

**Audiência Pública**  
**25/09/2017**  
**Ligação Viária Pirituba-Lapa**  
**SIURB**

**TRANSCRIÇÃO PARA TEXTO DAS FALAS GRAVADAS**

**José Manuguerra** - Boa noite a todos. Eu sou José Manuguerra, sou diretor de políticas públicas da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente da Cidade de São Paulo. Estamos aqui reunidos hoje para a audiência pública para discutir o Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento Nova Ligação Viária Pirituba-Lapa. Hoje, dia 25 de setembro de 2017, no Centro Cultural Tendam da Lapa, Rua Constância número 72, Lapa, São Paulo. Informamos a todos que esta audiência é regida pela Resolução 177 do CADES, de 2015, que adota os seguintes procedimentos: Primeiramente, formação da mesa pelo presidente; segundo, exposição dos trabalhos; terceiro, manifestação da sociedade. A manifestação deve seguir as seguintes regras: Entidades da sociedade civil, cinco minutos para cada exposição, com o máximo de 30 minutos; manifestação dos presentes, dois minutos para cada exposição, 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 a mesa onde se encontram as listas para inscrição está aqui, do lado esquerdo da sala, pela mesa, com aquela simpática moça – a Giovana. Peço que os interessados façam a sua inscrição até o término das apresentações desta noite. As inscrições serão aceitas somente até esse período.

Informamos aos senhores e senhoras 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 Comércio e Indústria* do dia 5/09, na página 7. Informamos aos senhores e senhoras que foram enviados convites para esta audiência ao Governo do Estado de São Paulo, ao senhor prefeito da Cidade de São Paulo, procurador-geral da Cidade de São Paulo, senhor presidente da CETESB, secretário estadual do Meio Ambiente, presidente da SP 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 e prefeitos regionais. Foi enviado convite também aos conselheiros do CADES e também para

as prefeituras regionais da área de abrangência do empreendimento, solicitando divulgação.

Chamo agora, para compor a mesa, o senhor Carlos Eduardo Batista Fernandes, prefeito regional da Lapa. Ele já está presente? OK. Quando o senhor Carlos Eduardo chegar, ele comporá a mesa. Chegou? Carlos, seja bem-vindo, excelente. Chegou na hora certa, muito bem. O senhor Ivan Renato de Lima, prefeito Regional Pirituba-Jaraguá, está presente? Este está chegando. Muito bem. Chamo para compor a mesa o senhor Roberto de Moraes Moura, da Secretaria Municipal de Serviços e Obras, na qualidade de representante da consultoria ambiental, responsável pela elaboração do EIA-RIMA. Senta aí, Roberto. Chamo, para compor a mesa, o senhor Guilherme Castanho, representante da consultoria Ambiente Brasil. Seja bem-vindo, Guilherme.

Segundo a Resolução, serão feitas duas apresentações sobre o empreendimento e posteriormente será aberto o espaço para a manifestação daqueles que se inscreverem lá, com a Giovana, no fundo da sala, do lado esquerdo. Primeiramente serão chamadas as entidades para a sua manifestação e, em seguida, pessoas físicas e, por último, as autoridades, respeitando o limite de tempo. Peço então ao senhor Roberto de Moraes Moura que apresente o projeto técnico referente ao empreendimento, com duração prevista de 30 minutos. Obrigado. Ah, um momento, por gentileza. Eu gostaria de registrar a presença de vários colegas nossos aqui. Vereador Paulo Frangi, muito obrigado pela presença; Sandro Mérida, representando José Police Neto, muito obrigado; Suzana Bruno, representando a Prefeitura Regional da Penha, prefeita Fernanda Galdino; Rogério Suto, representando a Prefeitura Regional de Sapopemba, prefeito regional Benedito Pereira Gonçalves. Muito obrigado pela presença e pelo prestígio.

**Roberto de Moraes Moura** - Primeiramente, eu gostaria de agradecer a presença de todos e de todas, pela oportunidade de a gente poder discutir um projeto tão importante para a Cidade de São Paulo, como é a implantação da Ligação Pirituba-Lapa. A ideia é que a gente possa esclarecer às dúvidas e ouvir da comunidade as contribuições, para que a gente possa, inclusive, enriquecer o processo de detalhamento do projeto. Então, vamos lá. Eu peço a colaboração de

todos. A gente vai tentar fazer uma apresentação bastante completa e sucinta, imaginando que todos vocês estão no final do dia, enfim. Então, vamos lá.

Bom, primeiro de tudo, a ideia das ligações entre a parte Norte da cidade e o centro expandido, hoje, pela Edgar Faço, a Ponte do Piqueri é a principal ligação, junto com a Rodovia dos Bandeirantes e a Rodovia Anhanguera. Na verdade, a Rodovia dos Bandeirantes que, inicialmente, foi projetada e imaginada para ser uma rodovia expressa, depois da ligação do Rodoanel, mais aqui ao norte, junto ao distrito de Perus, ela se tornou também uma variável para a chegada dos municípios, principalmente dos municípios da Grande São Paulo na porção Noroeste e a chegada também ao centro expandido da cidade. Isso porque a ligação viária pela Edgar Faço é bastante congestionada, em função do seu carregamento já estar além do limite previsto. Considerando, ainda, toda a modernização que foi feita na chegada da Rodovia Anhanguera, com todos os viadutos, enfim, todas as ligações novas que facilitaram a chegada também dessa porção Noroeste, até a Marginal, que é a principal intenção de viagem da grande maioria da população que mora na porção norte da cidade. Hoje, o grande fluxo de chegada se dá por conta dessa linha laranja, aproveitando o acesso por essa alça da Ponte do Piqueri, chegando até a Ermano Marchetti e indo em direção à Barra Funda ou mesmo até o Bairro da Lapa. E a volta, também por esse caminho, chegando à Raimundo Pereira de Magalhães.

A proposta, portanto, da ampliação das ligações entre a porção Norte e Sul, verificado que a Anhanguera é mais ou menos da década de 40, início do século passado; a Ponte do Piqueri é mais ou menos da década de 60, começo da década de 60, e a Bandeirantes da década de 80, isso reflete que, pelo menos nestes últimos 30 anos, toda a porção Norte se desenvolveu e houve uma ocupação e se manteve os mesmos níveis de acesso ao centro expandido. Essa ligação, portanto, se faz necessária, em função de todo esse crescimento que ocorreu e vem ocorrendo na porção Norte, na ocupação das reservas de área.

Inicialmente, existe a proposição de interligar o Terminal Lapa até o Terminal Pirituba, via Raimundo Pereira. A solução desse ponto, que a gente chama que é um ponto de gargalo, que é a passagem inferior sobre a Linha 7, é uma passagem que ela divide – é um sentido por vez, um carro por vez. E, aqui, também existe uma outra problemática, que é a questão dos alagamentos em tempo de cheia. E a

recomposição da ligação que historicamente havia, em função da questão da ligação do Centro de São Paulo com a antiga Estrada de Campinas, que, depois, recebeu o nome de Avenida Raimundo.

Aqui, olhando com um pouco mais de detalhe, a gente pode observar a Raimundo, no sentido Pirituba-Lapa. O suporte viário existente recebendo ajustes para que o fluxo, tanto da Lapa quanto de Pirituba em direção às marginais, permaneça atendido, assim como a transposição pelo Rio Tietê, aqui já na rampa de acesso à ponte. Essa é a seção tipo da Avenida Raimundo; uma via exclusiva para ônibus, duas vias para o trânsito geral, tanto no sentido centro-bairro, quando no sentido bairro-centro.

Já depois da transposição do rio, a questão da chegada da ponte, a rampa de acesso para a porção Sul. Então, o que a gente pode notar aqui, que está previsto o reforço da galeria justamente para poder atender à questão da drenagem, da macrodrenagem daquele ponto junto à passagem de nível. E, aqui, acomodado tanto o acesso da Marginal em direção à Lapa – que isso já é existente –, assim como também a saída da Avenida Raimundo nessa porção Sul, para a Marginal, também existe porque, hoje, a Raimundo é uma via de mão dupla. E, aqui, permanece a via de mão dupla, indo em direção à Lapa. Essa já é mais uma extensão da Raimundo, nesta porção. Aqui, os senhores podem verificar a previsão do reforço da galeria e, aqui, o perfil, com passeio, ciclovia – tanto o ônibus na via expressa quanto o trânsito geral, nessa seção-tipo.

Aqui, a chegada à Cunha Gago. Essa passagem de nível aqui, substituindo a passagem existente. Essa passagem de nível com duas faixas por sentido, sempre com uma exclusiva para o transporte coletivo. E, aqui, a chegada e o ajuste geométrico, tanto na Rua Dom João V, quanto na Rua John Harrison. E aqui é o ponto de maior alagamento dessa bacia de contribuição. Esse é o percurso na John Harrison, junto ao muro da CPTM. Aqui, a Estação da Lapa, da Linha 7 da CPTM. Aqui – perdão – o Mercado da Lapa e o Terminal da Lapa. E a chegada do ônibus e também a chegada até o Terminal da Lapa, propiciando que essas linhas troncalizadas possam sair do Terminal da Lapa sem a interferência com o acesso aqui, pelo Viaduto da Lapa.

Bom, essa é uma circulação de tráfego. Isso já existe hoje. Eu só vou reforçar a questão da Raimundo, que já é uma pista de mão dupla. Aqui a Gago Coutinho, a John Harrison. Ela já tem uma estrutura viária, somente não existe essa ligação que a gente está propondo agora. Com a ligação, alguns ajustes são realizados. Eu coloco uma questão bastante importante, que é a grande intenção de viagem dessa porção Noroeste é justamente acessar a Marginal, realizado por esse trecho de viário que é um suporte que já existe. E a saída da própria Marginal, indo em direção a Pirituba, carregando, tanto no sentido da tarde, quanto no sentido da manhã, no pico da manhã, no sentido da Marginal e, na volta, o sentido para Pirituba. Aqui, um detalhe maior, considerando todos os sentidos, de apoio enfim, a ligação com esse viário existente já. Então, todos os sentidos contemplados aqui, nessa implantação.

Aqui, junto à Gago Coutinho, existe muito pouca alteração. A única alteração vai ser a que vocês vão poder observar no eslaide adiante, a implantação de uma via estrutural para o transporte coletivo. Esse aqui é a semaforização. Hoje, são todas as impedências que existem junto ao Viaduto da Lapa. Isso, vocês podem ter isso como tempos semaforicos, que vão se incorporando à viagem, tanto do transporte coletivo quanto do transporte individual. E, aqui, a ligação Raimundo com dois pontos de semaforização. Ou seja, uma viagem muito mais rápida na ligação com a porção Noroeste.

Então, só lembrando, essa é uma posição existente e essa é a posição proposta, considerando, portanto, essas duas impedências aqui, na ligação noroeste.

**José Manuguerra** - Roberto, desculpe interromper. Anuncio a chegada do prefeito regional, senhor Ivan Renato, para compor a mesa. Obrigado. Obrigado, Roberto, pode prosseguir.

**Roberto de Moraes Moura** - OK. Vamos lá. Bom, como a gente estava colocando, essa é a ligação proposta, considerando, portanto, a questão da semaforização. Então, acho que fica aqui bastante ilustrada a questão da ligação obviamente ser mais ágil, em função até da pouca necessidade da semaforização ao longo do trecho. Aqui, a gente tem os seguintes objetivos, que são as melhorias no desempenho de tráfego na região, principalmente na Ponte do Piqueri e Ermano Marchetti. Obviamente, com a inclusão da Ponte Raimundo, tanto a Ponte do Piqueri

quanto a Ermano Marchetti vão sofrer desocupação das vias, porque a gente vai ter um sistema de trânsito mais equalizado na região. Redução de conflitos viários na Avenida Raimundo, trecho entre a Linha 7 Rubi e a Ponte do Piqueri, que é justamente naquela chegada na frente do *shopping*, perto da transposição da Linha 7, da transposição dela no Rio Tietê.

A criação de uma nova diretriz no transporte de ônibus, ligando o Terminal Lapa a Pirituba. Hoje, já existe essa ligação, todos conhecem o corredor Pirituba-Lapa-Centro. Mas a questão é, como eu mostrei no eslaide anterior, a verificação de que existe, obviamente, uma menor consideração nos semáforos e, por conta disso, uma melhoria no transporte, com um tempo de viagem menor. A reorganização do sistema de transporte público. Aqui, ficou com mais de 15 linhas com frequência de cerca de 100 ônibus por hora/passageiro, enfim. Aqui, entenda-se que são 15 linhas no total, de serviço, dentro do Terminal Lapa, ligando o Terminal Lapa ao Terminal Pirituba, permitindo a redução no tempo de viagem dos ônibus. Então, é essa a questão: Reduzir o tempo de viagem dos ônibus ou das viagens de ônibus.

Melhorias na mobilidade dos pedestres e ciclistas. A ponte vai possibilitar a expansão do sistema cicloviário. Obviamente, em um ponto em que existe uma demanda da cidade em poder aumentar o uso da bicicleta como um meio de transporte e de ligação, enfim. A eliminação de gargalo na passagem inferior da Linha 8. Isso foi aquilo que a gente apresentou, que era justamente a passagem inferior junto à Rua Cunha Gago.

Para que vocês possam lembrar, esse é um problema crônico, tanto na rua John Harrison quanto na passagem inferior. Aqui, a Linha 8, o trem da Linha 8 e a passagem, os problemas que acontecem. Enfim, eu não vou me estender muito porque todos aqui já devem sofrer bastante com essa situação. Pois bem, aqui, só para que a gente tenha observado, essa aqui é a passagem inferior. Aqui é a Avenida Raimundo, que vai ser adaptada aqui, vai ser reorganizada neste trecho, para poder fazer o acesso por baixo da linha 8. Eu não sei se é de conhecimento de todos, mas existe um planejamento dentro da Companhia de Trens Metropolitanos, de aumentar essa largura aqui, por conta da extensão da Linha 9 que, hoje, corre junto ao Rio Pinheiros. A Linha 9, portanto, vai passar em paralelo à Linha 8, que vai até Osasco e Região. E essa linha vai chegar, provavelmente, até Lapa e Água

Branca, segundo o planejamento da Companhia. Então, hoje, nós já estamos prevendo essa sobrelargura, para considerar a expansão do suporte ferroviário também para essa região da Lapa e Água Branca.

Aqui, o trânsito intenso, junto à Ponte do Piqueri, tanto em um sentido quanto no outro. Eu também não vou me alongar, porque é só para a gente ilustrar. Essa é uma ilustração, obviamente. Aqui, só para a gente poder entender, essa daqui é a transposição da CPTM, a Linha 7. A Ponte do Piqueri ao longe. Aqui é o shopping. Este já é o Pastorinho e, aqui, a inclusão da transposição da ponte de ligação Pirituba-Lapa.

Bom, esse é um empreendimento que a São Paulo Obras e a Prefeitura, a Secretaria de Serviços e Obras vem empreendendo a implantação. Mas por trás dessa implantação existe, obviamente – vocês me perdoem, aqui, eu devo ter acionado um botão. Eu queria deixar claro a participação também da Secretaria de Mobilidade e Transportes, com as suas companhias, CET e SPTrans, que são importantes. Na verdade, são dois clientes desse empreendimento, pois a melhoria obviamente é baseada no trânsito, como também no transporte. A Secretaria de Urbanismo e Licenciamento. Obviamente, o nosso parceiro, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente. A Secretaria da Justiça e a questão mais importante, que é a nossa coordenação, que é a Secretaria de Gestão, dentro da gestão do prefeito João Doria. Aqui eu encerro a minha apresentação técnica e, agora, acho que vamos passar para o Guilherme. Eu agradeço a paciência de todos. Espero que as perguntas sejam feitas, para que a gente, depois, possa organizar os esclarecimentos devidos. Muito obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, Roberto, pela sua interessante apresentação. Uma apresentação técnica, porém em uma linguagem bastante acessível. Lembro a todos que a inscrição para a manifestação é feita na mesa aqui, na lateral esquerda da sala. As inscrições estão abertas até o final da próxima apresentação. Gostaria de anunciar a presença de Marivaldo Lemos, representando o gabinete do vereador Reis; Francisco Carvalho, representando o deputado Luís Fernando Teixeira; Paulo Sérgio Favero, assessor do vereador Fábio Riva e o próprio vereador Fábio Riva nos prestigiando nesta audiência pública. Muito obrigado às autoridades presentes. Anuncio a presença de Edson Bueno, representante do gabinete do vereador

Gilberto Natalini. Obrigado, Edson, pela presença. Chamo agora o senhor Guilherme Castanho, responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto no Meio Ambiente, para a sua apresentação. Lembro a todos que a apresentação tem prazo previsto de 30 minutos. Ao término desta apresentação serão encerradas as inscrições para manifestação dos senhores presentes.

**Roberto de Moraes Moura** - Bom, eu só queria pedir desculpas, nós preparamos um vídeo também. Eu acho que esse vídeo vai ser bastante ilustrativo. Existem algumas questões dentro do vídeo que, depois, a gente pode até levantar, esclarecer melhor. Mas, assim, eu gostaria que todos observassem, por conta da própria ilustração. Da maneira que nós fizemos a apresentação, fica muito fracionado. E eu acho que a intenção aqui é que todos tenham um melhor entendimento do empreendimento. Então, portanto, a apresentação do vídeo vai ajudar bastante nessa consolidação. E aí, na sequência, o Guilherme faz a apresentação. Aí, conta os 30 minutos. Obrigado.

(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)

Bom, isso, como uma ilustração, acho que agora ficou bastante claro a junção de todos os eslaides que a gente mostrou até aqui. Eu só pediria uma ressalva – duas, aliás. A primeira, com relação, no início da apresentação, o vídeo que foi feito em uma situação anterior a esta que nós estamos vivendo hoje, previa que o custeio seria pela Operação Urbana Água Branca, coisa que não é. Então, precisaria corrigir essa informação. A outra informação é que ele fala de um ganho de 25 minutos, mas o Guilherme, fazendo a apresentação dele agora, a verificação é que a gente vai ter um ganho de, no mínimo, 15 minutos, contando que o trajeto, hoje, já dura 30 minutos. É que a questão, quando você vai fazer esses ajustes, é 15 minutos em cada viagem de ônibus que nós vamos ter. Então, o ganho de transporte vai ser bastante grande, não é? Então, era isso. Mais uma vez, obrigado pela atenção. Guilherme, por favor.

**Guilherme Castanho** - Boa noite. Eu vou falar, tentar rapidamente explicar um pouquinho sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental desenvolvido para o empreendimento. O que é o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental? Nada mais é do que o estudo realizado para tentar responder às questões referentes a quais são os impactos que o empreendimento vai causar para a população e para o meio ambiente onde ele está inserido.

Eu vou falar rapidamente do histórico, aqui. Alguns de vocês já devem conhecer. Mas na década de 20 foi construída a Estrada Velha de Campinas,

também conhecida como Estrada dos Presidiários, que se tornou a principal ligação viária entre São Paulo e o interior, passando aqui por Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista, Jundiaí e até Campinas. Essa ligação, essa estrada é exatamente onde é a Raimundo Pereira de Magalhães. Já na década de 40, foi construída a Rodovia Anhanguera e o principal fluxo de veículos, a ligação com os municípios do interior acabou sendo transferida para a Rodovia Anhanguera e a Raimundo Pereira de Magalhães ou Estrada Velha de Campinas acabou sendo direcionada muito mais para o fluxo local, ligação entre os bairros não só aqui em São Paulo como do interior, sendo englobada ao sistema viário do município – ou dos municípios.

Então, na década de 60, com a retificação do Rio Tietê – e, aí, eu quero destacar aqui uma foto um pouquinho anterior. Aqui, é o Tietê já retificado nesse trecho. Esse trecho com um caminho natural. Essa aqui é a ponte antiga da CPTM e essa aqui é a antiga ponte da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. Alguns de vocês talvez ainda lembrem dessa ponte. Aqui, já a retificação evoluída. A gente pode ver que já está sendo escavado aqui o leito atual do Rio Tietê. Aqui, esta setinha mostra a ponte da Raimundo Pereira de Magalhães que, futuramente, foi desconstruída, demolida. Então, essa importante ligação entre a Região Noroeste de São Paulo, região de Pirituba com a região da Lapa, que tinha um grande desenvolvimento comercial e industrial já desde essa época, foi interrompida, sendo que, a partir desse momento, o fluxo vindo da Raimundo Pereira de Magalhães teria que acessar a Marginal Tietê e atravessar a Ponte do Piqueri – que é aquela lá, ao fundo – para poder acessar a região da Lapa e as regiões centrais de São Paulo. Então, foi quebrada uma ligação já histórica, tradicional, aí, na década de 60, com a promessa de ser reconstruída.

Então, aqui, só a localização do empreendimento. Fica entre a Região Norte e a Região Oeste, então a Região Noroeste de São Paulo. Aqui, os objetivos do empreendimento. O Roberto Moura já explicou quais são, já esclareceu, eu acho que a gente pode passar rapidamente. Mas – desculpe – fazer essa ligação da ponte – ou melhor, melhorias no desempenho da Ponte do Piqueri e na Avenida Ermano Marchetti, hoje supercarregadas, principalmente nos horários de grande fluxo, não é? Horários de grande pico. Promover um novo acesso à Marginal Tietê sentido

Leste, para o fluxo vindo de Pirituba – porque, hoje, o acesso à Marginal Tietê, atravessando a Ponte do Piqueri, também é uma situação complicada para o tráfego. Redução nos conflitos na própria Raimundo Pereira de Magalhães ali, junto à Marginal Tietê, na travessia sob a Lina 7 da CPTM, onde o fluxo é direcionado para lá e também tem um grande gargalo ali. Criação de uma nova diretriz de ônibus ligando os terminais Lapa e Pirituba. Reorganização do sistema de transporte público, perante uma redução do tempo. Melhorias na mobilidade para ciclistas e pedestres. Imaginem, um ciclista ou um pedestre que esteja na Raimundo Pereira de Magalhães, querendo acessar a Lapa – ou na Lapa, querendo acessar Pirituba –, tem que ir até a Ponte do Piqueri para poder fazer essa travessia. E eliminação do gargalo existente na passagem inferior na Linha 8, que é aquela passagem semaforizada, onde passa um veículo por vez, aqui. Por sentido, um veículo por vez, por sentido.

