



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 CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO  
PARTICIPATIVA**

**PRESIDENTE: GOULART**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA:19/02/2014

OBSERVAÇÕES:

- Grafia(s) não confirmada(s)
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Exposição com audiovisual, podendo causar a indeterminação do texto

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Bom dia a todos. Declaro abertos os trabalhos da 2ª audiência pública que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realiza no ano de 2014, tendo como objetivo expor e detalhar o seguinte Projeto de Lei: 17/14, de autoria do Executivo, que aprova melhoramentos viários necessários à implantação de corredores de ônibus e obras viárias complementares.

A audiência pública foi publicada no *Diário Oficial de São Paulo* e em dois jornais de grande circulação: *Diário de S. Paulo*, no dia 17 de fevereiro, e *Folha de S. Paulo*, no dia 18 de fevereiro de 2014.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), link Auditórios On-Line.

Foram convidados os representantes da Secretaria de Transportes. Quero convidar para compor a Mesa o Deputado Salvador Khuriyeh, representante do Sr. Secretário de Transportes; o Sr. Fernando de Melo Franco, Secretário de Desenvolvimento Urbano; Vereador Arselino Tatto, Líder do Governo e membro efetivo desta Comissão; e os Srs. Vereadores Paulo Fiorilo; Vavá, dos transportes; Ricardo Nunes; Aurélio Nomura. Agradeço a presença de todos.

Ontem tivemos uma reunião com muitas pessoas na Avenida Nossa Senhora do Sabará devido à preocupação dos proprietários que causou este projeto.

Seria um privilégio para mim ter constituído uma associação da Avenida Nossa Senhora do Sabará, mas eu não tenho liderança suficiente para isso. Quero cumprimentá-los por tê-lo feito porque é muito importante que cada segmento da sociedade se organize. A iniciativa de organizar não coube a mim e caso isso tivesse sido feito, eu me sentiria muito feliz porque as pessoas devem levar sua luta de maneira organizada. Temos aqui proprietários que vivem e trabalham na Avenida Nossa Senhora do Sabará e, certamente, outros lugares que devem receber os corredores.

Tem a palavra o Sr. Salvador Khuriyeh, Diretor de Infraestrutura da SPTrans.

**O SR. SALVADOR KHURIYEH** – Inicialmente, gostaria de saudar o Vereador Antonio Goulart, Presidente desta Comissão e os Srs. Vereadores Aurélio Nomura, Ricardo Nunes, Arselino Tatto, Paulo Fiorilo, Vavá. Gostaria de cumprimentar o Sr. Secretário Fernando Mello, os representantes da região da Avenida Nossa Senhora do Sabará e demais presentes.

É uma honra estar presente para debater um assunto de tamanha importância. Neste instante, eu venho como Diretor de Infraestrutura, representando o Sr. Secretário Municipal de Transportes Jilmar Tatto e a SPTrans, que é responsável pelo transporte coletivo no Município de São Paulo e pelo desenvolvimento desse conjunto de empreendimentos entre corredores novos, requalificações de corredores, construção e reformas de terminais com o objetivo fundamental de melhorar as condições do transporte coletivo para a nossa população e conseqüentemente do sistema viário, do trânsito da nossa Cidade.

Preparamos uma breve apresentação sobre as premissas para a implantação desses corredores. Hoje estamos debatendo nesta audiência da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa pela necessidade regimental de discutir o PL 17/14, que trata dos alinhamentos viários.

O projeto de melhoramentos viários, na verdade, é um projeto amplo que diz respeito ao estabelecimento das condições legais para que, ao longo do tempo, consigamos estabelecer as condições de desenvolvimento urbano de crescimento ao longo dos eixos onde serão implantados os corredores.

Acredito que todos os presentes têm conhecimento deste projeto de lei. Este projeto é amplo e já existem alguns projetos tramitando na Câmara Municipal de São Paulo, a exemplo da região do Capão Redondo. Este projeto mais recente vem enviado pelo Prefeito Fernando Haddad em decorrência desse plano auspicioso que temos de construção de novos 150 km de corredores na Cidade ao longo dos próximos anos.

Os senhores sabem que hoje temos no Município de São Paulo cerca de 120 km de

corredores. Uns mais novos e outros mais antigos. A Prefeitura do Município de São Paulo por intermédio da SPObras, que é uma sociedade de economia mista ligada à Prefeitura e vinculada diretamente à Secretaria de Infraestrutura Urbana já tem contratado um pacote de cerca 80 km de corredores e mais cinco terminais. Essas obras já estão em andamento.

Hoje, nos telejornais, tivemos a oportunidade de ver as notícias a respeito das condições difíceis de trânsito na região da Avenida Inajar de Souza. Naturalmente, em virtude da execução das obras, há certas dificuldades, mas estamos seguros de que essas dificuldades momentâneas serão muito melhor para a população. Se não fizermos essas intervenções, não vamos conseguir melhorar as condições viárias da Cidade. O tempo vai passar, o povo vai continuar reclamando e nós não tomaremos nenhuma medida concreta. Então, há necessidade de tomar essas medidas e já existem obras sendo iniciadas.

Existe um pacote de projetos que foram desenvolvidos ao longo de 2013 pela SPTTrans de implantação de mais 134 km de novos corredores, mais 15 terminais que somados ao conjunto de 84 e 120 vamos chegar na casa de aproximadamente 300 km de corredores na nossa Cidade.

Os estudos que vêm sendo feitos ao longo de décadas por universidades, por técnicos, pela própria empresa e pela Prefeitura ao longo de várias gestões administradas por partidos diferentes e, portanto, com pontos de vista diferentes, mas que concluem pela mesma necessidade. Nós sabemos que São Paulo, por sua dimensão, requer a implantação de uma rede de transporte coletivo que se somam entre trilhos e pneus a cerca de mil a 1.200 km de rede, cerca de 500 a 600 km de metro e trem e cerca de 500 a 600 km de corredores.

Existem pessoas que imaginam que a implantação de metro substitui a implantação de corredor ou que a implantação de corredor substitui a implantação de metro. Isso não é verdade. Os dois transportes se complementam para que possamos dar fluidez, velocidade e as condições de qualidade adequada ao transporte coletivo para que possamos diminuir este inferno que é a nossa Cidade hoje em se tratando de trânsito. Ou a gente faz isso ou não

conseguiremos melhorar a vida do povo de São Paulo.

