralisar o tempo, por favor. Para o tempo, senão fica chato, não é? O prefeito regional da Lapa pediu desculpas, ele estaria presente, mas ele teve um evento inadiável e ele mandou um representante. De qualquer forma, a Prefeitura Regional da Lapa está representada. E muito obrigado, pode continuar – e devolve o tempo para ele.

Carlos Alexandre - Obrigado. A gente falta do Carlos Fernandes, aqui. Mas vamos lá. Gente, o projeto, todo mundo quer a ponte. Porque não é a ponte só de Pirituba, ela é da Lapa, ela é de todo mundo. Todo mundo vai circular por lá. Isso é técnica para dividir as pessoas e fazer com que elas não pensem nos vícios do projeto, tá? Então, não vamos cair nessa, não, tá? Vamos aos vícios que precisam ser corrigidos, tá? Primeiro, corredores de ônibus não se correlacionam. É o povo que paga o pato. Segundo, direito de ir e vir, foram suprimidos. Por quê? Porque não tem a alça de acesso às marginais e o próprio estudo, que foi colacionado ali, ele já diz que 50% do fluxo que porventura adotaria a ponte quer pegar a Marginal. Não tem. É uma ponte sem alças. Está errado. Terceiro, fotografia de momento, não foi

feito uma projeção de futuro. Então, vamos trazer os números aqui. O Plano Nacional de Mobilidade Urbana prevê, para o futuro, 35.000 empreendimentos no entorno. A ponte não vai comportar. Quarto: Sistema viário incompleto. Não foi analisado o impacto terminal a terminal. O exemplo cabal aí é a parte de corredor de ônibus. Quinto: Para aqueles que não sabem, é muito provável – eu não posso me pronunciar aqui pela Autoban, mas ela vai vetar as alças. Então, se alguém está acreditando que vão fazer alças no futuro para essa ponte, não vai ter.

Então, o que acontece? A fluidez do transporte público está comprometida. Vou aproveitar o meu minuto restante para dizer o seguinte: Ao final da audiência, o pessoal vai perguntar para você se está tudo OK. Fale que não. Porque a audiência foi feita justamente para entregar um produto bom para as pessoas. Não pega qualquer coisa. Eu sei que o pessoal de Pirituba e também da Lapa estão esperando há 20 anos por essa ponte. Para quê pegar qualquer coisa? Não peguem qualquer coisa. Peçam as melhorias, exijam as melhorias. Porque, gente, dinheiro existe. E é preciso fazer coisa de qualidade para o povo de São Paulo. Obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, Carlos, pela sua manifestação. Chamo agora Sílvia Antônia de Moraes, encerrando o primeiro bloco. Sílvia, da Associação Amo City.

Sílvia Antônia de Moraes - Amo City, da região da City Lapa. Finalmente, agora eu tenho oportunidade de falar.

- ... microfone ...

Sílvia Antônia de Moraes - Eu prefiro. Obrigada. Primeira coisa, eu queria, assim como o Carlos, expressar a minha indignação pela ausência física – não de um representante – do subprefeito da Lapa, agora prefeito da Lapa. Eu acho que isso é extremamente importante ter representação. O prefeito de Pirituba estava lá, na nossa audiência, lá, na Lapa. Então, eu acho que o nosso também tinha que estar aqui. O segundo ponto que eu queria trazer para vocês é o seguinte: São tantos anos que está todo mundo esperando pela ponte, que a gente se tornou cego. A gente não está com o olhar crítico. A gente está tão feliz que estão entregando para a gente, algo que a gente está esperando 20 anos, que a felicidade nos está cegando. Essa é uma obra que tem problemas graves. Eu queria falar para

vocês o seguinte: Se a gente tem os “malas sem alça”, a gente não vai aceitar ponte sem alça. Isso é um ponto extremamente importante de ser colocado.

E eu queria expressar para vocês um outro ponto também importante, que o manifesto que o nosso primeiro colega aqui manifestou, dizia respeito a um pedido da Associação Amo City, junto com outras 27 associações, se a turma de Pirituba não está representada, eu os convido a assinar junto com a gente, isso é de extrema importância, porque o que a gente está exigindo, nesse projeto que está aqui apresentado, são duas coisas. Primeiro, respeito a dois documentos importantes da nossa Nação. O primeiro é a Constituição Brasileira. O seu Art. 37 exige de todos os governantes e de todos os servidores públicos que nos apresentem projetos que sejam eficientes no processo e eficazes no resultado. Então, a gente tem, sim, na nossa Carta Maior, que é a nossa Constituição, o direito de exigir alça nesse projeto. Porque ele tem que ser eficiente, ele tem que ser eficaz nos resultados. Se 50% da população de Pirituba não vai conseguir passar para a Marginal sem passar por trânsito, então essa não é uma obra eficaz no seu processo.

E o segundo ponto que está dentro do nosso manifesto é que esse projeto fere duas diretrizes do Plano de Mobilidade Nacional, o Plano Nacional de Diretrizes para os projetos de mobilidade urbana. Porque ele não está considerando uma fotografia futura. Então, ele não é um projeto sistêmico. Ele é um projeto que considera dados da realidade atual. Porque mais de 35.000 novos imóveis que vão ser colocados disponíveis e novas famílias que vão circular de Pirituba para a Lapa e da Lapa para Pirituba não estão sendo considerados nesses dados. Eles não foram aqui apresentados. Então, aqui, o que eu peço para todos vocês é que, primeiro, que a gente se usa, que Lapa e Pirituba seja uma coisa só, porque todo mundo mora na mesma cidade. A gente tem várias pessoas da Região da Lapa que morou durante muito tempo aqui. E vice-versa. Então, que a gente se una e que a gente exija uma obra que seja realista e que apresente resultados e dados concretos para a gente, porque a gente está cansado, no nosso país, cheios de problemas, cheios de corrupção, cheios de problemas que a gente quer solução. A gente não quer mais problemas. OK?

José Manuguerra - Obrigado, Sílvia. Passo agora a palavra aos palestrantes, para esclarecimentos das manifestações do primeiro bloco.

Roberto de Moraes Moura - Primeiro, respondendo ao senhor José. Ele tem uma preocupação grande sobre qual seria o tratamento dado ao sistema viário que nós estamos indicando como suporte para a acessibilidade da ponte, o sistema viário que passa pelo bairro. Eu queria só frisar que todo esse sistema viário – na verdade, são duas – se vocês se lembram – poderíamos colocar a apresentação? Enquanto ele coloca, eu vou colocar e depois eu mostro aquilo que a gente está comentando. O suporte viário existente, hoje, já é utilizado de forma bastante intensa. É uma região que foi permeada por caminhões e pelo próprio – obrigado, viu? E pelo próprio sistema de acesso à Avenida Raimundo. Então, aqui, só para lembrar, nós estamos falando desse eixo viário, que ele já é utilizado hoje pelos ônibus que passam pela passagem inferior, com endereço, inclusive, à Anhanguera, aqui, o eixo da Anhanguera. E esse trecho também, ele já é utilizado por caminhões também – bastante intenso o uso, inclusive. E, obviamente, esses dois eixos, a partir do momento em que a gente inclui como intenção de circulação da ponte, eles vão receber o tratamento adequado com relação à questão do suporte de pavimento, para poder suportar a carga à qual eles vão ser solicitados. Ou seja, fazer um ajuste nessa infraestrutura.

A questão, hoje, realmente, que muito se discute em todas as sociedades é a questão a mobilidade. É uma questão da mobilidade, que é a transferência do transporte individual para o transporte coletivo público, obviamente imaginando que a capacidade de fluidez e a capacidade de transporte, de mobilização, ou melhor, de deslocamentos entre os pontos na cidade, ele se dá, em grande parte, com maior eficiência quando a rede de transporte público nas cidades, nos centros urbanos, funciona de forma equalizada, de forma a você poder se deslocar, imaginando que qualquer ponto, qualquer região da cidade possa ser acessada a partir do momento em que você faz a transferência entre diversos eixos, entre diversos modos de transporte.

Aqui, hoje, nós estamos discutindo a ligação entre dois bairros que está cortada por uma barreira importante, que é o Rio Tietê. E, a partir dessa ligação estabelecida, possa se estabelecer uma melhor e efetiva ligação entre dois pontos importantes de transporte, de organização do transporte que nós conhecemos como

o Terminal Pirituba e o Terminal Lapa. Então, nós estamos realmente com uma grande preocupação em possibilitar essa melhoria do transporte na cidade.

Ele pergunta ainda como estão sendo tratados a questão dos empreendimentos que estão surgindo. Na região, obviamente, Região Noroeste, ainda é um grande estoque de área para que a cidade cresça. A cidade, vocês se lembram muito bem, no final da década de 60, a década de 80, teve um crescimento bastante grande na Zona Leste, ela está bastante ocupada. Depois, ocupou-se ainda mais, adensou-se a Zona Sul, que já vinha em um processo de ocupação. E, hoje, a gente vê claramente que a Zona Noroeste é aquela que está sendo adensada. E, para isso – eu não sei se vocês todos conhecem, mas existe o Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, que foi revisado em 2014. E é justamente esse Plano Diretor Estratégico que, hoje, rege a questão da ocupação e da expansão urbana na Cidade de São Paulo.

É importante também deixar claro que esse Plano Diretor Estratégico, ele pensou, ele tem incorporadas as diretrizes de transporte, já que os eixos de transformação e os eixos de adensamento da cidade estão direcionados justamente sobre esses eixos de transporte que foram planejados, principalmente pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte. Então, nessa consideração, a gente pode observar que o eixo que forma a Avenida Raimundo, ela está efetivamente considerada nesse Plano Estratégico e que, obviamente, aqui nós estamos falando da implantação do corredor, nós estamos falando de uma primeira iniciativa, que é justamente a implantação da ponte, que é o início da identificação desse eixo – o início da transformação desse eixo para que, no futuro, ele possa, de forma adequada, atender à questão, tanto da ocupação urbana, quanto da mobilidade na cidade. Então, eu acredito que, aqui, eu já respondo à pergunta, também – já vou antecipar, inclusive, a questão, quando coloca – quando os participantes, os presentes perguntam sobre a questão da urbanização na cidade, se os empreendimentos estão sendo contemplados. Sim, eles estão sendo contemplados a partir do momento em que esse plano foi desenhado e, hoje, ele é uma lei e toda ação e todos os projetos, eles vêm, obviamente, ter aderência a essa questão legal, que foi definida pela Prefeitura.

Com relação ao cronograma, que o senhor Francisco pergunta, o cronograma a gente já comentou na última audiência. Nós vamos também colocar aqui que essa obra está prevista para uma implantação entre 24 e 36 meses, devido a várias questões. Uma delas é a complexidade da implantação da ponte sobre o Rio Tietê. Os senhores podem imaginar o que será uma obra dessa envergadura, bastante complexa, envolvendo várias técnicas da Engenharia Civil. A segunda questão seria a implantação na Avenida Raimundo, como fazer todos esses desvios de tráfego para que sejam minimizados os impactos relacionados ao período de obra. E também a passagem inferior, bastante delicada, sob a Linha 8 da CPTM, que vai ser realizada, obviamente, com o uso da linha que transporta, hoje, milhares de passageiros por dia. Então, diante desse cenário, estima-se que entre 24 e 36 meses estejamos realizando a implantação desse empreendimento.

Com relação aos CEPACs é verdade, os CEPACs têm uma programação de venda desses CEPACs que, obviamente, os recursos hoje destinados – ou os recursos hoje contidos na Operação Urbana Água Branca, eles já têm destino. Estão direcionados à habitação de interesse social na região da Água Branca; também a macrodrenagem. Já foi realizada a ampliação da macrodrenagem dos córregos Sumaré e Água Preta. Existe ainda uma complementação ser realizada, para que tenha maior eficiência na região da Pompeia, o reforço de galerias. E também a questão, enfim, a habitação de interesse social, drenagem – ah, a Auro, exatamente, a extensão viária da Auro Soares de Moura Andrade. A equipe não me deixa esquecer. Que também está prevista, dentro, hoje, dos recursos definidos da Operação Urbana. A ponte Raimundo foi incluída nessa Operação Urbana e se prevê, portanto, futuramente, a questão de lançamento de novos CEPACs para que se tenha mais recursos, para que possam ser empregados na ponte. Mas isso, só, não é – a novidade, hoje, é que a Prefeitura procura outros fundos para que a ponte possa ser realizada, antecipando, portanto, essa ação, junto à Operação Urbana Água Branca.