Dentro do Estudo de Impacto Ambiental, então, é feita a análise das alternativas locacionais, nesse projeto. Essa aqui é uma das alternativas que foi estudada, onde a ponte seria construída a leste ou à direita da linha da CPTM, aqui. Então, a gente pode ver essa configuração. Nessa configuração, quais seriam as desvantagens dessa configuração? Você continua tendo que fazer essa travessia sob a linha da CPTM, nesse ponto, que já existe, já é um ponto crítico. Lembrando que essa região aqui, de Pirituba, ela é confinada, à direita, pela Linha da CPTM, à esquerda; pela própria Rodovia dos Bandeirantes e, ao sul, pela Marginal Tietê. Então, é uma região confinada de São Paulo, onde os pontos de acesso para você sair e chegar a essa região, ou é no Rodoanel, o acesso ao Rodoanel, ou pela Avenida Mutinga e acessar a Rodovia Anhanguera, para acessar São Paulo, ou aqui, junto à Marginal Tietê, neste ponto, ou ali, na altura do Terminal de Pirituba. São pontos onde você consegue ter essa travessia da CPTM. Então, essa alternativa não resolveria essa questão de isolamento dessa área. Fora isso, existiria uma grande quantidade de desapropriações aqui. Para fazer a ligação aqui, na rua – para fazer a ligação com a região da Lapa, continuaria o acesso da Lapa sendo feito pelo viaduto que liga a Ermano Marchetti à Nossa Senhora da Lapa. Ou seja, não resolveria esse outro gargalo de trânsito que temos hoje. Além das desapropriações aqui, na Região Norte, existe também uma necessidade de remoção e

reassentamento de população. São todos esses empecilhos para esse empreendimento, para esse projeto.

Aqui, a Alternativa 2, que é a alternativa que foi adotada. Essa alternativa, então, resolve esse problema de isolamento dessa região, porque você tem essa diretriz de fazer a ponte antes, ou do lado esquerdo aqui, da linha da CPTM. O número de desapropriações é muito menor. Aqui, todas as desapropriações neste trecho são parciais. Aqui é uma área da Nação, então não é desapropriação. Existe alguma desapropriação total aqui, neste ponto. E aqui também são parciais, para ajuste do viário na John Harrison. Fora isso, há um acesso direto com o Terminal da Lapa sem precisar usar o viaduto que liga a Ermano Marchetti à Nossa Senhora da Lapa. Há um problema aqui, com essa alternativa, que precisa ter um reforço nessa passagem inferior da CPTM, na Linha 8 da CPTM. E que precisa ser resolvido, com essa alternativa.

Comparando as duas alternativas aí, essa alternativa é a que se mostrou mais adequada para a implantação do empreendimento. Então, foi a alternativa adotada. Dentro do Estudo de Impacto Ambiental, a metodologia utilizada é definição de áreas de influência do empreendimento. São três áreas de influência que são definidas, sendo uma a própria implantação do empreendimento, o próprio projeto, onde ele vai ser inserido. Então, é a área diretamente afetada. Uma segunda, que seria o entorno, onde se sentem os impactos diretos do empreendimento. Então, é a área de influência direta. E uma terceira, regional, onde se sentem os impactos indiretos do empreendimento. Então, é a área de influência indireta.

Para cada uma dessas áreas são estudados os três, em três enfoques. Um enfoque do meio físico – então, o solo, as águas, o ar, qualidade de tudo isso, como é que são as características disso. O enfoque de meio biótico, que são os animais, as plantas, áreas protegidas. E um terceiro enfoque, que é o enfoque de meio socioeconômico, que é a população, as relações sociais, as relações comerciais que ocorrem nesses locais. Então, o Estudo de Impacto Ambiental, definindo as áreas de influência. Então, essa é a ADA, área de influência direta – a área diretamente afetada, desculpe –, que é o próprio empreendimento. Composto, lógico, pela Raimundo Pereira de Magalhães e a sua ponte, pela Gago Coutinho, a Rua Dom João V e a John Harrison.

Aqui, para os meios físicos e meio biótico, as áreas de influência indireta e área de influência direta, elas se sobrepõe. Então, aqui está o empreendimento – esse aqui é o empreendimento. Essa mancha de 500 metros do entorno do empreendimento é classificada como área de influência direta, para o meio físico e para o meio biótico, com uma ressalva que, para o meio biótico, como parte dessa área engloba, pega o Parque Cidade de Toronto, é incluída no estudo como área de influência direta, no meio biótico. E, para as áreas de influência direta, a unidade, as sub-bacias hidrográficas, onde está inserido o empreendimento, são consideradas as áreas de influência indireta, destacadamente o Córrego de Pirituba, no Norte e o Córrego Fortunato Ferraz, aqui, na região da Lapa, que é justamente o córrego que apresenta os problemas de alagamento. Certo?

Para o meio socioeconômico, essas são as áreas de influência indireta e área de influência direta, sendo que a área de influência direta seria a subprefeitura – desculpe, a Prefeitura Regional de Pirituba e a Prefeitura Regional da Lapa. E as áreas de influência direta é o Distrito de Pirituba e o Distrito da Lapa.

Considerando cada uma dessas áreas de influência, então, aqui, área de influência direta – desculpem, área de influência indireta – para cada um dos meios estudados, é feito um diagnóstico ambiental que nada mais é do que uma fotografia da situação atual dessas regiões, dessas áreas. Para cada um desses meios são estudados diversos temas dentro de cada um desses meios aqui: meio físico, então, clima e condições de meteorologia, meteorológicas, geologia, geomorfologia e assim por diante. Biótico, flora, unidades de conservação e assim por diante. E socioeconômico, a economia regional, dinâmica demográfica e assim por diante. Essa, na área de influência indireta.

Na área de influência direta também são vários temas estudados, não é? Então, suscetibilidade a erosões, em vez de ruído é vibração, qualidade do ar, os animais, avifauna existente na região; áreas verdes, áreas protegidas. Dentro do meio socioeconômico, caracterização demográfica, trabalho e renda e todos esses assuntos são estudados.

E, destacadamente, na área diretamente afetada, onde vai ser implantado o empreendimento, onde o projeto vai ser inserido, do meio físico, geotecnia e recursos hídricos; meio biótico, eu quero destacar supressão de vegetação, a fauna

encontrada no lugar, no local, não é? A intervenção em áreas de preservação permanente. E para o meio socioeconômico, uso e ocupação do solo, as desapropriações – que é um ponto crítico –, infraestrutura urbana e sistema viário local.

Então, eu vou destacar alguns pontos aqui. Para o meio físico, aqui, temos o Rio Tietê. Essa aqui é uma imagem do Rio Tietê. Ao fundo, a Ponte da CPTM. E o Córrego Fortunato Ferraz, que é este daqui, que está canalizado, hoje, sob a Raimundo Pereira de Magalhães. E esse aqui é o ponto de deságue dele, no Rio Tietê. Aqui, essa imagem já foi mostrada. Então, uma das caracterizações do meio físico é justamente entender como é que se dá a dinâmica dos recursos hídricos e o alagamento nessa região, causada na planície do Tietê, e, por uma deficiência de drenagem do sistema de drenagem atual. Então, isso aí faz parte da caracterização do meio físico.

Também a identificação das áreas contaminadas e áreas suspeitas ou potencialmente contaminadas, feitas para toda a área de influência do empreendimento. Então, temos áreas contaminadas, como postos abandonados, áreas suspeitas, atividades industriais. O próprio pátio antigo da São Paulo Railway é considerado como área contaminada. Então, para esse tipo de situação, onde o empreendimento tiver intervenção, precisa ser previsto algum tipo de manejo adequado dessas situações.

Para a flora, eu quero destacar na área mais – que não está interferindo direto com o empreendimento, na área do entorno do empreendimento – o Parque Cidade de Toronto, que existe uma vegetação nativa, um espelho d'água. E bairros arborizados, como o próprio City Lapa. Acredito que muitos de vocês aqui, hoje, sejam moradores do City Lapa. Então, são áreas importantes de vegetação dentro do município, dentro de uma área já muito urbanizada.

Na área de influência propriamente dita do empreendimento, temos, na Região Norte, a Raimundo Pereira de Magalhães e a vegetação lá é composta basicamente por vegetação do viário. Então, mudas plantadas nas calçadas, para arborização urbana. Na região da Lapa também, a vegetação é composta por árvores isoladas existentes no viário. Aqui, na John Harrison, é a mesma coisa. Eu destaco esta árvore aqui, é um pau-brasil, que foi plantado, que é uma espécie

ameaçada e precisa de um tratamento específico para esse tipo de situação. E, ao norte, bem no finzinho do empreendimento, existe um reflorestamento de eucalipto que vai pegar uma pequena porção dele, que existe já alguma regeneração de espécies nativas desse reflorestamento.

Como áreas de preservação permanente que sofrerão intervenção do empreendimento temos basicamente o Rio Tietê e a área de preservação permanente que ocorre no entorno dele, que já é bem descaracterizada, mas essa é característica da vegetação nas margens do Rio Tietê, também com árvores isoladas. Haverá intervenção em 510 árvores do todo, de acordo com o nosso levantamento. Destacadamente seis árvores ameaçadas, de pau-brasil, plantadas na John Harrison. Para essas árvores, haverá um manejo específico. Isso é uma exigência, que seja feito manejo específico, provavelmente por transplante, para que não mate essa árvore, mas você tire ela desse local e plante ela em um outro local.

E outro ponto a se destacar é que a maior parte, 62% das árvores existentes no trecho são flores exóticas. O que significa isso? São árvores que não são nativas do Brasil ou que vieram de fora do país ou que não são nativas de São Paulo ou daqui da região. Qual é o problema com isso? Essas árvores têm uma menor importância dentro de um ponto de vista ecológico, de relação ecológica entre as árvores e toda a biota em seu entorno. Mais 37% que são árvores nativas, ou seja, de origem aqui de São Paulo. E, dentro dessas 37, estão essas seis ameaçadas.

Com relação às aves ou à fauna, os animais, a gente tem que entender que a gente está em um contexto urbano já todo modificado, muito antropizado. Não existe mais a vegetação nativa natural aqui, muito menos a fauna nativa de áreas preservadas. O que nós temos são árvores adaptadas ao meio urbano, como, aqui, o sabiá-laranjeira, que a gente está escutando toda manhã, cantando; o sabiá-do-campo, o beija-flor-tesoura, ferreirinho-relógio, um gaviãozinho, os urubus – que a gente vê todo dia na margem do Rio Tietê. Aqui, eu quero destacar uma espécie que está ocorrendo em São Paulo, que é o papagaio-verdadeiro. Mas essa espécie é uma espécie considerada como quase ameaçada, porém ela não é nativa da Cidade de São Paulo. Ela existe aqui por soltura ou por escape de criadouros. Só que, ela está se adaptando a esse ambiente e ela está ocupando São Paulo. Então, é uma espécie que a gente precisa ter uma certa atenção. Fora isso, além das aves, a

única espécie que não seja ave que foi encontrada aqui é a capivara que, de alguma maneira, ela consegue sobreviver no Rio Tietê.

Com relação ao meio socioeconômico, eu queria destacar principalmente as desapropriações. Aqui, seriam as desapropriações totais, no total de 25, ou seja, do lote inteiro. E 22 desapropriações parciais. Dessas desapropriações totais, 16 são residenciais, seis de uso misto – residencial e comercial – e três de comerciais. A população afetada diretamente pelas desapropriações é em torno de 60 pessoas. Então, aqui são algumas imagens das desapropriações. Então, aqui são desapropriações parciais. Aqui é o Pastorinho, aqui é – desculpem, na Raimundo Pereira de Magalhães, do lado de Pirituba, não é? Então, são só ajustes nos muros, aqui. Aqui é uma quadra, um campinho de futebol, o CDC, que vai pegar parte do estacionamento dele. Obrigado. Aqui, a Raimundo Pereira de Magalhães, já no lado da Lapa, onde, aqui, o empreendimento vai incidir sobre área da Nação. Então, não são desapropriações, são cessão de área. Aqui, na Rua Gago Coutinho e Dom João V é a quadra que vai ser desapropriada inteira. Então, é uma área residencial e comercial, aqui. Aqui, a John Harrison, que vai ter um ajuste. Então, vai ter só uma desapropriação parcial.

Também no meio socioeconômico foram levantadas áreas classificadas como tombadas no entorno do empreendimento. Destacadamente toda a quadra onde era a antiga oficina da São Paulo Railway. Ela, hoje, está em processo de tombamento e isso está tendo uma tratativa com os órgãos, Conpresp e Condephaat, que são os responsáveis pelo tombamento dessa área. Ela ainda não está tombada. É o único local que vai ter um tipo de intervenção com áreas tombadas.

Com relação aos impactos ambientais, a gente tirou uma fotografia da situação atual, comparada com a situação com o empreendimento proposto. Com isso, nós fazemos a caracterização dos impactos possíveis, tanto benéficos quanto adversos – ou seja, tanto os positivos quanto os negativos – do empreendimento. Esses impactos são classificados na fase de planejamento, implantação e operação, entre os meios físico, biótico e socioeconômico. E tudo isso é avaliado.

Dentre os impactos, eles são – é feita uma fichinha de análise de cada um dos impactos e define os atributos desses impactos. Então, na fase em que ele ocorre, natureza, se ele é positivo ou negativo, a temporalidade, magnitude. Mas eu

quero destacar, disso tudo, a relevância. A relevância é o atributo final do impacto. Quando você considera o impacto e as medidas mitigadoras e compensatórias – ou seja, as medidas para minimizar e para evitar os efeitos desse impacto – nós temos esse atributo final, que é a relevância. E é de acordo com esse atributo final que nós fazemos a análise final dos impactos ambientais.

Aqui são todos os impactos ambientais do meio físico. São vários. Eu vou destacar estes dois aqui. Aqui, no meio, está escrito relevância. 'A' é alta, 'M' é média, 'B' é baixa. Então, temos dois impactos para o meio físico de alta relevância. Quais são esses dois? Recuperação de áreas contaminadas. E eliminação de pontos de alagamento. Por acaso os dois impactos do meio físico de alta relevância são benéficos, ou seja, são impactos positivos. Tem uma série de outros impactos que foram considerados e aqui, nesta terceira coluna, são descritas medidas compensatórias ou corretivas ou mitigadoras.

Para o meio biótico a mesma coisa, todos os impactos estão destacados aqui. Como eu disse, por ser uma área muito urbanizada, já toda antropizada, os impactos no meio biótico são pequenos ou relativamente pequenos, a outras áreas vegetadas ou naturais. Eu gostaria de destacar um impacto aqui, que é perda de exemplares arbóreos, que é aquilo que eu falei, que são 510 e algumas árvores ameaçadas. Para esse impacto é previsto o plantio de espécies nativas e priorizar o transplante de árvores de origem nativa. Ou seja, ao invés de você cortar a árvore, você transplantá-la para um outro local.

Aqui, do meio socioeconômico, são todos esses. O principal meio afetado é o socioeconômico. Eu gostaria de destacar estes quatro impactos, que são de alta relevância, aqui. O primeiro é desapropriação que, quando você faz uma desapropriação, por qualquer medida que você tome, você está mexendo com a vida das pessoas. Então, o impacto, independente das medidas que você adote, é um impacto de alta relevância e negativo para aquela população afetada. Além desse impacto, melhoria na mobilidade da população, também de alta relevância, só com impacto positivo; transformação no sistema viário regional, criando esses novos acessos, possibilidades de locomoção. E ampliação no sistema de ciclovias municipal, que é uma diretriz, hoje, para qualquer cidade moderna, como São Paulo tem adotado.

Para cada impacto ambiental negativo temos medidas mitigadoras e compensatórias que são organizadas em programas ambientais. Aqui estão descritos todos os programas previstos. Programas de controle ambiental das obras, são programas para controlar os impactos durante as obras. Programas de gerenciamento de áreas contaminadas, que foi aquilo que eu falei que, como vai ter intervenção em áreas contaminadas, isso precisa ser previsto. Programas de manejo da vegetação, que é justamente a questão se vai cortar, vai transplantar, vai plantar quantas como compensação. E assim por diante. Programa de desapropriação, que é a tratativa dada para os imóveis dos desapropriados. Programa de educação ambiental e o programa de comunicação social, o qual, de certa forma, esta audiência pública acaba tendo a ver, que é justamente a possibilidade de a gente comunicar aquilo que está acontecendo.

Como prognóstico ambiental, aqui eu queria destacar alguns pontos, principalmente com relação à mobilidade urbana. Essas informações vieram de estudo de tráfego que foi feito para a situação. Hoje, na situação atual, nós temos 6.000 veículos/hora na Ponte do Piqueri, em horário de pico, com uma média de 3,8 quilômetros por hora na Ponte do Piqueri. Ou seja, é mais fácil você atravessar a pé a Ponte do Piqueri, hoje, em horário de pico, do que de carro. Além disso, temos esse ponto crítico aqui, que é a passagem inferior à linha férrea da CPTM, que passa um veículo por vez, por sentido, semaforizado. E também, no horário de pico, ali é um ponto bem crítico de transporte. E o transporte, a ligação entre o Terminal Pirituba e o Terminal Lapa, público, de ônibus, gira em torno de 30 minutos – um pouco mais, um pouco menos, mas isso é um tempo médio, tá?

Aqui, a situação proposta, futura. Então, com a implantação do empreendimento, aqui, então, a ponte e a ligação com o Terminal Lapa. O tempo entre o Terminal Pirituba e o Terminal Lapa deve reduzir em torno de 50%. Isso é uma previsão, não é? Então, de 30 passa para 15 minutos para o transporte público. Na Ponte do Piqueri vai cair de 6.000 veículos/hora para 4.900 veículos/hora e uma velocidade média de 20 quilômetros por hora, também no horário de pico. Ou seja, um grande ganho de mobilidade. Há um ponto de carregamento a ser destacado aqui que, de acordo com estudo de tráfego, a maior parte dos veículos – desculpem, em torno de 50% do fluxo de veículos vindo da Região Noroeste aqui, vindo de

Pirituba pela Raimundo Pereira de Magalhães, vai acessar a Marginal Tietê sentido Leste, porque é o principal fluxo para você ir para o Centro da cidade. Então, haverá um carregamento nesses dois viários aqui que fazem o acesso à Marginal Tietê. Esses são os pontos a serem destacados no estudo de tráfego.

Com relação aos impactos ambientais – então, aqui, já estamos chegando no finzinho da apresentação –, com relação à natureza dos impactos, adversos e benéficos, positivos e negativos, então. Para o meio físico, foram considerados ao todo nove impactos, sendo sete deles adversos, dois benéficos. Para o meio biótico, nove impactos adversos, ou negativos. E para o meio socioeconômico, que eu gostaria de destacar, são 14 impactos, sendo sete benéficos e sete adversos. Lógico que os benefícios desse empreendimento são principalmente para as pessoas. Aqui, quanto à fase de ocorrência: durante a operação, implantação e planejamento. Eu queria destacar aqui, a maior parte dos impactos adversos, 21 deles, ocorre na fase de implantação do empreendimento, ou seja, quando está construindo. Terminou a construção, a tendência é que esses impactos acabem. E a maior parte dos impactos positivos são na fase de operação, ou seja, quando está sendo utilizado o empreendimento. Lógico, havendo dois adversos na fase de operação, OK?

Com relação à relevância – que é aquele atributo final que eu falei –, então, conforme a gente viu lá atrás, naquela planilha, cinco impactos de alta relevância são benéficos. Um impacto de alta relevância é adverso – que é justamente as desapropriações. A gente entende que existem mais 14 de baixa e de média relevância. Desculpe, de alta relevância, não é? Baixa e média relevância. E aí está a distribuição, conforme a relevância dos impactos.

Concluindo então o estudo, esse empreendimento atende a uma antiga demanda da população. Para vocês terem uma ideia, existe um documento da década de 50 que já pedia um reforço – na verdade, uma ampliação da ponte existente na época, na Raimundo Pereira de Magalhães. Então, já desde a década de 50, já tem isso da comunidade da Vila Anastácio. Vai promover um restabelecimento dessa conexão entre esses dois bairros, há muito tempo perdida, onde a gente consegue ver que o principal centro comercial e de negócios que o pessoal de Pirituba utiliza é a Lapa. Então, há uma relação muito estreita entre esses dois bairros. Vai ocorrer uma melhoria de acessos de Pirituba à Região

Central do município. Uma redução no número de veículos que utiliza a Ponte do Piqueri e uma minimização dos problemas de alagamento que ocorrem hoje na Lapa. Então, com isso, o empreendimento possibilita a melhoria na qualidade de vida da população, certo? Que transita na região. Sendo assim considerado viável e justificável, sob o ponto de vista socioambiental. Era isso que eu tinha a apresentar. Agradeço a atenção de todos.