Cidades muito menores do que São Paulo, como Santiago do Chile, tem um pouco mais de metro do que tem São Paulo e tem um quarto do tamanho de São Paulo. A Cidade do México, por exemplo, teve metro instituído dois anos depois do metro da cidade de São Paulo. Hoje nós temos pouco mais de 70 km de metro e a Cidade do México tem quase 250 km de metro implantados.

Na verdade, ao longo de décadas, vivemos problemas. A Cidade foi sendo construída, foi crescendo, não foi planejada no passado do modo adequado, a Cidade se desenvolveu e hoje há necessidade de promovermos ações importantes para que possamos melhorar a qualidade de vida da população.

Para fazer essa abertura, eu gostaria de convidar, com a permissão do Sr. Presidente, o arquiteto Roberto Moura, Superintendente de Projetos para que possa fazer a apresentação.

Estamos à disposição para quaisquer perguntas. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Agradeço a presença do ex-deputado Paulo Frateschi. Na semana passada, ele assumiu a Secretaria de Relações Governamentais, substituindo o atual Conselheiro do Tribunal de Contas João Antonio. Anuncio a presença também do querido amigo Goline, Presidente da CIESP e da Associação Comercial de Santo Amaro

Passemos à apresentação.

**O SR. ROBERTO MOURA** - Bom dia, Sr. Presidente, nobres Vereadores, Sr. Secretário.

Sou o arquiteto Roberto Moura, trabalho na São Paulo Transportes e represento a equipe multidisciplinar que vem ao longo dos últimos 13 meses, desenvolvendo projetos para a implantação, especificação do plano de mobilidade da Cidade de São Paulo, e também a questão desse plano que envolve vários detalhes e um deles, é justamente, essa questão d

projeto de lei que irá viabilizar a ampliação da estrutura destinada ao transporte público na cidade. A Lei de Melhoramento viário é um programa de investimentos e ações para melhoria do transporte público, a Secretaria Municipal de Transportes, subordinada a Prefeitura do Município de São Paulo, que tem a tarefa de especificar e desenvolver, qualificar essa implantação, várias secretarias estão envolvidas, porque envolve envoltória dos corredores, envolve também a qualificação do desenho urbano. Hoje especificamos a infraestrutura dos transportes, com essa visão mais abrangente, entendendo que varias secretarias estão envolvidas: Desenvolvimento Urbano; Saúde, Educação. É uma mobilização de toda estrutura da Prefeitura do Município de São Paulo. Esse programa vem promover o aumento, crescente da mobilidade urbana e coloca isso por meio da lógica do transporte coletivo público. Prioriza o transporte coletivo, com a implantação de vias segregadas, que são os corredores, a rede integrada como bem disse o nosso diretor Salvador Currier, que é uma rede integrada de corredores com outros modais de transportes. Lembrando que hoje a SPTrans transporta, aproximadamente dez milhões de viagens por dias, estar sobre os pneus essa questão, essa magnitude; investir na infraestrutura do sistema viário principal de ligação centro bairro; favorecer o incremento da oferta de empregos em regiões periféricas, essa já é uma questão importante por conta da equalização do fluxo na cidade de transporte. Hoje temos muita gente vindo da periferia para o Centro para trabalhar e depois a tarde, voltando para suas residências. A ideia de equalizar isso, consegue dar um atendimento melhor, mais humano e de maior qualidade no transporte. Estabelecer prioridades ao atendimento às regiões mais populosas e carentes no Município de São Paulo, hoje a grande significância da ocupação estão nas regiões Leste e Sul da Cidade.

Essas linhas vermelhas dentro do perímetro de Município de São Paulo, são os 120Km de corredores em operação. Existe uma primeira etapa de projetos já licitados pela Prefeitura do Município de São Paulo e que estão, como lembramos: Inajar é uma requalificação de um eixo, mas existem outros 95Km licitados e andamento de serviços e a

etapa 2, mais 134km, compreendendo 348km de infraestrutura para transportes.

Veja a que a zona leste e zona sul, apesar da zona sul, na primeira etapa, nos existentes já ter um corredor implantado, uma linha vermelha, ainda carece de investimentos para que essa população que está mais abaixo, Parelheiros ou mesmo Jardim Ângela poder chegar ao Centro com maior fluidez. Na zona Leste, da para verifica que não existe nenhum corredor naquela região. Além das linhas de alta capacidade, linha 11 e 12, da CPTM, linha 3 do Metro, absolutamente saturadas e os eixos da Radial Leste que cotidianamente verificamos, pela imprensa a qualidade de ligação que ela oferece por já estar saturado também essa ligação. A organização do transporte nessas duas regiões, de extrema importância. E na etapa 2 mais ainda o reforço de toda essa rede para que possamos, não só encaminhar a solução de transporte mais também de qualificação urbana.

Essa é a implantação típica de uma parada, duas faixas para o trânsito geral, ou no caso ali, temos nesse modelo temos três faixas. Uma faixa exclusiva para ônibus e outra para estacionamento, embarque e desembarque. Essa que chamamos de ultrapassagem possibilitará nossa operação a implantação de um sistema, de linhas expressas, semi expressas paradoras. Estamos no extremo Sul e extremo Leste da Cidade, pelo menos 30 a 35km de distância do Centro. Se você implementar somente linhas paradoras, uma viagem normal que hoje dura duas horas e meia, três horas no trânsito normal, pode cair para duas horas, 1h45. Com a semiexpressa ela pode chegar 1h15. Ou seja, estamos quase que reduzindo 60% do tempo de viagem. Que significa mais lazer, mais tempo para as pessoas poderem se relacionar com seus familiares e mais tempo livre para poder implantar ou desenvolver ações particulares que hoje esse período é consumido pelo transporte diariamente.

Importante a implantação da ciclovia. A alta administração entende que o quanto mais implementar as ciclovias na Cidade de São Paulo, e ter uma rede de ciclovias integrada a rede de transporte, maior será a condição para os munícipes poderem fazer o trajeto com

segurança utilizando o transporte não motorizado. O que vale dizer, é que essas munícipes vão poder utilizar uma infraestrutura adequada, segura e eficiente para fazer curtos trajetos para o próprio lazer e desenvolver sua atividade comercial.

As estações terão cobranças desembarcadas para que as pessoas não precisarem ficar mais na fila aguardando o embarque para que a passagem seja validada. Existe uma velocidade grande da entrada e saída de usuários do ônibus. Esse sistema está baseado em cima dessas premissas.