A questão das representações, existe uma questão, obviamente de hierarquia. Todas as diretrizes, nós estamos trabalhando, enfim, das diretrizes estabelecidas primeiramente pelo prefeito João Dória e, depois, por todas as secretarias. E essas secretarias, obviamente, dentro de cada uma, no seu papel,

elas desempenham a parte técnica ou a parte de coordenação, para que, obviamente, nós estejamos aqui com um projeto detalhado e podendo discutir com a população a sua aderência ou, enfim, as melhorias que esse projeto possa trazer. Portanto, com relação às representações, hoje, aqui, nós estamos representando várias secretarias e, na verdade, liberando, assim, os nossos secretários para que eles possam desenvolver outras funções, imaginando e sabendo, obviamente, que a Cidade de São Paulo é um centro urbano com 12 milhões de pessoas, com vários quilômetros quadrados e com vários problemas a serem estudados e acompanhados por esses cavalheiros e essas senhoras que têm uma importante tarefa de resolver, de apreciar e resolver esses problemas.

A senhora Alice colocou que é mais um empreendimento com a questão da viabilidade de trânsito, que 50% do fluxo foi estudado e se destina à Marginal Tietê. Isso é verdade. Mas insiste, ainda, na questão do desenho das alças. Eu gostaria de colocar aqui o seguinte: Nós temos ouvido bastante, com bastante intensidade, a questão da alça. Queremos a alça, a alça. A alça, na verdade, é um desenho rodoviário. A gente pode entender – eu vou tentar ficar de pé e fica mais fácil explicar para vocês.

Nesse desenho, eu acho que a gente já pode – será que todos poderiam ouvir? Porque eu estou competindo com a conversa do fundo e fica difícil. Eu estou começando a perder a minha voz. Os senhores poderiam, por favor, acompanhar o raciocínio? Eu agradeço. Nessa circunstância, a Ponte do Piqueri é um excelente exemplo. Nós temos uma ligação entre uma porção da cidade e outra e essas alças de ligação que fazem o acesso da Marginal com a ponte. E isso é uma alça, é um trevo rodoviário. Por que um trevo rodoviário? Porque as rodovias, em geral, elas têm um grande volume de trânsito, assim como a Ponte do Piqueri, a Edgar Faço e a Ermano Marchetti formam um eixo de ligação entre a Barra Funda e a sequência aqui, que é Pirituba, enfim.

Aqui, essa ligação – voltando um pouco –, como eu dizia, ela é importante para que seja viabilizada a futura ligação entre o Terminal Lapa e o Terminal Pirituba. Hoje, nós verificamos que os estudos de trânsito e de transporte, que somente atendendo à questão da acessibilidade, a saída da ponte e entrada na Marginal, por si, ela já atende, já absorve a demanda de transporte – ou melhor, de trânsito que

existe, com essas intenções de viagem, para acesso à Marginal. Não haveria necessidade da implantação dessas alças de desenho rodoviário – volto a insistir. Com relação à acessibilidade, à chegada na Avenida Raimundo, por conta dessa melhoria desse eixo que já existe, a questão de acessibilidade, tanto a norte quanto a sul. Neste momento, seria importante esse desenho, por conta de garantir a ligação e, em um segundo momento – em uma segunda leitura, melhor dizendo, a questão de poder manter a questão da ocupação do Bairro da Lapa. Lembrando que – um pouco mais para diante – que nós estamos tendo a necessidade de desapropriação desta quadra completa para que a gente possa fazer a adaptação da entrada do eixo, aumentando a capacidade de acesso por sobre a Linha 8 da CPTM. Então, só para deixar clara a questão das alças, a gente encara que o projeto tem a viabilidade, ele cumpre com as necessidades. Tecnicamente, ele é viável. E com relação à questão que se coloca, do desenho da alça, a verdade é que, devido às várias colocações, obviamente, com respeito a elas, nós vamos fazer uma reavaliação e verificar se existe ou não a necessidade, de fato, dessas alças. Mas, que hoje, na verdade, a gente coloca a questão que o projeto está contemplado, ele tem acessibilidade, ele tem todas as ligações previstas e que a questão da alça é uma questão de desenho, é uma questão que a função está cumprida. Enfim, mas a gente, obviamente, tem humildade suficiente para fazer uma reavaliação e, depois, fazer uma nova apresentação, considerando essa solicitação.

O senhor Carlos Alexandre coloca que todos querem a ponte, obviamente. E o direito de ir e vir. Fala também das alças. Então, eu acredito, senhor Carlos, eu acho que a gente já colocou com bastante detalhe a questão da resposta que a senhora Alice colocou, eu acho que está no mesmo bloco de resposta. O sistema viário incompleto, feito o estudo entre terminais, realmente ele não está incompleto, ele está completo, dentro da proposição que se coloca, que é a questão do estudo da transposição. E ele, obviamente, tende a se completar a partir do momento em que a São Paulo Transporte, a Secretaria de Transporte venha a apropriar-se dessa nova ligação, para, depois, reorganizar a operação de transporte nesse eixo Lapa-Pirituba.

A Autoban vai vetar, a Autoban não é a única das variáveis com que nós estamos tratando. Nós tratamos com outras tantas variáveis – Eletropaulo, Sabesp –

só para contar. Como CPTM, DAEE, enfim, uma infinidade de empresas e de variáveis. Não vai ser nenhuma delas que vai impossibilitar a implantação da ponte. Não existe veto, mas existem, sim, variáveis que precisam ser compostas para que a gente possa apresentar uma melhor solução. Então, não existe essa questão de veto. Enfim, eles nem têm esse perfil para vetar e tudo o mais.

Não peguem qualquer coisa, foi essa a expressão que foi usada pelo senhor Carlos Alexandre. De fato, eu acho que a população já está bastante atenta e realmente eu acho que não é a questão de se aceitar qualquer coisa, apesar de a gente entender, também, que a demanda pela ligação é bastante importante. Afinal, são mais de 40 anos que a sociedade aqui, de Pirituba, requer essa nova ligação. E que precisa de qualidade, sim. Qualidade é tudo isso que nós estamos pensando e pensando, também, nos aspectos socioeconômicos. Eu acho que se todos puderem prestar atenção na exposição do Guilherme, existe uma gama de programas. Os programas elencados pela questão ambiental são importantes porque eles abrangem, tanto a questão socioeconômica, quanto física, quanto ambiental. Enfim, é um estudo bastante denso e complexo, para que a gente possa realmente dar essa qualidade ao projeto.

E, só finalizando, a senhora Sílvia considera o respeito à Constituição – realmente, a gente respeita a Constituição, esse ato, aliás, é um respeito à Constituição. Que os projetos devem ser eficientes e eficazes. Realmente, tanto é eficiente e eficaz, porque nós estamos convictos, não em cima de discurso ou de alguma questão que seja particular, enfim. As nossas decisões são baseadas em decisões técnicas que vêm de estudos densos como, por exemplo, a questão ambiental, a questão do trânsito, que foi estudada, a questão geotécnica, a questão hidrológica, enfim. Então, a nossa convicção é baseada em cima de fatos que são palpáveis e podem ser, a qualquer momento, apresentados com maior profundidade.

Com relação à questão que não considera a fotografia futura, 35.000 novos imóveis etc. eu julgo que isso já esteja respondido a partir do momento em que eu coloquei a ideia do Plano Diretor Estratégico, que ele trata, obviamente, de uma maneira macro e, depois, cada região de São Paulo é detalhada dentro das suas características, ponderando, obviamente, não só a questão de transporte, mas todo aquele arcabouço que envolve a questão da ocupação humana em cada um desses

territórios. Então, portanto, apesar de a gente não citar – ou, então, eu não sei, na verdade, eu acho que em algum momento foi colocado, não esse empreendimento com o nome MRV, mas de fato, foi considerado, sim, o eixo de transformação, o eixo de ocupação e adensamento. Guilherme, você completa. Não?

Guilherme Castanho - Foi bastante completo. Obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, Roberto, por seus esclarecimentos. Antes de chamar o segundo bloco, anuncio a presença do deputado estadual Marco Zerbini e Edson Domingues, do gabinete do governador Aurélio Nomura. Muito obrigado pela presença. Dando continuidade à manifestação dos presentes, das entidades, eu chamo agora Beth Bruneto, Conselho Participativo de Pirituba. Na sequência, eu chamo Marinalva.

Beth Bruneto - Boa noite à mesa, boa noite a todos os presentes. Eu quero cumprimentar a mesa e todos aqui presentes, Lapa, Pirituba, Jaraguá e São Domingos. Eu não estou falando, embora eu seja do Conselho Participativo e do CADES, eu não estou falando em nome deles e, sim, enquanto munícipe. É só um pouquinho da minha história. Eu sou ativista ambiental, eu morei na Brasilândia, me casei, fui morar na Lapa. Comecei a ter meus filhos e comprei uma casa em Pirituba. Então, eu transito por toda essa área já há muito tempo. Tenho amigos, tenho conhecidos em todos os lugares. Então, eu não tenho conflito com ninguém, não quero ter e acho uma insensatez, isso. Nós temos que estar juntos, sempre. Lapa, respeito muito vocês.

E eu, particularmente, até então eu estava entendendo e acharia melhor ter as alças. Porém, se não for possível contemplar o projeto com as alças, eu acho que não temos outra saída, senão aceitar sem as alças. Porque, daí, a ponte vai estar cumprindo o seu papel de transpor o rio para o lado de cá. E, aí, nós precisamos ir e vir. Pirituba precisa sair desse estado traumático que nós estamos vivendo, para ir para uma situação menos dramática. Se não for possível, nós vamos, depois, continuar lutando para que tenha as alças, para um futuro. Também não é uma situação boa, porque nós vivemos a reforma da Ponte da Anhanguera para ter todas as alças. Foi um ano e oito meses de muito sofrimento. Então, nós sabemos que, depois, colocar as alças em uma ponte, é muito sofrimento.

Então, eu acredito que vocês também cumprem um papel muito importante em dirimir e atenuar esse conflito entre os bairros, que não é salutar para ninguém. Então, se puder fazerem o possível e o impossível para atenuar isso. Se não for possível, eu quero que a Lapa entenda o quão importante é essa ponte para nós e o quanto Pirituba está sofrendo para isso. Aí, eu gostaria de colocar o seguinte: Na transposição que a ponte vai estar fazendo, que é nós conseguirmos passar para o lado de lá, então com uma terceira opção – porque, daí, nós temos o Piqueri, a Anhanguera, tem a CPTM, tem a Bandeirantes –, entre a Anhanguera e o Piqueri, nós temos aí 2,4 quilômetros, vamos botar dois quilômetros e meio entre uma e outra. Ora, nós vamos ter essa ponte então, esse projeto para transpor. Entre uma ponte e outra, que é Piqueri e Anhanguera, que tem alças, nós poderíamos estar fazendo essa ida até essas pontes, nos carros.

Acredito – eu não sei se é possível, fazer o incentivo de que, então, essa transposição sirva mais aos ônibus, à ciclovia – que ela está dentro, agora, da mobilidade viva, do transporte público – os ônibus, a ciclovia e o pedestre. E aí, a ligação nos terminais, que isso é importantíssimo para os ônibus. Talvez, incentivar que os ônibus usem o menos possível a ponte do Piqueri e Anhanguera e dê prioridade para esta ponte, para não sobrecarregar Piqueri e Anhanguera. E na verdade, é isso, que a ponte sirva – isso é uma questão geométrica que eu estou falando, que é ter aí – pensem, que tem dois quilômetros e meio entre Piqueri e Anhanguera. Então, eu acho que é possível a gente incentivar que os carros vão para essas pontes e usem esses acessos, já que não seria possível pensar nas alças. Mas vamos atenuar os conflitos entre Pirituba e Lapa. Está bom? Muito obrigada, boa noite.