**José Manuguerra** - Obrigado, Guilherme. Pontualidade britânica, 30 minutos, zero segundos. É impressionante. Parabéns, Guilherme. É um trabalho bastante profundo, uma análise bastante técnica, está de parabéns. Conforme nosso regulamento, declaro que estão encerradas as inscrições para manifestação dos presentes. Peço que a Giovana me traga as listas. Aproveito o intervalo para anunciar a presença do representante do vereador Eliseu Gabriel, senhor Tarso Dias; do representante do gabinete do deputado José Américo Dias, senhor Januário. E a presença do senhor Luís Carlos Lustre, diretor de projetos da São Paulo Obras. Muito obrigado pela presença e pelo prestígio a este evento.

Muito bem. Dando prosseguimento à nossa reunião, vamos chamar as entidades que se inscreveram para fazer suas manifestações. Tivemos um número bastante significativo de inscrições. Tivemos 11 inscrições. E para que não haja prejuízo na representatividade das associações, das entidades, eu proponho um tempo de três minutos para cada entidade. São 11 entidades, um total de 33 minutos. Estoura um pouco o nosso prazo regulamentar de 30 minutos, mas eu considero isso positivo, na medida em que ouviremos todas as entidades. Na sequência, chamarei as pessoas físicas e, por último, as autoridades. Eu chamarei em grupo de dois para que venham ao microfone, aqui na frente. Eu chamo o primeiro nome e chamo o nome que será anunciado na sequência. Em primeiro lugar, o senhor Fernando Mourão, da Amo City. Na sequência, por gentileza, se já puder se posicionar próximo ao microfone, senhor Jairo Glicson, da CONSEG Leopoldina. Aquele microfone lá. Senhor Fernando Mourão, da Amo City. Três minutos, por gentileza, senhor Fernando. Obrigado.

**Fernando Mourão** - Boa noite a todos. Meu nome é Fernando Mourão, sou presidente da Amo City – Associação dos Moradores da City Lapa Também sou conselheiro do CADES Lapa. Eu queria, primeiro, aqui expressar minha indignação

em relação a esse projeto, que só agora nós tivemos uma audiência pública na Lapa, depois de vocês terem combinado com todo mundo, com vereadores, com políticos, com o pessoal de Pirituba. E deixou só para nos avisar desse projeto natimorto, que já vai nascer morto. Então, eu estou representando aqui, pessoal, 26 associações da Lapa e arredores, no qual eu estou protocolando aqui – eu já protocolei hoje – e eu vou ler para os senhores. Manifesto pela mobilidade e eficiência da gestão pública. Esta carta-manifesto é resultado do alinhamento de visão de 26 associações da região da Lapa e Pirituba que, juntas, consideram que o projeto da Ponte Pirituba-Lapa fere os princípios da mobilidade e da eficiência da gestão pública, tornando esse um projeto natimorto, porque já nasce incapaz de solucionar problemas vigentes e futuros. A Ponte Pirituba-Lapa é um requerimento antigo de moradores da região de Pirituba que, há mais de 20 anos, têm o seu deslocamento para a Região Central e uso das marginais limitados. A mobilidade é um direito do cidadão e, portanto, trata-se de uma obra legítima. Por outro lado, as seis diretrizes de Política Nacional de Mobilidade Urbana, duas delas são desrespeitadas nesse projeto. A primeira diretriz pede aos prefeitos que integrem as obras de mobilidade com a política de uso e controle do solo urbano. Entretanto, o projeto dessa obra despreza o volume de carros decorrente dos futuros empreendimentos, tanto do lado de Pirituba quanto do lado da Vila Anastácio e o transporte urbano que terá faixa exclusiva. A terceira diretriz exige dos prefeitos que minimizem os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens. Esse projeto, entretanto, não diminuirá os custos sociais e econômicos, por conta do tempo que será perdido pelos moradores de Pirituba e da Lapa em função do acesso à Região Central da cidade se dar pelo centro da Lapa que, hoje, já é saturado e com vias estreitas.

Com relação à eficiência de administração pública, a Constituição brasileira, em seu Art. 37, exige de governos e gestores públicos a responsabilidade por oferecer eficiência no processo de execução dos serviços e obras públicas e eficácia em seus resultados. Neste caso, esta obra, igualmente fere tais princípios, conforme declaramos. Tal obra não contempla alças de acesso às marginais, sendo, portanto, uma obra que impedirá o fluxo pleno dos veículos motorizados. O projeto atual não contempla a correlação e a perspectiva de continuidade aos equipamentos públicos

existentes, pois o corredor de ônibus existente no atual projeto não se relaciona com o corredor da Ermano Marchetti-Marquês de São Vicente. Efetivo acesso ao centro ...

**José Manuguerra** - Senhor Fernando, eu peço ao senhor ...

**Fernando Mourão** - Eu estou terminando, por favor. Essa obra ...

**José Manuguerra** - Peço que conclua, em função de ...

**Fernando Mourão** - Por favor, mais 30 segundos. Eu li – era cinco minutos, agora o senhor reduziu para três, eu preciso – eu preparei aqui um discurso de cinco minutos.

**José Manuguerra** - Por favor, conclua, para que a gente tenha condição de ouvir todos.

**Fernando Mourão** - Por favor. Essa obra não apresenta uma equação que ofereça resultados que solucionem eficazmente a demanda e fere o princípio da boa aplicação dos recursos dos cofres públicos. Por fim, com relação a todo o projeto, exigimos que essa obra seja compreendida como uma obra viária, compreendendo assim toda a infraestrutura necessária para que, efetivamente, se torne uma obra que apresente resultados aos direitos que nós, cidadãos, temos e aos deveres que a administração pública tem perante a Constituição brasileira. Eu quero deixar aqui duas perguntas para os senhores. A primeira é: Quando todos resolverem sair de manhã para trabalhar, como é que vai ficar isso? A segunda pergunta: O nosso Mercado da Lapa – que é um ponto tombado da nossa região –, nos Estados Unidos, gente, existe uma lei que diz o seguinte: *No parking, no business*. Sem estacionamento, não tem comércio. E essa obra, como os senhores viram, vai deixar ainda mais ilhado o nosso Mercado da Lapa. Então, essa é a minha pergunta: Vocês vão construir um estacionamento subterrâneo? É isso? Muito obrigado, gente.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Fernando. Aproveito o intervalo para anunciar a presença do senhor Edson Domingues, assessor do vereador Aurélio Nomura. E a presença do senhor Norberto Duran, diretor de obras da SP Obras. Muito obrigado pela presença. Eu peço ao Roberto que faça a réplica ao senhor Fernando e peço que o senhor Jairo Glicson já se encaminhe ao microfone para as suas considerações. O próximo a ser chamado é o senhor Adauto Durigan, do Fórum Social.

**Roberto de Moraes Moura** - Senhor Fernando, eu vou tentar responder aos seus questionamentos. Eu vou tentar esclarecer, melhor dizendo. Está baixo? Mais alto? Vocês todos estão ouvindo agora? Então, está bom. Então, eu estou tentando colocar que eu vou procurar esclarecer as principais dúvidas do senhor Fernando. Eu acho que quando ele coloca “quando todos saírem, como vai ficar”, eu acho que vai ficar melhor do que a condição que tem hoje. Eu posso – eu vou pedir à plateia, por favor, eu preciso de um pouco – vocês precisam me ouvir porque, senão, eu não consigo expressar minhas ideias com clareza. Por favor. Então, o que eu digo é o seguinte: Vocês viram, na apresentação do Guilherme, a questão da Ponte do Piqueri, com 6.300 veículos/hora, com 3,8 quilômetros por hora. E com a implantação do eixo da nova ponte Raimundo, ou da nova ligação Pirituba-Lapa, o aumento da velocidade para 20 quilômetros por hora. Então, isso foi estudado, isso foi levantado, isso foi simulado.

Na verdade, a gente, aqui, não está tentando convencê-los de alguma coisa. Nós temos todo um arcabouço de estudo viário e um estudo ambiental que foi organizado, foi implementado – aliás, é de conhecimento público porque ele está publicado no site da Secretaria do Verde, é o EIA-RIMA. Ele está à disposição para que todos possam fazer essa consulta. Então, é em função desses dados técnicos que nós estamos colocando a questão de que, como vai ficar, vai ficar melhor, é óbvio. Eu acho que, a partir do momento em que você deixa de direcionar todo o fluxo de trânsito para um único ponto – que é a Ponte do Piqueri – e nós temos uma outra alternativa, que seja a implantação da nova ponte, é portanto razoável a gente entender que o trânsito vai melhorar.

A questão que o senhor colocou, senhor Fernando, a respeito da política de desenvolvimento urbano, sem dúvida nenhuma esse é um problema que a Prefeitura, como um todo, ela tem se preocupado não só com relação ao sistema viário mas também com relação às questões ligadas a toda a infraestrutura urbana, que é o fornecimento de água potável, de esgoto e assim por diante – energia elétrica também – que são as questões básicas. Então, nessa circunstância, além da questão urbana do aumento da ocupação, o aumento da ocupação exige mais intenções de viagem. E o que a gente está programando é exatamente que o corredor de ônibus – que o senhor mesmo disse que não tem relação nenhuma com

a Ermano Marchetti – é a criação de mais um eixo de transporte organizado, rápido e que você possa ter estruturado para que exatamente todo esse *gap* de população, que está crescendo, está ocupando os vazios da Zona Noroeste – como vocês sabem melhor do que eu, são moradores, que a Zona Noroeste ainda é uma das áreas da Cidade de São Paulo em que ainda existem vazios urbanos a serem ocupados, é, portanto, com esses olhos que a Prefeitura está olhando e criando mais um eixo de transporte organizado onde, hoje, não existe.

Com relação ao estacionamento do Mercado da Lapa, de fato, o Mercado da Lapa é emblemático e ele é importante do ponto de vista histórico, assim, conforme essa ligação Raimundo Pereira de Magalhães foi. E é por conta disso – volto a insistir, na apresentação do Guilherme, que foi muito esclarecedora, que nos últimos 67 anos nós juntamos as solicitações de ampliação das ligações entre a parte noroeste e a parte sul. Realizar o estacionamento? Eu acho que, assim, de fato, o projeto é um projeto de sistema viário. Eu posso afiançar a vocês, se vocês puderem fazer uma avaliação de campo, para todos que conhecem realmente o Mercado da Lapa, hoje ele já não tem essa área para estacionamento e acredito eu que a gente deva, junto à central, à Secretaria de Abastecimento, verificar esse ajuste, essa adequação também, do Mercado da Lapa, uma vez avaliada essa importância dentro dos impactos diretos, não é? Então, é isso. Muito obrigado.

**Guilherme Castanho** - Só uma pequena complementação. Dentro do estudo, a gente tentou avaliar quais são os caminhos feitos pela população que se desloca de Pirituba para a Região Central ou para a região da Paulista. De forma geral, os caminhos são ou via Marginal Tietê, ou via corredor Ermano Marchetti-Marquês de São Vicente. É muito pouco provável que essas pessoas se dirijam para o interior da Lapa, que realmente tem um sistema viário muito menor, mais restrito, para pegar o corredor, a região da Clélia e pegar a região ali, da Avenida Matarazzo e Elevado Costa e Silva – Elevado, desculpe – para chegar – o Minhocão – para chegar na Região Central. Hoje, já é supercarregado esse caminho. Então, não há uma intenção, a gente viu lá, no estudo de tráfego, que a maior parte do deslocamento vai – é uma tendência de ter um carregamento para acesso da própria Marginal Tietê e não um carregamento sentido Lapa. É lógico, quem vai acessar a Lapa, quem acessa a região da Vila Leopoldina, quem vai à região de Pinheiros, vai continuar

usando esse trajeto e esse não é um empreendimento que vai modificar esse percurso. Mas vai melhorar a vida da outra, da população que faz os outros caminhos.

**José Manuguerra** - Para ganharmos agilidade e podermos ouvir as manifestações de todos os presentes, eu vou fazer agrupamentos de cinco. Ou seja, ouviremos cinco manifestações das entidades e os palestrantes respondem ao consolidado dessas cinco. Chamaríamos as cinco seguintes e assim sucessivamente. O próximo é o doutor Jairo Glicson, da CONSEG Leopoldina. Na sequência, chamarei o senhor Adauto Durigan, do Fórum Social Vila Leopoldina. Jairo, obrigado.

**Jairo Glicson** - Boa noite a todos. Cumprimento a mesa

**Jairo Glicson** - Boa noite a todos. Cumprimento a mesa na pessoa do doutor José. Boa noite a todos, aqui. A primeira coisa que quero deixar claro, é importante que ninguém é contra a Ponte de Pirituba. Isso aí tem que deixar claro. E se tem alguém falando que a gente é contra a Ponte de Pirituba, está mentindo. A gente só quer um projeto que seja condizente com a realidade. Essa é a verdade dos fatos. E tentar fazer a ponte de qualquer jeito porque interessa a meia dúzia, a um grupelho pequeno, por um mote político, isso é inaceitável. Então, vamos lá. Inicialmente, eu quero impugnar a presente audiência na negativa geral. Uma vez que esta audiência está sendo feita pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente e essa, como foi posto ali, é uma parte interessada, ela jamais poderia estar realizando esta audiência. Deveria ser feita com um terceiro ente. Segundo, vou impugnar também – eu gostaria que constasse na ata – o Relatório de Estudo de Impacto Ambiental, o RIMA, o EIA e o RIMA, uma vez que ela foi feita pela SP Obras. O objeto da SP Obras é fazer obras. Então, ela é interessada direta no relatório e é óbvio que não vai fazer um relatório que seja contra o interesse da SP Obras. Então, assim, não tem o menor cabimento esse relatório ser feito pela SP Obras. Então, fica impugnado também o Relatório. Terceiro, vou deixar claro: Essa questão já está judicializada, as três associações – a Amo City, a São Paulo, a Viva Leopoldina – nós já judicializamos essa ação, essa questão. E vamos continuar judicializando. Quando nós entendermos que tem alguma coisa que destoa da realidade dos fatos e que não é correto, nós vamos judicializar também.

Vamos lá. Esse projeto, ele nasce capenga, ele tem um erro – e tem alguns erros. Mas o que me chama mais a atenção, assim, eu consegui ver um ponto bom. Existe um ponto bom. O ponto bom é que, sob a ótica do transporte de Pirituba, público, até a Lapa, efetivamente vai ganhar 15 minutos, 20 minutos. Não há dúvida sobre isso. Só que, eu não posso olhar somente sob esse ponto de vista. Nós temos que olhar no modo geral, quais são as consequências. Primeiro, vocês não estão levando em consideração o adensamento na Anastácio. Hoje, tem uma previsão de 5.000 unidades para crescimento na Vila Anastácio. Se houver outorga, o CEPAC, eu não sei que mecanismo eles vão usar para aumentar o potencial construtivo desses lançamentos imobiliários, nós vamos para 25.000 unidades. Então, isso não está sendo considerado nesse relatório, o adensamento da região. Os impactos cumulativos do trânsito, também não está sendo considerado todo o impacto que esse trânsito vai causar, porque vocês estão olhando sob uma única ótica. E para lá, depois da Lapa? Como é que vai fazer o trânsito? O que é que vai acontecer com os carros? Então, assim, só tem uma vertente, o transporte público. Mas não é isso. Terceiro, quantas etapas vão ser constituídas essa obra? Porque, assim, não dá para suportar o transporte normal do cidadão entrando na Raimundo Pereira, virando à direita e virando à direita. Tem um erro na planilha que ele mostrou, que o próprio Guilherme deixa claro que o ponto de tráfego, o ponto vermelho é justamente na entrada da Raimundo Pereira de Magalhães, virando à direita. Então, assim, não vai resolver o problema do trânsito de Pirituba. Se existe já um gargalo ali, o gargalo continua nesse projeto. Está lá, na sua planilha ali, que você mostrou. Então, você marca como vermelha a primeira entrada. Então, assim, não vai resolver o problema de lá. A gente tem que olhar por uma ótica maior, não só sob o ponto de vista do transporte público. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, Jairo. Chamo agora Adauto Durigan, do Fórum Social Vila Leopoldina. Na sequência, o senhor José Garcia de Sousa, do Conselho Participativo de Pirituba.

**Adauto Durigan** - Boa noite a todos e a todas. Eu sou Adauto, ex-subprefeito da Lapa na gestão da prefeita Marta, em 2000 a 2004, morador da Lapa há mais de 50 anos. Esse debate sobre a ponte, ele foi iniciado na gestão do prefeito Haddad. Anteriormente, houve reuniões aqui a respeito da questão e foram colocados alguns

pontos que eu não vi observados aqui. Parece que foram descartados no processo e são fundamentais para poder o projeto ter sucesso. Deixando claro que nós, do Fórum – eu, particularmente – não somos contra a ponte. Eu sou totalmente a favor da ponte, que atende a toda essa parte do transporte coletivo. É uma necessidade mesmo, apoiamos esse processo. Porém, tem alguns pontos que eu queria que houvesse resposta – provavelmente não vai haver hoje aqui, porque não foi nem tocado.

Um deles é a questão das alças. As alças da Marginal, simplesmente nem se falou. Praticamente é uma coisa que já foi descartada. Provavelmente porque a Autoban decidiu que não deve ter alça na região. Porque a Bandeirantes e Anhanguera não pode ter mais congestionamento. Explico: Ponte sem alça é a única ponte que não dá congestionamento nas marginais. Por exemplo, Ponte Júlio Mesquita, que foi feita na gestão Maluf, às pressas, sem alça. E que está lá, hoje em dia. Tem outras, também. Mas esse é o princípio. O que está por trás é o interesse da Autoban. Com certeza é isso. Porque vai falar que é o custo? Tudo bem, pode ser a questão do custo. Mas o custo se discute, é uma decisão política. Por que essa questão é importante?

Porque nós, moradores aqui, do lado da Lapa, que também não foi considerado no Estudo de Impacto, sinto muito, nem citou Lapa aí, em relação a essa questão, passou por cima, na resposta, passou por cima, em relação à questão de quem vai para a Laurindo de Brito e quem vai para a Mercedes, que vai pegar a Gavião Peixoto e, depois, a Clélia. Vai aumentar esse fluxo de trânsito. Não duvide que vai. E é importante a gente, aqui – e eu, com 65 anos – defender as alças e defender que se preocupe com isso. Porque, no futuro, as próximas gerações, vão falar: “Ninguém questionou esse tipo de coisa? O pessoal da época eram uns bobões, que não sabiam de nada e ficavam omissos em relação a essa questão?” Por isso que a gente está questionando. Porque vai melhorar bastante para Pirituba. Só que, a região da Lapa não estão sendo considerados os impactos. Não foi falado nada, aqui. Vocês estão passando rapidamente em cima das questões, como se nada considerassem. Lembrando que, nos primeiros debates que teve aqui, o nosso então subprefeito, senhor Ricardo Pradas é um gerente da CET e questionou a não ausência de alças. E não é um leigo como eu. Mas não precisa ser leigo, ou, então,

técnico, para poder entender a importância das alças, que você diminuiria esse fluxo que, em vez de vir para a Lapa, você já desceria direto para a Marginal, tanto no sentido Castelo Branco como no sentido Ayrton Senna.

São basicamente essas as questões que a gente queria ver colocadas e essas questões em relação ao mercado, esse tipo de questão lá, que é a questão da urbanização. Como tem um debate de privatizar o mercado, só Deus sabe o que vai acontecer no futuro em relação a isso. Então, é isso que eu queria colocar, frisando claramente: Não somos contra a ponte. Segundo – inclusive, defendemos a ponte do Jaguaré, que é o arco do Tietê, que futuramente deve ser discutido, o Jaguaré-Leopoldina, que está desde a Operação Urbana, que foi apresentada na gestão da prefeita Marta, Operação Leopoldina-Jaguaré. Defendemos a questão da ponte, primeiro. Segundo, falem sobre as alças. Onde é que está pegando? É a Autoban? É isso que é o problema? Ou só o problema do congestionamento, é a Autoban, é a questão financeira. E por que é que não se fala nada, aqui, da Laurindo de Brito e Mercedes. Fala que não vai acontecer nada. Ora, que não vai acontecer nada. Está trazendo um monte de fluxo de trânsito para cá e não vai acontecer nada, senhores? Por favor, respondam a essas questões objetivamente. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Adauto. Eu chamo agora ao microfone o senhor José Garcia de Sousa, do Conselho Participativo de Pirituba. Na sequência, o senhor Eduardo Fiora, do Fórum Social Vila Leopoldina.

**José Garcia de Sousa** - Boa noite a todos. Eu sou José Garcia de Sousa, conhecido como Garcia. Eu estou presidente do Conselho Participativo de Pirituba-Jaraguá. Na verdade, usa-se coordenador e não presidente. E a proposta e o fato de nós estarmos aqui, de Pirituba, hoje, aqui, é dizer que nós também não somos contra e precisamos da ponte. Claro que se discute algumas questões adicionais como alça. Com todo o direito, vocês fazem o questionamento. Mas aí, pessoal, eu gostaria de dizer para vocês que quem mora em Pirituba – e vocês viram o estudo aí – quem mora em Pirituba e precisa passar ao outro lado do rio, é desumano. A qualidade de vida de quem tem que pegar a Edgar Facó e passar a Ponte do Piqueri entre seis da manhã e oito da manhã, é algo assim que eu classificaria como desumano.

- (?... - 01h30m58s).