O fenômeno de corredores de ônibus, um dos primeiros na Cidade de São Paulo foi o da Paes de Barros e até hoje funcionar com grande sucesso, depois disso, essa experiência foi desenvolvida em outros locais da América Latina, a exemplo da Colômbia. Essa é uma foto de um sistema implantado, dos ônibus parando nas estações, a ultrapassagem. Existe aquele canteiro largo, porque nesse projeto, eles implementaram a via exclusiva e segregaram, ou seja, não tem a inclusão, não tem a mínima condição do tráfego geral fazer a entrada na via do ônibus, mas o que decidimos aqui em São Paulo, é justamente eliminar aquela faixa de gramado para poder minimizar a questão de desapropriação dos corredores. Estamos fazendo o mais enxuto possível o empreendimento, imaginando que a infraestrutura de transporte possa ter esse papel importante de contudente na Cidade de São Paulo, de encaminhar a solução para mobilidade.

Vias cicláveis. É importante para essas curtas viagens as pessoas poderem deixar seu bem guardado e depois na volta de uma viagem de longa distância dentro do sistema de ônibus, ele poder, no final do dia pegar sua bike e voltar para casa. garantia de que está sua disposição. As calçadas largas e arborizadas, até por uma questão da própria Secretaria do Verde, que já nos forneceu todas as licenças prévias, ou seja, demonstra que existe a viabilidade da implementação dos projetos na Cidade de São Paulo do ponto de vista de ambiental por conta da redução de emissão de particulados, poluição na atmosfera, o que irá retornar em saúde para a população. O pagamento de tarifas antes do embarque para agilizar

o embarque e desembarque nas paradas, paradas e terminais com a economia de energia. O tanto de energia que consome no sistema, é a economia para os cofres públicos, temos essa visão, bastante importante, e poder, depois essa reserva direcionar para outros bens.

Paradas de transferências e terminais. Sistema de informação ao usuário nos terminais, paradas e estações de transferências. O sistema quanto mais complexo ele é, quanto mais a gente oferece a informação ao usuário, mas eficiência vamos ter no decorrer da operação. Essa eficiência não quer dizer outra coisa, senão vocês terem confiabilidade – eu vou estar ali na estação em determinada hora, vou conseguir me programar para o meu compromisso, vou entrar no ônibus e vou chegar ao compromisso na hora certa. Não tem condição melhor do que garantirmos, essa questão e só com a implementação de tecnologia podemos ter esse domínio da operação.

Os ônibus serão equipamentos maiores, espaçosos, com salão para que possamos ter mais conforto. Características do projeto.

Um problema técnico, mas enfim, vamos entrar na questão de melhoramento viário. Então essa foi uma breve apresentação do que é o plano, os detalhes de cada um dos eixos. Eles vão ter essas premissas de projeto e a questão da lei de melhoramento viário que é um suporte desse projeto que, inclusive, está sendo licitado. É uma das etapas, vamos dizer assim. Primeiro o projeto, depois a avaliação pela Secretaria do Meio Ambiente, então já há a viabilidade ambiental.

A terceira etapa é essa que estamos iniciando hoje, que é a apreciação da Câmara sobre a lei de melhoramento viário, que vai estabelecer os novos alinhamentos desses eixos importantes da Cidade de São Paulo em que já há transporte. Estamos redefinindo esse alinhamento em função da ampliação da infraestrutura para o transporte.

Uma premissa bastante importante é o aproveitamento das leis existentes. Então sempre que possível nós não ampliamos a desapropriação ou a lei do novo alinhamento em função de várias leis que já existem na cidade de São Paulo, como disse o Salvador, desde

outras gestões, imaginando que São Paulo tem de se atualizar em função do seu crescimento contínuo.

Implantar os empreendimentos visando minimizar a quantidade de desapropriações – o que já disse -, e manter os equipamentos sociais importantes para a Cidade, por exemplo, escolas e unidades básicas.

Objetivos do projeto de lei: melhoramento viário. Proposta objetiva do alargamento de diversas vias para adequá-las aos padrões exigidos, justamente a ampliação da infraestrutura que venho falando, para os corredores exclusivos de transporte e demais compatibilizações.

Articulação do sistema. Articular é o sistema de transporte sobre pneus com as estações da CPTM e Metrô. Adequar essa transferência de um modo para outro. E a construção de novos terminais.

A faixa de ônibus sempre no canteiro central garantindo pelo menos duas vias para o trânsito geral, a ciclovia e as calçadas mais generosas para que se possa chegar até o comércio, residência, enfim.

Nas paradas existem as ultrapassagens como falei, para implementação na operação de vias expressas, semi expressas e paradoras. Aqui temos um exemplo do que trava dentro do escritório de projetos, justamente a questão do quanto é o mínimo necessário para que possamos implementar as melhorias de transporte na cidade de São Paulo. Este projeto de lei trata exclusivamente desse ponto, do estritamente necessário para que possamos implementar as melhorias de transporte.

Aqui é só um exemplo de um eixo de corredor. Ali, naquele conjunto, aquele pontinho preto é uma estação, uma parada que exige um pouco mais de largura por causa da faixa de ultrapassagem e aqui um alinhamento proposto. Só para entender: havia um alinhamento muito maior – aquela linha vermelha que vemos na parte de cima e na parte de baixo – e que depois se transformou num ponto mais estreito no mapa, o que significa na

Cidade, junto as nossas propriedades. Também sou um munícipe de São Paulo.

Benefícios: aumento da qualidade do serviço. Ônibus moderno, acessibilidade universal que é uma questão importante. Estamos bastante atentos, na nossa sociedade ao longo desses anos, há menos jovens e mais pessoas maduras. Então estamos olhando bastante para a questão dessas pessoas que têm uma atividade não só profissional, mas que também vão para as academias. São aquelas pessoas que já entraram na melhor idade.

Então a acessibilidade universal é ter a condição de sair do veículo, estar numa plataforma e no mesmo nível, para que a pessoa não tropece, torça o pé ou qualquer coisa parecida. Depois dessa parada, ter a condição de chegar ao seu destino de forma segura, sem tropeções ou riscos.

O projeto desse eixo tem essa questão bastante importante que é preparar toda a infraestrutura da Cidade para que as pessoas possam ter segurança e possam chegar ao seu destino com qualidade.

