



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE – PLANO DIRETOR

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: CEU Casa Blanca – R. João Damasceno, s/nº - Vila das Belezas

DATA: 25-11-13

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Qualidade de som incompatível com a transcrição
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

- Qualidade do som incompatível. Transcrição prejudicada.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) - Boa noite. Na qualidade de representante da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 23ª audiência pública do PL 688/13, Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

Registro a presença do Sr. Anderson Kazuo Nakano, representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e donvido, para fazer parte da Mesa, o nobre Vereador Reis, o Sr. Antonio Carlos Dias de Oliveira, Subprefeito do M'Boi Mirim.

Esta audiência pública foi publicada no Diário Oficial diariamente desde o dia 8 de novembro de 2013; no jornal *Diário de S.Paulo* no dia 11 de novembro e na *Folha de S.Paulo* dia 12 de novembro.

O calendário para a discussão do Plano Diretor é extenso: esta é a 23ª de 45, sendo realizadas em todas as subprefeituras. Há audiências públicas macrorregionais, para as quais a população é convocada pela televisão, pelo rádio e pelos jornais. No sábado mesmo houve a audiência pública macrorregional da zona Sul, no CEU da Capela do Socorro. A nossa estratégia foi fazer uma reunião que fosse mais geral da região toda, amplamente convocada, para depois realizar reuniões menores nas subprefeituras, para permitir o acesso de todos. Aproveito para informar que há outra audiência pública no sábado, à tarde, no Campo Limpo.

Além disso, há as audiências públicas temáticas. Amanhã mesmo ocorrerá uma audiência pública sobre os instrumentos e o sistema ambiental na Câmara de São Paulo, das 9h às 12h. Então, o nosso calendário está composto por estas três modalidades de audiências públicas: as macrorregionais, as das subprefeituras e as temáticas.

Informo a todos que no *site* da Câmara, no endereço eletrônico www.sp.gov.br/planodiretor, há um espaço para aqueles que, não podendo participar da audiência pública, possam se manifestar e apresentar propostas.

Eu, Nabil Bonduki, membro da Comissão, fui indicado pelos outros membros da

Comissão como Relator nesse projeto. Estamos fazendo um trabalho de sistematização de tudo o que é falado e recebido para que, ao final desse processo, possamos elaborar um substitutivo que contemple as várias questões abordadas nas audiências públicas, diretamente no site da Câmara ou por documentos que chegam à Comissão de Política Urbana ou a este Relator.

Passo a palavra ao Sr. Anderson Kazuo Nakano, Diretor de Urbanismo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, que fará uma apresentação sobre a proposta do Plano Diretor, que revê a Lei 13.430, que deverá ser amplamente debatida para que possa expressar não só aquilo que esta Administração planeja para esses próximos anos, mas para orientar as próximas gestões na questão do desenvolvimento urbano.

Infelizmente, hoje temos poucas pessoas aqui, mas, como M'Boi Mirim é uma região muito populosa, poderemos fazer uma reunião em um local mais central para que possamos ouvir mais a sociedade da região.

Tem a palavra o Sr. Nakano.

O SR. ANDERSON KAZUO NAKANO – O projeto de lei do Plano Diretor está organizado em cinco títulos: Dos Princípios Gerais, são os princípios da Organização Territorial, são as normas e critérios para a organização dos espaços do Município; (ininteligível) e operações dos sistemas ambientais, que é uma agenda de grandes investimentos estruturais na Cidade, (ininteligível) da gestão democrata e do sistema municipal; Organização institucional das bases técnicas e também de participação do Fundo de Desenvolvimento Urbano, necessário para a implementação desse Plano de Política Urbana no Município. E o título V, das Disposições Finais e Transitórias.

- O orador passa a referir-se às imagens da tela de projeção.

Vou destacar alguns pontos do Título II, da Organização Territorial. Esses princípios que orientam esse projeto de lei são consagrados no ordenamento jurídico nacional, nos princípios da função social da Cidade, da propriedade urbana, da gestão democrata, dos

direitos da Cidade, do direito ao meio ambiente saudável e equilibrado. Agora, na ordenação territorial, temos esse mapa do macrozoneamento das áreas urbanas, macrozonas urbanas: Macrozona de Reestruturação e Requalificação Urbana e a Macrozona de Conservação e Recuperação Ambiental na Subprefeitura de M'Boi Mirim.

A base desse Plano de Metas parte da organização territorial, justamente a subdivisão dessas duas macrozonas nas macroáreas. Cada uma dessas áreas tem uma característica diferente do ponto de vista urbano e ambiental, com objetivos de planejamento específicos. Cada macroárea dessas orienta a formulação estratégica da aplicação dos instrumentos de política urbana.

Aqui na Subprefeitura do M'Boi Mirim, a gente tem incidência dessa macroárea laranja, a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana. São áreas de loteamentos irregulares, áreas de favelas, áreas que têm precariedade urbana. Então, o objetivo dessa macroárea laranja, que envolve uma boa parte do território da subprefeitura é a recuperação e a redução dessa vulnerabilidade.

Essa macroárea laranja, na altura do Capão Redondo, é a Macroárea da Qualificação e da Organização Consolidada. Essa parte verde é a Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável; são áreas onde precisamos segurar o processo de urbanização que envolve principalmente a área do Parque Estadual Guarapiranga.

Essa macroárea clara são as Macroáreas de Recuperação Urbana e Ambiental. A macroárea vermelha escura é a Macroárea de Estruturação Metropolitana. Então, vemos que, na região do M'Boi Mirim, há a ocorrência das principais macroáreas que estamos trabalhando no Plano Diretor.

Aqui o mapa das ZEIS, justamente as estratégias para recuperar áreas de loteamentos irregulares, favelas, conjuntos populares com situação de irregularidade fundiária. Vemos no território do M'Boi uma incidência grande dessas ZEIS tipo 1, que são justamente as áreas que demandam urbanização, infraestrutura, melhorias viárias e regularização fundiária.

Vemos, então, a demarcação de várias áreas como ZEIS 1.

Essas áreas em cinza são áreas vazias. São terrenos e glebas destinados à construção de conjuntos habitacionais novos para a população de baixa renda.

Essas áreas marrons são ZEIS 4, áreas para a construção de conjuntos habitacionais, mas para receber pessoas que estão morando em áreas de risco e de preservação permanente.

As ZEIS 3 são marcadas principalmente nas áreas centrais.

Além disso, temos proposta de definição dos eixos de estruturação urbana ao longo do sistema de transporte coletivo, que, aqui na Subprefeitura do M'Boi, abrange esses eixos que englobam esse trecho ao longo da linha 5 e esse trecho da Avenida M'Boi, que vai receber um corredor de ônibus. Na verdade, ela já tem um. A ideia é promover a orientação para um processo de produção imobiliária para essas áreas junto a esse eixo de ônibus e metrô, que já existe.

Essas quadras cinza ao longo dos corredores de ônibus, linhas de trem e de metrô, são as que existem hoje. A ideia é reestruturar essa área, melhorar as condições urbanísticas dessa área para, aí, sim, orientar a produção imobiliária para esses eixos, porque, principalmente no M'Boi Mirim, esse processo de aumento de aproveitamento das quadras teria que ser multiplicado para não congestionar mais ainda esses eixos.

Nessa outra parte da zona Sul também. Essas áreas ao longo desse corredor de ônibus da Teotônio Vilela, junto às estações de trem.

Aqui a complementação desses eixos de estruturação da transformação urbana passa ao longo dos corredores que não existem, mas que estão previstos para serem executados no período dos próximos dez anos.

Esses corredores estão previstos para 2016. São corredores cujos projetos já foram contratados e estão sendo estudados. Então, esses corredores que estruturam essas áreas laranja também são os corredores que vão receber um maior aproveitamento, vão ter um maior

aproveitamento dos terrenos, tanto na região do M'Boi como na região de Santo Amaro, para onde há propostas de aumento do aproveitamento da terra ao longo desses eixos de transporte coletivo.

Então, vemos que aqui na zona Sul, na altura de Santo Amaro, há uma confluência grande de corredores, de eixos de transporte coletivo, com uma proposta de aumento do aproveitamento da terra urbana. Isso tem que ser feito com muito cuidado, com muito monitoramento para não comprometer a capacidade de utilização do sistema de transporte coletivo.

O título III: Da Estruturação dos Sistemas Ambientais Urbanos é um título que propõe a organização e a realização de grandes empreendimentos, grandes investimentos nos elementos estruturais da Cidade. Aqui temos os grandes investimentos na implantação de parques. As cores claras são os parques previstos; as escuras, os existentes. Há previsão para a região de M'Boi de grandes áreas destinadas para a implantação de novos parques.

Também há previsão de implantação de adutoras e caixas d'água para melhorar o sistema de abastecimento de água da região, com a construção de estação elevatória. Essas linhas vermelhas são as novas adutoras previstas.

Aqui um foco maior nesses investimentos e nos investimentos em esgotamento sanitário. Essas linhas vermelhas são os novos coletores-tronco previstos aumentar a capacidade de coleta de esgoto.

Esses são os equipamentos para melhorar a coleta seletiva e a reciclagem na Cidade. Esses pontinhos vermelhos são os Ecopontos previstos. Os pontinhos marrons, pretos, são os Ecopontos que já existem.