José Manuguerra - Obrigado, Beth, por suas considerações. Eu chamo agora Marinalva, presidente do PT Pirituba. Na sequência, Josevaldo Nascimento.

Marinalva - Boa noite. Boa noite a todos, nosso prefeito regional. Prazer, Ivan. Pessoal, eu sou a Marinalva, eu sou presidente do PT de Pirituba e também participo do Movimento Ponte de Pirituba Já. Nós fizemos um ato, este mês atrás aqui, e conseguimos uma reunião na Secretaria de Obras, para estar discutindo a questão da ponte. Essa ponte, eu vejo pessoas falarem que, ah, estamos há 20 anos, 30 anos. Eu não sou de São Paulo, eu sou do Paraná. Moro em Pirituba há 40

anos e há 40 anos a gente luta por essa ponte. Nós não queremos uma ponte com alça que nos dê acesso à Marginal. Nós queremos poder atravessar, nós queremos sair do trânsito da Edgar Faço, do trânsito da Raimundo Pereira de Magalhães ou, como muitas vezes, algum de nós queremos fugir de todo esse trânsito, a gente vai pela Elísio Teixeira Leite, a gente vai pela Cantídio Sampaio, a gente vai para a Inajar de Souza. Para vocês terem uma ideia de qual é o nosso sofrimento, de Pirituba.

Pirituba recebe todos. Hoje, tem a obra do Rodoanel, que devastou toda aquela região lá, do Parque de Taipas e que, quando dá qualquer problema no trânsito, todo mundo, Rodoanel, Anhanguera, todo mundo desemboca na Raimundo Pereira de Magalhães. E aí, vocês imaginam a nossa situação. É Raimundo Pereira, Edgar Faço e Paula Ferreira, ainda. Quer dizer, nós não temos saída. O que nós queremos, qual é a nossa luta? A nossa luta é que a gente possa atravessar, entendeu? Quem precisar pegar a Marginal vai continuar usando a Edgar Faço, Paula Ferreira, usando a Ponte do Piqueri. À noite, quando a gente vem, está vindo do Centro ou da Barra Funda, tem um desvio na Ponte da Lapa ali, que aquilo é um inferno, entendeu? E assim, o Roberto colocou – e eu achei boa a sua fala, Roberto – da importância de a gente priorizar na questão do coletivo. Não pensar só nós, os nossos carros, mas, sim, no meio de transporte aonde a maioria da população usa. E, hoje, se você for à noite, daquela saída ali, da Uninove, que aquele povo todo vem para Pirituba, vem para o Jaraguá, vem para Taipas, vai para Caieiras, Francisco Morato, aqueles pontos de ônibus são superlotados. Nós temos trânsito e não é em horário de pico, não. Tem um pessoal falando de hora de pico porque eu não sei aonde. Qualquer horário, você tem trânsito na Edgar Faço, você tem trânsito na Paula Ferreira, você tem trânsito na Raimundo Pereira de Magalhães. Ainda mais depois do *shopping*, entendeu? Então, eu queria aqui pedir o bom senso, vamos lutar juntos. E, assim, esse prazo, gente – desculpe, mas eu tenho que falar, eu sei que esgotou – três anos, é 2020, não é? É 2020 e, aí, assim: Será que, de novo, nós vamos passar mais um governo lutando e discutindo, entendeu? E nossa ponte também não sai. Está bom? Obrigada, é só isso.

José Manuguerra - Obrigado, Marinalva. Eu chamo agora Josevaldo Nascimento, da ZOM. Na sequência, o senhor Cleto Vitor.

Josevaldo Nascimento - Boa noite a todos. Meu nome é Josevaldo, sou presidente da ZOM e moro aqui, em Pirituba, há mais de 50 anos. Primeiramente, agradeço a presença de todos, dos componentes da mesa e ao senhor Roberto de Moraes Moura, superintendente de projetos, que atendeu ofício da ZOM, enviado em 1/08/17, em atenção à audiência pública. Na audiência pública do dia 25, na Lapa, foram questionadas áreas verdes e árvores, que a construção da ponte poderá derrubar. Realmente, ao ver a imagem aérea da região, ela é carente de espaço verde. Então, pergunto aos moradores da Lapa e Vila Anastácio e aos representantes de entidades da Lapa, quais as contrapartidas que os condomínios ali construídos deram em relação ao meio ambiente? Em relação à saída dos novos moradores para a Lapa, qual o projeto que as construtoras apresentaram para a passagem sob a via férrea? Será que não interessa a nós, moradores, termos facilidades para consumirmos na Lapa?

A construção da ponte de Pirituba a Lapa, como foi mencionado pelos técnicos, é moderna e de baixo impacto ambiental e social. Também contemplará a passagem sob a linha do trem, com mais pistas e eliminação do farol, facilitando a vida dos consumidores irem ao Mercado da Lapa e ao comércio da região. As pessoas da Lapa questionam a criação da alça na ponte, esquecendo que ela existe e está no projeto de maneira mais racional e moderna, conhecida como alça urbana, acessando a Marginal pela Rua Campos Vergueiro.

O automóvel é um meio de transporte individual que ocupa 60% das vias públicas e os ônibus 25%. Assim, no aspecto da mobilidade urbana e na sustentabilidade ambiental, o uso do automóvel é insustentável. A ponte de Pirituba a Lapa é um projeto de coragem que muda paradigma, desestimulando o uso do automóvel, estimulando o transporte coletivo e o uso de bicicletas. Ela reverte a lógica das cidades e ligará o Terminal Pirituba ao Terminal da Lapa na metade do tempo que é hoje, no horário de pico, fazendo nossa região mais inclusa e socialmente justa.

Quanto aos valores, o custo da ponte não chega a 1% do orçamento da Cidade de São Paulo. É compromisso de campanha do prefeito João Dória concluir esse projeto iniciado pelo antigo prefeito Haddad. E lembramos a todos que a ponte é símbolo de união e no momento em que o Brasil vive, deixemos os interesses

individuais em segundo plano e lembremos que só na democracia podemos nos manifestar como fazemos aqui, hoje. Obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, Josevaldo. Eu chamo ao microfone agora o senhor Cleto Vitor, Movimento Ponte de Pirituba. Aproveito para anunciar a presença do vereador Fábio Riva. Muito obrigado pela presença.

Cleto Vitor - Boa noite a todos. Eu me chamo Cleto Vitor, estou bem à vontade, estou na minha casa. É um dia – para mim, é uma noite de festa, de alegria, porque, depois de 20 e tantos anos de luta, quando reivindiquei a ponte em 91, no governo da Erundina, jamais pensei passar por tanta alegria neste ano de 2017. Alegria porque nós tivemos, no governo Haddad, a vontade de mandar fazer o projeto para a construção dessa ponte. E, no governo João Dória, a decisão de construí-la, que foi uma promessa dele aqui, em campanha, em Pirituba.

Logicamente, nós reivindicamos a ponte e esse projeto foi elaborado pelos mais notáveis e competentes profissionais da Prefeitura. Ninguém deu opinião, ninguém sentou ao lado de uma prancheta, de um computador, para dar ideia para eles. Eles projetaram essa ponte. E nós, do Movimento Ponte de Pirituba, já, nós somos totalmente contra a alça. E vou explicar bem simples. Se você fizer uma alça em cima da ponte para entrar na Marginal e tiver congestionamento nas marginais, causada pela Bandeirantes – como todo dia tem –, o congestionamento começa nessa alça e vai parar o trânsito de Pirituba até chegar na Estação de Pirituba. De tal maneira que nós vamos transformar a vida do povo de Pirituba em um inferno. E disso eu não vou participar. Então, o projeto simples e objetivo, como muitas cidades do mundo, que é a famosa alça urbana. Quem for para Pirituba, da Lapa, desce, entre na Campos Vergueiro. Lá, tem a Araguatins, a São Tito e a Caiapós. Eu acredito, eu faço a pergunta se isso vai ser ampliado, para dar essa passagem para a Marginal.

Na contrapartida, quem vier para Pirituba entra pela Camacã, muda o fluxo da Camacã e pega sentido ponte e vem para Pirituba. Esse é um projeto que nós entendemos. A questão de alça, os técnicos já notificaram aqui, já mostraram: A alça não funciona. A Ponte do Piqueri, às 17, às 16h00, muda o trajeto para sair na Polícia Federal, porque não aguenta, a alça. O trânsito da Edgar Faço vem de onde? Freguesia, já vai para a Ponte do Piqueri. Ali tem o pessoal da Casa Verde, do

Limão, vem para pegar a Ponte do Piqueri. Nós temos ali o Morro Grande, Petrônio Portela, Frei Zarzur, Raimundo Pereira de Magalhães. A Edgar Faço não está mais atendendo. É um sofrimento humano, quem entra em um carro para entrar na Edgar Facó. Então, a Ponte de Pirituba vai agraciar muito, vai ajudar muito no transporte coletivo. E isso é que interessa para nós. Logicamente, não somos contra quem tem carro.

Então, essa é uma luta, não é da população. Porque eu tenho referência aqui de uma líder comunitária que luta pela saúde em Pirituba, que é a Kátia. Não é a população, é a luta, é a Kátia que luta por isso. Quem luta, hoje, por essa ponte, é um grupo de homens que se organizaram desde 91 – está aqui o Paulo Eleutério, está aqui o Célio Pires, que lutaram pela construção dessa ponte. Então, é uma luta de um grupo de pessoas que estão construindo essa história, independente de alguns. Então, para mim é uma noite de alegria. Felicidades para vocês. Eu sou totalmente – coordenador no Movimento Ponte de Pirituba Já – sou totalmente contra a alça, como citamos aí. É isso aí, companheiro. Não precisa avisar, que eu sei o meu horário, está bom?

José Manuguerra - Obrigado, senhor Cleto. Encerrando o segundo bloco de representantes das entidades, eu passo a palavra aos palestrantes, para esclarecimentos.

Roberto de Moraes Moura - Na verdade, eu vou – por favor – eu vou iniciar minha resposta considerando, acredito eu, que uma das principais colocações, que foi a colocação do senhor Josevaldo, que ele disse o seguinte: A ponte é símbolo de união. Realmente, a ponte é a ligação entre dois pontos. Então, a questão da união entre dois territórios separados pelo Rio Tietê: Pirituba e Lapa. Começando com essa citação, com a qual eu concordo, a questão que a senhora Beth coloca, que é justamente a questão da situação dramática na qual vive a porção que ocupa a área norte do Rio Tietê, que é a área de Pirituba, Brasilândia, enfim, que é a dificuldade de fazer a transposição, a dificuldade de ter a situação da mobilidade respondida de forma confortável. É justamente imaginando a ligação entre os dois pontos, de Lapa para Pirituba e de Pirituba para Lapa, é que nós estamos empreendendo essa obra. Para resolver justamente, ou minimizar, inclusive, essas dificuldades que existem, de mobilidade.

Mas, mesmo assim, eu gostaria de dizer para a senhora Beth que, entendendo que a nossa palavra não é absoluta, que nós vamos aprofundar ainda os estudos e imaginamos ter outros dados relacionados à implantação ou não da alça. Mas volto a insistir que o projeto, hoje, ele já tem contemplado toda a funcionalidade necessária para que essa ligação, essa união entre os dois bairros ocorra.

A senhora Marinalva colocou muito bem os efeitos do trânsito quando os eixos da Bandeirantes e Anhanguera têm algum problema. Isso é com bastante frequência, que isso ocorre. E que a Paula Ferreira e a Raimundo Pereira de Magalhães são os eixos pretendidos depois que esses dois eixos já estão saturados. Também pensando nessa situação a gente imagina que esse projeto possa chegar a resolver ou, pelo menos, minimizar em grande parcela a questão da ligação. Obviamente, a partir do momento em que a gente tiver uma transferência do transporte individual maciçamente para o transporte coletivo público, é que nós vamos começar a ver que nós precisamos de menos pontes e podemos utilizar a cidade de uma maneira mais igualitária e de maneira mais econômica e, também, confortável.