Sistema para embarcar. Tecnologia de alta *performance* operacional. Alta *performance* quer dizer ter o controle absoluto para termos a confiabilidade do sistema e poder oferecer um serviço de qualidade.

Sustentabilidade ambiental. Uso de combustíveis menos poluentes, inclusive, a nossa engenharia veicular na SPTransportes pesquisa outros tipos de tração. Tração elétrica, tração híbrida, em que se mistura um pouco de bateria com um pouco de combustível fóssil. A qualidade do próprio combustível que se usa, com menos partículas de enxofre para que possamos ter um ar melhor na Cidade.

A segurança do pedestre, que visa reduzir os acidentes envolvendo os ônibus. Essa é uma preocupação constante, inclusive, no treinamento dos motoristas nas garagens, para que se possa baixar o percentual de atropelamentos, enfim, de acidentes ao longo dos corredores.

Mais espaço, mais conforto para passageiros e as calçadas sem buracos e largas

para o pedestre poder fazer seu caminho com mais segurança.

Finalizando, esse é um slide bastante importante porque significa e resume aquele que é o debate da sociedade. Num certo momento são 60 passageiros de um ônibus; são 60 ciclistas e suas bicicletas e 60 motoristas e seus carros.

Podemos verificar que quanto mais estamos na lógica da terceira imagem, quanto mais motorista e mais carros mais área para sistema viário vamos precisar dentro da Cidade. É sobre esse tema que precisamos refletir e é o nosso trabalho, o esforço da equipe multidisciplinar da Secretaria Municipal de Transportes junto a todas as secretarias da prefeitura, busca trazer à luz.

É uma cidade parecida com essa que é uma área muito menor em podem perfeitamente conviver com essa população que usa transporte não poluente e minimizar a área ocupada na Cidade pelo carro. Não é proibir o uso do carro, muito pelo contrário, é para otimizar todo espaço que já existe para que possamos no momento necessário utilizar, inclusive, o veículo particular de uma maneira mais racional, mais tranquila e mais efetiva.

Queremos que esses três elementos funcionem de forma harmônica e não incentivado o uso de um único modelo de transporte.

Agradeço a atenção dos senhores e estamos disponíveis para tirar qualquer tipo de dúvida. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Agradeço as palavras, a explicação do Arquiteto Roberto Moura.

Anuncio a presença da Vereadora Sandra Tadeu, membro da Comissão de Constituição e Justiça.

Comunico o falecimento do Dr. Ângelo Scartene (?), Diretor do Instituto do Câncer, ocorrido ontem à noite. Será sepultado hoje às 12h.

Faleceu também nesta madrugada a nossa amiga, Tia Miriam, esposa do Professor Benjamin. Será sepultada no Cemitério de Congonhas, às 16h30.

Tem a palavra o Secretário de Desenvolvimento Urbano, Dr. Fernando de Mello Franco. Inclusive, ontem, na audiência que tivemos no Colégio Magister, foi falado sobre a matéria do jornal *O Estado de São Paulo* que fazia com que as pessoas acreditassem que a Prefeitura ia fazer desapropriações para que fossem vendidos empreendimentos imobiliários. É uma dúvida que foi comentada por várias pessoas nos últimos dias e certamente o Dr. Fernando de Mello Franco tem algumas informações sobre isso.

**O SR. FERNANDO DE MELLO FRANCO** – Bom dia, Vereador Goulart, na sua pessoa cumprimento os Vereadores presentes; Salvador, Diretor da SPTrans, senhoras e senhores, acho muito importante levar a discussão para o objetivo principal na elaboração desse projeto de alinhamento viário.

Na verdade, esse projeto não visa a possibilidade de construir apenas corredores de ônibus. Ele visa dar uma das bases necessárias para a instauração de toda a lógica que vem sendo discutida no âmbito da revisão do plano diretor estratégico. Ele é muito mais do que um projeto que garante o alinhamento viário por onde passarão os ônibus para promover e ofertar transporte.

O plano diretor está buscando, entre diversas questões, três questões que são muito importantes. Em primeiro lugar temos um problema dramático no que diz respeito à mobilidade ou imobilidade hoje na Cidade que afeta todo mundo, sem exceção, mas afeta de maneira mais dramática aqueles que moram nas áreas distantes que são mais penalizados nos seus deslocamentos diários, seja por questões de trabalho, escola ou mesmo de lazer.

Essa imobilidade traz deseconomias para cada um de nós e traz deseconomias para o Governo, empresas e todo mundo, que são muito avassaladoras. E mais do que simplesmente a mensuração econômica traz uma péssima qualidade de vida. Queremos enfrentar esse problema com coragem e para ele qual a proposta do plano diretor?

Antes disso, outra questão muito importante é que São Paulo e parte do problema da mobilidade está relacionada ao fato de que há um desequilíbrio gigantesco, não apenas no

Município, em toda a metrópole.

Temos áreas com enorme oferta de trabalho, com um belo sistema de mobilidade; e áreas, essas, que são pouquíssimo adensadas do ponto de vista da moradia. E temos áreas com enorme contingente de pessoas morando, muito mal servidas de toda sorte de infraestrutura, em particular infraestrutura de transportes, e que não têm emprego nenhum disponível a proximidade de suas casas. Isso gera, então, esses deslocamentos gigantescos por toda a metrópole.

Outra questão que é muito importante: a Cidade também é desequilibrada do ponto de vista das ofertas de bens e serviços, das oportunidades dadas a todos os seus cidadãos e, também, da qualidade do tecido urbano, qualidade da cidade em cada uma dessas áreas.

Temos áreas consolidadas de muito valor urbano, de valor de vida; e temos áreas de grande vulnerabilidade social, econômica e territorial. Queremos, então, na verdade, reequilibrar a Cidade, reequilibrar as ofertas de oportunidades e conferir a possibilidade de todos os cidadãos terem condições melhores de vida.

Qual uma das alternativas que estamos entendendo? Precisamos espalhar, promover a aceleração da construção não de linhas de transporte, mas de uma rede integrada: uma rede integrada que articule vários níveis de transporte - de alta capacidade, de média capacidade, de baixa capacidade e mobilidade local, como, por exemplo, qualificar calçada e levar a minha casa, a casa de vocês a uma estação de metrô, de ônibus, o que quer que seja.