**José Garcia de Sousa** - Para passar a ponte. Eu não estou dizendo – a questão pessoal da ponte – e, aí, eu pediria para você esperar, por gentileza, eu terminar. Eu agradeço imensamente. A questão da ponte, se ela não tem alça, o problema é do projeto. O problema não é – entendeu? Que Pirituba quer passar para a Lapa. Muito pelo contrário. Então, olha só, então, nós queremos fazer com que esse projeto traga mobilidade para quem está em Pirituba e precisa ir para a Lapa, para o Bom Retiro, para a Paulista, para qualquer outro lugar. Nós ficamos completamente presos, porque nós temos poucas alternativas. Ou a gente pega a Edgar Facó e passa por todo esse transtorno, ou dá uma volta, tenta pegar a Ponte da Anhanguera que também, quando chega lá em Jaguará, já fica completamente inviável, ou tenta pegar a Freguesia do Ó que também, quando chega na Inajar de Souza, ali, na Nossa Senhora do Ó, também fica completamente inviável, não é? Então, eu queria dizer e queria perguntar para vocês. Eu sei que o projeto atual é um projeto que não prevê as alças. É um projeto que já está aprovado, em 198 milhões, OK? Todos vocês, principalmente da Lapa, conhecem a história do Córrego Água Preta, não é? Do projeto que ia destinar um recurso. Acabou esse recurso não vindo. Enfim, hoje, o que se tem aprovado é 198 milhões para fazer a ponte. Então, olha só, nós estamos esperando isso há décadas e desde 1991 traçamos uma briga ferrenha com todos os governos municipais que já passaram por aqui. Então, olha só, nós respeitamos a posição da Lapa, queremos deixar bastante claro isso. Nós não queremos que a ponte traga transtorno para a Lapa. Obrigado, Giovana. Mas nós queremos também que a Lapa olhe com carinho todos os problemas que Pirituba tem na questão da mobilidade. Muito obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, José Garcia. Chamo agora o senhor Eduardo Fiora, do Fórum Social Vila Leopoldina. E, na sequência, Flávia Amorim Maia, da CONSEG Lapa.

**Eduardo Fiora** - Boa noite a todos, boa noite ao pessoal da mesa, aos subprefeitos em particular – Lapa, Pirituba – aos prefeitos regionais. Eu sinto falta de uma coisa na mesa, ou neste debate. Nós, aqui, na nossa região, temos uma diretoria da CET, não por acaso chamada Noroeste, que pega as duas partes, não é? Eu queria que fosse colocado um pouquinho melhor a questão dos impactos viários. Sempre falando que o pessoal do Fórum, as entidades aqui da Lapa, são

favoráveis à ponte. Mas há necessidade de esclarecimentos sobre esse fluxo, principalmente do que vem de Pirituba para cá. Se esses estudos consideraram a MRV – que são seis, sete mil unidades, mais o loteamento City, são mais 13.000. Se todo esse fluxo está sendo considerado, vai entrar no bairro, como entra.

E a questão do movimento atual, que o impacto ambiental foi considerado que não vem para cá, para a Lapa, daria para falar a mesma coisa dessas 13.000 novas unidades, novos moradores, que a gente não sabe para onde vão e onde iriam, não é? A gente sente um pouquinho de falta desse estudo de impacto, sobretudo na Anastácio, que a gente não tem certeza, não fica claro como isso desafia esse trânsito lá. Quer dizer, precisaria ter, no mínimo, uma certeza para saber se aquele trecho da Raimundo no quartel, onde estão os novos empreendimentos para sair, se realmente lá vai comportar. E o por que não da alça. Reforçando o que o Aduato disse, por que não da alça? É técnico? Não dá para construir uma alça? É econômico? Fica caro construir uma alça? Ou realmente tem uma ingerência da concessionária CCR, que se sentiria prejudicada jogando um fluxo na pista expressa da Marginal. E, por fim, eu acho que é importante lembrar que não foi falado o preço por vocês. Foi mencionado agora quanto custa o projeto, pelo meu antecessor aqui, que falou. Mas de vocês a gente não tem, não ouvimos quanto custa e quanto é de viário e quanto é de desapropriação. É isso. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Eduardo. E chamo agora Flávia Amorim Maia, da CONSEG Lapa.

**Flávia Amorim Maia** - Boa noite a todos. Eu sou a Flávia. Boa noite à mesa. Eu sou presidente do CONSEG da Lapa, Conselho de Segurança Comunitário. Sou presidente da APM, Associação de Pais e Mestres do Colégio Alexandre Von Humboldt, que fica exatamente na área da tal alça, da possível alça. E também sou coordenadora adjunta do COM Lapa. Eu, enquanto única mulher que falou até agora, eu vou falar com o aspecto da mãe. O meu filho, que está aqui, que tem 16 anos, utiliza essa via para vir embora para casa. E não é normal que ele possa vir tranquilamente, porque a calçada é extremamente pequena. Não dá o fluxo, não dá vazão para os três colégios que tem ali: O SENAI, o Alexandre Von Humboldt e o Reinaldo Ribeiro – que fica um pouquinho mais para trás. Quem fala que Pirituba precisa de acesso, a Vila Anastácio precisa de acesso. A Vila Anastácio não tem

saída. A Vila Anastácio não tem porta. É o único bairro de São Paulo que não tem porta. A Lapa não consegue ter acesso nem entre ela mesmo. A gente tem uma porcaria de um túnel chamado Toca da Onça, que oprime a gente. Tudo o que vocês notaram no projeto está lindo. Só que, eu não acredito que se faça uma obra de alargamento na Raimundo, porque quem passa na Raimundo vê que não tem como. São 10 árvores centenárias, do pórtico até a passagem de nível. Vão remover dez árvores centenárias? O pórtico é tombado. Não tem como. Desapropriação? Você vai fazer desapropriação na esquina da Dom João V, ali? São casas de 8 por 16. Desapropriação parcial? Vocês vão deixar o quê? A edícula da casa? Então, não existe isso, gente. A Lapa vai ser a primeira fase? Vai começar ampliando a Raimundo para, depois, fazer a ponte? Ou vai fazer a ponte e, depois, quando chegar aqui na Raimundo, vai falar: “Olha, não deu para ampliar. Que pena.”

Eu, assim como todo mundo que está aqui, não sou contra a ponte. Eu sou contra que se faça algo que vai prejudicar a gente. Eu não sou contra Pirituba, eu não tenho nada contra isso. Eu acho, inclusive, que eu tenho negócios em Pirituba, eu posso ir até Pirituba, eu posso melhorar o meu negócio, indo a Pirituba. Então, eu quero uma ponte que me atenda também. E eu quero que a via, que a Raimundo também prestigie o pedestre. Porque em cima da ponte as crianças não vão passar para ir para a escola. Então, não interessa.

**José Manuguerra** - Obrigado, Flávia. Eu passarei a palavra agora aos palestrantes, para responderem aos questionamentos das cinco manifestações que recebemos. Eu gostaria apenas de pontuar, na manifestação do senhor Jairo, com relação à audiência. É missão da Secretaria do Verde e Meio Ambiente promover a audiência e o Estudo de Impacto Ambiental, que é o objetivo desta noite. Então, estamos cumprindo a nossa missão democrática de abrir espaço à sociedade para a análise do impacto ambiental. É missão da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Eu passo a palavra agora aos palestrantes, para respostas, para réplica às manifestações recebidas dos últimos cinco munícipes.

**Roberto de Moraes Moura** - Todos estão ouvindo agora? Obrigado. Portanto, complementando, senhor Jairo, nós estamos seguindo o ritual de Licenciamento Ambiental. Isso é previsto pela Constituição brasileira e nós estamos absolutamente cumprindo de acordo com o ritual previsto. O EIA-RIMA foi publicado na Internet e

ele tem, portanto, uma cópia, como eu havia dito, à disposição de todos os presentes, para que isso possa ser folheado ou, enfim, fotografado. É de domínio público. Então, portanto, nós estamos seguindo esse ritual.

Com relação ao crescimento, tanto na Vila Anastácio quanto na porção de Pirituba, que fala sobre o impacto no trânsito, na Lapa, enfim, eu gostaria só de voltar aqui – eu queria colocar para vocês, eu acho que fica mais claro de a gente apresentar. Aqui. Bom. As intenções de viagem da porção noroeste ainda continua sendo a Marginal, para você chegar de forma mais rápida ao Centro de São Paulo. A Ermano Marchetti é um eixo de ligação entre a porção noroeste e o centro de São Paulo. É um corredor de passagem. Essa é a leitura da Ermano Marchetti. Para que isso não se torne um corredor de passagem, a questão é fazer com que se tenha o acesso à Marginal, que é o suporte viário mais importante para receber esse tipo de trânsito, a capacidade de trânsito, tanto na ida ao trabalho quanto depois, na chegada ao trabalho. Todas as ligações, elas estão previstas, com exceção da saída da Lapa – que é justamente a alça que vocês estão colocando – e já que essa alça também está prevista – essa ligação também está prevista. Então, é justamente a possibilidade de tornar isso como um corredor a partir do momento em que ele daria acesso à Marginal nessa porção aqui. Então, por isso que, hoje, não é – eu gostaria de deixar claro que a CCR é a concessionária que incorpora a Autoban e ela não exerce nenhuma influência nas decisões de projeto. As decisões de projeto estão definidas em função de todas as variáveis que são apontadas junto a todas as empresas e a todas as entidades e os próprios partícipes da Prefeitura, das suas secretarias, de acordo com cada especialidade. Então, são essas variáveis, juntadas como um todo é que vão significar o resultado do projeto.

Portanto, o que eu poderia deixar claro para vocês é que todos os sentidos, com exceção desse sentido de acesso à Marginal, volto a insistir, ele não foi contemplado em função de não tornar o centro da Lapa mais um corredor de acesso. E, sim, a ligação da porção noroeste com o eixo de transporte ou o eixo viário mais adequado para absorver a demanda de ligação entre a porção noroeste com o Centro da cidade. Volto a insistir que, hoje, já existe essa ligação, de forma precária. E que ela permanecerá com a demanda que, hoje, o bairro aqui – que essas ligações viárias conseguem absorver. Obviamente, ela vai ter algum

crescimento, mas esse crescimento pode ser absorvido, de acordo com os nossos estudos de tráfego realizados até o momento. Com relação às alças, então eu acho que a gente consegue deixar isso esclarecido. Não? Só um instante, eu não consigo assim, entender, se todos falarem juntos. Pode falar.

**José Manuguerra** - Por gentileza, por uma questão de ordem, eu peço que seja respeitada a lista de inscrição.

**Roberto de Moraes Moura** - Sim, sim. Pois não.

- (?... - 01h45m31s).

**Roberto de Moraes Moura** - Pois não. Está bom. Eu só vou deixar claro isso. Eu acho que essa dúvida – a gente abriu essa exceção porque essa dúvida, pelos aplausos, eu acredito que seja da grande maioria. Foram feitos estudos e esses estudos fazem parte dos impactos ambientais. Quer dizer, isso que a gente está colocando aqui não é a minha posição pessoal. É a minha posição como um técnico, baseada no estudo que foi feito, completo, avaliando – vocês puderam ver aqui –, com todas as outras variáveis, quer sejam socioeconômicas, enfim. A questão do impacto no trânsito, foi estudado isso, faz parte do estudo EIA-RIMA.

- (?... - 01h46m29s).

**Roberto de Moraes Moura** - Não, por favor.

(?... - 01h46m32s).

**Roberto de Moraes Moura** - Não, agora, eu acho que é assim ...

- (?... - 01h46m38s).

**José Manuguerra** - Por uma questão de ordem, eu peço que seja respeitado – não, desculpe. Por uma questão de ordem, eu peço que seja respeitado – em respeito a todos os presentes.

**Roberto de Moraes Moura** - É. Nós vamos chegar lá.

**José Manuguerra** - Só um instante, pessoal. Por favor, por favor.

**Roberto de Moraes Moura** - Desculpe, o seu nome? Sílvia. Podemos fazer o seguinte: Nós vamos esclarecer.

- (?... - 01h47m16s).

**Roberto de Moraes Moura** - Sim, pois não.

- O senhor pode colocar (?... - 01h47m21s).

**Roberto de Moraes Moura** - O eslaide está na outra apresentação. Essa apresentação é do – nós vamos – eu só peço – olha, pela ordem, isso já está – por favor, deixa eu organizar. Posso organizar?

- Pode.

**Roberto de Moraes Moura** - Então, obrigado. Então, é o seguinte. Nós abrimos uma exceção, ela vai se manifestar. O ponto que ela está falando está em uma outra apresentação. A gente se compromete, apesar, depois de responder a todas as cinco, a gente põe no ponto e faz o esclarecimento que ela acaba de colocar. Pode ser dessa forma?

- Pode.

**Roberto de Moraes Moura** - OK, muito obrigado. Então, vamos dar continuidade. Então, é o seguinte: Com relação à questão que o senhor José Assis de Souza coloca, ele coloca a questão obviamente do ponto de vista de Pirituba. Eu gostaria de convidar a todos vocês, pelo seguinte: Essa não é uma obra que requer ou a gente deseja a polarização entre Pirituba e Lapa. Muito pelo contrário. Nós queremos – eu posso continuar? Senão, eu não consigo falar, vocês não conseguem me entender. Não é a polarização. Nós estamos falando de uma ligação importante entre duas regiões da Cidade de São Paulo. É dessa questão que nós gostaríamos de encaminhar. Portanto, então, quando ele fala da travessia da ponte, que ela é importante etc. realmente a gente considera, como técnico e como apontam os estudos ambientais, que a ponte é viável, ela é importante para efetuar essas duas ligações. E, volto a insistir, a questão do trânsito, o trânsito considera a ponte, grande parte desse fluxo de trânsito que vem da Região Noroeste se destina à Marginal do Rio Tietê. E a parcela menor vai em direção à Lapa. Portanto, se estabelece a ligação entre as duas áreas importantes e de igual importância na Cidade de São Paulo.

Com relação aos impactos, se os estudos consideram outros empreendimentos, como o MRV etc. de fato, a gente nominalmente não citou isso aqui, mas os estudos estão em uma projeção do que será a ocupação urbana na porção, obviamente, que não é a porção da Lapa, porque ela já está absolutamente ocupada, mas na porção de Pirituba.

- (?... - 01h50m17s).

**Roberto de Moraes Moura** - Sim, sem dúvida. Então, eu acho que, preferencialmente, a mobilidade se dá pelas vias e nós estamos considerando essa ampliação da estrutura viária como um ponto de apoio para que justamente essas ocupações, esse crescimento, esse adensamento, ele possa ser absorvido pelo sistema viário.

Com relação – o senhor Eduardo ainda fala da CCR, coisa que eu já fiz o comentário. Nesse ponto, nós estamos discutindo os impactos ambientais e não o custo das obras ou das desapropriações, apesar de a gente ter todos esses valores levantados e controlados pela equipe que desenvolve e implementa – e coordena o projeto. A Flávia fala sobre a questão do passeio, que ele é pequeno para o uso dos estudantes dos três colégios que existem na região da avenida do Anastácio ou do Anastácio, ali, na Avenida Raimundo. De fato, o projeto prevê o alargamento e a ampliação desses passeios, inclusive com a implantação de ciclovia junto a esses passeios. E, por fim, a questão das desapropriações, se são parciais ou se são totais. Hoje, a condição que nós temos para colocar é que o projeto exige a ampliação da área pública. Obviamente, a desapropriação é a transformação de área privada em área pública. E, sob esse aspecto, hoje a gente se restringe exatamente àquela porção que o projeto exige. Cabem os procedimentos de desapropriação. Esses processos de desapropriação obviamente são definidos pela Secretaria da Justiça, Municipal de Justiça. E acompanhados pela Promotoria, enfim. Então, nós somos absolutamente fiéis às questões relacionadas às questões relacionadas às questões legais que empreendem isso. Ou parcial ou, em um certo sentido, na discussão da desapropriação, isso pode ser totalizado, de acordo com cada caso.

Com relação às árvores, vocês poderão observar que a explanação do Guilherme foi bastante completa. Inclusive, ele até colocou que são seis indivíduos arbóreos do tipo pau-brasil, que vão ser transplantados de forma adequada, em função da necessidade, da importância do tipo da árvore. E que são, se eu não me engano, mais de 60% são espécies exóticas, que eu não sei se vocês podem acompanhar, mas as espécies exóticas, em um certo sentido, a gente tem a preferência para que elas sejam substituídas, no caso, se houver necessidade do transplante ou do corte dessas árvores, elas obviamente vão ser substituídas por

várias outras árvores de qualidade nativa, na região, no entorno da região ou no mesmo eixo de implantação do projeto. Então, a recuperação arbórea e a recuperação dos benefícios que essas árvores trazem para o ambiente, pode ser mitigado e recuperado com a implantação, não de – acho que é um para três, se eu não me engano. Uma árvore cortada nós vamos plantar outras três árvores nativas. Então, essa é mais ou menos a compensação entre uma coisa e outra. Então, eu acho que fica esclarecido, portanto, essas dúvidas iniciais.

**José Manuguerra** - OK, obrigado, Roberto. Prosseguindo – pois não, Guilherme?

**Guilherme Castanho** - Só algumas colocações. Com relação ao questionamento do senhor Jairo, o Estudo de Impacto Ambiental, o processo é regido por uma legislação, na qual o empreendedor é obrigado a contratar uma empresa independente para a realização do Estudo de Impacto Ambiental. A empresa – nós, e aí eu me coloco nessa posição, eu sou coordenador de Meio Biótico do trabalho desenvolvido, feito por uma equipe multidisciplinar independente do empreendedor. Nós somos independentes da SP Obras, do Município de São Paulo e todas as nossas conclusões são respaldadas pela ART de cada um dos profissionais. Então, o processo ou o Estudo de Impacto Ambiental é feito adequadamente, sem a influência do empreendedor – neste caso, a SP Obras e a Prefeitura de São Paulo. OK?

Quanto ao manejo arbóreo – complementando o que o Roberto comentou –, tem uma legislação específica do Município de São Paulo para a compensação ambiental, de manejo arbóreo – ou seja, de corte ou transplante de árvores – que define o plantio, o número de árvores, de acordo com o tamanho da árvore que é manejada. Então, existe uma legislação muito detalhada, muito específica. Se é uma árvore muito grande, você vai plantar 10, 15, 20 árvores em compensação. A Secretaria do Verde e Meio Ambiente é responsável por fazer essa fiscalização e autorização para esse tipo de manejo. Isso não é neste momento. Este momento de Licenciamento Ambiental, estamos licenciando a concepção e a localização do empreendimento. Esse é o objetivo do Estudo de Impacto Ambiental. O manejo arbóreo é feito no segundo momento, após o Licenciamento Ambiental inicial, ou licença prévia do empreendimento. OK?

**Roberto de Moraes Moura** - Obrigado, Guilherme.

**Guilherme Castanho** - Com relação a ...

- (?... - 01h57m14s).

**Guilherme Castanho** - Com relação aos fluxos de veículos, aquele gráfico que foi apresentado, o prognóstico ambiental, aquela foi uma análise feita por uma empresa contratada para o estudo de tráfego. Então, os valores que estão lá, foi feito também por uma empresa independente, com a indicação, inclusive, de onde vai ter carregamento e de onde vai ser aliviado, quais vão ser as modificações no tráfego. Essas informações são incorporadas ao Estudo de Impacto Ambiental e isso está no Estudo de Impacto Ambiental, caso alguém tenha interesse em consultar.

Quanto a prestigiar pedestres e ciclistas, eu acho que talvez tenha isso passado um pouco sem atenção um pouco maior da nossa parte. Mas em todo o viário a ser construído, como uma diretriz da Prefeitura de São Paulo, é lógico, das calçadas e adequação das calçadas, onde há uma diretriz que toda calçada tem que ter, no mínimo, 1,20 metro de passeio livre, para que tenha acessibilidade para cadeirantes e pessoas com problemas de mobilidade, dificuldade de mobilidade. Então, isso é incorporado no projeto, isso é uma exigência do setor de Mobilidade, para aprovação de qualquer projeto. Além disso, vai ser incorporada ciclovia em todo o trecho. Ou seja, vai melhorar a mobilidade, inclusive espero que para a população e para as crianças e jovens e adultos que utilizam ali a região da Raimundo Pereira de Magalhães e das escolas no seu entorno.

- (?... - 01h58m56s) desapropriar os prédios.

**José Manuguerra** - Obrigado, Guilherme. Dando prosseguimento, eu chamo os próximos cinco inscritos representantes de entidades para as suas manifestações. Eu chamo agora o senhor Cleto Vitor, do Movimento Ponte Pirituba. Em seguida, o senhor Josevaldo Nascimento. Senhor Cleto Vitor?

**Cleto Vitor** - Boa noite a todos. Eu me chamo Cleto Vitor e em 21 de maio de 91, como presidente do MPC, Movimento Político Comunitário – que participavam alguns companheiros aqui, da Lapa, como o Bonelli e Rafael Martinelli –, no governo da Erundina eu reivindiquei a ponte. A ponte foi reivindicada por mim no dia 21 de maio de 91. Está em documentos aí, na Prefeitura. Existe essa polêmica com a questão da Ponte de Pirituba. Eu sei que o pessoal da Lapa não é contra a

construção da ponte. Da mesma forma que o pessoal da Lapa tem problemas, hoje, com aquele empreendimento, de sair de casa, de enfrentar um trânsito, nós sofremos as consequências de não ter como sair de Pirituba. É uma questão humana, de respeito. Nós não estamos aqui desrespeitando a Lapa. Nós não somos podres, nós não somos fedidos. Nós somos pessoas humanas. Certo? Eu estou com a palavra e eu vou falar. Eu vou falar. Se houver qualquer tipo de atitude preconceituosa, juridicamente nós temos força para agir. Vamos deixar isso bem claro. A ponte vai ser construída porque foi planejada, é reivindicação nossa, antiga. Ela foi muito bem planejada e projetada pelos profissionais da Prefeitura. Em Pirituba, ninguém interveio. Você entendeu? Então, é o seguinte: Vamos nos respeitar, como sempre. Eu morei na Vila Anastácio em 67, estudei no Alexandre, andei naquela ponte de madeira, entendeu? Perdemos aquela ponte e lutamos por ela a partir de maio de 91. Nós queremos respeito e como nós respeitamos vocês, certo? Então, é assim. Não tem essa.