O triângulo azul representa uma central de processamento de coleta seletiva de orgânicos. Há investimentos nessa área de coleta seletiva e reciclagem previstos para o território da zona Sul, par ao M'Boi.

Esses são investimentos no sistema viários. Na Estrada do M'Boi é necessário um

alargamento das vias, inclusive para receber esses novos corredores de ônibus. São investimentos em melhorias viárias principalmente em ligação entre os bairros e da ligação entre os bairros e os centros de bairros.

Esse, então, é todo o conjunto de investimentos na zona Sul, investimentos em alargamento viário, em melhoramento viário, melhoria de cruzamento entre vias. A maior parte dessas obras viárias é para melhorar a ligação entre os bairros e a ligação dos bairros com os centros de bairros, como Santo Amaro, e também com a zona Leste. Essa necessidade de ligação entre os bairros é bastante grande.

Vemos essas previsões de abertura de novas vias, melhoria de cruzamentos, alargamento e ampliação de vias que já existem.

Aqui estão os investimentos nos corredores de ônibus. Essas linhas laranja são os novos corredores de ônibus previstos. Nessa outra linha, azul tracejada, há um investimento previsto para 2025 pelo Metrô, mas o modal ainda precisa ser definido – se vai ser metrô, se vai ser monotrilho. São investimentos de mais longo prazo. Essas linhas de cor roxa são as linhas de metrô que já existem. As linhas laranja não tracejadas são corredores que já existem. As linhas de cor verde também são investimentos em transporte coletivo previstos; são linhas de monotrilho planejadas para 2026.

Então, alguns desses investimentos, como esses corredores laranja e essa extensão da linha 5, na cor roxa, são investimentos que dificilmente mudam, porque já há contrato de projeto, já estão licenciadas, algumas já estão até em obras. Já os investimentos em linhas de cor azul e verde podem mudar. São investimentos de mais longo prazo que podem ter sua previsão mudada.

Aqui estão os CEUs. Esses pontos de cor marrom são os CEUs que já existem. A gente está aqui, no CEU Casablanca. Esses outros pontos são os CEUs propostos no curto prazo, nesse governo. São os CEUs que já tem contratação de projeto prevista para o começo do ano que vem. Os editais já estão sendo concluídos. São 10 CEUs novos previstos na

Cidade.

Esses pontos em preto são as áreas de risco, ocupadas principalmente por moradias populares, por áreas de favela com risco de deslizamento. A gente vê que aqui na região de M'Boi Mirim há várias áreas de risco, e a proposta do Plano é fazer investimentos e obras para solucionar essa situação.

Para concluir, a gestão democrática prevê a organização da Prefeitura no Sistema Municipal de Planejamento Urbano, que inclui o Conselho Participativo das subprefeituras, que se tornarão Conselhos Representantes dentro do sistema de gestão desse Plano Diretor. Além disso, ele mantém a Conferência das Cidades, o Conselho Municipal de Política Urbana, as Câmaras Técnicas de Legislação Urbanística, a Comissão de Proteção à Paisagem.

Há aqui uma novidade. Estamos propondo que representantes da sociedade civil que vão fazer parte do Conselho Municipal de Política Urbana sejam eleitos na Conferência Municipal, e não nomeados pelo Prefeito. Estamos mantendo os instrumentos todos de política urbana: as audiências públicas; a iniciativa popular de planos, programas e projetos; a iniciativa popular de projetos de lei. Enfim, instrumentos de promoção da cidadania são atividades de formação para que a sociedade conheça esses elementos da política urbana, o próprio Plano Diretor.

Faz parte desse sistema de planejamento e gestão manter o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano. Aqui, estamos propondo melhorar o modo de utilização dos recursos – onde tem que ser mais planejado e mais transparente. Estamos propondo também deixar mais clara a necessidade de articular esse Plano Diretor – principalmente aqueles grandes investimentos – com PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Lei de Orçamento Anual, para que cada governo, a cada ano, se já destinando uma parte dos recursos para realizar aqueles grandes investimentos em parques, obras viárias, corredores de ônibus etc. Além disso, precisamos desenvolver esse sistema permanente de monitoramento e avaliação desse Plano.

Por fim, está prevista nas Disposições Transitórias, como extensão dessa

Macroárea de Estruturação Metropolitana, a definição de áreas de incentivo junto à Avenida Cupecê, na zona Sul, e junto à Avenida Jacu-Pêssego, na zona Leste, que são áreas para incentivo fiscal e urbanístico para implantação de empresas de atividades comerciais e (ininteligível). A ideia da desconcentração de oportunidades de trabalho, de atividades econômicas, atividades empresariais em direção aos bairros se dá através dessas áreas de incentivo na Macroárea de Estruturação Metropolitana e também naquelas áreas junto aos corredores de ônibus, trem e metrô. A ideia é possibilitar a implantação de atividades comerciais e de serviços de diferentes tipos.

Sinteticamente, de uma maneira bem resumida, essa é a organização das diferentes partes do projeto de lei 688/2013, que está sendo objeto desta audiência pública e que será a base para a elaboração de um substitutivo pela relatoria na Câmara Municipal de São Paulo a partir de todas as contribuições que estão sendo levantadas e coletadas nessas e em outras atividades que estão acontecendo e que ainda vão acontecer.

A ideia, pelo que já vimos discutindo com a equipe da relatoria do Vereador Nabil Bonduki, é manter essa estrutura; mas, certamente, com esse substitutivo, pode ser que haja alterações, ajustes e complementações, o que é bem-vindo, pois algumas correções são necessárias nesse projeto de lei, que não está perfeito. Daí a importância de estarmos fazendo essa discussão e de vocês estarem estudando esse jornalzinho que vocês receberam e que tem a íntegra desse projeto de lei, para fazer as propostas e encaminhar as contribuições para a relatoria elaborar o substitutivo. É importante que vocês estudem e apropriem-se desse projeto de lei, pois ele será a base para construirmos esse substitutivo, que, aí sim, será votado na Câmara Municipal e será o nosso Plano Diretor para os próximos dez anos. Muito obrigado.
(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Chamo, para ocupar assento à Mesa, o Vereador Reis, o Vereador José Police Neto e o Subprefeito Antonio Carlos.

As inscrições estão abertas. Quem quiser se inscrever, procure a secretaria.

Inicialmente, passo a palavra aos Vereadores presentes e ao Subprefeito para que se manifestem e já levantar algumas questões. O Vereador já me adiantava várias questões sobre a região, que reputo importante serem registradas para que possamos ter todos os elementos para construir um substitutivo que contemple as questões principais levantadas pela sociedade de modo geral, pelos Vereadores e outros atores importantes.

Agradeço à Regiana Aparecida Costa da Paixão Coimbra, gestora do CEU, que está nos acolhendo hoje para esta audiência pública.

Passo a palavra ao Vereador Reis.

O SR. REIS – Boa noite a todos e a todas. Cumprimento o Vereador José Police Neto, o Subprefeito Antonio Carlos, o Vereador Nabil Bonduki, Presidente da Mesa, e também o Kazuo – futuro Vereador, Deputado, conforme já profetizaram.

Eu conversava com o Vereador Nabil Bonduki sobre os problemas que temos na nossa região. Uma parte dos problemas está relacionada à proteção ambiental, ao fato de a região ser composto de mananciais. A atividade industrial pouco pode ser desenvolvida, daí as pessoas têm que sair daqui para trabalhar do outro lado da ponte, do outro lado do rio. Assim, o grande problema que aflige os moradores é o da mobilidade. Por mais que se façam obras na região de Mirim - duplicação da Avenida M'Boi Mirim, da Estrada da Baronesa, da Rua Agamenon Pereira da Silva; levar a Avenida Carlos Caldeira Filho até a Avenida M'Boi Mirim; fazer o prolongamento da linha do metrô até a Menininha -, mesmo assim nós teremos dificuldades para passar para o outro lado do Rio Pinheiro, porque temos hoje três pontes se considerarmos que a Ponte Transamérica tem sentido único. Temos na verdade quatro pontes: a Ponte João Dias, a Ponte Transamérica, a Ponte Socorro e a Ponte de Interlagos, já considerando também aquela região de Interlagos, região onde as pessoas também têm dificuldade para acessar a região central, para acessar a região de Santo Amaro, para acessar a região da Marginal Pinheiros.

É necessário haver mais pontes para que as pessoas possam atravessar para o

outro lado e terem acesso aos serviços, aos empregos, à Justiça, às universidades – esses dois últimos, serviços inexistentes em nossa região. Sobre o Fórum, cuja construção já foi aprovada para a região de M'Boi Mirim, a Ordem dos Advogados ainda não tem detalhes. Então, para utilizar todos esses serviços, as pessoas têm que passar para o outro lado do Rio Pinheiros, indo até Santo Amaro, até a Barra Funda, até o Centro. Para facilitar isso, teríamos que ter mais pontes. Só as que existem não nos dão respostas, porque todos esses bairros convergem para essas passagens, travando todo o trânsito. A população do “fundão” desses bairros sofre muito, gasta horas parada para ir ao trabalho. Quando as pessoas vêm dos bairros e chegam à Guarapiranga, ficam paradas no trânsito por três horas. Então, nesse Plano, deveria estar sinalizada a construção de mais pontes, pelo menos mais quatro pontes para melhorar esse acesso.