E, por fim, respondendo ao senhor Cleto, mas não sem antes agradecer, obviamente, as colocações do senhor Josevaldo. Eu não vou repetir todas elas, mas ele fez uma análise bastante sucinta – senhor Josevaldo – bastante clara do que é a questão da mobilidade e daquilo que a gente pretende com as nossas ações. O senhor Cleto, portanto, ele também expressa alegria por conta da decisão da administração em fazer a implantação da ponte. Realmente, é uma questão de luta. A gente considera isso bastante importante. E que, na verdade, a gente respeita a opinião de ser contra as alças. Mas volto a insistir que nós vamos fazer um estudo mais aprofundado para, realmente, dirimir sobre essa dúvida da necessidade ou não da alça. Então, portanto, eu encerro aqui a minha resposta. Você gostaria de completar alguma coisa? Então, está bom, muito obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, Roberto. O último bloco de manifestações das entidades, eu chamo agora ao microfone Rosana Altafin, presidente dos Amigos da Lapa de Baixo. Na sequência, o senhor Luís José de Sousa.

Rosana Altafin - Boa noite. Eu gostaria de saudar os presentes. Não vou tornar a minha explanação mais enfadonha, porque algumas dúvidas que eu tinha a equipe já me respondeu. Os meus cumprimentos à mesa. Os senhores mesmos dizem que é a união. Então, pau que bate em Chico bate em Pedro. Então, a solução, que a audiência pública que se propõe de uma maneira cidadã é ouvir a população. Os senhores fazem um projeto de forma técnica e nós, Pirituba, Lapa, Jaraguá, todos os usuários da Região Noroeste temos que ser ouvidos. E as reivindicações ouvidas, estudadas por esse grupo competente e técnico. Porque nós vivenciamos os local. Eu ouvi que um dos senhores disse: Eu fotografei e eu vi. Seria interessante, em nível de sugestão, que vossas excelências fossem ao local em horário de pico, tanto de lá para cá, quanto para lá, para realmente ver o drama que ambas regiões sentem. É óbvio que Pirituba, por estar em um bairro mais atrás, ele fica mais encurralado – desculpe o termo, que não é bonito, nem um sinônimo, neste momento. E a Lapa, por estar mais para cá, perto de outros corredores, ela, ao que parece, é mais livre. Mas o conteúdo populacional da Lapa também é grande, envolve uma série de pessoas.

O senhor havia me dito que o projeto tem um calcanhar de Aquiles, que são as desapropriações. Infelizmente, como advogada, eu não consigo não ver o lado jurídico. Se essas pessoas, que são 60 que constam no projeto, desapropriações, elas brigarem judicialmente e contestarem o valor, qual é o impacto nesse projeto? Então, o senhor diz que de 24 a 33 meses, o projeto está para ser concluído. Não obstante que o CEPACs não tem dinheiro. Então, eu vejo aqui essa população deixar de ver a novela, deixar de jantar com a família e vir discutir um projeto, seria natimorto? A Prefeitura pagando vossas excelências, não temos verbas, senhores. Quem é que vai pagar esse projeto? Quem é que vai sanar as deficiências de Pirituba e da Lapa? OK? Porque isso está sendo pago. Não é barato, certo?

E o outro questionamento é com relação ao fluxo. Que esse novo projeto venha o fluxo da Lapa para Pirituba e de Pirituba para Lapa. E a terceira opção, nós temos uma terceira opção. O senhor fazer uma alça que passa pela Mercedes e nós temos ali um anel viário, entre a Anhanguera, Leopoldina, que sai direto para a Marginal. E o impacto seria menor. É que o tempo é muito pouco. O meu muito

obrigada e os meus cumprimentos a Pirituba e a Lapa. Eu sou dos dois lugares. Tenho propriedade aqui e lá. Muito obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, Rosana. Chamo agora o senhor Luís José de Sousa, do Conselho Participativo de Pirituba. E, na sequência, o senhor Roberto Henrique.

Luís José de Sousa - Boa noite para todos e para todas. Quero cumprimentar a mesa e todo o plenário. Todos bem-vindos nesta noite, onde estamos todos juntos para uma causa relevante. Todos os cidadãos de Pirituba e Lapa estão aqui porque a causa é importante e é muito importante quando se vê os cidadãos reunidos para exercer a sua cidadania. Esse é o verdadeiro exercício da cidadania. Quer dizer que eu fui à Lapa e vi todo o projeto, assisti o projeto. Estou assistindo hoje, de novo. O projeto está claro. Se é perfeito, se não é, mas está muito bem entendido, muito bem explicado. Eu acho também que, se ele não é o ideal, mas é o que temos para hoje. Portanto, nós, que estamos há tanto tempo esperando, eu acho que nós temos que, de uma certa forma, agregar esse projeto, tal como ele está e não Pará-lo por aqui. Se precisar de modernização no futuro, nós estamos junto, lá de Pirituba, para brigar pela melhoria dele, se houver necessidade, está certo?

Eu quero dizer para meus irmãos, dos bairros vizinhos, do nosso irmão vizinho da Lapa, que sejam bem-vindos a Pirituba. Parabéns por estarem aqui e nós estaremos sempre juntos, lutando pela mesma causa. Eu acredito que muito embora pareça ser uma coisa que possa trazer alguns prejuízos, mas eu acho que os benefícios são muito maiores do que os impactos que poderão trazer. De toda forma, eu acho que o que temos para hoje é isso. Então, é pegar ou largar e, portanto, nós não vamos largar. Vamos pegar. E quero perguntar aqui para os presentes, com toda sinceridade, respondam: Levante a mão quem quer a construção deste viaduto. Quem quer a construção deste viaduto, por favor, se manifestem. Portanto, todo mundo levantou a mão. Eu também quero. Muito obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, senhor Luís. Chamo agora Roberto Henrique, da AMA-CRT. E, na sequência, Mônica Carabolante. Senhor Roberto Henrique, está presente? Senhor Roberto, não está? Então, Mônica Carabolante, diretora da Primeira Casa de Cultura de Pirituba.

Mônica Carabolante - Boa noite, boa noite à mesa, senhor Ivan. Boa noite a todos. Primeiro, eu queria falar o seguinte: A minha área de estudo é o Plano Diretor. O Plano Diretor, para resolver o problema de mobilidade, ele manda as pessoas não se moverem. Nas cidades já evoluídas de outros países, não tem solução. É muita gente, não dá. No Plano Diretor, qual que é? Você tem que desenvolver o seu bairro e não sair daqui. Desenvolver economicamente e não sair daqui. Então, essa é uma das soluções, vamos desenvolver Pirituba e a gente vai ficar por aqui mesmo. Em relação ao projeto, eu acho que me pareceu um projeto bom para a coletividade, de forma geral. Tem aí o probleminha da alça, que é o que me parece que está causando mais polêmica. Então, solicitar que os técnicos façam um estudo um pouquinho mais aprofundado sobre essa questão. Eu sugeriria, de repente, aquela volta que a gente vai ter que dar no quarteirão – cara, alarga aquela rua ali, pelo menos, enquanto dá. Porque está vindo tanto prédio que essa ponte, é o seguinte: Se não sair agora, vai ficar totalmente inviável. Não vai ter lugar. É prédio para caramba. Portanto, a necessidade da ponte agora, não é?

Sobre a Lapa, toda vez que vai construir – lembrem, quando foi a Faria Lima, a maior encrência. Cara, sempre vai afetar alguns negativamente. Mas o que precisa ser visto é a grande maioria, o número maior das pessoas que vão ser beneficiadas e não aqueles poucos que terão problema. Está certo? Tem aquela coisa. A gente, brasileiro, a gente tem um problema, não é? A gente só pensa na gente mesmo. E a gente precisa desenvolver nossa noção de cidadania para uma visão de coletivo. A gente não tem. É se colocar na posição do outro. A gente tem que conseguir isso. Então, por favor, Lapa, nós estamos presos aqui. Pelo amor, não vetem não. A alça, eles vão dar uma pensadinha. Então, por favor, pensem um pouco na gente, que a gente está meio complicado aqui. Agora, se um monte de gente de Pirituba puder ir para a Lapa vai desenvolver a economia da Lapa, não é? A ponte é legal para trazer – alguém falou aí – o pessoal da Lapa para cá, também. Mas não ter a alça vai desenvolver a economia da Lapa. Vocês não estão vendo? Não é? Quanto a nós, se há 40 anos já precisava, daqui a dois anos que vai vir a MRV e mais um monte de coisa – a MRV é um. E são os dois lados da Raimundo, da Marginal até a estação de trem, cara, vai coalhar de prédios. Se há 40 anos e hoje já está como está, imaginem daqui a 10 anos. É a ponte já. Pelo amor. Entendeu? É já. Depois a gente

vê o que melhora um pouquinho. Para finalizar, o perfeito é inimigo do bom, gente. Pelo amor. Vamos fazer essa ponte e, depois, a gente melhora. Ponte já, por favor.

José Manuguerra - Obrigado, Mônica. Encerramos o terceiro e último bloco de manifestação das entidades. Eu passo a palavra aos palestrantes.

Roberto de Moraes Moura - Com relação à colocação da senhora Rosana, nós já comentamos aqui que a gente vai incluir, obviamente, todos os comentários. Vamos estudar todos os comentários. E aqueles que obviamente tiverem aderência à melhoria do projeto, obviamente não haverá nenhum problema em incorporar isso como uma solução de projeto. A questão das desapropriações, sim, sem dúvida a questão de desapropriação, sempre existe a questão relacionada à judicialização da questão. E, quanto a isso, é uma questão imponderável. Mas a gente, obviamente, imagina que esses problemas possam ser equalizados no decorrer desses três anos. Nós temos, obviamente, uma equipe bastante competente e ajustada, que pode ter visibilidade e contornar os problemas de maneira adequada.

O projeto é um projeto natimorto? Não, não é um projeto natimorto. Nós estamos aqui, obviamente, não perdendo o nosso tempo. O pessoal, eu também tenho família, enfim, como todos os técnicos que acompanham esta audiência. Então, nós estamos aqui com um objetivo bastante sério, claro e objetivo. Nós estamos cumprindo com as questões relacionadas à apresentação a vocês. É o momento em que a gente tem esse debate com a população, considerando uma premissa, considerando um projeto factível, um projeto que possa ser implantado na cidade, um projeto que tenha viabilidade. E, obviamente, esperando que vocês possam contribuir com novas ideias e sugestões para que esse projeto possa ser melhorado ainda mais. Então, não é um projeto natimorto. É um empreendimento em processo.

Quem vai pagar por esse projeto? O projeto, obviamente, se a iniciativa é da Prefeitura, é a Prefeitura que está patrocinando o desenvolvimento desse projeto. Portanto, é dinheiro público, é dinheiro que vossas senhorias, assim como pagam seus impostos, isso retorna em benefício. Um dos benefícios é justamente a melhoria viária que nós estamos apresentando para vocês.

A questão do fluxo Pirituba-Lapa pode ser resolvido por um anel? O anel não resolve a transposição. O anel sempre pode resolver as questões de deslocamentos

entre os eixos radiais que a cidade tem. Então, portanto, obviamente, eles vão ser muito úteis. Não é objeto agora da nossa implantação porque a gente acha que mais uma ligação entre os dois bairros seja mais importante do que intensificar a questão de melhoria viária desses anéis que, muito porventura, no futuro possa suscitar necessidade e aí, obviamente, os investimentos públicos vão se direcionar a essa questão, a esse detalhamento.

O senhor José coloca que o projeto foi claro, foi definido, bem explicado. Eu agradeço a sua colocação. E hoje temos que agregar o projeto e ampliar a sua atenção, com relação aos benefícios e aos prejuízos que a não implantação desse benefício possa causar. Então, isso, obviamente, com uma leitura mais retida e mais atenta, nós temos colocado aqui, no nosso Estudo de Impacto Ambiental.