- (?... - 02h01m49s).

**Cleto Vitor** - Eu estou com a palavra, eu vou falar. Então, é o seguinte.

**José Manuguerra** - Por favor, vamos garantir a fala.

**Cleto Vitor** - Entendeu? É o seguinte: Da mesma forma que nós precisamos sair de Pirituba, a ponte não é um anexo viário. É a porta de entrada do meu bairro. A Lapa precisa se integrar com Pirituba. Você entendeu? Então, a questão de alça, o que houve durante algum tempo aí, dava a impressão de que nós não podemos passar para lá. Entendeu? E nós vamos passar para cá. Entendeu? Então, é o seguinte: Está de parabéns, os profissionais da Prefeitura, o pessoal da SP Obras, pelo projeto. Tem um relatório do prefeito regional Ivan Lima, de anexar uma alça no futuro – porque, hoje, nós temos uma verba para só construir a ponte.

- (?... - 02h02m43s).

**Cleto Vitor** - Então, agora, fazer alça para cair na Marginal e não deixar que o povo passe para lá, esqueçam, porque nós vamos passar para cá. Só isso aí. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Cleto. Chamo agora o senhor Josevaldo Nascimento, da AZON. Na sequência, o senhor José Eduardo de Sousa, Moradores da Vila Anastácio. Senhor Josevaldo.

**Josevaldo Nascimento** - Boa noite. Meu nome é Josevaldo, sou presidente da AZON, Associação Zona Oeste e Noroeste de Futebol de Várzea, uma associação que reivindicou juridicamente o projeto da ponte. Quero agradecer ao senhor Roberto de Moraes Moura, superintendente de projetos da SP Obras, que respondeu a um pedido da AZON para estar realizando esta audiência pública. Quanto à questão de alça, que muito tem se falado aqui, teve gente que veio no microfone e mencionou os Estados Unidos. A questão de mobilidade urbana também, a alça, como está ali, no desenho ali, são chamadas alças urbanas, porque ela passa por dentro do bairro, não é ligada direto à Marginal. Então, são as alças urbanas. O pessoal da Lapa, na quarta-feira vai ter oportunidade de estar indo em Pirituba, na audiência pública e vocês sentirão o drama que é atravessar essa região às 18h30. Ali, na Polícia Federal, já tem uma alça que liga a Marginal direto na Ponte do Piqueri. Vocês sabem o que acontece lá, às 18h00? Ela fecha e passa para o bairro. Aí, sai lá na Polícia Federal para pegar na ponte. Não é isso que acontece?

- Mas lá não tem nenhum morador.

**Josevaldo Nascimento** - É isso que acontece. Então, esse é o projeto que está ali. É alça urbana.

- (?... - 02h04m39s).

**Josevaldo Nascimento** - Posso falar?

**José Manuguerra** - Por favor, eu peço que respeitem a manifestação do munícipe que está aqui na frente, respeitando o tempo determinado para ele. Por gentileza, silêncio, por favor. Obrigado.

**Josevaldo Nascimento** - Então, é isso aí. E a prioridade da ponte, como todo mundo sabe, o pessoal que costuma andar de carro aí, o próprio prefeito João Dória, que foi eleito no primeiro turno, está valorizando a mobilidade urbana do pessoal utilizar menos os veículos. Sexta-feira, uma parte do Centro de São Paulo será fechada aos veículos. Então, a prioridade da ponte, a prioridade desse projeto é a mobilidade urbana, é o corredor de ônibus que vai ligar o Terminal Pirituba ao Terminal da Lapa. Essa é a prioridade. A questão de veículos, nós sabemos que a São Paulo do Século XXI, a tendência é diminuir o tráfego de veículos na Cidade de São Paulo para a melhoria da saúde nossa e para a melhoria de todo o complexo viário, e o que acontece na Europa hoje – vocês devem saber melhor do que eu, que

a região europeia lá, tem muitos países que estão diminuindo muito o tráfego dos veículos no centro, para valorizar a mobilidade urbana. Está de parabéns o projeto por essa questão dos veículos de tráfego urbano – que são os ônibus – e das ciclofaixas. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, Josevaldo. Eu chamo agora o senhor José Eduardo de Sousa, representando moradores da Vila Anastácio. Na sequência, o senhor João Mazini, do Lions Clube Nova Lapa.

**José Eduardo de Sousa** - Boa noite a todos. Meu nome é José Eduardo de Sousa, represento vários moradores da Vila Anastácio, principalmente aqueles que vieram trabalhar na SOFUNGE, vieram trabalhar na Fiat Lux, vieram trabalhar nas empresas que, naquela época, formaram a Vila Anastácio, que era um mangue, era um braço do Rio Tietê. O lençol freático da Vila Anastácio é um metro da água. As casas são de 60, 70, 80 anos. Eu tenho casas de 80 anos naquele local. Carros passando na rua, a casa treme. Imaginem vocês, sem alça, os carros desviando dentro da Vila Anastácio. É isso que os moradores da Vila Anastácio não querem. Eles não querem que os carros passem desviando dentro da Vila Anastácio, para poderem pegar a Marginal. E é isso que ocorre e ocorrerá. Estou aqui para trazer um recado deles. Boa noite.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor José Eduardo. Chamo agora, o senhor João Mazini, do Lions Clube Nova Lapa. E, na sequência, o senhor Jupira Cauí, Grupo de Gestão da Operação Urbana Água Branca.

**João Mazini** - Boa noite a todos. Eu sou engenheiro e eu só gostaria de uma única explicação de vocês. Como vocês pretendem alargar a John Harrison? Até hoje eu não consegui entender como é que vocês vão conseguir o trânsito na John Harrison. A Raimundo, do lado de cá, é simples, porque vocês têm ali a estrada de ferro, vocês entram na estrada de ferro. Mas a John Harrison, quero que alguém me explique como. Só isso, mais nada.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor João Mazini. Chamo agora Jupira Cauí, do Grupo de Gestão da Operação Urbana Água Branca.

**Jupira Cauí** - Boa noite. Eu sou representante dos moradores do perímetro da Água Branca, no Grupo de Gestão. Primeiro, eu acho que é importante que a gente entenda que, em uma audiência pública, não é apenas para a gente escutar

esclarecimentos da mesa. Mas eu acho que é importante que a gente reivindique, que as nossas propostas apresentadas aqui sejam estudadas e, depois, devolvidas em uma nova audiência pública. Nós tivemos experiências quando a gente discutiu o EIA-RIMA da Operação Urbana Água Branca, a gente teve muitas audiências públicas exatamente para que pudéssemos debater com a Prefeitura todas as nossas dúvidas e as nossas propostas. Então, eu deixo a sugestão de ter outras audiências públicas sendo agendadas para que se possa ter retorno ao que foi apresentado aqui.

Outra coisa que todo mundo ali no canto pediu também para eu reiterar e eu já tinha dito que fazia isso, é que ninguém aqui é contra a Ponte de Pirituba. E também o pessoal de Pirituba não precisa explicar para a gente da dificuldade, porque a gente entende essa dificuldade e a gente também tem dificuldade de mobilidade. E eu acho que a gente precisa pensar a quem interessa essa divisão Lapa e Pirituba. Não é nem à Lapa, nem a Pirituba. Inclusive, no EIA-RIMA – eu até anotei as páginas – tem duas páginas no EIA-RIMA que colocam como análise de impacto a divergência entre Lapa e Pirituba. E eu acho que a gente tem que parar com isso, a gente tem que começar a construir propostas que são comuns à alternativa três. Vocês apresentaram a alternativa um, a alternativa dois. Tem que ter uma alternativa três, que viabilize, que beneficie a todo mundo.

Roberto, você disse que essa obra não será paga com recursos – acho que foi o Roberto que falou – não será paga com recursos da Operação Urbana Consorciada Água Branca. Aqui no vídeo diz que vai, no EIA-RIMA diz que vai e o secretário Penido falou, no vídeo que foi divulgado aqui por um jornal de bairro, que seria. Então, eu acho que é importante esclarecer isso, com qual recurso vai ser pago os 300 e poucos milhões que estão previstos para construir a ponte.

Eu estava lendo o EIA, o Estudo. E eu senti falta de alguns estudos de impacto relacionados a veículos. Tem muito sobre transporte público. Então, a gente vê um grande reforço na relação do transporte coletivo, de ônibus. Um destaque na ligação Terminal Pirituba-Lapa. Só que, o Terminal Lapa, me parece ele não vai dar conta de receber a quantidade de ônibus e isso não está muito explicitado no EIA. Então, tem uma série de coisas, de impactos, que eu acho que seria importante a gente listar para, depois, melhorar o que está dito ali. Por exemplo, vocês estão

dizendo – eu já estou concluindo, então – que os veículos vão ser desviados, mas a nossa experiência, por exemplo, na discussão do EIA-RIMA da Água Branca, que não considerou alguns equipamentos que, depois, trouxeram um número grande de veículos, a gente sabe que essas coisas, se não forem muito bem discutidas agora, depois a gente fica sofrendo com os impactos. Obrigada.

**José Manuguerra** - Obrigado, Jupira, representante do Grupo de Gestão da Operação Urbana Água Branca. Eu passo a palavra agora aos palestrantes, para a réplica aos questionamentos.

**Roberto de Moraes Moura** - Esclarecendo ao senhor Cleto, a respeito da reivindicação, que ele registrou que é bastante antiga, desde 1991, não é? Eu reforço só a questão, que já foi dita aqui por outros representantes e por vários, até, que ninguém é contra a ligação, muito pelo contrário. Mas que, assim, realmente eu até faço minhas as palavras da Jupira, dizendo que não há divergência entre – na verdade, o projeto não busca divergência entre Pirituba-Lapa ou Lapa-Pirituba mas, sim, a convergência na solução de dois graves problemas. Primeiro, o da mobilidade e, segundo, da questão da drenagem da região. Então, só para reforçar essa questão.

O senhor Josevaldo coloca muito bem a questão da prioridade. A prioridade realmente é do transporte coletivo público e da implantação do espaço – da extensão do espaço cicloviário. São duas apostas realmente que vários países da Europa têm adotado como alternativa à questão da implementação de uma melhor mobilidade e com a questão de melhoria ambiental e de qualidade do ar, inclusive. O senhor José Eduardo de Sousa coloca sobre a questão das ruas do Anastácio. Se eu não estou enganado, muito provavelmente é sobre essa ligação que a gente tem colocado, uma vez que essa aqui, grande parte é industrial. Mas tanto esse trecho quanto este trecho aqui, a questão do carro, obviamente dos ônibus – aliás, hoje, a Vila Anastácio já é cortada, sempre foi, que havia uma indústria alimentícia aqui, ou várias outras indústrias aqui. Então, o transporte de carga sempre foi muito intenso dentro do bairro do Anastácio. A questão é que o suporte dessas vias realmente não está adequado a esse alto tráfego. Então, obviamente, a partir do momento em que a gente propõe a utilização disso como suporte viário para o trânsito geral, nós

também estamos propondo a revisão desse suporte viário, adequando, obviamente, a carga à solicitação ao suporte do sistema viário.

Com relação ao alargamento da John Harrison, isso realmente é uma grande questão que a gente vem debatendo, no âmbito técnico. Porque, realmente, de um lado nós temos um grande alimentador, que é a área da CPTM, ocupada pela CPTM, o muro da CPTM. E, do outro lado, é toda uma área de comércio e residências etc. A John Harrison, hoje, já é utilizada de forma bastante intensa pelo trânsito de saída do bairro da Lapa, do centro da Lapa. E, na verdade, o que a gente está propondo é um ajuste de viário. Ela tem calçadas bastante estreitas e a gente vai fazer uma adaptação desse sistema viário, com poucas desapropriações – depois, a gente pode até, em alguma outra circunstância, apresentar o que seria essa desapropriação – mas para fazer essa implantação das duas faixas de ônibus exclusivas e mais a via de trânsito geral, permitindo ainda a saída do centro da Lapa como se dá hoje.

Então, não é um alargamento, como todos estão imaginando, que é justamente a demolição, enfim. Mas é um ajuste bastante preciso, obviamente objetivando não desestruturar o bairro, mas também favorecendo a questão do sistema viário.

Bom, com relação às propostas, eu diria que entre a proposta 'A' e a proposta 'B', de fato não existe uma terceira proposta. O que existe é o enriquecimento dessa segunda proposta. A proposta desta audiência pública e da próxima, na quarta-feira, em Pirituba, é de, obviamente, juntar todas essas sugestões. A Jupira colocou bem a questão de que a gente está – vocês não estão percebendo, mas a gente tem um grupo técnico que está anotando essas reivindicações. Aliás, é importante que a gente deixe claro que essa audiência pública vai ser transcrita e vai ser colocada a público, assim como também ela está sendo gravada, inclusive, pelas câmeras, para que isso faça parte do processo de licenciamento. Então, todas as sugestões que estão colocadas aqui, elas vão ser estudadas no âmbito do projeto e tudo aquilo que vier a enriquecer o projeto, sem dúvida nenhuma nós vamos fazer, no sentido de melhorar o projeto. Então, Jupira, eu diria que, na verdade, a terceira alternativa seria essa segunda alternativa com todas essas melhorias das reivindicações que tiverem aderência, obviamente, ao projeto, de maneira importante.

Então, com relação À dificuldade de mobilidade, sim, de fato, todos nós estamos com essa dificuldade de mobilidade. E a partir do momento em que a gente se conscientizar que a dificuldade vai ser superada a partir do momento em que nós tivermos a conversão do transporte individual maciçamente para o transporte público – e isso só vai se dar a partir do momento em que o transporte público puder dar qualidade e confiabilidade e a gente puder fazer viagens mais curtas – e é o que se pretende, essa implantação desse empreendimento –, nessa proporção que nós vamos ter condições do transporte individual, quando necessário, se dar de maneira segura, rápida e eficiente. Uma vez que a Cidade de São Paulo, como todos podem observar, é uma cidade densamente ocupada e onde a gente possa entrar, onde a gente deve entrar, onde a gente se propõe a entrar para resolver um problema de acessibilidade e mobilidade, a gente acaba sempre tendo que se confrontar com a questão do alargamento, da ampliação do suporte viário, porque o suporte viário da Cidade de São Paulo há muitos anos vem sofrendo com a questão da falta de investimentos e com a falta de ampliação. E isso reflete no que a gente acaba sentindo com relação à deficiência ou à falta da questão da mobilidade, as dificuldades de mobilidade e dos deslocamentos.

As propostas obviamente devem ser convergentes. A gente sempre considera isso, não é? E convergentes, obviamente, a proposta ser convergente com a necessidade, é isso que a gente está tentando apresentar e deixar esclarecido com vocês. E com relação aos recursos, se eu mencionei que os recursos não vão ser custeados pela Operação Urbana, realmente eu preciso me corrigir. Então, eu preciso deixar claro o seguinte: Outras fontes de recursos estão sendo avaliadas para aportar essa ponte, além, obviamente, dos recursos da Operação Urbana que, hoje, os recursos já estão destinados a várias outras implementações: a habitação de interesse social, a drenagem, enfim, a extensão viária da Auro Soares de Moura Andrade e, além disso, obviamente com a previsão de vendas de mais CEPACs etc. isso pode vir a custear a ponte. Como é uma necessidade premente, outras fontes de recursos estão sendo avaliadas para que a ponte possa ser viabilizada. Então, era isso. Guilherme?

**Guilherme Castanho** - Só para complementar o que o Roberto falou, primeiro eu gostaria de agradecer à senhora Jupira, que as colocações dela foram muito

importantes, em termos de contribuição ao EIA. Dois pontos que eu queria destacar. Um, o Roberto Moura já destacou, que é com relação à terceira alternativa. Dentro do processo de Licenciamento Ambiental, a audiência é uma das etapas, na qual as reivindicações da população são ouvidas. E isso deve entrar dentro do processo de Licenciamento Ambiental. Nós estamos aqui, na verdade, mesmo nós, que estamos desenvolvendo o EIA, para escutar, justamente, é o momento de escutar a população e inserir isso dentro do processo.

Com relação a divergências existentes entre Pirituba e Lapa, que foram destacadas no EIA, na verdade o Estudo de Impacto Ambiental, ele simplesmente representa a situação que a gente verifica neste momento. Então, de acordo com os estudos que a gente realizou, das outras audiências públicas – que acredito que muitos de vocês estiveram lá –, houve problemas de entendimento. É lógico que, isso, a gente precisa esclarecer e registrar dentro do processo de Licenciamento Ambiental. A gente não fecha os olhos para isso quando fazemos uma análise socioambiental do empreendimento, do projeto. Essa discussão que teve, ela faz parte do enriquecimento e de chegarmos a uma solução, a um bem comum a todos. OK?

E o terceiro e último ponto, também destacado pela senhora Jupira, é com relação ao aumento do fluxo de ônibus ao terminal, que esse ponto não havia sido considerado no EIA-RIMA. Bom, considerando que o empreendimento é um empreendimento viário para a melhoria do viário, não é um empreendimento que se destina à modificação de linhas ou de números de ônibus. Isso, caso venha a ser feito, vai ser via uma análise da SPTrans, no futuro. Em teoria, se você melhora o fluxo dos ônibus, diminui o tempo de deslocamento, torna eles mais eficientes em teoria, você pode até diminuir o número de ônibus. Eu não estou falando que isso vai acontecer, eu estou falando que poderia acontecer. Então, de acordo com o projeto proposto, que é um projeto de viário, não é prevista modificação nas linhas existentes. As linhas que ligam os terminais vão continuar sendo as mesmas linhas que ligam os terminais. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, Roberto, obrigado, Guilherme. Dando prosseguimento às manifestações dos munícipes presentes agora, nós temos 12 inscritos, nós faremos dois blocos de seis manifestações, com as réplicas dos

palestrantes. Eu chamo então ao microfone o senhor Rafael Honório. Na sequência, senhor Carlos Nimiti. Lembrando aos munícipes que o período de exposição de sua manifestação será de dois minutos.

**Rafael Honório** - Boa noite. Meu nome é Rafael, eu sou publicitário e trabalho com comunicação em obras. A minha dúvida é justamente sobre o programa de comunicação, se isso vai estar sob gerenciamento e execução da SP Obras ou da empresa que vai executar as obras. Isso é importante porque, infelizmente, o serviço público não funciona. Hoje, quando você precisa de uma informação de obra junto à SPTrans, você demora 28 dias para ter uma resposta. Então, é importante que isso seja colocado. Outro ponto, Guilherme, é que no EIA consta que a interrupção temporária de serviços públicos é considerada como relevância baixa. Isso não pode acontecer. Em uma área onde você tem, misto, comercial, industrial, residencial, você ficar sem água, sem luz ou sem telefone por uma hora que seja, é muito alto. É uma relevância alta e isso tem que ser levado em conta, para que seja evitado, realmente, isso, dentro do empreendimento. E outra situação é um problema histórico. Todos os empreendimentos que foram inaugurados na área da Raimundo, do lado da Anastácio, porque não foi pedido para eles deixarem o espaço para que fosse feito o alargamento disso? Anteriormente, foi errado. Então, agora, serve para Pirituba, com o empreendimento da MRV, onde está sendo feita lá a questão da base da polícia, mas não se pensa no alargamento da Raimundo como exigência do polo gerador de tráfego. O Shopping Tietê fez um trabalho superpequeno, de 200 metros de melhoria de tráfego. Então, isso não pode acontecer. É importante a nossa participação em audiências públicas que não sejam de origem política, gente. Que a gente venha para agregar e trazer melhorias. Ficar discutindo aqui, pensando em vereador, pensando em prefeito, a gente só vai ser manipulado. Vamos pensar no projeto sendo da Prefeitura, independente de quem esteja lá, que seja executado para a gente, como cidadãos.

**José Manuguerra** - Muito obrigado, Rafael. Chamo ao microfone o senhor Carlos Nimiti e, na sequência, Sabrina Lousano.

**Carlos Nimiti** - José e Roberto, essa parte do custo não ser da Operação Urbana Água Branca, isso ficou bastante embolado na prestação de hoje. Porque um de vocês falou uma coisa, e outro falou outra. Por que eu falo sobre isso?

Porque quando a comunidade foi chamada a desenhar a Operação Urbana Água Branca, nós fizemos um desenho de tudo. E o que a comunidade pediu? Pediu UBS, pediu CEU, pediu hospital, tudo em função do adensamento que nós tivemos nas nossas construções. Então, isso aí foi uma qualidade de vida que Perdizes, toda a Lapa já perdeu. Então, nós temos que levar isso em consideração. Agora, vocês estão meio assim: “Ah, vai vir recursos de outras fontes.” Se viver recursos de outras fontes, aí vocês complicam demais a vida do prefeito João Dória. Porque nós sabemos que as UBSs, hoje, estão paradas. Várias UBSs estão sendo fechadas. Então, se vai vir recursos de outra coisa, será que vai vir lá da China, vai vir da Europa, das viagens do prefeito? Não pode. Eu, sempre, desde que eu nasci, eu escutei que os recursos da ponte – foi, inclusive, alargado o perímetro da Operação Urbana para ser recurso da CEPAC. Isso está muito estranho na sua colocação.

O que não pode acontecer com a Lapa é nós sermos penalizados duas vezes. Perdemos qualidade de vida já com o adensamento que nós já tivemos e, agora, temos uma ponte malfeita. Eu achava, sinceramente, que o prefeito João Dória iria chamar vocês e vocês iriam chamar a nós, aqui, para mostrar um novo projeto para a nossa turma, aqui. Eles mostraram a mesma coisa do tempo do Fernando Haddad.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Carlos. Chamo ao microfone Sabrina Lousano. Na sequência, senhor Manuel Moreira.