Na região do Jardim São Luiz, por exemplo, os moradores estão “sufocadas”, espremidas, pois só podem contar com a Avenida Maria Coelho de Aguiar para acessar a Ponte João Dias ou a Guarapiranga para acessar a Ponte do Socorro. Mesmo as obras da Ponte Baixa, que estão sendo feitas, não resolvem o problema do São Luiz.

As pessoas, correndo do trânsito da Estrada de Itapecerica e correndo do trânsito da M'Boi Mirim e da Guarapiranga, vão todas enchendo as ruas do Jardim São Luiz e Parque Santo Antônio, que se tornam rota de fuga dos motoristas que querem chegar ao Capão Redondo, ao Vaz de Lima e assim por diante. As pessoas saem de manhã para o trabalho, procurando essas vias – que hoje são muito mal cuidadas por falta de recursos -, e à tarde, ao voltar para suas casas, elas também passam por essas vias locais para cortar caminho e chegar a seus destinos.

Então, seria interessante se houvesse uma saída pelo Jardim da Felicidade, próximo a onde está sendo feita a obra do Metrô, à garagem do Metrô que está sendo construída (ininteligível). Hoje há uma passagem precária lá, que, com essa obra, deixará de existir. Então, faz-se necessário haver uma nova via saindo do Jardim São Luiz, subindo a Rua

Saturnino de Oliveira, passando pelo Jardim da Felicidade, cruzando a Guido Caloi e, quem sabe, um novo pontilhão para acessar a Marginal Pinheiros e também Santo Amaro, porque muitas pessoas aqui trabalham na região de Santo Amaro.

Tudo isso deve ser pensado em termos de sugestões para serem agregadas a esse plano de forma a garantir a mobilidade das pessoas que moram nessa região.

Outra questão são as indústrias. No Jardim São Luiz e também na Chácara Santa Maria, temos algumas pequenas indústrias, pequenas metalúrgicas, muitas das quais estão hoje clandestinas; não conseguem se regularizar porque o zoneamento não permite. Acho que o plano tem que sinalizar a possibilidade de regularização dessas pequenas indústrias que geram empregos, o que é muito importante para nós, pois evita esse investimento em deslocamentos e em transporte. Fazer uma avenida custa uma fortuna. Fazer uma linha de metrô custa uma fortuna. Estamos investindo somente na saída das pessoas daqui da região para o outro lado e, à tarde, no seu retorno para os bairros; por isso é que trava tudo.

Se pudermos ter a possibilidade de liberar a regularização para essas pequenas e médias indústrias, estaremos fazendo com que grande parte dessa população que se desloca possa trabalhar próxima de suas casas. Assim, diminui a necessidade de investimento em mobilidade urbana, que é muito alto. Um quilômetro de metrô subterrâneo custa mais de 500 milhões, segundo declaração do Secretário de Transportes Metropolitanos; já um quilômetro de metrô aéreo, mais de 120 milhões. É muito dinheiro. Estamos investindo uma fortuna para tirar milhares de pessoas desta região e para depois trazê-las de volta todos os dias. Não vou dizer que vamos fazer com que todos possam trabalhar próximos às suas casas, mas tem que haver um planejamento – na revisão desse Plano Diretor – para que parte dessa população possa trabalhar na própria região, diminuindo esse deslocamento diário que temos. Obrigado.
(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Reis. Tem a palavra o Sr. Antonio Carlos, Subprefeito de M'Boi Mirim.

O SR. ANTONIO CARLOS DIAS DE OLIVEIRA – Boa noite a todos e a todas. Boa noite, Vereador José Police Neto, Vereador Nabil Bonduki, Vereador Reis, Kazuo.

Todos dizem que vários munícipes reclamam da saturação da Avenida M'Boi Mirim. O problema da mobilidade em nossa região é crítico. Como falei o Vereador Reis, temos poucos gargalos para sair da nossa região. Temos a Ponte Guarapiranga, a Ponte João Dias... Estamos praticamente ilhados. Todos os dias o trânsito é caótico na Avenida Maria Coelho Aguiar, onde está o Centro Empresarial.

Uma das reivindicações que nos chegam dos munícipes é a possibilidade de canalizarmos o Córrego do Jardim São Luiz e fazermos um (ininteligível) com a Avenida Maria Coelho Aguiar, na tentativa de desafogar um pouco o trânsito daquela região.

Eu dei uma olhada no mapa e estava até comentando com você, Nabil, sobre a grande quantidade de ZEIS que temos na nossa região. Infelizmente, a Subprefeitura não foi consultada, mas ela impede, na verdade engessa muita coisa, indo na contramão. Como o Vereador Reis colocou, nós não temos, do lado do “fundão”, um supermercado grande, alguma coisa que pudesse evitar que essas pessoas fizessem esse deslocamento.

Isso para nós é muito importante. Se a gente trava isso daí, a gente precisa rever algumas (ininteligível) que foram colocadas, então eu acho isso muito importante.

Outra questão é com relação a nossa... Estava discutindo agora com o nosso coordenador de (ininteligível). Se eu estiver errado, depois você me corrige (ininteligível). De (ininteligível) parece que só 3% dos estabelecimentos comerciais têm licença de funcionamento. Então nós trabalhamos de forma clandestina, o nosso comércio trabalha de forma clandestina, porque as ruas são limitadas (ininteligível) dez metros e a maior parte das nossas ruas na nossa região é mais estreita. Então (ininteligível) não deveria estar lá, na verdade, a quitanda não deveria estar lá onde está. Nós fechamos os olhos para isso. É uma coisa que deveria ser revista também.

Outro ponto, além das ZEIS, dessa largura de rua (ininteligível) é também com

relação às vagas de estacionamento. Se não estiver errado, a lei (ininteligível) um carro para cada 35 m². O que fazer com o que já está aí? O que fazer com o que já existe. Seria interessante daqui para frente, em novos projetos, a gente aprovar também dessa forma, porque precisa ter estacionamento, mas como é que a gente resolve esse passivo (ininteligível) lá atrás? É uma questão que precisa ser também equacionada.

Outra coisa, não só para a região do M'Boi Mirim, é uma questão para São Paulo: nós temos uma joia rara na nossa região que se chama Represa do Guarapiranga. Infelizmente ela está sendo invadida. Quem sobrevoa a região vê que infelizmente ela está sendo... Nós devíamos proteger a nossa região com parques (ininteligível) para evitar que no futuro ela se torne uma área de risco e para preservar o nosso manancial.

É isso. Obrigado, gente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Antonio Carlos. Eu só quero esclarecer (ininteligível) assunto que você levantou, que (ininteligível) transitórias revogando uma disposição da lei de zoneamento que estabelecia que atividades de MR2, ou seja, atividades acima de 250m não pudessem ser implantadas em ruas locais. Isso vai facilitar muito ruim dessas situações que você falou. (Ininteligível) vagas de estacionamento também está estabelecendo regras muito mais compatíveis com a situação da cidade exatamente na perspectiva de desestimular o uso do automóvel. Então acho que tem alguns avanços importantes relacionados a esse tema. Depois a gente pode voltar a esses temas que foram levantados pelo Reis e pelo Antonio Carlos.

Vou chamar o primeiro inscrito, Antonio Pedro, Tonhão, do (ininteligível). Vou chamar o próximo, Paulo (ininteligível), entidade (ininteligível).

O SR. PAULO – Boa noite, amigos que estão participando do conselho, Mesa, Subprefeito do M'Boi Mirim, Vereadores.

Gente, ouvimos falar muito em (ininteligível). Às vezes (ininteligível) com o que diz. Espero que essa nova eleição... esse novo Plano Diretor venha trazer benfeitorias, benefícios

para a cidade de São Paulo, principalmente para M'Boi Mirim. Eu moro aqui há 40 anos e tenho visto melhorias (ininteligível) muito pouca. O que eu tenho visto no M'Boi Mirim, Capão Redondo, Campo Limpo é o crescimento desordenado da cidade. Ela está crescendo desordenada e os nossos representantes não estão conseguindo uma forma de amenizar, de controlar esse crescimento.