Com relação à senhora Mônica, que ela explanou sobre a questão do Plano Diretor, o Plano Diretor Estratégico e sua revisão, ele tem como os eixos de transformação os eixos de transporte. Então, inicialmente, foram contemplados, estão descritos na lei a questão de 150 quilômetros de corredores. Mais 150 além dos 120 que já estão operando na cidade. E além dos 120, a projeção para mais 600 quilômetros de corredores na cidade. Essas são diretrizes da Secretaria de Mobilidade e Transporte, e com base nessa estrutura, que é a estrutura da mobilidade, a questão de desenvolvimento urbano relacionado a esses eixos. Obviamente, o eixo de transporte, tendo a sua atenção de transporte, o adensamento, onde mais pessoas vão viver logicamente nesse eixo, reorganizando a questão dos deslocamentos na cidade, em função do transporte coletivo e não do transporte individual, haja vista a questão que nós sofremos hoje com relação a essa questão difusa que existe de deslocamento na cidade.

Então, realmente concordamos com a questão de que a ponte seja necessária, haja visto os 40 anos de aniversário que já faz a questão da solicitação por parte da comunidade de Pirituba. Então, o que eu tinha que comentar era isso. Você quer comentar, Guilherme.

Guilherme Castanho - O meu comentário é breve. Uma questão relativa ao Estudo de Impacto Ambiental. Quando eu disse, aqui na frente, que nós fazemos uma fotografia da situação, isso é uma forma de simplificar o que estamos tentando passar para a população, entendendo que nós temos que passar a informação de

uma forma acessível a todos. Isso é um dos pré-requisitos, tanto para a audiência pública quanto ao Relatório de Impacto Ambiental. Então, a fotografia, que nós dizemos, é uma simplificação. Nós não estudamos uma fotografia, nós estudamos todo o histórico de desenvolvimento, o histórico do local. E, inclusive, se vocês verem no início da apresentação, tem um pouquinho do histórico dessa ponte. Então, não é uma fotografia, simplesmente. Isso é uma simplificação, OK?

Infelizmente, acredito que a senhora Rosana, acho que acabou de sair, foi embora. Mas acredito que ela fez uma outra pergunta, para que a gente fosse na Lapa e entendesse quais são os problemas. É lógico que, aqui, fazemos o papel – o meu papel como apresentador do Estudo de Impacto Ambiental, o papel do estudo tem que ser mais isento possível de pender para um lado ou para o outro, e tentar fazer uma análise mais fria. Mas, para o conhecimento dela – infelizmente, não está aqui –, eu morava na Lapa de Baixo, eu morei, por alguns anos, na Lapa de Baixo e usava o corredor Ermano Marchetti e Marquês de São Vicente todos os dias, para ir trabalhar. Usava a Marginal Tietê para voltar ou para ir para o trabalho. Quando um dos dois estava impossível, a gente sempre alterna entre um e outro. Usava a Ponte do Piqueri, sim. Muitas vezes, no contrafluxo, na verdade, para a minha felicidade, porque eu sei o desespero que é pegar o fluxo sentido Centro da Ponte do Piqueri. Mas, em muitas situações, pegava, inclusive, o fluxo da Ponte do Piqueri ou das outras pontes que tinham dali até a Região Central de São Paulo. Então, sim, eu conheço a situação, conheço a Lapa. E quando criança – eu não sei se cabe, mas estudei na Vila Leopoldina, no SESI Vila Leopoldina. Portanto, a gente tem esse conhecimento da reunião – da região, desculpe. Nós não temos uma visão só externa, nós temos uma visão local. Mas o estudo tem que ser feito e a apresentação tem que ser feita da forma mais isenta possível de opiniões pessoais. Está bom? Então, eu gostaria só de deixar isso claro. E obrigado pela atenção.

José Manuguerra - Obrigado, Guilherme. Muito bem, entrando na reta final da nossa reunião, eu chamo agora, para manifestação, os presentes inscritos na lista: Patrícia Guilhano e, na sequência, o senhor Paulo Eleutério. Dois minutos cada manifestação. Para os presentes, são dois minutos. Muito obrigado.

Patrícia Guilhano - Boa noite. Meu nome é Patrícia. Eu sou moradora da Raimundo, do lado Lapa. Acho muito boa a construção da ponte, mas não do jeito

que está. Acho que a gente vai gastar 200 milhões ou 300 milhões. Se a gente trouxesse para o mundo real, para uma empresa, para a gente fazer um investimento dessa monta, isso só seria aprovado se a gente conseguisse extrair o máximo de benefício. Então, a gente vai gastar milhões para a gente unir Pirituba com Lapa. Eu acho que isso é muito pouco, é um benefício reduzido. Eu acho que a gente tem que explorar o máximo que a gente puder. A alça, tanto para ir para a Marginal, sentido Guarulhos, quem está saindo de Pirituba. Por exemplo, eu trabalho na Castelo. Eu também quero pegar a alça para a Marginal Pinheiros ou para a Castelo. Por isso que eu falo, eu acho que a gente tem que explorar o máximo que essa ponte pode oferecer para a gente.

Outra coisa: Digamos que isso não aconteça, da alça para a Marginal Pinheiros. No mapa, a gente mostra a Bartolomeu Paes no sentido Lapa. Então, eu vejo que, no projeto, tudo é para dentro da Lapa. Então, pelo menos a Bartolomeu Paes, ela teria que ficar mão dupla. Porque, hoje, no prédio em que eu moro tem 20 apartamentos, não tem quase ninguém. Só que, vão subir mais duas torres – mais quatro torres e, hoje, já tem um pequeno trânsito para eu ir para a Castelo ali, na ponte do Extra, da Anhanguera. Gente, imagina com mais, sei lá, 500 apartamentos, 1.000 apartamentos. Então, assim, do jeito que está hoje já não está bom. Ali vai crescer muito. Então, o meu ponto é esse: Primeiro, esse pequeno comentário da Bartolomeu Paes, que deveria ser mão dupla. E a ponte, gente, é muito dinheiro somente para cruzar de um lado para o outro. Eu acho que a gente tem que brigar pelas alças. E você não vê nenhuma ponte na Marginal, hoje, sem alça de acesso. Não faz sentido, se é uma obra para a cidade de São Paulo. E é para sempre, gente. Esse é o momento. São três anos de obra, milhões de reais, esse é o momento. Isso vai ficar para sempre, essa ponte. Então, eu acho que a gente tem que explorar o máximo que puder. Obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, Patrícia. Chamo agora o senhor Paulo Eleutério e, na sequência, Januário Figueiredo de Almeida.

Paulo Eleutério - Boa noite a todos e a todas. A gente está ouvindo aqui, atentamente e respeitosamente – repito, respeitosamente – a opinião de todos. Então, algumas pessoas colocaram o problema para atravessar, para vir para Pirituba pela Anhanguera. Eu queria que vocês dividissem o contrário, de quem sai

para a Anhanguera. Não precisa fazer isso, não. O SPTV, todo dia de manhã, pelo menos duas vezes por semana, mostra problema na Ponte do Piqueri. Então, a Raimundo Pereira de Magalhães é uma das maiores vias de São Paulo e uma das mais maltratadas. Se as pessoas estão preocupadas com 500 apartamentos, só o MRV vai fazer 7.000 em dois anos. A Tenda vai fazer 2.000 e mais 2.000 do Minha Casa Minha Vida. Então, são 11.000 em um prazo de dois a três anos. Uma via que, há 40 anos, ela precisa ser reformada, remodelada e que vai receber, além de ligar Taipas, Jaraguá, liga Franco da Rocha, Caieiras, Morato e vai receber dois anéis, duas saídas de trânsito do Rodoanel. Teve algum problema no Rodoanel, vai sair por onde? Não vai sair por outro lugar, a não ser a Raimundo Pereira de Magalhães. Então, hoje, é uma questão de bom senso. A ponte é uma parte do que precisa ser feito na Raimundo Pereira de Magalhães, mas ela precisa ser toda remodelada. Esta semana, um caminhão da Coca-Cola tombou e matou uma menina de 13 anos em Taipas, na faixa de pedestres, às sete horas da manhã, tá? E o pai tinha acabado de deixar ela para atravessar a rua, para ir para a escola.

Veja bem, gente, eu acho que não se trata de a gente achar que deve ter alça ou não ter alça. Porque, se alça resolvesse o nosso problema, nós não estaríamos discutindo uma ponte. Tem alça na Ponte do Piqueri e tem alça na Anhanguera. São dois fazedores de congestionamento na nossa região, tá? Nós temos que ter claramente a hombridade de dizer: Nós não queremos ou nós queremos assim, ou que limpasse em tal lugar. Porque não tem mais como segurar essa questão aqui, na região. São 40 anos, a nossa foto futura é em preto branco e ainda está em Polaroid. São 40 anos que a gente espera isso. Então, eu acho que é uma questão de bom senso. Inclusive porque, em outros governos, tudo o que fala que vai fazer, tem sempre algum querendo trazer para a Raimundo Pereira de Magalhães. Já trouxeram a Expo 2020, o campo do Corinthians, o diabo a quatro. Mas não tem um sujeito que venha neste bairro e fale: Nós vamos abrir a avenida.

José Manuguerra - Obrigado, senhor Paulo. Eu chamo agora ao microfone o senhor Januário Figueiredo de Almeida. Na sequência, Elanir Santos.

Januário Figueiredo de Almeida - Eu só queria dialogar um pouco com a companheira Sílvia que falou agora pouco e na Lapa também a gente viu muito essa conversa da ponte com alça para a Marginal. Eu acho que toda obra de mobilidade

na Região Metropolitana e, sobretudo, na região urbana, ela tem que levar em consideração o transporte coletivo, ciclovia e pedestre. No Século XXI, a gente não pode fazer uma obra sem pensar nisso. E acho que essa obra contempla isso. Eu acho que a alça simplesmente, na Marginal, aí sim, ela empobrece o projeto. Aí, sim, a companheira, eu acho que é dinheiro jogado fora. Porque é uma alça que vai pegar os carros e jogar na Marginal. Mas não é isso que a gente quer. A gente acha que a riqueza desse projeto está, inclusive, porque você tem o transporte coletivo. Pensa no transporte coletivo, inclusive facilitando as pessoas que vão sair de Pirituba ir para a Lapa. E aí, uma das questões que, nesse sentido, inclusive, eu queria pergunta para a mesa: No projeto anterior, desde o começo, a John Harrison estava mantendo – se esse projeto mantém as duas vias, se ela vai e volta, se continua mantendo isso no projeto, para a gente conversar um pouco sobre isso.

Hoje, nós estamos trabalhando – e aí, eu teria uma dúvida também nisso – nós estamos tendo uma audiência que é licenciamento ambiental. Teve uma audiência onde a gente já discutiu o projeto, essa coisa da alça foi bem discutida. E, inclusive, nela, eu conheço um dos engenheiros que assinou esse projeto, que é o Ricardo. E ele me falou, na época, naquele tempo que teve a audiência pública, uma das perguntas que eu fiz para ele, em um canto: “Escuta, por que não alça?” E ele falou: “Januário, não tem a altura para pegar uma alça nessa ponte e jogar na Marginal, até porque, o viaduto da CPTM, o que passa do lado, não tem a altura para receber uma alça.” Eu não sei se isso é uma resposta técnica. Ele falou isso para mim de lado, em uma conversa. Nem estou aqui dando resposta disso, porque quem tem que dar é a parte de engenheiro. E, hoje, nós estamos aqui, em uma audiência de licenciamento ambiental. Em se tratando de licenciamento ambiental, eu acho que isso é muito pouco, o impacto negativo que tem esse projeto, haja visto pensando, inclusive, se tivesse o projeto, se o Rodoanel tivesse o impacto dessa altura que tivesse para a nossa região, que não teve. Nesse sentido, eu coloco o seguinte: Para mim, eu entendo que uma audiência pública de licenciamento ambiental é fase final de um projeto, é fase final de um processo. O projeto anterior, inclusive, ele já foi – ele foi editado, foi licenciado, já teve uma discussão. E o ambiental vem e conversa e o projeto executivo.