**Sabrina Lousano** - Boa noite a todos os presentes. Primeiro, eu gostaria de agradecer a oportunidade que nos é dada pela Prefeitura, de expor as nossas ideias aqui, nesta audiência pública. E eu estou aqui representando minimamente os moradores do Condomínio Quintas da Lapa, que é um novo empreendimento na Raimundo Pereira de Magalhães. E a nossa questão principal é a seguinte: Primeiro, foi colocado que as espécies na região são muito poucas e que não causaria tanto impacto assim na sua remoção. Nós acreditamos que não é verdade. Nós fomos para aquela região justamente por essa questão ambiental. Hoje, nós temos várias espécies densas e, provavelmente, elas serão substituídas por aquelas que a gente já conhece, com 20 centímetros de altura, que na primeira chuva elas vão todas embora. Outra questão: Foi discutido o tráfego de Pirituba para a Marginal, de Pirituba ali para pegar a outra alça e pouco se falou o que vai ser feito com o trânsito

após a passagem ali, aquela que vai ser alargada. Porque essa passagem vai ficar mais larga. Mas e a passagem que vai ali para a Mercedes, ali para a Padaria Dara, ali para o City Lapa? Não se falou nada disso, não é? Então, assim, a gente vai alargar a via e, depois, vai afunilar tudo. Esse é o grande problema que eu acredito, do projeto. Então, se alarga a ponte mas se cria uma alça estreita. Se alarga aquele gargalo e, depois, não soluciona esse fluxo que, segundo foi apresentado, seria de 50% talvez, do fluxo. É legítima a questão colocada pelos moradores de Pirituba e nós, como população de São Paulo – não somos população da Lapa –, nós somos solidários a vocês. Só que, nós queremos um projeto que seja mais adequado à região como um todo. De repente, pensar outros locais como – não sei, uma sobreposição sobre a linha férrea, alguma passagem subterrânea, algo que não impacte tanto a região, é a minha proposta, e dos moradores do Quintas da Lapa. Obrigada.

**José Manuguerra** - Obrigado, Sabrina. Chamo ao microfone, agora, o senhor Manuel Moreira. E, na sequência, o senhor Francisco Carvalho. Aproveito o intervalo para informar que o Estudo de Impacto Ambiental que existe na mesa, aqui, fora da sala, ele está disponível para consulta aos aqui presentes, não sendo possível levá-lo embora deste ambiente. Senhor Manuel Moreira, por favor.

**Manuel Moreira** - Boa noite a todos. Eu sou morador de Pirituba há mais de 70 anos e sempre me preocupei com a melhoria de todo mundo, não só Pirituba. No tempo da Erundina, eu fiz muita coisa em Pirituba. O senhor Ivan ali pode ...

**José Manuguerra** - Por gentileza, senhor Manuel, fale mais próximo do microfone.

**Manuel Moreira** - Veja bem, a minha preocupação, que a gente tem muitas obras, então a preocupação que eu pediria para vocês, por gentileza, a preocupação nas alças é necessária. Porque eu não vejo motivo justo – a alça para o centro ou o perímetro urbano, mas descarregar para o interior, para outro lado. E também o alagamento, que é muito necessário. Precisa muito cuidado com o alagamento. E a fiscalização da Prefeitura e do Estado, não largar à vontade das empreiteiras. Porque se deixar à vontade das empreiteiras, elas fazem o que querem. Sempre fazendo custo menor, com mais obras. Precisa muito cuidado com isso, com grande fiscalização da Prefeitura e do Estado. Muito obrigado.

**José Manuguerra** - Muito obrigado, senhor Manuel. Chamo ao microfone agora o senhor Francisco Carvalho. Na sequência, o senhor Fernando de Andrade.

**Francisco Carvalho** - Boa noite a todos. Eu quero pontuar aqui, primeiro, o seguinte: Que a discussão pelo direito à cidade e pela mobilidade urbana. Não se trata do bairro 'y' ser solidário ao bairro 'x'. Não estamos discutindo isso aqui, porque todos nós somos cidadãos, pagamos impostos, moramos na cidade e temos direito a usufruir dessa cidade. Eu sou do Movimento de Luta pela Ponte, na região de Pirituba. E nós já tivemos várias audiências públicas, inclusive a última nós tivemos uma reunião com o secretário Marcos Penido. E ele, na ocasião, não faz muito tempo, cerca de dois meses, aproximadamente, ele foi taxativo em nos assegurar o seguinte: "Não tem dinheiro. E se a obra sair, vai ser mediante o CEPAC, os títulos do CEPAC." Eu, inclusive, na ocasião, argumentei: "Mas, secretário, vamos fazer um projeto executivo, vamos contratar." – "Não, não temos dinheiro." Então, pois bem. E agora, na audiência pública, os técnicos e o subprefeito estão me dizendo o seguinte: "Vai ser feita a obra." Então, a pergunta é: Qual a dotação orçamentária? Vai constar na Lei de Diretrizes Orçamentárias? De onde vai vir o dinheiro? Está certo? Porque, para nós, interessa a ponte. E interessa com que ela seja feita de acordo com o que é discutido pela população também, não só do ponto de vista técnico, mas a população tem contribuição a dar. E nós, quando nós viemos a uma audiência pública, nós queremos a devolutiva, percebem? Então, é importante nós virmos aqui falar, ficar até tarde. Mas não pode passar despercebido o que nós falamos aqui. Entendeu? Então, é importante essa devolutiva.

A segunda questão, que eu acho importante, é o seguinte: Feita a ponte, considerando tudo – vamos dizer que vai estar tudo certo. Como é que nós – qual é o projeto – que nós estamos falando em mobilidade e estamos pensando o ponto de vista da cidade. Qual é o projeto para a Raimundo Pereira de Magalhães? A Raimundo Pereira de Magalhães, ela vai receber, tal qual ou mais do que a Vila Anastácio? Muitos projetos. O MRV é um dos. Mas são vários projetos, no decorrer da Raimundo, de alto padrão, de padrão e renda mínima, enfim, vai ter habitações para todos os gostos. Mas, fora isso, ela é a única alça de acesso ao Trecho Norte do Rodoanel. Percebem? Então, com a ponte, a Raimundo Pereira de Magalhães sendo a única fonte de acesso, a única via de acesso, ela, hoje, já é intransitável.

Então, como é que se pensa? Ainda que não seja objeto específico desta audiência, eu quero que conste qual é o planejamento, como é que a gente vai, qual é o pensamento, a proposta do poder público, da Prefeitura, no caso, para essa obra. Por que não faz uma parceria com a DERSA para tentar resolver? Porque o Rodoanel ainda não deu a devolutiva para a região, entendeu? Não fez a contrapartida. Exatamente, é isso aí. Então, são essas duas questões.

**José Manuguerra** - Senhor Francisco, por gentileza, conclua a manifestação, o tempo já está esgotado.

**Francisco Carvalho** - Pois bem, são essas três questões. Primeiro, a gente não deve vir aqui por acaso, está certo? Nós queremos ver contemplado. A questão orçamentária e a Raimundo Pereira de Magalhães. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Francisco. Eu chamo ao microfone o Fernando de Andrade.

**Fernando de Andrade** - Boa noite a todos. Antes de mais nada, eu queria falar aos nossos colegas aqui de Pirituba que eu morei 40 anos na Freguesia do Ó. Então, eu sei bem o que é isso. E eu trabalho na Freguesia do Ó hoje, na qual o meu trabalho me obriga a ir e vir várias vezes por dia. Então, eu sei muito bem o que é esse trânsito, eu sei do que os senhores estão falando. Não é uma questão de ser fedido ou não ser fedido. A questão aqui, a única coisa que a gente quer é que seja bem feito. O que eu estou comparando aqui com o que vocês fizeram, eu não sei quem foi que fez esse estudo para essa ponte, qual é essa equipe, mas o que eu estou comparando o que vocês fizeram aqui é como se a gente construísse uma estrada para Campinas, hoje, de mão dupla, com uma mão para ir e uma mão para voltar.

Vocês não estão pensando no futuro. A Prefeitura liberou na Vila Anastácio, hoje, na Vila Anastácio nós temos em torno de 19 torres. Só na Raimundo Pereira de Magalhães, são 12 ou 13 prédios. Sem contar os que estão nas travessas. Vocês simplesmente estão colocando duas mãos de carro para descer a ponte e uma mão para continuar a avenida. Vocês estão esquecendo que nós temos em torno de 15.000 apartamentos, que deve ter, colocando três pessoas por apartamento, nós temos 45.000 pessoas só na rua, para descer e sair para trabalhar, para ir para a escola, para ir e para voltar. Desculpem, aqui não tem, não sei quem é arquiteto,

quem é engenheiro aqui. Mas como vocês podem ver, desde o começo, todo mundo está falando da alça de acesso. Como é possível vir até aqui, fazer as pessoas saírem de casa para virem até aqui para apresentar um negócio desse?

Vocês me desculpem. Vocês estão de brincadeira. Isso é brincadeira. Não sei se tem, quem é arquiteto ou quem é engenheiro aqui, mas como vocês podem ver, 99% das pessoas que estão aqui perceberam que sem uma alça de acesso não é possível fazer isso. E eu falo: E não é possível fazer isso sem alargar a Raimundo Pereira de Magalhães. Não é possível fazer isso pensando que você tem uma MRV colocando 25.000 apartamentos do outro lado. O que é isso? Vocês estão de brincadeira. E me desculpem, mas isso, para mim, eu estou me sentindo um palhaço, aqui. Eu estou me sentindo um palhaço. Acho que boa parte do pessoal aqui – não é questão de ser Pirituba ou Lapa. A gente só quer que seja bem feito, que seja feito direito. Porque vocês têm que pensar que, hoje, você tem 19 torres na Anastácio, tem mais 12 em andamento, em projeto, em venda. Então, vamos pensar no futuro. Vamos fazer uma coisa para fazer direito, não para emborcar e, depois, a gente não poder fazer mais nada que salve a situação.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Fernando. Concluindo este primeiro bloco, eu passo a palavra aos palestrantes, para a réplica aos questionamentos.

**Roberto de Moraes Moura** - Bom, primeiro ao senhor Rafael, que ele pergunta sobre o programa de comunicação e gerenciamento da obra. A pergunta é se vai ser feito pela SP Obras ou pela contratada. De fato, nós vamos fazer uma nova licitação de todos esses programas que foram apresentados, para implementação deles da maneira como que o estudo apontou. E enfim, a gestão e o gerenciamento continua sendo da SP Obras, é da São Paulo Obras e a empresa vinculada, a Secretaria Municipal de Serviços e Obras.

Com relação à questão da relevância da história da Raimundo, que do lado do Anastácio a gente tem, mais uma vez, a questão do novo empreendimento aí, que tem vários apartamentos, da RMV e tudo o mais, coloca, na verdade, que nós vamos pensar que é um projeto da Prefeitura e não do ponto de vista político, a gente também concorda com isso. Nós somos técnicos e obviamente a nossa posição aqui é uma posição claramente técnica, apoiada no desenvolvimento de estudos de tráfego, enfim, de estudos geológicos, sempre apoiado na boa

engenharia. E é óbvio que essas respostas e as conclusões tiradas desses estudos, volto a insistir, são elas que nutrem as decisões de projeto. Então, – e, obviamente, não é a política que influencia no desenvolvimento dessas decisões.

Com questão ao ponto que não ficou claro ainda, eu volto a insistir: A questão do financiamento, a obra vai ser financiada com os recursos da Operação Urbana Água Branca. Por conta disso, vocês mesmos já disseram – e está absolutamente correto –, ela foi estendida, o perímetro da Operação Urbana. Mais uma vez, eu repito, os recursos que existem hoje, da Operação Urbana já têm destino certo. E o destino é habitação de interesse social, drenagem e a extensão da Avenida Auro Soares de Moura Andrade. E me perdoem o lapso.

E, na sequência, a ponte Raimundo. Por conta da necessidade da venda de CEPACs para que se aumentem os recursos destinados dentro da Operação Urbana, existe a disposição da Prefeitura, obviamente não é de forma irresponsável – eu não sei ao certo, vocês me perdoem, mas eu não estou afeto à questão de fechamento de unidades básicas de saúde. Mas a questão do destino dos recursos para a cidade, do tamanho da Cidade de São Paulo, hoje, somos 12 milhões de habitantes e, portanto, as necessidades desses 12 milhões são necessidades sempre muito urgentes. Mas existe, sim, bastante responsabilidade pela Secretaria da Fazenda, na destinação desses recursos, no aporte para todos os projetos que são muito importantes. Nesse caso, a Administração estuda definitivamente alocar recursos de outras fontes para que a gente possa começar a antecipar o desenvolvimento de projeto, a atenção a todas essas questões que vocês estão colocando, para que a gente possa, obviamente, ter um bom projeto e para quando a Operação Urbana Água Branca possa suportar a execução da ponte e de todas as obras que estão no entorno dela, obviamente a gente possa fazer isso de uma forma segura e de uma forma bastante definida.

Com relação ao que coloca a senhora Sabrina, nos aspectos da questão do alargamento da passagem, eu entendi, na verdade, como é que vai se desenvolver depois da passagem, a questão do trânsito nessa região. É exatamente essa a pergunta? Senhora Sabrina, por favor. Isso. Então, o que acontece? O estudo de tráfego aponta que a grande necessidade – isso, a gente já explicou, mas eu vou reforçar – é a ligação com a via Marginal e não com o corredor, aqui. Esse volume

de tráfego que hoje fica represado, aguardando o trânsito dos dois lados, na Gago Coutinho e aqui, na Raimundo, aguardando a passagem do único espaço que existe aqui, nessa passagem, ele vai ser melhorado em função do alargamento, ou seja, da implantação dessa passagem com duas vias de trânsito por sentido, uma de trânsito exclusivo para o transporte coletivo. Como já foi dito, é um projeto voltado para a questão da mobilidade. E o outro, obviamente, uma faixa de acesso e por cada sentido, para o trânsito geral. O que, de fato, a gente já não vai mais observar tanto o acúmulo de carros na Gago Coutinho, quanto na Raimundo.

A questão da chegada no Bairro da Lapa vai se dar por conta do próprio sistema viário que existe hoje, que já incorpora, já recebe todo esse trânsito e esse tráfego na região do centro da Lapa. Qualquer outra alternativa que se busque aqui, buscando, talvez, as avenidas de maior porte aqui e ligação à Clélia, enfim, remonta em mais desapropriações. Isso, hoje, a gente verifica que, de acordo com o estudo de trânsito, isso seria desnecessário. Por conta disso, nós não estamos avançando na questão das desapropriações no bairro da Lapa. Primeiro, porque a gente sabe que desapropriação é sempre um drama pessoal. A gente considera isso como uma questão importante. Então, na definição da desapropriação, a equipe técnica está envolvida em justamente ter informações corretas, informações técnicas corretas, para que a gente possa, definitivamente, apontar a necessidade da desapropriação, à medida que ela é exigida. E não além, por conta de um entendimento, enfim, que não esteja baseado nas informações técnicas. Então, portanto, hoje nós temos uma solução técnica cujo estudo de tráfego tem essa questão, que ele recebe o tecido viário desse trecho aqui, ele já está preparado, ele recebe a mesma quantidade de veículos sem que tenha necessidade de ampliação. Provavelmente, no futuro, isso possa ser equalizado a partir do momento em que se tenha identificado essa necessidade.

Com relação à questão que – bom, o senhor Francisco fala ainda do CEPAC, espero que agora esteja mais do que esclarecida essa questão. Vocês me perdoem, inclusive, a minha má colocação, no início. Qual a dotação orçamentária? Fala um pouco da DERSA como contrapartida. De fato, a DERSA ainda não – muito provavelmente não fez a sua contrapartida. Mas a gente, é importante lembrar que todas as contrapartidas são definidas no âmbito do Licenciamento Ambiental. Então,

de fato, o Licenciamento Ambiental do empreendimento Rodoanel, muito provavelmente já foi celebrado na época do Licenciamento Ambiental dessa obra. Eu não tenho informação precisa da DERSA. Podemos até fazer uma avaliação. Com relação aos empreendimentos passados, em especial o *shopping*, a gente não tem, hoje, como ter nenhuma ingerência sobre a questão do *shopping*. É uma questão que já se deu há muitos anos atrás. Realmente, se a implantação gerou uma pequena contribuição para a Cidade de São Paulo, perdeu-se aí uma grande chance de você ter uma (?... - 02h52m13s). É uma pena, se isso realmente aconteceu.

Com a questão da RMV, ela está não só a questão da base da polícia, mas ela também está retificando toda a parte da Raimundo Pereira de Magalhães que dá frente para esse empreendimento. Vocês podem lembrar que o empreendimento Minha Casa Minha Vida (?... - 02h52m41s) e que esse tipo de empreendimento não é considerado pela legislação como polo gerador de tráfego. Mas embora isso não seja legalmente colocado, o próprio empreendimento já está se colocando à disposição e está incorporando no seu desenvolvimento o alargamento de trechos da própria via. Existem outras questões que a gente já tem discutido com eles e que, de fato, o empreendimento se colocou – não querendo aqui fazer nenhuma defesa mas, até agora, o relacionamento foi bastante aberto e, enfim, foram colocadas todas as exigências que esse empreendimento poderia atender e ele está atendendo, até este momento.

Com relação ao Francisco, já falei. Com o que o Fernando se coloca, que mais uma vez ele coloca o problema das alças de acesso. Eu – vocês me perdoem, mas o desenho clássico da alça de acesso, nós não estamos colocando por conta da – obviamente, imaginando aquele trevo, não é? Que a gente está acostumado a ver, inclusive aqui, na Ponte do Piqueri. Mas só lembrando, a gente falou das três escolas, uma das escolas está implantada nesse local. Então, portanto, nós não vamos implantar. O desenho demonstra a não implantação da alça por conta da possibilidade da utilização desse sistema viário existente, com algumas melhorias, para que a gente possa fazer o acesso à Marginal. Portanto, o acesso à Marginal que uma alça proporcionaria, ela está atendida neste momento, assim como o acesso da Lapa a essa via Marginal. Volto a insistir que o único sentido que não contempla é esse da Marginal sentido Osasco ou Marginal Pinheiros. Mas o fato é

que, enfim, isso proporcionaria o centro da Lapa como uma região – um eixo de ligação, assim como é a Ermano Marchetti etc. E, nessa condição, provavelmente a gente teria uma condição de redesenho desse sistema viário aqui, aumentando um pouco a capacidade. Mas de qualquer forma, como existe essa preocupação grande de vocês com relação ao desenho da alça, nós vamos avançar. E me coloco aqui à disposição para fazer um estudo, avançar nessa condição, imaginando responder de forma técnica à questão que vocês estão colocando.

É muito bem colocada a questão de a gente pensar no futuro, de forma definitiva. A gente também tem essa preocupação. Eu gostaria de deixar claro a vocês aqui que todo o esforço técnico é no sentido de uma resposta definitiva às necessidades da cidade. A gente, de maneira – em momento algum, tem colocado o projeto de forma provisória ou o projeto de forma incompleta. Muito pelo contrário, volto a insistir, todos os aspectos técnicos que estão sendo apresentados têm embasamento teórico e estão expressos no Estudo de Impacto Ambiental. Desde o seu começo, esse obviamente é um projeto que nós – a Prefeitura iniciou em 2013 e a gente vem desenvolvendo até agora, dada a importância, a leitura da importância da implantação, com maior detalhamento. Você quer falar alguma coisa?

**Guilherme Castanho** - Dois pontos que não foram esclarecidos ainda aqui, mas cabem ao Estudo de Impacto Ambiental. Um é referente ao questionamento do senhor Rafael, sobre a supressão temporária de serviços públicos. Ele considera de alta relevância, no EIA foi considerado como baixa relevância. Isso, a gente entende que, com a implantação do programa de comunicação social, onde a gente pode informar a população dessas interrupções, é possível uma preparação, as pessoas, como um todo, a comunidade, como um todo, se prepararem para esse tipo de interrupção temporária. Então, aí é uma questão de ponto de vista. Mas a gente entende que este problema, ele tem uma tratativa e não está sendo abandonado ao vento.

Com relação à senhora Sabrina, falando que – fez uma colocação sobre as árvores na Raimundo Pereira de Magalhães, que serão suprimidas, árvores de grande porte, árvores antigas. Infelizmente, é um impacto do empreendimento. A gente entendeu isso como um impacto significativo. Ele só não é de alta relevância porque a função ecológica dentro de um ecossistema, ela é menor por serem

árvores em ambiente urbano e de arborização pública. É lógico que tem toda uma importância para a melhoria do microclima local. Isso é avaliado e a gente – só que, existe uma tratativa de, com a implantação do empreendimento, aquilo que não for possível ser transplantado, haverá um plantio de novas árvores – e, com o tempo e não é no momento imediato, mas sim com o tempo, essas árvores voltam a exercer a mesma função ambiental para o microclima e para a região, inclusive o aspecto de beleza cênica, o aspecto paisagístico, que também é uma preocupação dentro do Estudo de Impacto Ambiental. Então, sim, é um problema, é um impacto, foi considerado e já são consideradas medidas compensatórias e mitigadoras, para minimizar esse impacto. Infelizmente, é um impacto que não tem como fugir.

**José Manuguerra** - Obrigado, Guilherme, obrigado, Roberto. Prosseguindo, o último bloco de manifestação dos munícipes, eu chamo ao microfone o senhor Maurício Linhares. Na sequência, eu chamo Oriana Rei.