Estão vindo pessoas de fora, estão crescendo, estão (ininteligível) ficando tudo por aqui. Antigamente era bom arrumar emprego, era bom trabalhar nessas empresas. Não era terceirizada, era fácil arrumar emprego. A gente tinha as empresas dentro da cidade de São Paulo; não tem mais. Hoje, para arrumar emprego você precisa participar de concurso. Para pagar (ininteligível) emprego tem que pagar para participar de concurso, concorrer com (ininteligível) pessoas para duas ou três vagas. Isso tá errado e ninguém vê. Como que fala “Eu vou alargar a M'Boi Mirim, vou alargar aquela rua tal, a Armagedon”, (ininteligível) aquele trecho (ininteligível) já vem há muitos anos falando e nada se faz. (Ininteligível) eu achei muito bom esse plano que está vindo agora. Espero que antes de falecer, um dia, que tudo isso aconteça, que foi sonho dos meus pais, dos meus avós, que hoje infelizmente a gente está vendo que alguma coisa está acontecendo. Então, Reis, quando fala em alargar avenida para melhorar o trânsito que está (ininteligível) construindo edifício um prédio ali, um prédio aqui, essa ganância (ininteligível) dinheiro. Esse prédio que está construindo está trazendo mais carros para a cidade, sem ter onde passar. Cada edifício (ininteligível) aqui nessa região, você pode analisar a quantidade de carros (ininteligível), então muito se faz reforma com a casa suja. Ou seja, não se faz alargamento com (ininteligível) de carro um atrás do outro. Primeiro tem que arrumar casa, arrumar avenida, fazer ponte. Agora podemos construir prédios, trazer benefícios. Gente, isso aqui vai virar um dia uma bomba (ininteligível). Vontade de ir embora todo mundo tem, mas ainda tem aquele sonho de que a cidade de São Paulo, a nossa região é a casa (ininteligível), é aqui que se ganha dinheiro. Eu acredito (ininteligível) poucos que ganham dinheiro aqui. Fico muito grato pela participação. Eu venho do Capão Redondo,

represento aqui (ininteligível) Zacarias, uma entidade que vem fazendo bastante benefício para cidade de São Paulo também. A gente corre muito para ver o que está acontecendo, o que não está acontecendo, participar junto com subprefeito do M'Boi Mirim, do Campo Limpo. Fiquei muito feliz de o Reis ter saído candidato, um camarada que vem batalhando ali. Ricardo (ininteligível) também é meu parceiro (ininteligível) conseguiu (ininteligível) nossos vereadores, nós contamos muito com vocês e vou contar muito com os amigos que estão participando do Plano. (Ininteligível) M'Boi Mirim foi a região que teve 156, aproximadamente, candidatos (ininteligível) para 51 vagas mais ou menos. (Ininteligível) vamos participar, vamos para cima, cobrar. Eu cobro, vou para cima. Não vamos culpar ninguém, não, porque (ininteligível) pegaram a casa bagunçada. Agradeço a oportunidade e espero (ininteligível) vou torcer por isso e vou cobrar também, cobrar com carinho, porque é assim que se faz política. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Paulo. Agora o Tonhão, do movimento Unidos pela Habitação.

O SR. TONHÃO – Boa noite. Primeiro quero (ininteligível) pouca gente participando (ininteligível) bom senso para a gente tentar (ininteligível) oportunidade (ininteligível) Plano Diretor, que obviamente (ininteligível) mais gente, mais opiniões, mas (ininteligível) mais, mas temos pouquíssima gente que (ininteligível) flexibilidade, não exagerar, mas (ininteligível).

Segundo que um dos motivos de ter uma audiência pequena é a localização desse espaço. Embora seja um espaço muito bom, o espaço físico, nós estamos completamente fora do eixo que nós pretendemos discutir, que é o eixo do M'Boi Mirim. Eu sou da Guarapiranga, fica do outro lado do M'Boi Mirim, e (ininteligível) muito difícil estar aqui hoje pela localização, porque aqui na realidade é mais (ininteligível) do que M'Boi Mirim, até (ininteligível) Hospital do Campo Limpo está na Subprefeitura do M'Boi Mirim (ininteligível). Mas eu acho que temos que debater, discutir assuntos locais, mas temos que entender que nós não somos uma ilha na cidade, nós pertencemos à cidade de São Paulo.

A proposta do Plano que nós procuramos estudar um pouco, que busca aproximar

emprego e moradia na nossa cidade, discute temas como déficit habitacional, transporte, a questão dos mananciais da região e principalmente um assunto que eu acho muito importante tocar são as áreas de risco. Aqui na cidade de São Paulo tem cerca de 400 áreas de risco. Dessas 400, 50 estão no M'Boi Mirim, a ampla maioria é aqui na nossa região, tanto que o problema de habitação é muito crônico. Nesse aspecto é importante discutir a questão das ZEIS, que na proposta aparece que as ZEIS aumentaram, duplicaram o número de ZEIS para produção de habitação de interesse social, mas aumentaram basicamente nas franjas da cidade, na periferia da cidade, nas áreas já precárias de ocupação, de favelas e também nessas áreas de risco. Então aumentou as ZEIS, mas são áreas que já estão ocupadas, não têm de fato um mínimo de espaço para construir habitação de interesse social para desadensar a nossa periferia. E as ZEIS 2 e 3, que seriam as zonas mais estruturadas, terrenos ociosos, vazios que existem na cidade; a ZEIS 3, que são prédios ou empreendimentos subaproveitados, praticamente não aparecem na proposta do Plano Diretor.

Então nós entendemos que, se a gente quer de fato aproximar moradia e emprego, temos que colocar também moradia onde estão esses eixos estruturantes, eixos em que vão passar corredor de ônibus, metrô ou monotrilho. Isso é imprescindível para desadensar, para diminuir o fluxo de pessoas na cidade, para que não sofra como a gente sofreu hoje para chegar aqui. (Ininteligível) três horas do Centro até aqui, para chegar nesta audiência. Embora more na Guarapiranga, vim do Centro. Então a gente tem que, no Plano Diretor, dizer isso, como que nós queremos.

A proposta desses eixos (ininteligível) e macrorregiões metropolitanas é irrelevante, praticamente inexistente, essas ZEIS 2 e 3, então nós propomos aqui. Já na audiência da Câmara Municipal dos Vereadores a gente propôs que tivesse 1/3 nessas macroáreas de desenvolvimento urbano e 25% nos corredores. Ou seja, de fato fazendo medidas que atendam e desadensem as periferias, que permitam a locomoção, que permitam emprego próximo do local do transporte. Essa é a nossa opinião sobre a questão do (ininteligível) do

Plano Diretor.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Tonhão. O próximo é o Alexandre Gomes, assessor do Vereador Police. (Ininteligível) Em seguida o Márcio Luís Dacosta, chefe de gabinete da Subprefeitura do M'Boi Mirim.

O SR. ALEXANDRE GOMES – Boa noite. Eu ia tecer um comentário aqui. Acho que o Tonhão falou alguma coisa. Mas eu queria (ininteligível) aqui no M'Boi Mirim tem um certo... criou um senso comum que o grande problema é o trânsito, é a mobilidade. Depois que se anunciaram as duplicações, as obras, qual foi a surpresa? Que na primeira audiência que nós fizemos do programa de metas devia ter em torno de 400 pessoas, o ponto mais citado era o problema da mobilidade urbana. Daquela audiência para segunda, quando se anunciaram as obras de duplicação, as obras o (ininteligível) e tal, na segunda audiência, que foi a devolutiva, que houve uma consulta aos presentes (ininteligível) uma última que vai levar em conta a opinião dessas pessoas, a mobilidade sumiu. O que aparece, de cinco pontos, três estão relacionados com viário e habitacional. E é uma (ininteligível) eu, particularmente, (ininteligível) debatendo.

A questão principal do M'Boi Mirim é o problema fundiário, é essa super-habitação que existe, uma região totalmente ocupada. Você anda na Estrada do M'Boi Mirim (ininteligível) aqueles vales são paredes de casas que ninguém consegue acessar, que não têm coleta de lixo, que têm intermináveis escadarias e vielas que, se for reformar tudo, vai precisar de anos para arrumar tudo isso.

E aí a gente vê o reflexo dessas coisas visíveis, o mais claro é o lixo. Você anda no M'Boi Mirim e vê, em vários locais, um monte de lixo acumulado. Aí você fala: por que será que tem tanto lixo acumulado nesse e naquele ponto? Claro, são as áreas ocupadas em que não entra a coleta, as casas são muito pequenas, 30, 35 m², moram muitas pessoas, não dá para guardar o lixo, não é como a minha casa que tem varanda, quintal e posso esperar; também

não tem como deixar na vielinha, ele é obrigado a levar para o lugar mais próximo em que passa a coleta. Só que não é um cara só, são 200, 300, e aí tem essas pequenas montanhas de lixo espalhadas pela região.

Aí você começa a ver vários aspectos dessa ocupação: água que não chega, porque são pontos muito altos, em certa hora do dia o pessoal abre a torneira e não sai água. Aí você vai levantando tudo isso e vê um problema habitacional fundiário cujo problema do trânsito é uma consequência disso, porque mora tanta gente. (Ininteligível) vamos fazer avenida. Nesse ritmo nós vamos ter que ficar fazendo avenida, avenida, avenida infinitamente, porque a questão é fundiária.

Quase toda a região é irregular. Eu estou fazendo um levantamento de todos os processos de regularização fundiário que tem no M'Boi Mirim. Deve ter um 70. Tem um que é de 1980, Nabil. Desde 1980 tem um processo que vai regularizar um bairro (ininteligível) não regulariza. (Ininteligível) tem CEP, o IPTU ainda é da gleba inteira e as coisas não se resolvem.

O mais estranho de tudo isso é o seguinte: você vai pela Estrada do Guarapiranga, passou a pontezinha você começa a ver um monte de área industrial antiga abandonada, vazia. Você vê vazios e vazios em toda a região do Socorro, em toda a região do Campo Grande, enormes vazios, enormes áreas desabitadas. E aí você anda um, dois quilômetros para dentro, um monte de gente, aglomerados urbanos. Então tem alguma coisa errada nessa história. Tem lugar em que não cabem mais pessoas, pessoas em áreas de risco, sem nenhuma infraestrutura urbana; quatro quilômetros adiante, áreas totalmente vazias com estrutura urbana, com rede de água, esgoto, luz. Então é uma cidade que tem alguma coisa que não está certa. Não tem muita lógica.