Eu pergunto para a mesa: Nesse sentido, como é que nós ficamos? A gente encerra hoje a audiência e, aí, nós estamos aqui sem a ausência, de novo, da equipe, de uma equipe de desenvolvimento, de coordenação do projeto executivo da obra. Se haveria possibilidade – inclusive, aí, o senhor prefeito pode nos ajudar nisso, quer dizer, se há necessidade ou se é importante a gente ter uma plenária posterior a isso, com essa equipe, inclusive para a gente ver prazos, como é que vai ser feita essa obra, se essa obra vai estar no exercício de 2018 que, para a gente, é fundamental e é importante isso. Enfim, como é que fica daqui para a frente esse processo. É isso. Obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, senhor Januário. Eu peço licença aos presentes para passar a palavra ao deputado estadual Marco Zerbini, para algumas considerações. Ele tem um compromisso inadiável, precisa sair em seguida. Deputado, por favor.

Marco Zerbini - Boa noite a todos, boa noite a todas. Eu queria só, rapidamente, dizer que eu acho que é um momento de grande alegria, porque essa ponte é uma ponte sonhada há muito tempo. Quando o secretário Marcos Penido assumiu a Secretaria, a gente teve uma relação muito próxima, eu e o vereador Fábio Riva marcamos uma conversa com ele, fizemos uma discussão sobre o problema da ponte. Eu, particularmente, acho que o projeto não é o ideal. Eu fiz sugestões, o vereador Fábio Riva fez sugestões. Chegamos a pensar em uma saída da ponte no meio dela, para cair direto na pista central da Marginal Tietê. Mas tem o problema da ponte da CPTM, que é próxima, não dá espaço. Enfim, tem muita discussão do que é ideal ou não é ideal.

Agora, tem uma coisa que eu acho que é fundamental a gente entender. É que é o grande passo a ponte acontecer, é um grande passo essa obra sair do papel. E é possível, no futuro, se ela não ficar próxima do ideal, que se faça alterações, que se pense em outras coisas. É possível, ainda, na fase do projeto executivo, apurar a discussão, ouvir um pouco mais as pessoas. Mas eu costumo dizer que a gente muitas vezes passa a vida chorando o que falta e não comemorando aquilo que a gente conquista. Então, eu acho que, hoje, é um momento muito importante, tanto para os moradores de Pirituba como da Lapa, para comemorar a conquista que a gente teve e não para chorar o que falta e não para

dizer “olha, não está perfeito aqui, não está perfeito ali”. Então, eu queria, do fundo do coração, dizer a vocês todos, a todos aqui que se envolveram nessa luta, a luta que não é de uma pessoa, não é de um grupo, é de muita gente, de muitas mãos. E eu acho que é esse espírito público que a gente tem que ter. Agradecer a cada pessoa que, de uma forma ou de outra, ajudou a fazer essa obra sair do papel, acontecer. Porque ela é um ganho para toda a população de Pirituba e da Lapa. Então, parabéns a todos que contribuíram para que a obra acontecesse, parabéns a cada um aqui, da mesa, pela participação também, nesse projeto tão importante para a região. Obrigado.

José Manuguerra - Obrigado, deputado. Prosseguindo com a lista de manifestação dos presentes, eu chamo Elanir Santos e, na sequência, o senhor Fernando Antunes.

Elanir Santos - Boa noite, senhoras e senhores. O meu nome é Elanir Santos e eu queria só manifestar um pequeno detalhe que a gente viu agora. O cidadão está na fila para se manifestar e tem tempo limitado e ele é atropelado porque o político tem sempre vez na frente do cidadão. Foi o que eu vivi aqui, agora. Mas são esses pequenos detalhes, que eu queria, com todo respeito ao vereador, ao deputado, a todos, o cidadão também merece respeito, porque está aqui, esperando há muito tempo, todos nós, aqui. Bom, sem limitação de tempo, não é?

Eu acho que todos os cidadãos pagadores de impostos, nós todos, cidadãos pagadores de impostos já não nos surpreendemos mais com a capacidade do poder público fazer bobagem com o nosso dinheiro. E esse projeto aqui é um exemplo claro disso, porque ele é um aglomerado de faltas de respeito. É falta de respeito com o patrimônio histórico, é falta de respeito com o meio ambiente, é falta de respeito com a Lapa, é falta de respeito com a Vila Anastácio, é falta de respeito, sobretudo, com Pirituba.

Por quê? Se a demanda é o transporte público coletivo, por que não a ponte ligar a Ermano Marchetti, que é na Lapa, ou seja, ligação Pirituba-Lapa, onde a gente já tem um corredor de ônibus que liga o Centro, muito bem servido. Porque não estar ligado na Ermano Marchetti, onde a gente tem alça de acesso, porque o desejo da população de Pirituba, em sua maioria, como disse a mesa, é acessar as Marginais. Ou seja, são esses pequenos detalhes, como o que eu vivi quando

estava vindo para cá pela Avenida do Anastácio e vi aquele trânsito todo parado, enquanto a via lateral, que poderia ser a duplicação da avenida, toda segregada e reservada para algumas pessoas, unicamente. Ou seja, historicamente, Pirituba está sendo colocada em segundo plano. São esses pequenos detalhes que mostram que Pirituba, historicamente, está deixada de lado.

E agora, quando finalmente se coloca em pauta alguma melhoria, oferece-se uma gambiarra, oferece-se um puxadinho, oferece-se uma esmola. Não é isso que Pirituba merece, não é isso que todos nós merecemos. Boa noite, obrigado.

Ivan Renato de Lima - Eu só quero – Fernando Antunes? Só um minutinho, por favor, seu Fernando. Eu gostaria aqui só de fazer uma manifestação em favor, uma palavra que Pirituba respeita muito, que é o tal da palavra respeito. O deputado estadual Marco Zerbini chegou aqui, veio nos prestigiar nesta audiência pública, em nome de quem cumprimento todos os parlamentares que têm nos ajudado aqui no desenvolvimento da nossa região. Então, quero saudar aqui o vereador Eliseu Gabriel, quero saudar aqui o vereador Fábio Riva, presente aqui e na audiência da Lapa. Quero saudar o vereador Claudinho de Souza, quero saudar a vereadora Aline Cardoso, quero saudar o vereador Donato, quero saudar o deputado José Américo e quero saudar, em nome deles, o vereador Paulo Frangi, que contribuiu muito para esta conquista da ponte, para esse sonho. Em nome de todos eles, saudar todas as lideranças presentes aqui, que representam esses parlamentares aqui, na nossa região.

E dizer que o respeito – doutor Elanir – que não teve na Lapa, o respeito que não teve na Lapa, que eu estive presente lá e algumas intervenções de representantes aqui, de Pirituba, eram vaiados, foi cerceada a fala em alguns momentos, com vaias e que aqui, em Pirituba, não vai ter com os moradores da Lapa e da Cidade de São Paulo. Porque aqui eu, enquanto prefeito regional, quero garantir que todos possam ter uma audiência pública para serem ouvidos e que todas as demandas que sejam trazidas aqui, nesta audiência que eu já vi aqui, que teve 234 pessoas presentes, enquanto na Lapa teve 170, mas que todas serão respeitadas. E as ideias que a Lapa trouxe, inclusive com relação à alça, eu quero que a mesa da Secretaria, tanto do Verde e do Meio Ambiente como na Secretaria de Serviços e Obras, sejam consideradas e todo enriquecimento que a gente puder

ter neste projeto, que vocês agreguem valor a eles, em respeito aos cidadãos que vieram aqui e estão aqui até este momento. Então, esse desrespeito que você teve com um parlamentar, que você não faça isso nunca mais, porque é muito feio. Muito obrigado a todos.

José Manuguerra - Obrigado, Ivan. Passo agora a palavra ao senhor Fernando. Dois minutos, por favor.

Fernando Antunes - Boa noite a todos. Meu nome é Fernando, eu fui morador da Freguesia do Ó por 40 anos, hoje eu moro na Vila Anastácio e trabalho na Freguesia do Ó. Essa audiência é feita para que a gente possa ajudar os técnicos e os arquitetos e engenheiros que estão participando desse projeto a fazer o melhor possível. Nós temos que pensar que estamos gastando 300 milhões de reais do nosso bolso – que somos nós que pagamos esses impostos –, nós vamos gastar 300 milhões de reais para fazer uma melhoria. E por isso que a gente quer que realmente seja uma melhoria. Nós estamos vendo muita gente vir aqui pedir uma alça de acesso. Só que, tem muita gente que está contra essa alça ou que acha que ela não é necessária.

Então, eu queria somente esclarecer alguns pontos a vocês, por que a gente está pedindo, além da alça de acesso, algumas melhorias no projeto. Os arquitetos, os engenheiros, eles não moram na região e nem sempre passam na região o tempo todo. Então, eles não sabem exatamente o que pode ser melhorado ou não. Aqui, vocês imaginam que a previsão é de 50% de carro que desça da ponte fazer essa volta para entrar na Marginal. Só que, aqui, vocês imaginem a Marginal, com o trânsito que ela tem no horário de rush, um carro por vez, tento que fazer um cotovelo para entrar na Marginal. Vai emborcar toda essa rua, emborcar toda essa rua e vai travar a ponte. Não tem como. A alça de acesso, você entra enviesado. Ela consegue entrar mais carros do que um por vez. Então, o projeto está nascendo emborcado; Vai travar toda Pirituba.

Fora isso, a previsão aqui, para a Rua Raimundo Pereira de Magalhães é que ela continue com uma pista de carros, uma pista de ônibus e uma ciclovia. Aqui, neste pedaço aqui, entre esse pedaço aqui e até aqui, hoje, tem 12 torres de prédios. Está previsto pelo menos mais cinco prédios para os próximos três anos, que vai terminar antes da obra. Então, vamos imaginar – nós estamos falando em

torno de 2.000 apartamentos. Vocês imaginem 2.000 famílias saindo das garagens dos seus prédios e entrando na rua, em que está vindo da ponte, que está vindo todo o pessoal de Pirituba e que vai simplesmente chegar na Lapa. Então, essas pessoas vão entrar e vai travar tudo.

Então, nós estamos reclamando de uma ponte que seja bem feita. Nós queremos que seja bem feito. Essa ponte precisa que continue na Raimundo com mais uma pista. Aqui, neste pedaço, nós temos três escolas. Como é que as peruas escolares vão descer as crianças, se vai ter apenas uma pista de carro na Raimundo? Como é que as pessoas vão – os pais vão deixar as crianças – são escolas públicas. Como é que os pais vão deixar as crianças nessa escola? Vão parar o carro onde, para deixar a criança na escola? A ponte está perfeita para o coletivo, para o ônibus coletivo. No entanto, ela, sendo feita dessa maneira que está sendo feita, é melhor que ela seja feita apenas para ônibus, apenas para os ônibus e que passe o ônibus para lá, o ônibus para cá e vamos trabalhar no coletivo. Mas ela, sendo feita do jeito que está, está piorando muito a situação. E vai travar Pirituba. Nós temos mais 25.000 apartamentos, logo na boca da ponte, que vão ser construídos pela MRV.

José Manuguerra - Senhor Fernando, eu creio que está entendida a sua crítica. Eu peço que conclua a sua manifestação.

Fernando Antunes - Então, é isso, apenas assim, a gente tem que pensar na saída. A Vila Anastácio, hoje, tem apenas quatro ruas para se sair dela. Com esse projeto, vai ser tirado uma das ruas. Vocês vão cair em um buraco. O pessoal de Pirituba, que não está concordando, que está achando que a ponte tem que sair de qualquer jeito, vocês vão sair em um buraco. Vocês não estão entendendo isso. O que a gente está querendo, o que a gente está pedindo com a alça de acesso, o que a gente está pedindo com o alargamento da Raimundo é simplesmente que faça direito. É melhor gastar 350, 400, mas fazer direito, do que gastar 300 e fazer errado. Nós vamos botar, essa ponte vai nascer pior do que a Ponte do Piqueri. Obrigado.