**Maurício Linhares** - Boa noite. Algumas das questões já responderam, mas eu vou reforçar. Nós, moradores da região, nos importamos que as árvores que estão sendo removidas, as 510, sejam inseridas na nossa comunidade e não em um parque a 200 quilômetros daqui. A gente gostaria que essas árvores fossem remanejadas para a nossa região. A discussão da alça é uma discussão grande, não é? Parece-me que há uma necessidade de a população de Pirituba ter um acesso à Marginal de uma forma mais rápida. Por que não, talvez, pensar, ao invés de uma alça, um acesso de quem vem de Pirituba, direto para a Marginal, sem um alça. Haja visto que tem, ali, uma escola. Outro ponto é que temos duas ou três escolas naquele quarteirão. Como os pais e ônibus escolares deixarão seus filhos no horário de pico, pela manhã?

- (?... - 03h01m25s).

O outro ponto é: Próximo, aqui, ao túnel, aquela passagem que tem embaixo do trem, ela constantemente alaga. Como será feito para minimizar aquela quantidade elevada de água que se mantém ali, haja visto que o nível como o Tietê é relativamente baixo. E, por último, qual o tempo estimado da obra e como serão os impactos na população que vive na região, com horários de entrada e saída da região, principalmente da Vila Anastácio.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Maurício. Eu chamo ao microfone Oriana Rei e, na sequência, Eliane Moreira da Silva.

**Oriana Rei** - Oi. Boa noite a todos. Eu estou representando alguns moradores do Bosque da Lapa. Boa noite à mesa. A gente tem algumas dúvidas do projeto, não é? Lembrando que eu brinco, a nossa casa são nossos maiores investimentos. A gente investiu muito neste bairro, na Raimundo, com as características que hoje preponderam na Raimundo, com bastante vegetação, com aquele estilo da Lapa. Mais uma vez reitero, em nenhum momento a gente é contra a ligação da ponte, os acessos que merece Pirituba. Mas acho que vocês não de convir que nós compramos as nossas residências em um cenário da Raimundo e, hoje, essa ponte nos gera muitas dúvidas, que eu espero ser esclarecidas neste momento. Primeiro, a gente tem muita dúvida, eu mesma não entendi se o projeto já está aprovado. Eu já vi uma solicitação, se é uma audiência só para esclarecimento ou se a gente tem algum pleito. Então, já está na fase final, é isso mesmo, ou a gente poderia colocar em votação a alternativa 1, a alternativa 3, entender melhor essa questão do acesso para a Marginal. Enfim, é uma coisa que é isso, é *top* e *down*, vocês estão só fazendo uma comunicação para a gente ou a gente realmente ainda vai poder fazer essa criação com vocês, da melhor forma, para Pirituba e para Vila Anastácio. Então, eu tenho um pouco de dúvida do *status* da aprovação, eu queria esse esclarecimento.

Eu também – a gente também ficou com dúvidas se o EIA-RIMA foi elaborado após as edificações. Porque teve um grande tempo, os cenários da Raimundo, no lado da Anastácio eram galpões. Hoje, só a Even tem 11 torres. Então, eu queria muito entender qual foi esse tempo do período do EIA-RIMA. E também reivindicar, se a gente tem a possibilidade de reivindicar, de um novo EIA-RIMA com uma empresa isenta. Como já foi colocado aqui, parece que o EIA-RIMA foi feito por uma empresa, por uma das secretarias. E eu acho que as melhores práticas era a gente ter uma empresa isenta, realizando esse EIA-RIMA com a supervisão de alguma associação. Então, eu queria entender um pouco melhor esses pontos do EIA-RIMA e a possibilidade de uma revisão. Eu queria também reforçar a solicitação de uma alça de acesso da Marginal porque para a gente, olhando o projeto mais uma vez, já foi dito, mas não faz o menor sentido uma ligação da ponte de Pirituba sem uma

alça de acesso para a Marginal. A gente também quer entender se vai estar contempladas indenizações. Porque, hoje, a gente tem uma vegetação, a gente pode ter, muito provavelmente, os nossos imóveis desvalorizados. Então, a gente também quer entender se está, além da desapropriação, se está previsto, perante a Prefeitura, uma indenização para todos os moradores da Vila Anastácio que fizeram seus maiores investimentos e claramente vão ter os seus imóveis desvalorizados, sem falar os impactos no seu dia a dia e na saúde, em razão da poluição e da poluição sonora.

Por fim, pessoal, agradeço, tecnicamente, vocês puderem explicar novamente o que exatamente vai ser feito na Raimundo. São seis pistas na ponte, depois vão para quatro. Eu também não entendi esse ponto, quando chega aqui. Se puder explicar só com um pouco mais de calma, os impactos, esse trânsito na Raimundo. Então, eu agradeço a atenção de vocês. Obrigada.

**José Manuguerra** - Obrigado, Oriana. Chamo ao microfone agora Eliane Moreira da Silva. E, na sequência, Karen Freitas.

**Eliane Moreira da Silva** - Boa noite a todos. Eu sei que está todo mundo cansado e os colegas já falaram tudo. A moça acabou de falar tudo o que eu tinha para falar. Mas eu quero deixar aqui o meu protesto e eu sei que existe o plano 3. Esse plano 3, isso é do meu tempo, do meu tempo de criança pequena, que eu lembrava que o Jânio Quadros falava de um projeto que vinha lá da Celso Garcia, via do trem e que chegava aqui e dava para dar ligação para Pirituba, para qualquer lado do outro rio. Então, tem uma saída. É só vocês pesquisarem, tá? Eu sei que existe essa saída. Está engavetado em algum lugar, desses aí. Eu mesma fiz um projeto para o Aeroporto de Congonhas, para todos os aeroportos, onde o turista chegava e, via Internet, ele sabia como se locomover em São Paulo. Esse projeto está engavetado e nunca foi usado. Então, a gente sabe que, aqui, neste país, existem pessoas que o meu mestre diz: Ouve um dia em que eu acreditei em palavras. E eu estou cansada de acreditar em palavras. Está na hora de nós nos unirmos e vir para cá, reivindicar as nossas necessidades. E nós não temos diferença de classe nenhuma. Não é Lapa, não é – somos um povo que queremos o melhor para nós. É só isso.

**José Manuguerra** - Obrigado, Eliane. Chamo ao microfone Karen Freitas. Na sequência, Fabiano Rufato.

**Karen Freitas** - Oi, boa noite. Eu sou moradora do Condomínio Bosques da Lapa. Também está localizado ali, na Vila Anastácio, na Raimundo. E eu dei uma olhada no estudo e queria entender se vocês consideraram os novos empreendimentos que estão sendo realizados ali. A Even tem um monte de empreendimentos, está saindo um monte de coisas novas lá. Todas as entradas e saídas dos prédios, das garagens, como é que vai ficar isso, depois que vierem todos esses carros que estão previstos para aumentar esse tráfego lá, na Raimundo. Eu acho que isso não foi considerado. Pelo menos, eu não encontrei isso no estudo. Eu queria saber por que a alternativa locacional de ter um acesso, de ter uma alça na Marginal não foi considerada. Eu acho que um Estudo de Impacto Ambiental, na fase em que ele se encontra, eu entendo que a urgência é feita na licença prévia. Então, é uma fase de – para você avaliar a viabilidade ambiental e locacional do empreendimento. Então, eu acho que faltou isso. Foi muito rápido, muito pobre nessa questão de avaliar as alternativas. Não foi exposta, pelo menos nesse projeto. O estudo de tráfego, ele foi muito limitado. Eu acho que ele não avaliou todo o impacto que vai ter na região como um todo. O que mais? E como será esse alargamento da Raimundo. Porque isso não ficou claro. Eu acho que não tem espaço para isso. Eu não sei o que vocês vão fazer. E como é que vai ficar, principalmente essa questão de entrada e saída dos condomínios, que eu acho que vai gerar – hoje, já tem um trânsito ali, em função disso. Eu não sei como está sendo previsto para o projeto e se foi avaliado ou não. É isso. Obrigada.

**José Manuguerra** - Obrigado, Karen. Chamo ao microfone Fabiano Rufato. E, na sequência Vilma Leite.

**Fabiano Rufato** - Boa noite. Eu sou de Pirituba e aguardei muito por essa obra, não é? E agora que conheço o projeto, eu fiquei assustado com o tamanho dele. Porque como morador de Pirituba, eu sempre ouvi meus vizinhos se queixando, meus amigos, que a dificuldade era de morar na Raimundo e ter que ir até a Ponte do Piqueri. Ou morar na Raimundo e ter que optar pela Ponte da Anhanguera. E não me recordo de eles falarem: “Puts, eu estou com dificuldade de chegar à Lapa.” E nos últimos quatro meses, agora, eu estou morando na Vila

Anastácio. E escolhi esse bairro justamente, como colocaram aqui muitas pessoas, de ter a possibilidade de ter verde, ter um arborismo bonito. E agora ele está ameaçado. Então, eu imagino que chegar até a Lapa é alguma coisa que a maior parte dos moradores de Pirituba não tem isso como a intenção. E sim, eles não querem ter que se deslocar pelo menos quatro quilômetros a mais por dia para acessar as pontes alternativas. Eu acho que esse projeto precisa ser revisado. Um dos objetivos que a gente precisaria ter é tirar o trânsito de veículos. Não aumentar uma avenida para colocar mais trânsito, mais carros. Então, teria que ter uma alternativa de transporte diferente dos que a gente tem, de carro e ônibus. E eu achei muito interessante uma ideia que colocaram aqui hoje, por que não uma avenida elevada. Inclusive, sobre a linha do trem, que não afetaria nenhum morador do bairro. Então, eu acho que esse projeto, hoje, foi colocado para pessoas que, da década de 90 – de 70, 60. E, agora, a gente tem que pensar com os olhos do ano 2000. E não fazer uma avenida maior com mais fluxo, com mais poluentes para os moradores. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, Fabiano. Chamo Agora Vilma Leite. Senhora Vilma Leite. Na ausência da senhora Vilma Leite, então eu encerro o segundo bloco e passo a palavra aos palestrantes para a réplica dos questionamentos.

**Roberto de Moraes Moura** - Bom, imagino que o Guilherme possa explicar melhor a questão das 510 árvores, mas eu vou repetir aquilo que ele já disse. Além da proporção de um para três – cada árvore em corte você tem três novas árvores plantadas, complementando aquilo que o Guilherme comentou, dependendo do porte da árvore, essa proporção pode ser ampliada. E isso, obviamente, está dentro do estudo – obrigado – que vai ser aferido e vai ser ajustado dentro da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, por técnicos absolutamente competentes.

A questão, ainda, que o senhor Maurício coloca, é a questão da acessibilidade aos colégios que estão ali. Realmente, a questão da acessibilidade junto às instituições de ensino, elas são muito importantes. E, obviamente, nós não vamos deixar isso em descoberto. A ideia é que o projeto possa fazer não só a questão da segurança do pedestre, mas a segurança também dessas instituições. Então, obviamente haverá detalhamentos específicos com relação à atenção a essa coisa da acessibilidade das escolas.

Eu peço só a atenção de quem está conversando ao fundo, pelo seguinte: Nós já estamos encaminhando para o final da audiência. Então, eu peço só um pouco de paciência, para que a gente possa finalizar e, de forma coerente, a gente poder colocar as ideias em pauta. Então, eu estava comentando que essa questão especial que o senhor Maurício colocou, que é a questão da acessibilidade de você deixar os seus filhos na porta da escola com segurança, que também junto – puxa, eu não vou me lembrar agora, uma senhora que colocou, a dona Flávia, que também tinha a mesma preocupação com relação aos colégios. Obviamente, o projeto de geometria vai estar contemplando essa segurança no âmbito das escolas.

Com relação à questão do alagamento, o que vai ser feito para minimizar, a gente já falou que o projeto também contempla a questão da ampliação da drenagem, justamente para que a gente possa ajustar. O EIA-RIMA fez um estudo hidrológico da região e nós já chegamos a uma conclusão prévia do que precisa ser feito para resolver essa questão de drenagem que incomoda a todos os moradores, inclusive quem faz uso dessa transposição, especialmente ali, na Gago Coutinho, dessa frequência – acho que acabou a pilha –, a frequência de quem passa com frequência ali, por essa passagem.

Qual o tempo estimado pela obra? Nós temos, inicialmente, imaginado que, como é uma obra complexa, não é só a implantação da obra de arte especial ou da ponte. Existe o alargamento, existe uma série de questões relacionadas aos impactos diretos, enfim, que a obra causa. Então, nós estamos imaginando que, inicialmente, entre 24 e 36 meses, a gente possa implementar todas essas mudanças, obviamente de forma programada e de forma “consensada” com todos os usuários e os moradores da região.

Então, com relação ao impacto à população, eu acho que o Guilherme pode acrescentar, depois, esse item com mais propriedade. A senhora Oriana fala sobre novas alternativas. Por mais que a gente já tenha estudado, avaliado todas as alternativas, nós focamos bastante nessa última alternativa, que é a que tem menor impacto em desapropriação – volto a insistir nisso. A alternativa 1, que o Guilherme apresentou como uma outra alternativa locacional, seria do outro lado da passagem de trens e, obviamente, essa a gente acabou descartando por conta de um grande volume de desapropriação. E a gente costuma dizer que o custo/benefício, a

desapropriação foi tão maior o volume de desapropriação do que o investimento na própria obra de ligação. E, por conta disso, nós consideramos que a alternativa 2, tecnicamente, é a mais viável. Viável, do ponto de vista do sistema viário e, obviamente, não é um projeto absolutamente fechado. Haja vista as reivindicações que foram apresentadas aqui e que nós vamos, dentro do nosso ambiente de trabalho, fazer a classificação disso e verificar a aderência de cada uma dessas sugestões ao projeto em que nos continuamos ainda aprimorando.

Com relação às torres de apartamentos que foram implantadas ao longo da Raimundo, a grande preocupação sem dúvida é com relação ao acesso às garagens. Isso, a gente precisa realmente fazer uma avaliação, entender como é que isso se organiza. E verificar que, como polos geradores de tráfego, isso também pode – podemos avaliar, enfim, verificar como é que isso foi encaminhado dentro da aprovação, dentro do habite-se de cada uma dessas torres, enfim. O fato é que é mais um elemento que não pode deixar de ser equalizado.

Com relação à dona Elaine, que falou sobre o empreendimento da gestão Jânio Quadros, uma ligação entre Pirituba com a Celso Garcia, realmente houve essa alternativa. Depois da gestão Jânio Quadros, ele recebeu vários outros nomes, como Apoio Norte à Marginal e, recentemente, teve outro nome, que era o Arco do Futuro. Eu não sei se vocês se recordam disso. Mas sempre foi uma ligação pretendida entre a Celso Garcia e a parte noroeste da cidade. O fato é que ele é mais um eixo paralelo à Marginal e ele não resolve a transposição do Rio Pinheiros, que é justamente a grande impedância entre a Região Noroeste e o Centro Expandido. Lembrando que o Centro Expandido tem como limite a Marginal Tietê e a Marginal Pinheiros. Então, nós estamos falando de mais uma transposição e não de mais uma via paralela ao eixo da Marginal Tietê. Também um outro empreendimento que, enfim, tem uma qualidade, tem a sua necessidade, mas também tem um grande volume de desapropriações para que ele seja implementado. A senhora Karen fala a respeito – a senhora Karen, que falou obviamente da questão das garagens e tal.

O senhor Fabiano fala sobre a questão do Anastácio como região arborizada. Nós podemos concluir que, assim, o Anastácio, cuja característica hoje é a arborização, a questão do manejo arbóreo – e quando eu falo do manejo arbóreo, eu

não falo somente do corte de árvores. Nós estamos falando também de transplantes de indivíduos arbóreos. E isso, obviamente, é um projeto, não é uma questão secundária, é uma questão principal. Ele atende não somente como perfil de uma obra civil, mas essencialmente como a questão ambiental, que tem orientado as decisões de projeto, como todas as outras variáveis. Então, o manejo arbóreo – qualificando melhor –, ele prevê, sim, o transplante de indivíduos. E aqueles indivíduos arbóreos que não forem detectadas ou alguma doença, ou o porte, enfim, várias outras questões relacionadas a isso, ele tende a ser substituído por outras árvores. Como eu já disse, a compensação ambiental prevê esse replantio. Portanto, a característica da Vila Anastácio, se ela hoje é um bairro arborizado, ele vai permanecer como um bairro mais arborizado em um futuro mais próximo.

Agora, o que mais se fala aqui? Problemas, esse projeto pode causar mais problemas no trânsito? Eu acho que assim, a gente – na verdade, eu discordo dessa – como técnico, discordo dessa afirmação. Ele não vai causar mais problemas no trânsito. Muito pelo contrário, ele tende a equalizar os problemas do trânsito. De forma bastante resumida, todos os fluxos vindos – os principais fluxos vindos, inclusive da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, ela se concentra toda na Ponte do Piqueri. Todos sabem disso, eu acho que a gente – eu só estou fazendo uma afirmação, mas é de conhecimento de todos. O fato de a gente ter uma nova alternativa para a transposição do rio equaliza o transporte. O grande problema de trânsito, hoje, é que a grande maioria dos deslocamentos, por conta do sistema de transporte ainda – apesar de sua eficiência – não atender de forma confortável a todas as regiões, isso é que acaba direcionando os deslocamentos a deslocamentos individuais, por conta, obviamente, de um suposto conforto. Mas a partir do momento em que essa transferência maciça se dá do transporte individual, do automóvel individual – onde a gente tem um percentual de quase um pouco mais do que meio passageiro, 1,2 passageiros por veículo, quando um ônibus transporta até 180 pessoas de forma confortável – a gente acredita que quando houver essa migração maciça, tanto o transporte coletivo pode dar assistência com conforto, assim como o transporte individual vai receber seu benefício, em função da desocupação da via por outros – por usuários que estão migrando para o sistema de transporte coletivo. Então, a partir do momento em que a gente tiver uma rede de corredores, de metrô

e de trens, uma rede de transporte mais equalizada, obviamente a gente vai ter um ganho muito grande com relação a esses deslocamentos. Eu acho que é isso. Você pode complementar por favor, Guilherme?

**Guilherme Castanho** - Bom, eu vejo aqui que tem vários questionamentos referentes às árvores. Uma grande preocupação ali, da população da Vila Anastácio, com relação à arborização. Primeiro, eu gostaria de destacar que o manejo arbóreo envolve, lógico, o corte das árvores e o transplante dessas árvores para locais onde elas possam ficar definitivamente. Em um segundo momento, as árvores que não podem ser transplantadas, elas são cortadas e replantadas – novas árvores são plantadas. Como se dá isso? Dentro do processo de Licenciamento Ambiental é exigido que a densidade arbórea final seja igual à densidade arbórea inicial. Ou seja, se temos dez árvores na via, no final vamos ter dez árvores de novo. Se temos 510 árvores no total do empreendimento, ao final do empreendimento, com a implantação do projeto paisagístico e da compensação ambiental, tem que ter as 510 árvores. Isso é lei, OK?

Quanto ao porte das árvores, eu também considero – a gente entende que, quando você corta uma árvore que já está adulta, florescendo, com grande porte, que promove um sombreamento do viário, ela não é substituída de imediato por uma muda que você acabou de plantar. Contudo, no Município de São Paulo, a compensação, o plantio compensatório de árvores em áreas urbanas, ele se dá com árvores, no mínimo, de DAP 3. O que é isso? A 1,30 de altura do chão, o tronco da árvore tem que ter três centímetros de diâmetro. É o mínimo. Uma questão que pode ser levada – e essa árvore, uma árvore que tenha 1,30, três centímetros, ela tem mais de dois metros de altura, com certeza, OK. Também tem exigências dentro da questão de arborização urbana de São Paulo, que essas árvores, a primeira bifurcação, ou seja, os galhos que saem, estejam a 1,80 de altura. Lógico, isso para não bater na cabeça da maioria da população e que essa árvore forme uma copa bonita.

Como uma proposta alternativa, essas árvores podem ser plantadas com DAPs superiores. Ou seja, esse diâmetro de 1,80 de altura pode ser de cinco, pode ser de sete. E, com isso, já é uma árvore formada. É lógico que isso onera os cofres públicos, o plantio. Porém, torna o paisagismo do local e essa ambiência urbana,

essa melhoria do microclima, muito mais rápido. É lógico que a gente também entende que esse impacto é um impacto de média magnitude, também por isso. Quando você corta uma árvore e planta uma nova, até essa árvore que você plantou exercer a função ambiental daquela árvore que você cortou, demora anos. Às vezes dois, três, cinco, dez anos, OK? Então, isso é – também foi abordado, é entendido dentro do Estudo de Impacto Ambiental.

Reforço, é um impacto de média magnitude, por se tratar de um ambiente urbano e não de uma mata nativa. Se a gente fosse desmatar a Cantareira, um pedaço da Cantareira, seria um impacto de altíssima magnitude. Então, como é um ambiente urbano e árvores isoladas, que é possível você fazer um novo plantio, transplantar e ter uma condição do ambiente adequada, por isso que a gente considera como de média magnitude.

Bom, o alagamento da passagem inferior, já falou. O tempo estimado da obra, já falou. Com relação ao processo de Licenciamento Ambiental, que foi questionado pela senhora Oriana, eu vou me antecipar no terceiro questionamento dela, sobre a isenção do Estudo de Impacto Ambiental realizado. Eu volto a afirmar, eu estou aqui para defender, neste caso, defender o Estudo de Impacto Ambiental. Eu realizei esse Estudo de Impacto Ambiental, sou coordenador de Meio Biótico, tem aqui os outros coordenadores dos outros meios. No desenvolvimento desse Estudo de Impacto Ambiental, todos recolhemos a Notação de Responsabilidade Técnica e desenvolvemos o trabalho de forma isenta. É lógico que há uma contratação, como qualquer serviço realizado. Isso está previsto dentro da legislação federal sobre Licenciamento Ambiental.