Então eu acho que é um pouco isso que o Tonhão falou.

- Gravação incompatível, áudio prejudicado.

Acho que tem de ter políticas, não sei de que maneira, que incentivem desadensar um pouco a periferia e adensar as áreas já estruturadas porque essas áreas vão ser as

próximas Berrinis, é a bola da vez da especulação imobiliária, mas pelo menos parte dessas áreas tem de ser voltadas para habitação de interesse social. Tem coisas nas Subprefeituras que você não consegue resolver, como o problema de ocupação, não ter água, não ter onde construir. Isso conflita com os grandes proprietários. A propriedade tem uma função social. O problema maior é o fundiário, isso tem de ser equacionado.

A SRA. ROBERTA CABRAL – Boa noite a todos. A grande necessidade não é só se ater ao Plano Diretor e, sim, ele e a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Habitação, Obras. A efetivação da realização desse Plano, que é um desejo coletivo, é ter um grupo intersecretarial. Precisamos ter um grupo intersecretarial, falando todos a mesma língua. A Prefeitura no seu brasão diz que conduz e que não é conduzida. Estamos nos deixando levar pelas circunstâncias, cada um resolve o seu e ninguém fala a mesma língua.

O SR. JOSÉ RONALDO ARANTES – Sou empresário do M'Boi Mirim há 50 anos. Estamos falando do plano estratégico da Cidade, então, temos de ser pró-ativos e não reativos, usando o que a Roberta expressou. Temos questões administrativas que tem de se sintonizar no momento quais são. Os esforços do poder público em atender as medidas de lei e fazer a reurbanização de favelas, concluída essas obras em dez meses, todos os encargos de manutenção delas pessimamente executadas cairão no colo dos subprefeitos ou do administrador local. Temos um número imenso de obras recém construídas, como o CEU de Guarapiranga, que teve a piscina, os seus azulejos soltos em menos de um ano.

Portanto, a questão administrativa tem de ser dividida nesse momento daquilo que é o Plano Estratégico. Como morador e conhecedor do adensamento do M'Boi Mirim muitas vezes vi comboios de caminhões de mudanças trazendo gente do lado rico da Cidade para habitar na beirada da represa. Essas áreas sobraram do lado de lá, então vamos aproveitar toda essa estrutura que já existe lá. Não estamos conseguindo administrar a gestão pública e vamos criar ainda estrutura de investimentos necessários para nivelar à cidade na sua qualidade de vida para o cidadão daqui.

Acredito que só vamos ver esse lado da Cidade com uma qualidade de vida mais contemplada, porque lá não tem uma sala de ensino superior, com exceção da FATEC de Guarapiranga. São 600 mil habitantes. É lamentável que a administração não ofereça isso para sairmos desse quadro horrendo. Se o Governo não oferecer condições para que a minha empresa cresça, tenho 25 anos, sou regularizado com toda a questão de leis. Tive uma causa trabalhista apenas, o Vereador Reis conhece bem a nossa história na região. Se eu não tenho o licenciamento da Prefeitura, não é porque não quero. Eu trabalho com um artigo que se eu não tiver, se eu não oferecer transparência na minha operação desde que a madeira é extraída até o momento que sai da minha marcenaria para o consumidor, estou infringindo leis sérias ambientais. Se não temos, não é porque não queremos, não queremos trabalhar a margem da lei. Tem de ter vontade e estratégia para se organizar a Cidade.

Gostaria de ver uma integração da transposição da represa Guarapiranga, integrando esses eixos: Itapeverica, M'Boi Mirim e Parelheiros. Essa população merece e teria uma qualificação da sua condição de vida. Essa sobra de área deve ser para uma criação de infraestrutura comercial e empresarial da região, para gerar emprego e renda, ou criação de outorgas ambientais uma vez que a região tem de ter a questão do meio ambiente preservado.

Como vamos potencializar para que empresas de turismo, pousadas, passeios, o que vamos oferecer para se instalem na nossa região, ou seja, gerar renda, pagar impostos e permitir com isso que o Município tenha moeda? Porque tudo isso é bonito, mas sem moeda não conseguimos sair do lugar, seremos sempre reativos e temos de ser pró-ativos.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Cumprimento a todos. Realizamos no sábado uma audiência intensa aqui que abrangeu toda a região sul. Gostaria de mostrar uma sobreposição de mapas que fizemos para ajudar na leitura do que é o nosso território a partir do que as leis formaram até hoje. Nem sempre ali acertou. Ficamos, às vezes, numa insistência de acreditar que a lei que foi feita, só por ela ser hoje lei, acertou para o padrão para a Cidade como um todo. Temos arranjos na Cidade do ponto de vista físico e territorial que apontam cidades muito

distintas. Há bairros inteiros que não tem via maior de 10 metros porque o modelo de ocupação foi esse e não vamos mudar a vida dessas pessoas por dez ou doze metros.

Pode ser que três andares de frente para uma rua de 10 metros (palavras inaudíveis) algo que não é bom. Pode ser, mas a Cidade foi construída assim. Ou damos condições para que isso melhore a partir do tempo ou vamos viver no processo de negação. Nada pode, nada avança.

Quero concordar com as falas a partir do Márcio. O Márcio foi preciso ao interpretar essa questão do trânsito. Se resolver o problema do trânsito, está resolvido o problema da Cidade. Eu não sei. De repente, quando resolvemos o problema do trânsito, reforçamos a pobreza da periferia porque continuamos transportando essa mão de obra barata para o Centro só que com maior velocidade. Só para ser mais explorada por mais tempo. Isso consolida a desigualdade porque se se investe em viário, investe menos na qualidade da habitação das pessoas.

Se fizermos tantas obras viárias, vamos recuperar parte da habitação de baixíssima qualidade que temos no território. Porque sabemos que não vai ter dinheiro para tudo. Se é para tomar uma decisão, um pouco do debate do Plano Diretor tenta contar qual é essa estratégia.

A Roberta também falou algo do ponto de vista subliminar: tem mais do que habitação e transporte, ou seja, só casa e trabalho, não tem cultura, educação, encontro das pessoas, possibilidade de transferência do território, não há salas de teatro, cinemas, não há lugar para entretenimento, é só casa, trabalho e um monte de boteco para encher a cara e depois ter problemas.

Como o Nabil estuda a Cidade há muito tempo, ele foi buscar algumas coisas. Ele diz que a habitação de elite foi descrita em detalhes, sabe-se até quais as flores que ornamentavam os jardins, mas a habitação do trabalhador, ninguém sabe o que representa. Se as condições sanitárias representavam perigo, nada se sabe. Essa foi a lógica que foi formada

lá atrás. Estrategicamente vamos enfrentar essa lógica, ou vamos agravá-la. Não tenho dúvida alguma que vamos impor quais as formas infraestruturais, ligando os bairros ao Centro porque é um direito da população. Se quer morar na periferia tem de ter acesso ao Centro, isso não quer dizer que a Cidade que está no Centro não tem de estar aqui.

Não é uma questão de retórica, ou a gente interpreta o nosso território como aquele que tem tudo que tem no Centro ou erramos do ponto de vista estratégico. Se não é só construir mais vias, mais metros para o povo pobre da periferia continuar pobre, levando riqueza para o Centro. Este mínimo pacto temos de ter com a Cidade, em especial, a Cidade que teve todos os investimentos até hoje porque, se não, os investimentos são para continuar a servir essa Cidade que sempre foi chamada de Cidade.

Estou muito confiante de que o Nabil, com a nossa ajuda, da capacidade de observação que cada um dos Vereadores tem no seu território, como fez hoje com muita precisão o Reis, e vamos acertar. Só que acertar na lei não é tudo, depois temos de ter um grupo como vocês, muito entusiasmado, para tirar a lei do papel. Por que se não vamos ficar com um compêndio lindo de obras e zoneamento que, de repente, patina de novo.

- Orador passa a referir-se a imagens em tela.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Estamos na divisa dos três distritos. O Kasuo mostrou para gente a divisão que não é muito nova e aponta as distinções e o que faz com que cada região tenha essa leitura de proteção e de consolidação do espaço urbano. Aqui cria conflitos onde algumas delas cortaram favelas ao meio. É importante fazer a leitura da macrozona porque dá uma recomendação grande: tipo de formação do solo, a presença de (palavra inaudível) de drenagem, então, traz um volume de informação que fala que não é bom morar ali. Por isso é importante depois soltar a carta para vermos se há paridade com isso, para não ser uma decisão política e administrativa e, sim, algo que teve um arcabouço técnico verdadeiro, portanto, não estamos dizendo que aquela área quando você for construir mais prédios numa área que não foi ocupada não posso (palavra inaudível) uma gigantesca erosão.

O Nabil estava na administração executiva quando começaram a se abrir as primeiras casas e prédios na Cidade Tiradentes. Sabia-se que existiam muitas (palavra inaudível) drenagem, parecia um Niágara de tanto buraco que se abria porque se descobriu o óbvio, tirou-se a cobertura vegetal de área que tem (palavra inaudível) de drenagem, a erosão vem e acaba com tudo. Até hoje temos problema de erosão lá.