São vários níveis que precisamos articular. E, para isso, estamos, então, propondo uma lógica que diz o seguinte: a Cidade também precisa se desenvolver. Há um déficit gigantesco de moradia. Só de moradia de interesse social projetada no futuro é algo em torno de 700 mil unidades. Estamos vendo estruturas familiares sendo transformadas. As famílias de antigamente tinha, em média, cinco pessoas por família; hoje, já está em torno de 3, 3,2 e, em alguns lugares, 2,8, 2,9. As pessoas estão vivendo mais.

Então, naquele imóvel, a bisavó ainda está viva, morando. Ela não está cedendo

como herança para os que vêm atrás na família e tal. Isso gera a necessidade de todas as classes de terem mais unidades, mais desenvolvimento - então, construção, produção de cidade para todo mundo morar.

O que estamos fazendo? Estamos pensando uma lógica em que associemos, articulemos a promoção, a produção de infraestrutura com o desenvolvimento urbano. Ele não pode ser descasado. E como que essa lógica se traduz? Então, colocamos no Plano Diretor uma proposta de uma rede de mobilidade estruturada por transporte sobre trilhos - CPTM, Metrô, monotrilho ou subterrâneo, corredores, de responsabilidade do Município, ciclovias e calçadas. E, ao longo dos eixos de alta e média capacidades, já existentes ou fundamentalmente ao longo dos eixos a serem implantados, como, por exemplo, a nova Linha Laranja, a Linha 6 do Metrô, que vai ser construída em direção a Brasilândia; ou o novo corredor de ônibus que será construído em Aricanduva, onde quer que seja. Onde e quando houver uma verba empenhada, houver um licenciamento ambiental, houver uma ordem de serviço, então, ao longo desse novo eixo que será ofertado para mobilidade da população, uma série de instrumentos urbanísticos são descongelados. Esses instrumentos urbanísticos vão direcionar o desenvolvimento da Cidade, o desenvolvimento dos bens, serviços, moradia, comércio e empregos, ao longo desses eixos que não estamos chamando mais de corredores de ônibus, mas eixos de estruturação da transformação urbana.

Então, é um passo muito importante que a Gestão está dando, no sentido de articular as políticas setoriais para justamente criar sinergia entre os investimentos e não apenas pensar políticas isoladas - transporte aqui, habitação ali, espaços públicos acolá -, mas que possamos pensar políticas que construam a Cidade que estamos querendo e que estamos precisando.

Então, quando houver esses eixos, o desenvolvimento se dará ao longo deles, utilizando mais uma vez a relação de oferta de moradia, emprego e mobilidade. Onde não houver, esse desenvolvimento será, de certa forma, arrefecido, porque há movimentos

legítimos e que poderiam ser entendidos como contraditórios na Cidade. Ao mesmo tempo que há todo um anseio pelo atendimento dos nossos déficits, também há um anseio legítimo, por parte de vários movimentos sociais, diversos movimentos de bairro querendo a qualificação, manutenção de uma qualificação, de certa qualidade de vida de bairro onde moram.

Isso é possível conciliar e é possível conciliar de que forma? Ora, se, então, estabelecermos como diretriz que a maior capacidade de transformação se dará ao longo dos eixos urbanísticos servidos por infraestrutura, em especial, de mobilidade, podemos dizer que, então, fora desses eixos - ou, então, imagine uma grelha, nos miolos desses eixos -, podemos manter o desenvolvimento imobiliário a níveis mais brandos, justamente para preservar essas qualidades de bairros que estão sendo, em alguns aspectos, até perdidos.

Hoje o mercado imobiliário trabalha de uma forma um pouco aleatória: ora aqui, acolá, todo mundo junto para mitigar riscos e tal, mas sem uma lógica por trás. Queremos impor uma lógica para o desenvolvimento.

Então, olha só que interessante: é uma ação que vai ao mesmo tempo como estímulo para o desenvolvimento dos bairros e também garantir a manutenção dessa qualidade de vida.

Bem, o que está por trás desse processo, que liga com a Lei de Alinhamento Viário? A Lei de Alinhamento Viário não é uma lei, um instrumento de desapropriação. Não tem nada a ver com um instrumento de desapropriação. Instrumentos de desapropriação são uma DUP, um Decreto de Utilidade Pública, um DIS - Decreto de Interesse Social, mas não a Lei de Alinhamento Viário. Esta simplesmente quer normatizar e prever que, ao longo da transformação da Cidade, quando houver essa transformação, seguirá tais parâmetros, de forma integrada a alguns efeitos que se quer.

Vamos pegar o caso clássico da Avenida Paulista, em São Paulo. Ela não foi com base em desapropriação. Houve um alinhamento viário que garantiu o alargamento dela, da avenida, o alargamento do calçamento, a transformação dos lotes lindeiros e a construção de

um dos marcos icônicos da cidade de São Paulo.

Então, esse que é o propósito. E por que esse alinhamento viário e por que a regulação disso? Porque imaginamos que todo esse processo vai dar oportunidades muito importantes de desenvolvimento para aqueles lotes lindeiros, não apenas ao eixo, mas também em cerca de 150 a 200 metros em relação ao eixo de um novo eixo de transporte.

Em que sentido? Vamos dar a possibilidade de uma majoração do coeficiente de aproveitamento. Dependendo do lugar, varia um pouco, mas, como uma média para a Cidade toda, aí vamos dar a possibilidade de construção de até quatro vezes a área do lote e, ainda, com alguns benefícios, ou seja, todo aquele empreendimento que disponibilizar o térreo seja para a fruição pública, seja para comércio e serviços que tenham capacidade de dinamização da calçada, do passeio público. Essas áreas não serão computadas no cálculo de aproveitamento, oferecendo, então, condições ainda de um crescimento maior.

Por que isso? Porque isso vai permitir que promovamos, então, as ações necessárias para, ao longo desses eixos, desses corredores e desses eixos urbanísticos, que comércios e serviços, oferta de emprego, assim como moradia também, sejam feitas, não apenas nas áreas centrais da Cidade, mas ao longo de toda a Cidade, possibilitando que possamos encontrar emprego perto de casa e que minimizemos a necessidade de deslocamentos na Cidade, o que é uma coisa muito importante.

Como é que estamos pensando essa transformação? Ela se dará ao longo do tempo e ela não será feita propriamente pelo Poder Público - assim como a Paulista não foi. Entretanto, o Poder Público vai oferecer uma série de instrumentos no Plano Diretor, que está em discussão, para acelerar essa transformação; e não só para acelerar essa transformação como para beneficiar aqueles que aderirem a essa transformação.