José Manuguerra - OK. Obrigado, senhor Fernando, pelas considerações. Chamo agora o senhor Paulo Sérgio. Na sequência, Eliana Cereti. Paulo Sérgio está presente? Paulo Sérgio? Passando para o próximo, Eliana Cereti. Eliana, está

presente? OK. Então, encerrando a lista de manifestação de presentes, eu passo a palavra aos palestrantes para os esclarecimentos.

Roberto de Moraes Moura - Muito bem. A senhora Patrícia coloca a questão – que eu acho que é a mesma questão e eu vou responder ao senhor Fernando. Ambos têm uma grande preocupação com a questão do investimento. O investimento, uma vez que é uma obra – que é um investimento custoso, que ele deve ser, obviamente, utilizados os recursos públicos da melhor maneira possível, tentando abranger o maior número de alternativas. Esse realmente é um dos desafios que nos são colocados diariamente, não só por esse projeto, mas por todos os projetos que a gente desenvolve no nosso dia a dia, fazer do investimento o melhor uso e o melhor custo/benefício. Posso afiançar a vocês que esse é um compromisso da equipe de projeto, um compromisso das equipes que desenvolvem os projetos para as melhorias viárias e para as melhorias públicas de um modo geral. Mas que, na verdade, a gente busca um consenso entre as muitas variáveis que existem no decorrer do desenvolvimento do projeto. Aqui, só exemplo, acho que foi citada uma, que é a questão da extensão da alça, incompatível com a altura do viaduto da CPTM. Então, algumas alternativas de projeto ao longo do seu desenvolvimento, nós vamos sendo obrigados a dispor, em função das limitações que nos vão sendo apresentadas pelas várias outras interferências que acabam ocorrendo.

Mas, de fato, a questão da mobilidade e da acessibilidade – quando a gente mobilidade, eu não estou falando só de transporte público, nós estamos falando também do transporte individual. A gente entende a mobilidade como uma questão mais complexa. E falamos também da questão do espaço cicloviário, do pedestre, da acessibilidade dos lotes lindeiros, dos condomínios, enfim, todas essas questões certamente estão sendo abordadas. Aqui, na verdade, nós apresentamos a funcionalidade do projeto. E o detalhamento em si, a geometria, o detalhe que quase chega na escala de um para um, esse obviamente são quase – mais de 500 pranchas de desenho que nós desenvolvemos. Enfim, nessa questão, nesse detalhamento, a gente acaba dando visibilidade às soluções que nós buscamos.

Mas, de qualquer forma, volto a insistir, esse é um compromisso de a gente ouvir todas as sugestões. E volto a insistir que nós vamos voltar, inclusive, o

questionamento aos técnicos da Companhia de Engenharia de Tráfego, cuja *expertise* é justamente a questão dessa distribuição de trânsito, para que eles aprofundem ainda mais os seus estudos – já que já houve uma primeira avaliação. E, na sequência, obviamente a gente vai poder responder de maneira mais apropriada, tanto à senhora Patrícia quanto ao senhor Fernando.

Com relação à questão do senhor Paulo, que coloca que a Raimundo é uma das maiores e mais maltratadas vias da cidade e precisa ser remodelada, sim. Assim como a Sapopemba, assim como tantas outras avenidas na cidade, a Avenida Raimundo, sem dúvida nenhuma, merece, pouco a pouco, ser considerada como – reconsiderada, não é? Já que, no passado, o Guilherme até pontuou, na apresentação dele, que historicamente a ligação entre São Paulo e Campinas se dava pelo eixo da Avenida Raimundo. Dada essa importância, ela foi obviamente substituída por um eixo maior, que foi a Anhanguera. Mas, hoje, do ponto de vista estrutural, para a ocupação urbana, ela tem a sua importância e ela deve ser, paulatinamente, transformada. Volto a insistir, com relação ao Plano Diretor Estratégico, esse é um dos eixos de transformação que deve ser, obviamente, intensificada a sua transformação ao longo dos próximos anos. Portanto, ela está considerada dentro de um planejamento, assim como tantas outras na Cidade de São Paulo, direcionadas à Zona Sul, Zona Leste, enfim, regiões tão importantes quanto a Região Noroeste da cidade.

O senhor Januário coloca se a John Harrison permanece a ida e a volta do ônibus. Sim, o nosso projeto contempla, como foi apresentado. Ele coloca a questão da altura da alça de implantação. Isso já foi comentado, sem dúvida nenhuma uma alça exclusiva saindo do gabarito da ponte indo em direção ao eixo da Marginal, como foi feito na Anhanguera. Infelizmente, não é possível, dada a proximidade da Ponte da CPTM. E se existe uma possibilidade de uma resposta depois de todo esse exercício de cidadania, ao qual nós nos dispomos a conversar com a população. De fato, dentro do ritual do Licenciamento Ambiental – isso já foi dito na outra audiência – existe a determinação do – a análise do DECONT e a visibilidade, se isso fica definido como uma nova rodada de audiências ou se existe um outro mecanismo dada a importância, a relevância das questões, se existe outro mecanismo em que a população possa receber essa resposta diante da disponibilidade, por exemplo, do

projeto no meio público, como, enfim, um site. Isso, obviamente, vamos aguardar a necessidade e avaliação do órgão licenciador.

O senhor Elanir Santos, se eu entendi bem, ele coloca que o cidadão é um pagador de impostos. E, realmente, nós pagamos os impostos, todos aqui, suponho. E que o projeto é um aglomerado de falta de respeito. Eu não sei em que base o senhor tem esse perfil ou essa resposta. Eu acho que, na verdade, o respeito que se deve a todo o esforço da Prefeitura, o esforço da equipe de mais de 100 profissionais qualificados, quer desenvolvendo o Estudo de Impacto Ambiental, quer desenvolvendo todos os projetos, quer também estabelecendo todas as diretrizes de urbanização, enfim – e, principalmente, a questão das diretrizes estabelecidas pela Secretaria, portanto, eu acho que a grande falta de respeito é desconsiderar todo esse esforço que está sendo empreendido para atender a uma necessidade da população. A questão da demanda, sim, sempre será a questão do transporte público. O transporte público deve sempre ser priorizado em toda e qualquer ampliação do sistema viário. É óbvio que a saída – isso já está definido e existe vasta bibliografia a respeito de que a solução de mobilidade nos grandes centros urbanos é a intensificação do transporte coletivo público, então, portanto, vejo muito natural a questão que a gente deva incluir no programa do projeto a questão prioritária do transporte coletivo público, não só no meio motorizado, mas também no meio não motorizado, que é a questão da ampliação do espaço cicloviário.

E por que não jogar na Ermano Marchetti, obviamente eu acho que dispensa algum comentário, a partir do momento em que a gente conhece a Ermano Marchetti como uma via absolutamente saturada. A ideia é justamente aumentar e qualificar outros eixos de transporte para que a Ermano Marchetti possa ter uma qualidade de ligações, enfim, em função da equalização do transporte em outros eixos. Sendo que, um desses eixos é a qualificação que nós estamos fazendo. Eu acho que é isso. Você gostaria de falar alguma coisa, Guilherme?

Guilherme Castanho - Só um esclarecimento. Foi questionado – aliás, foi colocado que há um desrespeito quanto ao patrimônio e ao meio ambiente. Justamente o processo de licenciamento ambiental, do jeito que ele é estruturado, o Estudo de Impacto Ambiental, do jeito que ele é estruturado, justamente prevê esse respeito ao meio ambiente e ao patrimônio. Para quem não conhece, o processo de

Estudo de Impacto Ambiental, é feito um estudo prévio, onde aprova-se, pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente um termo de referência que define o mínimo dos estudos a serem realizados, os quais os estudos realizados são protocolados, são estruturados em um Estudo de Impacto Ambiental, o qual é protocolado na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente que, também, é avaliado pelos técnicos da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, técnicos capacitados. Além disso, há este espaço para a população apresentar as reivindicações. Então, todo esse entendimento, desde o processo de licenciamento ambiental, desde os estudos realizados e das abordagens que são feitas e este espaço para a população se manifestar – que somos todos nós, na verdade – isso respeita o meio ambiente, respeita o patrimônio, respeita a população.

José Manuguerra - Obrigado, Guilherme. Gostaria de chamar agora ao microfone – o senhor Fernando está solicitando fazer uma pergunta adicional ao Guilherme.

Fernando Antunes - Com a colocação da ponte, está previsto mais ou menos 100 ônibus por hora na Raimundo, tanto de um lado quanto do outro. A gente sabe que, do lado da Raimundo – eu acabei de falar –, do lado da Lapa, só na Raimundo, nesse pequeno pedaço que vai ter depois da ponte, hoje, existem 12 torres e tem mais seis ou sete previstas em volta. Do outro lado, do lado de Pirituba, nós temos o Condomínio Bandeirantes, logo em seguida. E, depois, está sendo feito o Condomínio do MRV ali, que vai ter 25 – não é? Então, é só fazer uma pergunta: Eu queria saber se foi pensado, nessa parte, o ônibus, o gás carbônico que ele vai jogar em cima desses prédios. Foi feito algum Estudo de Impacto disso?

Guilherme Castanho - Sim. Isso é contemplado dentro dos impactos ambientais, é um programa de monitoramento da qualidade do ar durante as obras e, depois, durante a fase de operação do empreendimento. Então, esse tipo de análise é contemplada dentro do Estudo de Impacto Ambiental. E caso sejam identificados aumento dos níveis de poluição é exigido ou são propostas ações que minimizem esses impactos ambientais. Tudo isso é regido pela legislação municipal, estadual e federal, de meio ambiente, que define quais são os padrões máximos de emissão de poluentes. Então, sim, tem uma tratativa quando a isso.

Roberto de Moraes Moura - Só complementando, Fernando – é bom que isso seja colocado a todos –, a necessidade, ou melhor, a partir do momento em que existe a possibilidade da troncalização das linhas, nós fazemos a substituição de ônibus menores por ônibus maiores, superarticulados. E todos os superarticulados na cidade de São Paulo, hoje, são ônibus híbridos. Ou seja, eles funcionam combinado o diesel com a tração elétrica. Então, nessa situação, a melhoria do ar, obviamente, é notável, apesar do aumento da quantidade de ônibus. Então, é nesse sentido que, quando a gente fala da ampliação dos eixos de mobilidade estruturados – no caso, corredores de ônibus ou BRT, enfim – é na situação em que a gente possa, inclusive, adequar, ter a chance de adequar a frota para que ela possa ser mais econômica e menos poluente, mais eficiente. Então, a questão é essa.

Então, agradeço a paciência e a disponibilidade de todos vocês em a gente poder dividir as nossas questões técnicas e ouvir vocês a respeito dos anseios e das preocupações que vocês têm com a região. Muito obrigado.

José Manuguerra - É para isso que estamos aqui. Obrigado, Roberto. Eu chamo agora Marcos Hirashima, assessor do vereador Eliseu Gabriel, para as suas considerações. Marcos,

Marcos Hirashima - Boa noite a todos e a todas. E ao pessoal da mesa, que faz parte da mesa, os nossos cumprimentos. Falo em nome do vereador Eliseu Gabriel, mas também sou morador da Leopoldina, região onde, evidentemente, essa obra tem causado grandes preocupações, principalmente pelo impacto que vai trazer no trânsito, na Rua Mercedes, na Rua – aquela rua que dá acesso à Rua Clélia – e principalmente o bairro de Vila Anastácio. Essa luta dessa obra é uma reivindicação antigas dos moradores, de todos os moradores aqui, da região de Pirituba, Taipas, Jaraguá e Perus. Muito antiga. É uma reivindicação justa, é uma vitória de vocês, não tem dúvida nenhuma. Uma obra importante para a cidade – necessária. Mas também estamos bastante preocupados com o problema que vai causar aos moradores da Lapa, o impacto que vai causar com o trânsito e também aos moradores da Vila Anastácio. Imaginem essa alça sendo feita na forma de tesoura, que falam. Ela vai ilhar totalmente o colégio estadual com mais de 2.000 alunos. Uma das pessoas que antecederam na manifestação citou sobre uma aluna que foi

vítima de um trânsito aqui, em Pirituba. Imaginem esses alunos correndo esse risco diariamente. O vereador Eliseu Gabriel está sensível a essa manifestação de mudanças também dos moradores da região.