Isso vai trazendo as leituras de maneira muito cuidadosa e passam a não desenhar o território, e, sim, reconhecer o território, não vamos imaginar que vamos pintar alguma coisa no território, não se pintam coisas no território, você consegue reconhecer a capacidade que ele tem de ir absorvendo as coisas. Há aquilo que já acertamos ou erramos e como se recupera. Essa talvez seja a grande inovação que é um aperfeiçoamento porque as áreas de intervenção urbana quando você começava a somá-las, e isso está na lei atual, ela ia construir um eixo de circulação e isso foi muito trabalhado pelo Nabil depois que recebeu da Prefeita Marta um projeto lá na Câmara. Foi o momento em que nasceram as macroáreas, que nem estavam no projeto original, e essa qualificação de interpretação de áreas de intervenção urbana. Daí vai começando a nascer esse eixo.

Fizemos questão de pegar o foco da região por isso vocês vão ver a represa ali no meio. Quando você sobrepõe o que você passa a ter: esse um pouco mais escuro são os eixos e no fundo deles há a divisão das macroáreas. Isso é um pouco para entendermos o quanto o eixo entra na macroárea e anuncia, e daí porque falar do eixo que estrutura o plano, a macroárea e o eixo que estrutura. É ele que vai anunciar essa área para adensamento, para próximo do eixo de transporte público coletivo, portanto, estimulando um desadensamento da parte interior do bairro porque você está trazendo ele para mais próximo do que se chama de transporte público coletivo. Quem estiver mais próximo do eixo é aquele que vai usar o transporte coletivo para se deslocar. Aquele que fica fora do eixo, você vai qualificando o território para as pessoas passarem a trabalhar no bairro.

Trouxemos a leitura mais próxima, o que é que o eixo faz, o quanto ele chega mais

próximo ou mais longe das áreas mais protegidas? O quanto ele vai encontrar ZEIS dentro dele, o quanto o eixo descobre ZEIS ou não. A região tem muitas ZEIS, mas quase nenhuma dentro do eixo. Então, estamos dizendo seguinte: o eixo ao não ter ZEIS, dificilmente vai trazer a população que está sendo lançada. As ZEIS vão cumprir esse papel dessa população que mais precisa estar no eixo. Essa população vai estar distante do eixo, num processo de segregação dentro da periferia. Por isso o esforço é um passo que está sendo muito bem desenhado de conseguirmos fazer com que o eixo tenha um percentual já escolhido de ZEIs. Dentro do eixo tem de ter áreas de ZEIS selecionadas previamente. Mesmo que você tenha de optar por ZEIS que estão fora para compensar.

Descendo pelo Ângela e pegando um pouco do São Luis, indo para a ponta e quanto mais você vai chegando à ponta é menor a presença desse estímulo do coeficiente de aproveitamento 4, que vai estar paralelo ao eixo onde estão as ZEIS e daí vamos começar a fazer as sobreposições dela.

Aqui estão as ZEIS, e aqui estão os eixos. Então quando você vai lá e observa aquilo que é o grande incentivo para o desenvolvimento da Cidade está sendo reconhecido como aquilo que vai de fato desadensar áreas que o adensamento não gera qualidade de vida e trazer com muito benefício para o eixo de transporte, 150 para cada lado, e 150 com muita qualidade porque ele não limita, bateu na quadra entra a quadra inteira. A gente vai ver que continuou sem ter aquilo que é fundamental dentro do eixo, que é essa leitura do interesse social.

Então o que tentamos trazer para esse conjunto de leituras? Que a Administração acertou ao optar por um modelo de eixo de desenvolvimento, ao pegar o corredor e estabelecer que o corredor é esse processo, porque ele qualifica o transporte. Então estamos dizendo que eu sei que tenho de duplicar, sei que tenho de fazer a passagem qualificada, mas sei que tenho de dar qualidade para o miolo do bairro da periferia, porque aí não estou estabelecendo uma obrigação definitiva de que todo mundo tem de ser transportado.

Segundo, o Nabil vai ter de ter muita sensibilidade e aí os Vereadores de cada uma das subprefeituras vão poder também chegar a esse miolo do bairro e dizer: onde ali pode a atividade econômica, onde pode a moradia. Cabe ter equilíbrio para essa atividade econômica conseguir reter cada vez mais a população economicamente ativa. É cada vez mais presente a ausência de zoneamento exclusivo para a indústria, por exemplo. Ela está cada vez mais solta dentro do território. Essa é uma decisão que também do ponto de vista estratégico terá de ser tomada. Que tipo de indústria vai ter. Se vamos ter indústria nesse território.

Nesse macrozona de proteção é muito complexo falar em indústria, mas tem condição de falar em indústria ainda já que todos nós sabemos que ela remunera um pouco melhor? Temos sim. Temos de fazer esse pacto, porque se quero um emprego qualificado eu sei o que eu perco quando eu tenho esse emprego qualificado ali do lado. Isso é pactuar.

E plano diretor que se preze ou tem pacto das autoridades constituídas e da população, e muito mais da população e com os outros que não querem isso, e estamos aqui interpretando para que aponte para o mesmo lado. Aquele de fora, que não está aqui, vai dizer completamente diferente tudo que estamos dizendo. Não estou nem aí para o pessoal que mora na periferia, eu quero é garantir que estou morando bem aqui no Pacaembu. Então ele tem de começar a entender esse grande jogo que vai acontecer e saber mobilizar, além de nós outros, para fazer essa mudança.

Aposto muito nessa capacidade de construir o corredor para dar uma lógica à Cidade. O corredor não é um corredor só de transporte, é um corredor que agrega muito mais valor, portanto agrega habitação, agrega serviços de qualidade, pode agregar outros modelos econômicos um pouco mais intensos, mas vai ficando claro que vamos ter de estudar um pouco mais as nossas ZEIS, para que elas de fato saiam desse miolo, e fica clara a leitura do Nabil, que ninguém foi lá, que ainda há casas com 12, 15 metros e morando seis, sete pessoas. E se a gente não souber fazer essa mudança, com certeza, não faremos a Cidade que cada um de nós sonhou.

Então esse é o momento de falar o seguinte: vamos aceitar essa regra boa do corredor, mas vamos dar a ela todo o nosso incentivo, seja do empreendedor que está aqui há 25, 30 anos, mas muito mais pelo ensinamento que ele poder dar para outros fazerem o que ele fez do que para resolver um problema circunstancial. E aí dizer que de repente a lei errou, para não permitir que muitos construíssem o seu negócio em ruas de nove metros, até porque vamos ter bairros e bairros que as ruas têm nove, oito e meio, sete e meio, e nem por isso podem deixar de ser reconhecidas como bairros que formaram a Cidade.

Então é nessa lógica, acreditando muito na pauta que o Movimento Popular de Moradia colocou, mas que não deve se isolar. Essa pauta do Movimento Popular de Moradia tem de entrelaçar com o movimento que quer garantir economia estável no bairro, quer garantir oportunidade para as pessoas optarem. Quem quiser trabalhar e morar no bairro vai poder. Vamos criar fluxos continuados e que seis milhões de pessoas vão ficar indo da periferia ao Centro para servir ao Centro e não servir à Cidade.

Então esse esforço, vamos ter de fazer. Sabemos que a Subprefeitura da M'Boi Mirim tem um pedacinho só na macroárea de desenvolvimento metropolitano. É só uma pontinha dela que acaba sendo absorvida, mas que tem de ser bem estudada, porque assim entra numa rota de desenvolvimento um pouco mais intenso.

Era essa a contribuição que queríamos dar. Agradecer a paciência de vocês, em especial do nosso Relator. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Vereador Police. Bastante esclarecedora sua apresentação.

Antes de passar para o Kazu para seus esclarecimentos, quero fazer algumas considerações que acho importantes pensando a Cidade como um todo e os reflexos dela na região.

Em primeiro lugar a questão dos corredores, dos eixos de transformação como são chamados. Nós temos de fazer isso e faremos nesse período em que o projeto está sendo

relatado na Câmara, uma diferenciação no interior dos eixos, porque não podemos tratar um eixo ao longo da M'Boi Mirim da mesma maneira como tratamos um eixo no Centro expandido.

O próprio espírito do plano diretor que está pautado naquilo que vocês falaram aqui, redução dessas desigualdades na localização do emprego e da moradia na Cidade, vários aqui falaram disso, se não fizermos uma diferenciação não vamos superar essa diferenciação, porque temos hoje uma forte concentração do emprego no Centro expandido e uma forte concentração da moradia na periferia da Cidade, na macroárea chamada de redução da vulnerabilidade social.

Então como alguns falaram aqui a questão da mobilidade não vai ser resolvida apenas tendo mais corredores de ônibus, mais Metrô, alargando as avenidas, embora tudo isso surta efeito, porque a mobilidade é um direito e temos áreas da Cidade que estão absolutamente inacessíveis, mas se não mudarmos essa distribuição de emprego e distribuição de moradia não vamos enfrentar o problema.

Algumas questões que foram faladas aqui são muito importantes, acho que o Marcos levantou, mas outros já tinham levantado antes, a questão das antigas áreas industriais que hoje estão sensivelmente desocupadas. Quer dizer, no Socorro, Jurubatuba, já entrando em direção à Cidade Ademar que são regiões de grande potencial, relativamente próximas aqui da região, e deve-se garantir o uso habitacional para a população que não seja de renda média e alta. Acho essa uma questão muito importante.