Por exemplo, há algo que se chama a doação do terreno, do imóvel, para efeito de melhorias urbanas. O sujeito que doar parte do seu imóvel para esses melhoramentos, ou na sua totalidade, terá adquirido a possibilidade de transferência do potencial construtivo, não

apenas do básico a que ele teria direito - que é uma vez a área do lote -, mas terá direito de transferência do potencial construtivo, que vale, digamos assim, como um título que substitui uma outorga onerosa, no limite do coeficiente máxima daquela área, digamos, 4. E essa pessoa vai poder, digamos que eu tenha um lote que eu doe apenas os cinco ou 10 primeiros metros dele, a área remanescente posso integralizar à totalidade do coeficiente quatro, no terreno remanescente. Ou eu posso, simplesmente, doar o terreno inteiro e pegar esse potencial de quatro vezes e transferir para outro terreno.

Isso é um processo que vai trazer benefícios para esse proprietário.

Ao mesmo tempo, temos outro instrumento que é o reordenamento urbanístico integrado. Que significa isso? Um grupo de proprietários pode se reunir, pode, junto com a Prefeitura, e mediante um processo urbanístico, fazer uma série de ações de integração e de otimização e de transformação desses lotes, lembrados ou o que quer que seja, em prol da transformação desse lugar.

Também temos a figura dos consórcios urbanísticos, o que vai, mais uma vez, permitir a organização de diversos proprietários em prol de uma maior utilização de transformação de seus lotes.

Mas, fundamentalmente, o que é importante dizermos é que toda essa lógica que está por trás do Plano Diretor é muito aliada de alguns processos econômicos que queremos ver instalados e potencializados ao longo da Cidade. Como, por exemplo, o comércio varejista, comércio de rua.

Estou vendo aqui algumas faixas de que há mais de 20 mil pessoas afetadas pelo desemprego. Entendemos o contrário: que é um processo que vai trazer mais oferta de emprego e mais possibilidades. Por quê? Estamos com alguns grupos já estudando todo o processo de transformação, de produção desses eixos urbanísticos. Estamos com um grupo no IPEA discutindo vários aspectos do ponto de vista imobiliário, urbanístico, econômico, jurídico. Iniciamos já há uma conversa com a FGV, o Grupo Varejista, o grupo que está estudando o

varejo de rua, pensando os impactos de tudo isso na Cidade.

Ora, sabemos o que é um cidadão que mora num apartamento, desce o elevador, entra em seu cápsula-carro, pega o seu carro, fecha, liga o ar-condicionado, fecha os vidros, chega à garagem de seu escritório ou o que quer que seja, sobe no elevador e começa a trabalhar. Esse sujeito, ao longo do trajeto, não tem nenhuma interação com a Cidade, com o espaço público e com essas dinâmicas da Cidade. Ora, eu, ao contrário, sou um cidadão que saio da minha casa, ando três quadras até um ponto de ônibus ou de uma estação do Metrô para ir ao trabalho. E, nesse trajeto, o que eu faço? Deixo a roupa que precisa ir para a lavanderia; compro a fralda que acabou para o meu filho; na volta de casa, compro leite, passo na farmácia e compro Tylenol, vou fazendo tudo aquilo que a vida pede, as conveniências que temos enquanto demanda, e é algo que, na verdade, é um reforço das dinâmicas de comércio local. Elas devem ser acrescidas, inclusive com coisas que estão sendo estudadas, muito interessantes, que é uma série de promoções de reforço do uso do espaço público, de reforço das dinâmicas de vida no espaço público, como por exemplo, a reinauguração prevista do Cine Belas Artes, que é um cinema de rua. É muito importante, porque é um contraponto a lógica dos *shopping centers* e que motiva uma série de coisas, impactos de restaurantes, lanchonetes ao redor. A gente, inclusive, está em conversas com grupos interessados e diante da perspectiva do tíquete cultura de construção de uma rede, por exemplo, de cinemas de rua nos bairros justamente que vão ser possíveis, porque há uma demanda; há um tíquete de cultura que permite essa demanda acontecer e que, ao mesmo tempo, vai dinamizando todas essas lógicas dos bairros desses eixos de transformação, do comércio local, entre outros.

Então, na verdade, é inclusive uma aposta de que a gente vai dar reforço a toda uma lógica de empreendedorismo de pequena e média capacidade, muito importante para justamente a cidade florescer, as suas dinâmicas florescerem e a gente poder reequilibrar, como eu disse, essa oferta de emprego e moradia.

Então, parece que a leitura de todo esse processo não é a de depauperização da

cidade, de expulsão de moradores ou de comerciantes ou de o que quer que seja, de desvitalização das economias locais. Ao contrário, tudo o que a gente quer é o revés disso. A gente quer promover o desenvolvimento; a gente quer equilibrar a oferta moradia e trabalho; a gente quer possibilitar que se qualifique para além da área expandida, do Centro expandido de São Paulo se qualifique todo e qualquer bairro da cidade de São Paulo.

E a gente entende que a construção e a viabilização dessa rede de transportes que está sob a governança municipal, que é dos ônibus, é um instrumento fundamental para a infraestrutura chegar a todos os bairros e a gente de fato começar a alavancar a transformação que será feita obviamente com o todo o esforço também do privado e não apenas do público.

Ao mesmo tempo, a gente tem também que compreender no Plano Diretor - estou vendo bastante gente da região Sul e do Sabará – outra questão forte, que estamos chamando de macroárea de estruturação metropolitana. A macroárea de estruturação metropolitana é um território estratégico na cidade de São Paulo para justamente a gente promover todo o desenvolvimento que vai garantir não só esse equilíbrio, mas aí sim a construção e oferta de uma série de situações de emprego, serviços, equipamentos, não apenas de abrangência municipal, mas também de abrangência metropolitana.

Essa macroárea de estruturação metropolitana começa no extremo Leste, no Itaim Paulista, mais ou menos coincidindo com as planícies fluviais do Tietê. Vem do Leste até a junção com o Rio Pinheiros. Desce também pelas planícies fluviais do Pinheiros até a cabeça das duas represas, mais ou menos na região de Jurubatuba, que é um antigo distrito fabril, industrial, que todo mundo conhece, que está, como todos os outros distritos fabris da Cidade, em processo de transição, as indústrias saindo e a gente precisando repensar as locações e as potencialidades econômicas na cidade.