Quero também justificar a ausência do vereador, porque ele estava em uma votação importante na Câmara – o vereador Fábio Riva pode confirmar isso. Então, ele pediu desculpas aos moradores. Mas também ele está sensível a essa preocupação dos moradores. Então, se é possível, se é ainda um projeto que não está fechado, se existe uma possibilidade de alteração nesse projeto, peço um reestudo, no sentido que possa contemplar os moradores de Pirituba, que se faz necessário com esta obra mas, também, os moradores da nossa região Lapa. Muito obrigado, gente.

José Manuguerra - Obrigado, senhor Marcos. Eu passo a palavra agora ao vereador Fábio Riva para as suas considerações. Muito obrigado, vereador.

Fábio Riva - Pessoal, boa noite. Eu vou ser muito breve. Eu acho que eu vou repetir o que eu falei na Lapa. E vou dizer uma coisa: As pessoas que falaram na Lapa e muitas vezes criticaram Pirituba não vieram hoje, nesta audiência. Certo, Cleto? Quem estava lá, de Pirituba, veio aqui hoje. Mas o pessoal da Lapa não veio, certo? Veio você e o Fernando. O Fernando, que falou, duas pessoas. Mas tiveram várias intervenções. Então, é o seguinte, só para vocês entenderem. Eu sou de Pirituba, nasci aqui, em frente à Casa de Nassau. Hoje, eu sou morador da Lapa. Então, eu falo com propriedade, além de estar aqui, falando como vereador.

A primeira coisa que eu acho que é importante salientar, é o seguinte: A luta, como foi dito aqui, Pirituba não aguenta mais este trânsito que a gente sofre aqui, há muitos anos. E o problema da Lapa – e eu já falei isso e externei – é que precisa discutir um projeto com técnicos. Eu sei que quem mora no local vivencia aquilo que pode, eventualmente, acontecer com o trânsito. Que é o mesmo problema que a gente tem aqui em Pirituba, com esse monte de apartamentos que aqui estão brotando, da MRV, aqui, na saúda da Raimundo. Então, o momento é um momento de entender que essa obra é uma realidade. E que vai ter impactos, sim, tanto lá como aqui. Não tem como fugir disso. A Cidade de São Paulo vai estar impactada em várias frentes de obras.

Eu vou dar um exemplo muito claro aqui. Quando teve o Viaduto do Jaraguá, que foi uma luta de “trocentos” mil anos, o Nenê do Jaraguá, o pessoal que já acompanhou lá, o projeto também, o primeiro, também foi discutido. Passou pelo Maluf, pelo Pita, pela Marta, Serra. Foi o Kassab que inaugurou. E, depois do projeto aprovado, com muitas críticas, fizeram alguns melhoramentos viários que, hoje, o viaduto acaba atendendo todo mundo lá, que tinha essa mesma preocupação que a Lapa tem. Eu acho que é importante analisar isso. Tem essa preocupação da Lapa. Eu também entendo que precisa verificar isso. Mas eu peço que a Lapa, que tem pessoas qualificadas, apresente com um técnico alguma alternativa viável para isso. Entender que precisa ter um técnico que vai discutir essa viabilidade dessa obra. E não no achismo, daquilo que a gente acha. Eu também acho que vai impactar, vai ter mais ônus, vai ter mais carros. Isso, sem dúvida. É só olhar para os dois lados do Rio, o daqui e o de lá, quantos apartamentos estão acontecendo e tem pessoas que moram? Eu até acho que teve um ganho importante, que já mudaram um pouquinho o projeto. Porque, na verdade, ele ia entrar pela Bartolomeu e ele entra agora por uma rua antes, para fazer aquele retorno, que é aquela alça urbana. Eu também acho que aquela alça urbana naquele cotovelo vai ser complicado para entrar pela Marginal, eu acho que vai ter que pensar em alguma desapropriação ou o alargamento daquelas empresas que estão ali.

Então, enfim, eu acho que a gente precisa muito mais, literalmente, como eu disse na Lapa, construir pontes, do que construir muros. E, aqui, nós não somos inimigos. Pirituba não é inimigo da Lapa ou vice-versa. A gente está aqui para procurar uma saída que seja boa para ambos os bairros. Essa não é a luta só minha. O Paulo Frangi, o Eliseu, nós estávamos lá, votando o Anhembi. Aprovamos a privatização do Anhembi. Eu vim correndo, eu sei que o Eliseu tinha um compromisso, o Paulo tinha outro compromisso, tem a Aline, tem o Claudinho, tem vários vereadores. A luta é de todo mundo. Todo mundo tem voto aqui, em Pirituba e também na Lapa. Então, é importante que a gente possa nos unirmos e pensar no projeto. Acredito muito que – quando eu estive conversando com o Penido, com o próprio Vitor Aly, da secretaria de – a SP Obras, a gente pensou em algumas alternativas. Eu levei até uma alternativa técnica, mas ele mostrou a inviabilidade – foi o que o Zerbini falou – de fazer uma alça direto, já cair na expressa da Marginal.

Que, aí, evitaria o que o Fernando falou, de automaticamente embocar ali e criar esse problema. Então, o Fernando estava lá, fez as intervenções dele. Mas eu acho que é importante a gente poder amadurecer cada vez mais. O espaço democrático é isso. Mas precisa ter a participação dos dois lados. Sinto pelo Carlos não estar aqui, mas eu sei que ele está em um outro compromisso. O Vítor está aqui, representando a Subprefeitura da Lapa. Mas é importante que todas as partes vão lá, venham aqui, de forma igualitária, para ouvir as coisas que acontecem lá e ouvir aqui. Então, eu queria só fazer essas considerações e contar aqui – Pirituba e a Lapa é de muita gente e principalmente vocês, que moram, como eu, sou daqui de Pirituba, hoje moro à Lapa, pertencem também a essa luta das duas partes. Obrigado, boa noite.

José Manuguerra - Obrigado, vereador Fábio Riva. Eu passo a palavra agora à prefeita regional de Perus, Luciana.

Luciana - Boa noite. Eu acho que as pessoas devem estar perguntando o que Perus tem com isso, não é? Pois bem, Perus tem a única interligação urbana com a Região Central como a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. Então, todos os nossos moradores, hoje, se não quiserem usar a rodovia ou pagar pedágio pelo Rodoanel, utilizam a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. E o que isso impacta? É todo o fluxo da região do extremo noroeste de São Paulo. Somos divisa de Caieiras, recebemos o fluxo também de Franco da Rocha, assim como vocês.

E o que nós entendemos? É fundamental a interligação, porque nós vamos desafogar outras áreas e vamos centralizar a quem quer chegar à Lapa, que é o primeiro ponto de partida da área expandida de São Paulo, para a distribuição desse fluxo. Hoje, muitos desses usuários são do transporte público. Muitas pessoas que vêm dessa região, não vêm de carro. É região periférica, as pessoas vêm com transporte público. Elas vão começar a utilizar uma alça de acesso viária expressa. O que vai diminuir? Diminui-se o fluxo de veículos. Falo isso como moradora da região, como engenheira civil que sou, com um pouquinho só de senso que a gente sabe que alças de acesso têm prioridade, sim. Sabemos que deve ter um estudo melhorado para algumas opções. Mas que essa interligação, hoje, se não acontecer, vai ter um estrangulamento total dessa região. E que a gente tem que pensar como um todo, como um coletivo e não de forma individual. Há melhorias? Há melhorias. Para isso, existe este debate, para isso existe essa comunicação. Mas precisamos,

sim, aprovar essa interligação, que é fundamental para a melhoria do fluxo viário e do transporte urbano aqui, de São Paulo. Era só isso. Eu queria agradecer a todos que, hoje, estão aqui presentes, lutando pelos nossos interesses. Está OK? Obrigada, Ivan, pelo convite.

José Manuguerra - Obrigado, Luciana. Eu passo a palavra ao Ivan, prefeito regional de Pirituba-Jaraguá, para as suas considerações finais.

Ivan Renato de Lima - Então, eu acho que este momento é um momento de agradecimento. Então, em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer à Sociedade Holandesa, Casa de Nassau, por abrir este espaço de forma gratuita, para este momento de pleno exercício da cidadania. Quero agradecer aqui a todos os funcionários da Prefeitura Regional Pirituba-Jaraguá, que entraram cedo hoje e vieram aqui, contribuir com a ajuda ao nosso pedido. Quero saudar e agradecer todos os moradores, todas as lideranças e associações da Região da Lapa, da Vila Leopoldina, da Vila Anastácio e da City Lapa que, desde a segunda-feira estão participando deste diálogo, deste momento de reflexão e discussão. E, principalmente, pela contribuição que vocês trouxeram para este projeto. Porque eu vi lá, na Lapa e, realmente, mesmo não sendo técnico, como disse o vereador Fábio Riva, são ideias que só quem mora, só quem vive, só quem sente na pele o dia a dia poderia trazer essa contribuição. Quero agradecer aqui, de coração, o Conselho Participativo Municipal de Pirituba-Jaraguá. Quero agradecer aos conselhos do Meio Ambiente, do CADES, todos os representantes aqui. Agradecer à Associação Comercial Distrital Noroeste, na pessoa do seu Valnoi, que está aqui desde o início, também, participando conosco. Agradecer aos veículos de comunicação que estão presentes aqui. Paulo Eleutério, Célio Pires e nosso querido Edson, a Cristina, da Folha Noroeste. E as lideranças, pessoas, moradores, o povo de Pirituba, São Domingos, de Taipas e do Jaraguá, a quem eu devo toda a minha homenagem, todo o meu prazer de poder estar servindo. Quero agradecer também a vinda do novo chefe de gabinete da Prefeitura Regional Pirituba-Jaraguá, está aqui, presente, o Alex. Seja bem-vindo, conte conosco. Agradecer à mesa, Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, por essa rica contribuição desta audiência pública. Agradecer à Secretaria de Serviços e Obras, na pessoa do Penido, do Vitor Aly, nossos amigos. Agradecer aqui, à prefeita de Perus, prefeita Luciana. E dizer a vocês que nós temos

três tempos e que eles são inexoráveis. E na questão da luta dessa ponte, nós já passamos por diversas situações. Os tempos são passado, presente e futuro. O passado foi muito bom, Guilherme, ver você trazer as fotos, aqui, de 1920, de 1940. A gente poder reviver, saber como era a nossa região desde aquele momento. E ver que ainda tinha uma ligação, onde os nossos antepassados conseguiam passar de Pirituba para a Lapa. Ver o Rio Tietê, como era; ver a construção da Anhanguera. Viver o momento presente, que eu tenho colocado como um momento histórico, que nós estamos passando aqui pela oportunidade de estar aí já na reta final de um projeto de 20, 30, 40 anos, quase meio século. E dizer que o futuro seja de muito sucesso, de muita união e de muita paz entre Pirituba e Lapa. Muito obrigado a todos.

José Manuguerra - Obrigado, Ivan. Depois de tantos agradecimentos, só me resta agradecer a todos pela paciência, pelo avanço da hora, nesta quarta-feira. E dizer que estou bastante feliz em ter realizado, em ter avançado mais um passo nessa caminhada tão importante, que se chama participação social. Sem a participação de todos nós – e, aí, eu me incluo também, porque eu também sou cidadão, assim como vocês. Então, a nossa participação é fundamental em todo o processo que envolva recursos públicos. Então, muito obrigado a todos. Parabéns por mais este exercício de cidadania. Declaro encerrada esta audiência. Muito obrigado.

FINAL