Quando falamos de eixo de transformação estamos falando de uma unidade habitacional de no máximo, na média, de 80 metros, talvez seja até muito considerando o que é feito hoje na Cidade e até uma vaga não computável.

Então, a ideia dos eixos é de adensamento populacional com unidades de habitação no lugar próximo ao eixo de transporte coletivo. Muito bem. E aí, Police, é importante estabelecermos esse diálogo; porque, se formos fazer isso em M'Boi Mirim, vamos reforçar o modelo de concentração habitacional, e hoje já há um adensamento habitacional muito grande.

Vamos reproduzir esse modelo.

Precisamos pensar claramente na diferenciação: onde interessa adensar habitação e onde tem que se criar condições mais favoráveis para implantação de atividades não residenciais. No caso aqui, do lado de lá da ponte ou mais próximo dela, temos que estimular habitação, porque vai estar mais próxima do emprego. Do lado de cá, teremos que estimular as atividades não residenciais e temos que ver quais são os implantes. Porque uma coisa é a intenção. Não adianta termos intenção. No Plano Diretor, temos nossos objetivos, e penso que hoje existe um grau bastante grande de consenso em relação aos objetivos; mas não basta isso: temos que ter meios para fazer com que esses objetivos sejam alcançados. Para isso, temos que ter regulação e intervenção. Intervenções concretas, programas, projetos, obras (ininteligível) o papel do Poder Público é decisivo; e temos que ter regulação para fazer com que o setor privado possa atuar mais claramente.

Então, conforme já dito aqui, temos que tirar da nossa legislação aqueles elementos que dificultam a implantação de atividades não residenciais na região. Acho que todos falaram nesse mesmo sentido.

Claro que com dois cuidados importantes, no caso do M'Boi Mirim: primeiro, em relação à questão ambiental. Não é qualquer atividade em qualquer condição, porque boa parte da Subprefeitura está na Macrozona de Proteção Ambiental, que, aliás, precisa ser bem debatida, porque temos uma sobreposição entre uma Macrozona de Proteção Ambiental e uma Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana. Na verdade, já temos praticamente 1,5 milhão de pessoas, só do Município de São Paulo, morando mal, precariamente, em unidades pequenas, geralmente favelas em loteamentos clandestinos, porque apenas o fato de ser uma área de proteção ambiental já estimulou a criação de favelas nessa região. Então, são áreas precárias, aonde sequer chega o caminhão de lixo, onde as unidades são hiperdensadas, porque a região de M'Boi Mirim é uma das regiões que tem o maior número de favelas. Assim, não é por acaso que aí está o maior número de pessoas vulneráveis.

Temos uma sobreposição dessa população em uma área de proteção ambiental. Então, ao dizermos que há necessidade de termos atividades não residenciais, a primeira questão que surge é: como compatibilizar essas atividades em uma região de proteção ambiental. Em segundo lugar, como estimular esses usos sem que eles causem um grau de incomodidade extremamente nocivo à população moradora.

Nesse caso, teremos que diferenciar. Se formos adotar, na periferia, o mesmo grau de incomodidade do centro expandido, não faremos nada. Esse foi o equívoco da legislação de 2004. Estabeleceu-se um mesmo padrão para a Cidade toda, o que fazia com que grande parte da periferia da Cidade - onde a grande maioria das vias é estreita porque foram formadas através de um processo de clandestinidade – tivesse um obstáculo: por um lado, obstruíram-se as atividades não residenciais e, por outro, dificultou-se a regularização das que estavam já instaladas. Além disso, exatamente porque as atividades que já estavam se estabelecendo irregularmente, não se respeitava incomodidade nenhuma.

Esse é um quadro que o nosso Plano Diretor, em seguida ao nosso zoneamento – à Lei de Uso e Ocupação do Solo e ao plano regional -, precisa enfrentar de maneira consistente. São questões muito importantes que temos que tratar em termos de suas especificidades. Embora estejamos realizando hoje esta audiência com certo número razoável de pessoas, quero dizer a vocês o seguinte: claro que o número de pessoas é importante – quanto mais pessoas, melhor -, mas as audiências públicas regionais têm outro papel para nós da Comissão, para mim como relator, para nossa assessoria. Elas têm o papel de identificar os problemas da região. Assim, pode haver poucas pessoas, mas não precisa haver 20 pessoas falando as mesmas coisas. Precisamos é de que as coisas importantes sejam ditas. Portanto, esse olhar regional, que é um esforço que estamos fazendo ao realizarmos 45 audiências públicas em cerca de dois meses. Essas audiências estão sendo feitas exatamente com essa preocupação, de fazer com que olhares específicos de cada pedaço da Cidade possam estar contemplados no Plano Diretor, e isso é muito importante, senão iremos fazer um Plano Diretor

genérico, que levará a equívocos.

Estamos já discutindo com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano a necessidade – e estão sendo feitos estudos para que isso possa avançar – uma diferenciação dentro dos corredores, porque os corredores são diferentes. E aqui ainda temos outra questão: temos um corredor cruzando uma área de proteção ambiental, onde teremos uma dificuldade. Mesmo que consideremos que seja bom deixar do jeito que está no projeto de lei – 2,5 por 102,5 (?) na área de proteção ambiental, nos corredores -, a lei estadual não permite isso, salvo algum tipo de interpretação diferenciada que eventualmente venha a se dar. Por exemplo, uma compensação entre a área do corredor e a área fora do corredor, de modo que a preservação de certas áreas permita. Isso é uma reflexão que tem que ser feita.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Temos que avançar no sentido de discutir o que é o corredor na área de proteção ambiental, que é diferente de um corredor que está fora dessa área. Outra coisa também merece um detalhamento no Plano Diretor: a Macroárea de Estruturação Metropolitana - que, para quem não está familiarizado, é essa área vermelho escura no mapa que vem até Jurubatuba, próximo de onde estamos e passa pela Marginal do Pinheiros e depois da Marginal do Tietê e ingressa na Jacu-Pêssego e na antiga Santos-Jundiaí, que deverá ingressar também em direção à Anhanguera e à Fernão Dias – não pode ser tratada de maneira uniforme. Porque uma coisa é a área do Tietê, que próxima do centro expandido; outra coisa é Jurubatuba, que está próximo da zona Sul, com todas as especificidades que a zona Sul tem.

Então, também dentro dessa Macroárea, há - vamos chamar assim – feixes ou faixas. Porque Jurubatuba é uma coisa; Marginal do Pinheiros é outra; Arco do Tietê é outra; antiga Diagonal Sul, que agora se chama Mooca-Vila Carioca, é outra; Cupecê é outra. Então, cada uma delas tem de ter uma especificidade, um objetivo próprio, que se diferenciem entre si.

Esse detalhamento o projeto de lei ainda não nos trouxe. Outra discussão poderá nos ajudar na discussão da vocação e da especificidade desse trecho, o de Jurubatuba, pois as necessidades já foram colocadas, ou seja, o que se espera para essa região bastante importante para, inclusive, servir de uma espécie de anteparo ao adensamento da área de proteção ambiental. Anteparo no sentido de evitar que continue havendo um crescimento populacional numa região que já está muito densa, pois 600 mil pessoas em M'Boi Mirim numa área de proteção ambiental, vamos combinar, é algo que já passou dos limites.

Se somarmos com Grajaú, outro distrito extremamente denso, teremos mais de um milhão de pessoas numa região de proteção ambiental. Evidentemente, não suporta mais um adensamento maior. Pelo contrário, podemos trabalhar no sentido de uma qualificação.

Quando falamos na redução da vulnerabilidade é claro que se trata de mobilidade e de implantação de equipamentos, mas também de oferecer condições melhores de habitação. Quem conhece favelas encontra quatro, cinco ou seis unidades habitacionais numa viela de um metro de largura, muitas vezes dando fundo para um córrego. Obviamente, essa é uma condição de vulnerabilidade, que precisa de alguma maneira ser melhorada. Espera-se que nossa cidade faça com que essas oscilações não existam no futuro.

Essas são algumas questões e considerações que gostaria de fazer. Outra questão importante que o Antonio Carlos nos trouxe é em relação às ZEIS e a dificuldade de se implantar atividades não residenciais nessas áreas. Em parte, isso está sendo melhorado na lei, porque por um lado, está se reservando uma porcentagem importante de Habitação de Interesse Social nessas ZEIS maior do que havia anteriormente em termos de faixas de renda, mas está se deixando livre uma porcentagem mais significativa do que os 20% que temos hoje.

Talvez seja importante estabelecer algum critério específico, principalmente numa região – depois gostaria até de conferir com o Vereador José Police Neto, porque pelo mapa que possuo há muitas ZEIS, ZEIS 1 e não ZEIS 2 e 3.

A crítica que o Vereador José Police Neto fez e concordo é que há poucas ZEIS 2 e

3 nos eixos. Agora, muitas regiões de periferia possuem muitas ZEIS 1 nos eixos. É uma situação que merece e precisa ser melhor avaliada. Significa o cruzamento de um eixo de transformação com uma ZEIS 1, ou seja, como essa sobreposição pode ser tratada com a sua especificidade. Por exemplo, espera-se que existam atividades não residenciais e a ZEIS 1 é fundamentalmente de regularização do uso residencial. Então, teremos de trabalhar o significado disso, sabendo que talvez seja o caso de (ininteligível) Habitação de Interesse Social combinada com atividades de interesses não residenciais. É uma possibilidade futura de intervenção. É de muita especificidade em relação a outros eixos onde não há ZEIS 1.