Ora, essa macroárea visa também oferecer e garantir a substituição desses empregos por novos e mais e melhores empregos que de certa forma vão ter a capacidade de abastecer, de oferecer oportunidades para toda a zona Sul da cidade.

Entretanto, e mais uma vez, os gatilhos da transformação da cidade, da produção imobiliária, da produção habitacional, do enfrentamento do déficit e tal, só poderão ser realizados se houver uma contrapartida do ponto de vista da infraestrutura da Cidade, da capacidade de suporte da Cidade, de receber essas informações.

Então a gente não está aqui discutindo apenas um alinhamento viário ou a implantação de corredores de ônibus. A gente está aqui discutindo esse suporte necessário para que os processos de desenvolvimento da Cidade possam acontecer em todas as regiões. Se não houver, na Cidade, a construção e implantação de infraestrutura, isso trará impactos muito negativos na capacidade de transformação, de qualificação e de melhoria de vida para aqueles que morarem nos setores da Cidade onde os investimentos em infraestrutura não acontecerem.

Este, no meu entender, é talvez um dos pontos principais, o cerne do debate por trás do plano de alinhamento viário, que simplesmente é um instrumento que vai, ao longo do tempo, garantir que a Cidade se transforme. Existem inúmeros projetos de alinhamento viário na Cidade; alguns realizados, como o da Paulista; outros não realizados, como alguns segmentos da Santo Amaro, da Raimundo Pereira Magalhães. O alinhamento viário garante, ao longo de um tempo muito grande, que quando a sociedade decidir por de fato empreender as ações necessárias à sua transformação, o espaço de passagem da implantação da infraestrutura.

Era isso que eu queria colocar neste primeiro momento. Depois, obviamente, a gente pode clarificar alguma questão que não tenha ficado muito bem explicada. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Obrigado, Dr. Fernando de Melo Franco.

Quero registrar a presença do nobre Vereador George Hato, que esteve conosco ontem lá, que é membro da Comissão de Constituição e Justiça; e a presença do Vereador Nabil Bonduki, Relator do Plano Diretor na Comissão de Política Urbana. A nossa reunião está

bastante representativa. Está presente também o Vereador Floriano Pesaro, parceiro nosso; ontem esteve seu representante na reunião na Avenida Nossa Senhora do Sabará; o Vereador Pesaro é Líder da Bancada do PSDB.

Não houve acordo para ficarem apenas quatro pessoas e tem nove inscritos. Vamos otimizar o tempo, porque temos de devolver o plenário exatamente ao meio-dia. O primeiro inscrito é o Edson Coqueiro Filho, da Associação de Empresários do Itaim Paulista. Para que haja bastante agilidade, porque certamente teremos de responder a algumas perguntas e os vereadores farão algumas considerações, vamos dar três minutos para que cada pessoa se manifeste. Sr. Edson, por favor.

**O SR. EDSON COQUEIRO FILHO** – Bom dia, Vereadores, Secretários, Diretores da SPTrans. Meu nome é Edson, sou presidente da Associação dos Empresários do Itaim Paulista, vice-presidente do Núcleo de Desenvolvimento Local do Itaim Paulista e Curuçá, e conselheiro do Distrito do Itaim e Curuçá.

Venho acompanhando o projeto de corredores e terminais de ônibus desde julho, quando foi lançado um decreto na região do Itaim, dentro do centro comercial do Itaim Paulista e da D. João Nery, onde também haverá várias desapropriações de empresas. Temos percebido durante esse tempo que não há muita clareza no que está sendo apresentado à população.

Na época fizemos várias audiências públicas junto com alguns secretários, tivemos reuniões com o Jilmar Tatto, com os engenheiros aqui presentes, o Roberto esteve com a gente em algumas reuniões, o Denísio, que era diretor da SPTrans. Apresentamos várias alternativas para fazer esses terminais e corredores de ônibus e até agora não apresentaram respostas para nós de como vai acontecer.

O terminal do Itaim Paulista vai ser dentro do centro comercial, mais de 300 empresas serão desapropriadas, mais de dez mil empregos vão ser extintos no Itaim Paulista. E nós temos áreas livres onde poderia ser feito esse terminal de ônibus e nós apresentamos

diretamente. Levamos o Pedro, que é arquiteto, a Andréa, para fazer a vistoria. Tecnicamente é viável o terminal ser nessas áreas, é viável que o corredor da (ininteligível), em vez de ser pela Dom João Nery, onde há várias desapropriações, seja feita à margem do Córrego Lajeado, onde pode fazer um parque linear e construir as vias de ônibus próximo do rio.

Só que até agora não tivemos resposta da SPTrans de como isso vai acontecer. O povo está apavorado, ninguém sabe o que faz. Empresas que estão lá, o contrato vai vencer, o que elas fazem? Saem da região, vão para outra área? Não há transparência, não há clareza. O nosso Prefeito foi à televisão no dia 8 de janeiro dizer que não ia haver mais nenhuma desapropriação, porque não tinha verba para as indenizações, e os projetos continuam. Agora (ininteligível) alinhamento, nós não sabemos quantos metros da Dom João Nery vão pegar para cada lado, se vão pegar um lado só, quantas empresas vão ser desapropriadas.

Mostraram aqui fotos bonitas. É muito lindo ter pontos de ônibus iguais a esses aí, onde até ar-condicionado diz que pode ter. Na prática, qual é a funcionalidade disso? Qual é a funcionalidade desses corredores de ônibus? Em toda a extensão da Dom João Nery tem três faróis, não tem trânsito nenhum. Por que haverá desapropriação nessa região? Qual a demanda de moradores do Itaim Paulista para São Mateus? Não tem demanda.

A nossa grande demanda é do Itaim Paulista para o centro de São Paulo, para Guarulhos, para o aeroporto. Há muito tempo a gente briga por uma via que ligue a Marechal Tito à Ayrton Senna, mas não temos. Nós queremos levar o povo para São Mateus. São Mateus não tem emprego nem para a população local. Para que gastar tanto dinheiro e não ter resultado?

Acho que nós temos que pensar. Vereadores, secretários, pensem direito nesse projeto, estudem. Tem mais lugares viáveis para construir corredor e terminal. O Prefeito tem uma proposta de levar emprego para a periferia, só que hoje ele quer trazer o pessoal da zona Leste para trabalhar na zona Sul ou na zona Oeste. Ninguém quer investir lá, porque o pessoal está assustado. Tem a lei do incentivo fiscal para o Itaim Paulista, três ruas selecionadas. Por

que isso? Nós queremos clareza, queremos investimento na nossa região, queremos transparência.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Obrigado, Edson. Tem a palavra a Sra. Cora Nunes, do Movimento contra o Corredor Sabará.