Então, quanto ao primeiro questionamento, fase do licenciamento da obra, realmente esta é a fase onde é aberta a oportunidade para a população expressar aquilo que ela deseja e aquilo que ela não quer, também. E se a população considera que o empreendimento, tal como está, ele deve ser melhorado, isso é incorporado ao processo de Licenciamento Ambiental e deve ser incorporado aos estudos, quer seja o projeto. Então, deve ser repensado, realmente, se há necessidade, se é viável, essa implantação dessa alça, assim como as outras reivindicações. Isso não é esquecido, isso fica registrado nos autos, isso vai virar um questionamento dentro do processo de Licenciamento Ambiental. E o projetista que

vier a desenvolver o projeto executivo tem que dar uma solução para isso. Nós ratificamos essa situação, nós, enquanto equipe de Estudo de Impacto Ambiental, acolhemos isso e solicitamos para a projetista ou para quem for fazer o projeto, que inclua esta questão, uma solução para essa questão no projeto. Para todas essas questões. E isso é discutido no momento oportuno. Então, isso não é esquecido. Este é o momento, dentro do processo de Licenciamento Ambiental, para surgirem esses questionamentos. Não estamos no momento passado. O projeto está dentro da fase adequada para esses questionamentos.

- E o retorno para a população, vem quando?

**Guilherme Castanho** - O retorno da população, isso vai ter que ser feito de alguma forma, pelo menos como uma comunicação social ou, de repente, isso pode vir a ser uma nova audiência pública, dentro do processo de Licenciamento Ambiental. Mas quem define isso é o DECONT – Departamento de Controle Ambiental –, que é responsável pelo Licenciamento Ambiental dentro da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, tá? A própria Secretaria do Meio Ambiente faz esse questionamento.

- (?... - 03h33m45s).

**Guilherme Castanho** - Eu vou continuar aqui, por favor. Continuando, por favor – o senhor já fez o questionamento. Por favor.

- (?... - 03h33m53s) quando você colocou 27 linhas de ônibus passando na frente do seu prédio (?... - 03h33m58s).

**Guilherme Castanho** - Bom, no local ...

- (?... - 03h34m00s) seu estudo ambiental tem isso?

**Guilherme Castanho** - Continuando, aqui, contemplando – considerando em relação a indenizações em frente à Vila Anastácio. Olha, sob o nosso ponto de vista, é lógico que existem dois – esse impacto de alteração do ambiente, ele pode ser visto de duas maneiras. Uma, do ponto negativo, quando você altera um ambiente tal como ele está e cria um novo ambiente, não é? E sob um ponto de vista positivo, onde você faz melhorias naquele ambiente em que está. O projeto, ele prevê um projeto paisagístico e o plantio das árvores. Então, a médio prazo, espera-se que a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, em todo o trajeto, mas não só a Avenida

Raimundo Pereira de Magalhães como as outras, a Rua John Harrison, estejam arborizadas e você tenha um ganho ambiental. De forma geral, empreendimentos que são localizados em vias que têm melhorias, eles são valorizados e não desvalorizados. OK?

Com relação – há um grande questionamento com relação a desapropriações também. Nesse trecho da Raimundo Pereira de Magalhães, a inserção do projeto é para o outro lado, em direção ao antigo pátio da São Paulo Railway. Então, não são previstas intervenções nas áreas dos prédios ali. OK? Com relação à poluição sonora, esse é um impacto previsto. É previsto um programa de monitoramento de ruídos e vibração, tanto durante as obras quanto durante a operação. Existem algumas medidas para serem adotadas. É óbvio que durante a implantação do empreendimento existem regras, limites de emissão sonora que devem ser e precisam ser seguidas. E, para isso, é implantado um programa, o qual faz um monitoramento periódico dessas emissões de ruídos e vibração. Então, isso é previsto, foi considerado e precisam ser implantados esses programas de controle da poluição sonora, inclusive durante a operação. Mesmo que seja necessário – e esses programas podem indicar medidas mitigadoras para essa poluição sonora, que seja alteração do tipo de pavimento, melhorias no tipo de pavimento, para que reduza a emissão sonora, no caso da operação.

Com relação a alternativas – não é bem esse ponto, mas eu vou entrar em um ponto aqui com relação a alternativas de projeto. Eu – não cabia na apresentação de 30 minutos, mas foram feitas alternativas tecnológicas, estudos de alternativas tecnológicas. Primeiro, não cabe nós falarmos de outro modal, uma vez que a região já é atendida por uma linha de trem. Então, já existe uma ligação de trem nessa região, certo? Então, vamos falar de empreendimentos viários. Uma outra alternativa seria um túnel, certo? Implantação de túnel envolve escavação. Então, essa escavação gera um grande material – quantidade de material excedente que tem que ser disposto em algum lugar. E isso também é um impacto ambiental e um custo muito grande para a obra. O tempo de implantação é muito maior, o custo é muito maior e os emboques envolvem um grande número de desapropriações. Diminui-se a intervenção sobre o rio, diminui-se a intervenção próxima ao rio. Mas longe do rio, aumenta-se as intervenções. Inclusive, na Raimundo Pereira de

Magalhães, no lado norte, no lado de Pirituba, onde você tem um aclave acentuado. Então, para encaixe com inclinação adequada do túnel, ele precisaria sair muito lá na frente. Precisaria grande quantidade de túnel, grande quantidade de movimentação de solo. Fora isso, os acessos para túneis, eles são – se vocês já estão achando preocupante não existirem as alças, pensem nos acessos aos túneis. Isso seria muito mais complicado, para que você pudesse acessar a Marginal Tietê. E um dos pré-requisitos das diretrizes desse projeto é o acesso à Marginal Tietê, onde entende-se que é o principal fluxo proveniente da região de Pirituba. OK?

Tem outras questões também, de operação. O custo operacional de um túnel é muito mais caro do que o custo operacional de uma ponte, onde você precisa de uma estação de bombeamento funcionando *full time*, você precisa de iluminação, ventilação. E, fora isso, que também um dos pré-requisitos desse projeto é ser acessível a pessoas, a pedestres e a ciclistas. Túneis, de forma geral, são inadequados para pedestres e ciclistas, OK? Então, alternativas tecnológicas.

Com relação a um viaduto, de repente, sobre a linha da CPTM, isso não foi abordado no estudo, com certeza. Mas, hoje em dia, existe um movimento arquitetônico justamente para demolir os viadutos existentes na Cidade de São Paulo, como o próprio Minhocão. Então, não seria uma proposta adequada, hoje, para o entendimento, hoje, criar um novo viaduto – que, aí sim, haveria uma desvalorização imobiliária de toda a região, criando vazios com possibilidade de ocupações irregulares. Então, isso aí, hoje, não é um entendimento. Pode ser que, em um outro momento, possa ter esse entendimento e que isso seja viável. Mas, hoje, não há entendimento para isso, OK?

Com relação aos empreendimentos – com relação à fase do Estudo de Impacto Ambiental, ele foi desenvolvido no fim do ano passado, a finalização dele. Então, todos os empreendimentos que, na época, estavam em construção ou construídos foram considerados, sim. Com relação ao incremento de tráfego e se esse projeto vai atrapalhar ou não, ainda mais com esses empreendimentos. Bom, se é proposta uma melhoria viária, como o próprio Roberto Moura expôs aqui, como é que você vai considerar que uma melhoria viária vai atrapalhar o fluxo de veículos? Há um contrassenso. Ainda mais se houver uma via segregada para ônibus, para tráfego de ônibus. Ou seja, não vai ter aquela parada de ônibus onde você tem que

fazer uma fila atrás do ônibus para poder se locomover. Então, havendo uma faixa exclusiva para ônibus, nos trechos onde há faixa exclusiva você tem um ganho de fluxo. Então, provavelmente vai atender ainda mais esse número grande de empreendimentos que procuram uma região supervalorizada que é a Vila Anastácio e que, com a implantação do empreendimento, espera-se que ainda seja mais valorizada, porque você melhora acesso e chegada e saída. Como uma das pessoas que se manifestou, não me lembro agora, disse que é onde você não tem entradas e saídas. A Vila Anastácio, ela é isolada, hoje.

Quanto ao estudo de tráfego, o estudo de tráfego é realizado no momento, isso pode ser revisto em um momento oportuno, ou seja, para as próximas fases do empreendimento. O alargamento da Raimundo Pereira de Magalhães, já esclareci, que vai ser realizado pelo lado do pátio, do antigo pátio da São Paulo Railway.

- As fotos do estudo têm pelo menos dois anos e meio. Não foi no final do ano passado. Sua informação está errada. Você está querendo fazer uma cirurgia no paciente com exame de três anos atrás. Esse estudo teria que ser refeito. Se você pegar a realidade da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães hoje, ela é completamente diferente de três anos atrás.

- (?... - 03h42m18s).

- E a impressão que me dá aqui é que a Prefeitura quer fazer (?... - 03h42m23s).

**José Manuguerra** - Eu peço aos senhores presentes que respeitem a palavra do palestrante. O momento da inscrição das manifestações já está encerrado.

- Mas a projeção dele está errada. E parece que a Prefeitura quer fazer um projeto contra a sociedade. Eu queria saber se quem está sentado nesta mesa é contra o projeto. Porque me parece que todos vocês são a favor. Só que, ninguém mora lá, na Vila Anastácio. (?... - 03h42m46s).

**José Manuguerra** - Eu reafirmo que o período de manifestação dos presentes foi encerrado. O senhor teve todo o direito de se inscrever.

- (?... - 03h42m55s) as informações passadas (?... - 03h42m59s) ser corretas.

**José Manuguerra** - Perfeitamente. Está tudo registrado em áudio e será transcrito na ata desta reunião. Eu agradeço a sua contribuição, mas o momento de inscrição das manifestações já se encontra encerrado. Muito obrigado.

- (?... - 03h43m09s) a informação passada pelo colega está errada.

**José Manuguerra** - Muito obrigado. Podemos prosseguir? Entrando na reta final do nosso evento, eu chamo, para a manifestação das autoridades, o senhor Januário de Almeida – representante do deputado José Américo – e o senhor Marcos Hirashima – assessor do vereador Eliseu Gabriel –, para as suas considerações. Estão presentes? O senhor Januário de Almeida, senhor Marcos Hirashima.

**Marcos Hirashima** - Boa noite a todos e a todas. Eu sou Marcos Hirashima, morador no Jardim Humaitá, Vila Leopoldina. Sou assessor do vereador Eliseu Gabriel. Falo em nome do vereador Eliseu Gabriel. Essa luta desta ponte é uma luta antiga dos moradores de Pirituba e região. Em diversas audiências públicas realizadas na região, duas vezes em Pirituba, uma vez aqui na Lapa, foi feito esse projeto. O que está errado não é a ponte. É o projeto que foi aprovado dessa forma. Eu estive atento aos diversos palestrantes que antecederam a minha fala. Para os moradores da Lapa, a preocupação maior é o impacto que vai causar no trânsito, no meio do bairro. Para os moradores do Anastácio, é o acesso que vai ser feito através das ruas, dentro do bairro. A Vila Anastácio já sofre com o impacto de gargalo, onde existe a linha férrea. Ali, de manhã e de tarde, é um trânsito infernal. Mas o vereador também está preocupado com essa preocupação dos moradores do Bairro da Lapa. Então, se o projeto ainda não é um projeto fechado, ele também é favorável que haja uma alteração nesse projeto, para que possa contentar todos – Pirituba, Lapa e Vila Anastácio. Essa é uma sugestão que ele pediu para ser relatada aqui e peço que vocês estudem muito bem, para que possamos fazer o início desta obra. Muito obrigado, gente.

**José Manuguerra** - Obrigado, senhor Marcos Hirashima, assessor do vereador Eliseu Gabriel. O senhor Januário de Almeida está presente? Prosseguindo para a reta final do nosso evento, eu passo a palavra ao prefeito regional da Lapa, senhor Carlos Fernandes, para as suas considerações finais.

**Carlos Eduardo Batista Fernandes** - Boa noite. Eu queria, aqui, antes de fazer os agradecimentos, eu queria só fazer uma observação. Foi falado aqui de um certo *lobby* da CCR, não é? Pelo Adauto Durigan e Eduardo Fiora. Eu vou explicar a eles que, tecnicamente, alça de acesso não entra na via expressa. Só entre em via expressa as que são de rodovia, como a Anhanguera, como Bandeirantes e como Dutra. Tecnicamente. Isso não tem *lobby*. Onde se tem alça de acesso é na local, certo? Só para deixar bem esclarecido, que eu acho que passou um pouco batido. Mas assim, isso vem, sabe desde quando? Desde quando foi feita a reforma da Marginal. Certo? Que estabeleceu três vias. A via expressa, porque ela faz um tráfego pesado, quem quer trafegar de um lado ao outro das rodovias e ligar as rodovias. Isso não é *lobby*, isso é transporte, é mobilidade. A intermediária, para fazer a cisão; e a local, para fazer – que melhorou muito a situação da Marginal. Mas eu queria então só agradecer a Secretaria do Verde por esta audiência. Esta audiência aqui, colocada esta audiência pública aqui, ela é importante porque, pelo meu sentimento, é que ela foi um debate muito – que teve um peso muito para um lado e pouco para cá. Então, por isso que, às vezes, tem essa ênfase muito local da Lapa. Por ter, no processo, recente passado, da gestão anterior, de um desequilíbrio de debate, mais para lá, menos para cá. Apesar de aqui ter gente muito influente nesse processo, para a alça de acesso; de gente que falou “por aqui”. Mas, aparentemente, a alça não apareceu, não é? Eu acho que isso é um debate e o debate faz aprofundar toda essa estrutura para melhorar a cidade e o viário da região.

Eu acho que nós estamos – vocês estão de parabéns. A comunidade tem que se manifestar, se organizar e fazer suas reivindicações e a gente fazer esse debate. Aprofundar mais o debate para o lado da Lapa e fazer com que isso se melhore, mesmo essa intervenção. Afinal, no passado recente, eu acho que ficou um pouco desequilibrado, ficou muito só de resolver e faz e vai. E a gente, aqui, vai ter que pegar, por a mão na massa e chegar a aprofundar, dentro do debate, com a comunidade da Lapa influenciando e fazendo – apesar de ter, nessa época aqui, no passado recente, tem muita gente importante, do CET, de viário, que acabou não acontecendo, infelizmente, a alça, não é? Então, ela ficou um pouco solta e perdida.

Mas a gente vai ficar discutindo as soluções que melhor possam dar para o Anastácio e para a Lapa. Obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, Carlos. Apenas para registrar, nós tivemos, hoje, a participação de 170 cidadãos nesta audiência pública, o que reflete a importância de tudo o que o Carlos acabou de dizer. A participação social é tudo em políticas públicas. Eu passo agora a palavra ao Ivan, prefeito regional de Pirituba-Jaraguá.

**Ivan Renato de Lima** - Senhoras e senhores, boa noite a todos. Eu quero dizer que, para mim, é um momento histórico, momento importante de uma verdadeira, de uma grande realização de um sonho, poder fazer parte deste momento importante. Eu sou engenheiro, administrador, professor universitário. E muito da minha formação eu devo à Lapa, porque foi na Escola SENAI Mariano Ferraz que eu comecei a trabalhar toda a questão industrial. Depois, devo muito ao Basilides de Godoi, onde eu pude fazer o meu curso técnico. Eu tenho 46 anos de Pirituba, sou filho desta terra e sempre consumi, eu e tenho certeza que grande parte do nosso povo de Pirituba – o centro comercial e o consumo sempre foi na 12 de Outubro, sempre foi no Mercado da Lapa. O *Shopping* da Lapa sempre foi importante para esse povo.

Então, quero saudar, em primeiro lugar, a toda a população de Pirituba, São Domingos, Jaraguá e Taipas. E quero também dizer que eu estou feliz aqui porque, de tudo o que eu ouvi, eu ouvi bastante manifestação de união dos nossos povos, de união tanto de Pirituba como de Lapa. Nós somos irmãos vizinhos. E a liberdade de circulação, o direito humano de ir e vir e a questão de a gente ter um projeto que, depois de três décadas, a gente pode estar vivendo este momento histórico aqui, o que me preocupa é só que todas as manifestações que a gente recebeu aqui, das nossas companheiras, dos nossos companheiros da Lapa, sejam consideradas. Elas sejam consideradas neste projeto. Que nenhuma dessas manifestações e desta audiência pública tão importante seja passado batido, no sentido de contemplar toda essa agregação de valor que a gente teve aqui, para que realmente enriqueça este projeto. Mas que, sem dúvida nenhuma, essa liberdade, essa ideia de a gente ter a união dos povos, em que todo mundo busca a paz mundial, a paz estadual, regional e, por que não, a nossa paz local, aqui, o Anastácio sempre foi muito importante – eu

tenho parentes, tenho família no Anastácio. Então, é uma região que, hoje, ela é dividida pelo Rio Tietê. Mas eu acredito que, com a atenção a tudo o que foi dito aqui – e quero saudar o vereador Fábio Riva que, até o final, se manteve presente, pela importância deste projeto.

Quero saudar, também, todos os companheiros do CADES, do Conselho Participativo, toda a população, toda a liderança que veio de Pirituba para esta audiência, demonstrando a importância dela. E convidar todas as lideranças da Lapa que se manifestaram – que eu respeito a manifestação de todos vocês – para estarem, depois de amanhã, na Raimundo Pereira de Magalhães, no número 4.123, onde a gente tem lá a Casa de Nassau e onde a gente vai receber, com muito respeito e com muita dedicação, todos vocês lá, para que a gente possa continuar este debate e enriquecer ainda mais este projeto, que é tão importante. E eu não tenho dúvida que, hoje, aquele gargalo – um detalhe do projeto, o gargalo que a gente tem ali, para passar embaixo da linha férrea que liga ali a Domingos de Moraes à Estação da Lapa e que, hoje, a gente sabe que é um grande gargalo, com farol, próximo ao quartel, ele poder ser alargado e ter aquele túnel, como foi mostrado aqui no vídeo, eu acredito que é uma grande chance de a gente ter sim, esse desenvolvimento tão importante aí para a nossa região, da mesma forma que Pirituba poder estar ligando os dois terminais, Pirituba e Lapa, de uma forma mais rápida. Eu não tenho dúvida que vai ser melhor para todos, no futuro. Muito obrigado.

**José Manuguerra** - Obrigado, Ivan. Convido o vereador Fábio Riva a tecer algumas considerações no final da nossa audiência. Vereador.

**Fábio Riva** - Pessoal, boa noite. Eu acho que é muito breve. Eu acho que foi muito – achei, para mim, muito produtivo. Eu quis ficar até o final, porque, muitas vezes, o sentimento de que passa essa ligação viária Pirituba-Lapa, transpõe o que efetivamente é o que a gente vem buscar aqui. Buscar aqui as alternativas para que possa ter um acesso que minimize esse impacto aqui na Lapa, mas que atenda o anseio, o desejo da população de Pirituba. Eu acho que a gente começa a escrever uma nova história a partir do momento em que a gente começa a discutir um fato que precisa virar uma realidade. A verdade é essa: Precisa virar uma realidade, mas a gente precisa fazer essas adequações.

O que me chama um pouco a atenção – e eu até fiz algumas perguntas para algumas pessoas que participaram, da apresentação do projeto anterior, é que como o problema vem mais para esse lado da Lapa – até eu não sei, aqui, com o Roberto, não sei, com o Penido, ou com o Vitor, se foi apresentado algum projeto alternativo, até da população aqui, da Lapa. Porque eu sei que tem muitas pessoas aqui, engenheiros, arquitetos, correto? Que poderiam – e eu não falo isso em demagogia, mas eu acredito o seguinte: Todo mundo que falou aqui, teve as intervenções e foram muito boas. Mas eu não vi um técnico falando. Então, quando você não é técnico e não tem efetivamente o estudo, a gente fala com a nossa realidade, com aquilo que a gente sente, pelo fato de pensar que vai absorver um trânsito – e, realmente, vai absorver. Não tem como fazer uma ponte como essa não ter carro aqui, do lado da Lapa. Vai ter. Mas eu acho que a gente precisa aprimorar um pouquinho mais.

Até, em cima do que o Carlos falou, pensar em alguém apresentar pelo menos um projeto alternativo com estudos técnicos que coloque o CREA dele, o ART dele, para comparar esse projeto. Eu estive lá hoje, até fiquei contente porque, da última vez que eu estive lá discutindo o projeto, nem essa primeira entrada pela Rua Campos Vergueiro estava contemplada. Porque eles iam entrar pela outra. Porque o que foi alegado pelo Vitor Aly, para mim e uma comissão que foi acompanhada aqui, da Lapa e o pessoal de Pirituba também, que a alça terminaria um pouco à frente desta rua Carlos Vergueiro. Ou seja, aí impactaria muito mais a Avenida Anastácio. Muito mais. Quer dizer, já deu uma melhoradinha. Mas eu acho que a gente precisa aprimorar. Então, eu acho que isso é importante. Obrigado por vocês e obrigado por vocês, aqui, que vieram debater, tanto Pirituba como Lapa. Este é um espaço democrático e é assim que a gente constrói pontes e não muros. Obrigado.

**José Manuguerra** - Agradeço a participação de todos nesta noite de segunda-feira, em um horário já avançado, onde todo mundo podia estar em casa, descansando, jantando, assistindo novela. Mas não, a gente veio aqui cumprir a nossa missão de cidadão. Muito obrigado a todos. Declaro encerrada esta audiência pública. Boa noite.

FIM