Então, aqui há uma situação diferenciada e específica em relação a isso.

A última coisa que vou falar, sobre o que a Sra. Roberta trouxe aqui, é muito importante. O Plano Diretor frustra muita gente, primeiro porque temos objetivos, e, muitas vezes, eles não são alcançados, porque se espera uma coisa e o resultado acaba sendo outro. Por outro lado, a implementação do Plano Diretor exige uma ação do Governo muito intensa, e geralmente as expectativas que se têm, quando se põe, no papel, é fácil escrever quatro pontos para serem resolvidos. Só que depois de serem viabilizados esses pontos, precisamos torná-los reais. Quando um Vereador for fazer uma emenda, uma proposta do Plano Diretor, necessariamente se deve melhorar a mobilidade.

Fazer no mapa é fácil, mas implementar... Então, temos de, simultaneamente a propor, também discutir os meios que temos, para concretizarmos, fazendo com que as coisas viabilizem-se. Por isso, a implementação não fragmentada é importante. Essa ação coordenada é muito importante, articulando habitação com mobilidade, uso do solo e equipamentos. Há dificuldades para se implementarem equipamentos na região também, encontrando terrenos. Então, temos de associar equipamentos com habitação. Não vamos melhorar a Cidade se não tivermos inventividade e não construirmos coisas novas em relação ao que tem sido a nossa prática de funcionamento da Cidade. Então, essa articulação intersetorial é fundamental e transversal, para podermos enfrentar as dificuldades que temos

na região.

Tem a palavra o Sr. Kazu.

O SR. KAZU – Alguns pontos que seriam importantes comentar já foram colocados e comentados por V.Exas. Não vou me estender muito. Essa audiência está sendo boa, porque está dando uma oportunidade, de aprofundarmos alguns pontos nesse Plano Diretor. Vamos fazer os planos regionais das subprefeituras. Esses planos não serão agora, porque, no ano que vem, vamos revisar a Lei de Zoneamento e depois trabalharemos nesses planos regionais. Aliás, neles, vão ganhar muita importância essas propostas de ação e investimentos nos territórios das subprefeituras. Isso vai ganhar uma força maior do que houve nos planos regionais anteriores. Então, podemos pensar nesses planos regionais articulados com orçamentos, para aprofundarmos esses programas e ações necessárias, para melhorarmos as condições dos espaços das subprefeituras; mas isso não impede que, nesse processo de tramitação do PL, trabalhem com propostas de investimento também, porque estamos trabalhando com o Plano Diretor, que é a regulação do uso e ocupação do espaço, mas é também uma agenda de investimento e ação.

Quero também comentar um segundo ponto, a partir da fala do Sr. Subprefeito, para esclarecer a ideia de que as Zonas Especiais de Interesse Social não significam uma trava nas atividades não residenciais. Tanto nas leis ocupadas com loteamentos e favelas, quanto nas ZEIS demarcadas em terrenos de glebas vazias, as regras para produzirem Habitação de Interesse Social, habitação no mercado popular e até atividades de comércio, serviços e equipamentos sociais, isso vale, no caso da ZEIS 1, para terrenos de mil metros quadrados ou mais, porque se eu exigir que um empreendimento que vai ser construído num terreno de 250 metros quadrados, eu tenho que obrigar que 50% da área construída vá para HIS, 30% vai para HMP e 20% vá para comércio e serviços, não dá. Num empreendimento que vai entrar num terreno de 250 metros quadrados, não cabe.

Então, é importante termos clareza que aqueles percentuais valem para

empreendimentos de mil metros quadrados para cima. Empreendimentos que vão ser construídos em terrenos de 200, 500 ou 700 metros quadrados pode ser para habitação, que não precisa necessariamente obedecer a esses percentuais. Pode ser para pequeno comércio ou pequena atividade. Podemos deixar mais explícito, nesse PL, as regras para atividades não residenciais e comércio. Existe até uma pequena indústria nesses bairros. Temos de desmanchar essa ideia, de que ZEIS é só para Habitação de Interesse Social. Não é, é só uma parte que vai para habitação.

Agora com relação às ZEIS nos eixos, há um trabalho que está sendo feito. Ele é superimportante e é algo que não foi equacionado durante a elaboração desse PL, quando há uma boa oportunidade para aprofundarmos isso, porque está sendo feita uma análise dos projetos que foram contratados pela Secretaria Municipal de Transportes, para implantação desses corredores de ônibus. Estamos vendo que as intervenções que vão ser realizadas, em alguns trechos dessas vias, que vão receber esses corredores de ônibus, são áreas que vão sofrer desapropriações.

Vamos precisar, nesses caos, de uma análise muito cuidadosa, de identificação de áreas para provisão habitacional nesses eixos, porque, no caso das áreas de favelas e lançamentos irregulares, que estão perto desses eixos e corredores, boa parte delas está demarcada como ZEIS 1. Ocorre que, muitas vezes, nesses eixos e avenidas, há corredores mais comerciais do que áreas de implantação de favelas. No nosso padrão de urbanização, em muitos bairros, esses corredores que ligam vários bairros ou ligam bairros ao centro, tornaram-se mais corredores de comércio e serviço do que áreas de localização de favelas.

É por isso que, em alguns trechos desses eixos, não há mesmo ZEIS 1, porque a área está muito mais ocupada com comércio, serviço, pequena indústria etc. Agora o que é importante aperfeiçoar, nessas áreas dos eixos, é justamente ZEIS de provisão habitacional, de construção de novas habitações. Seriam a ZEIS 3. A ideia é justamente gravar as ZEIS 3 nessas áreas, junto aos eixos e ao transporte coletivo, porque a ZEIS 3 encaixa-se bem,

porque são áreas ocupadas, que podem ser urbanizadas e podem ser utilizadas para a produção de novas moradias.

Temos de diferenciar essas ZEIS 3, porque uma coisa é ZEIS 3 não ser a República e outra coisa é a ZEIS 3 nos eixos de bairros. Aí temos de pensar as melhores regras e os melhores percentuais, para se viabilizar mesmo Habitação de Interesse Social nos vários eixos ou se criar até uma nova categoria de ZEIS para esses eixos. Não precisamos nos prender a essas quatro categorias. É um problema muito especial nessa proposta, pensarmos, nos eixos de estruturação, as áreas de provisão Habitacional de Interesse Social. Então, acho que vale a pena aprimorarmos inclusive com outras categorias de ZEIS.

Esses são os pontos principais. Há outro ponto, da necessidade de articulação intersecretarial. Isso é fundamental. É onde falhamos historicamente na gestão urbana em São Paulo. A opção é trabalharmos com propostas o mais territorializado possível, porque o elemento mais forte, que induz uma ação mais articulada entre secretarias, é a territorialização das ações. Por isso, há a ideia de um Plano Diretor muito territorializado, porque, no território, começamos a ver que os eixos de transporte têm a ver com necessidades de Habitação de Interesse Social, que está passando perto do rio e que precisa ser despoluído. Quando espacializamos, vemos, com clareza, que uma coisa tem a ver com a outra.

Então, esse Plano Diretor quis territorial o máximo possível, para se induzir essa articulação intersecretarial, porque isso é muito difícil. Historicamente, a gestão pública pecou nessa articulação intersecretarial. É onde falhamos bastante nos nossos projetos. Precisamos, na parte de gestão, no sistema de planejamento de gestão, incluirmos mecanismos de indução da prática (ininteligível) intersecretarial, para realização daquele projeto. Já colocamos esse dispositivo.

Há artigos que já apontam para a necessidade da realização dessas ações, de modo intersecretarial, mas podemos aperfeiçoar, criando outros mecanismos também.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Esse processo faz parte de uma audiência

contínua. Então, no próximo sábado, já que estamos muito perto do Campo Limpo, haverá um debate na região, sobre as questões que se cruzam. Então, no próximo sábado, no dia 30, das 14 às 18h, no CEU Campo Limpo, na Avenida Carlos Lacerda, será feita a audiência pública na região. Na sexta-feira à noite, vamos fazer uma audiência pública em Parelheiros, às 19h.

Também temos as audiências temáticas na Câmara. Faço um convite para amanhã de manhã, para os senhores participarem de mais uma reunião, quando tratamos da questão do sistema ambiental. No dia 3 de dezembro, haverá uma audiência pública temática, sobre a redução da vulnerabilidade. Como essa é uma região de muita vulnerabilidade social, é um tema importante. No dia 9, vamos tratar especificamente da macrozona de proteção ambiental. Essas são duas reuniões temáticas que vão interessar muito a todos os senhores.

Cruzamos o Equador. Agora temos a segunda metade das audiências públicas. Agradeço muito a Secretaria da Comissão, que tem nos acompanhado pela Cidade inteira, Agradeço também a Assessoria do meu gabinete e do gabinete dos Vereadores José Police Neto e Reis e a presença do Sr. Subprefeito Márcio.

Em não havendo mais nada a ser tratado, está encerrada a 23ª audiência pública. Estão encerrados os nossos trabalhos.

Muito obrigado. (Palmas)