**A SRA. CORA NUNES** – Bom dia, Sr. Presidente, Srs. Vereadores, secretários. Estou aqui em meu nome e dos meus colegas, representando todos os empreendedores da Avenida Sabará, pessoas que estão na região há mais de cinco gerações. Hoje em dia, como o nosso colega acabou de falar, estão muito preocupadas não só com a perda das suas propriedades, como também dos empregos que geraram ao longo de muitos anos e que hoje em dia se corre sério risco de perder. Já fizemos um levantamento e sabemos que haverá uma perda de mais de vinte mil empregos. Pessoas que moram na região, não precisam (ininteligível) lugar, moram na região de Santo Amaro, Pedreira, Mar Paulista. Não precisamos chegar ao ponto em que estamos agora.

Além do mais, existe outro corredor viável – já foi exposto – muito mais econômico que da Sabará. Então, em nome de todos os meus colegas, dos que não puderam vir porque estão trabalhando, peço que tenham maior consideração com a nossa reclamação. Não somos contra nenhum projeto que venha a melhorar a nossa cidade, que muito amamos. Somos contra jogar dinheiro fora, somos contra jogar a vida de pessoas que estão lá há muitos anos. Temos sonhos em nosso local. Fizemos São Paulo e estamos ainda desenvolvendo a nossa região.

Muito obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Obrigado, Sra. Cora. Tem a palavra o Sr. Joaquim Martinho, do Movimento Sabará. (Pausa) Joaquim Martinho abre mão da palavra. Tem a palavra o Sr. Luís Augusto, do Movimento contra o Corredor da Sabará, o popular Guto, também da Superintendência da Associação Comercial de Santo Amaro.

**O SR. LUÍS AUGUSTO** – Sr. Presidente, bom dia. Na sua pessoa cumprimento todos os componentes da Mesa, secretários, deputado, vereadores e todos os amigos presentes.

A posição da Associação Comercial é pela preservação do emprego, principalmente do emprego. Sabemos o quão grave é a situação. Tem associados, moradores e comerciantes principalmente que estão estabelecidos nessa região há mais de 60 anos. A gente acredita que há outras demandas e outras possibilidades de se fazer, mantendo o corredor. Não somos contra o corredor; muito pelo contrário, sabemos os benefícios que esses corredores trazem.

Existe a Miguel Yunes, subutilizada, próximo, ao lado da Avenida Nossa Senhora do Sabará, fazendo uma ligação saudável, trazendo economia, mais negócios e mobilidade para todos na região. Se o problema é mobilidade, tem outra via para ser colocada. Se o problema é economia, não haverá desapropriações nesse local. Se precisa de desenvolvimento, a gente consegue fazer isso numa área subutilizada, muito próxima ao corredor do CPTM e praticamente ao lado da Nossa Senhora do Sabará.

Acredito que falta conversa, falta discussão. Nós, da Associação Comercial, somos pelo emprego, somos pelo comércio, somos pela Cidade. Gostaríamos, sim, que essa discussão fosse ampliada e estamos todos à disposição desta nobre Casa, dos amigos desta Casa, de todos os amigos do Movimento Nossa Senhora do Sabará, que é a nossa casa, é a minha casa também. Gostaria que pudéssemos conversar mais e dar amplitude a isso. Temos outras sugestões, outras ideias.

Por exemplo, uma sugestão que está sendo levantada: uma linha de metrô do Jabaquara até a estação Jurubatuba do metrô. Acredito que, com o custo reduzido, isso com certeza traria benefício muito grande para a região. Mas hoje a nossa proposta é Miguel Yunes.

Muito obrigado. Bom dia. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Obrigado, Guto. Com a palavra o Sr. William

Oliveira, do Movimento contra o Corredor Sabará.

**O SR. WILLIAM OLIVEIRA** – Bom dia, Sr. Presidente, nobres vereadores, colegas presentes. Ontem, na nossa reunião, explanei o nosso problema, já é de conhecimento de todos. Fiquei muito contente de ouvir do colega do Itaim Paulista que os nossos problemas são parecidos. Na verdade são semelhantes. Não tivemos, em nenhum momento, abertura do projeto para nós. Nós ficamos conhecendo o projeto de forma quase que sorrateira.

Acho que essa não é uma atitude digna de um governo. O governo tem que apresentar com clareza, para os municípios, o projeto que ele tem em mente implantar na cidade, e não fazer da forma como foi feito. A apresentação da SPTrans foi muito bonita, fala em mobilidade, em facilidade de embarque. Vou citar só um fato e vou provar que essa mobilidade não existe.

No projeto do Corredor Sabará, que está barrado no TCM, eles colocam duas paradas de ônibus, uma na Vila Arriete e uma no Campo Grande. Só que nesse meio vai passar o futuro corredor Norte-Sul, pela via Interlagos. Então a pessoa que vem da Pedreira em direção à Washington Luís vai ter que descer na Vila Arriete, andar mais de 600m, depois mais 300m na Interlagos para tomar outro ônibus o outro corredor.

Eu que não sou tecnólogo, não sou engenheiro de transportes, tenho uma solução prática. No caso de se fazer um corredor na Sabará, por que não colocar a parada do ônibus embaixo do viaduto? Apenas uma escada vai separar o Corredor Sabará do Corredor Interlagos.

Então este é um ponto falho do projeto, um dos pontos falhos do projeto. Além do mais, a Sabará não precisa de um corredor de ônibus. Por quê? Não tem demanda na Sabará. A Sabará até poderia ter um corredor de ônibus ortodoxo, um corredor que não tem na paradas a faixa de ultrapassagem, porque se está ligando lugar nenhum a lugar qualquer poderia ser usado esse tipo de modal. Agora, a SPTrans quer fazer uma obra de que, nas paradas, vão ser necessários 40 metros de distância entre uma sarjeta e outra. A Sabará não tem espaço para

isso. Vai ser obrigada a fazer uma desapropriação imensa – 488 imóveis vão ter que ser desapropriados; 10 mil pessoas vão sofrer, e familiares desses desapropriados. Além do mais, é um projeto que não traz, de nenhuma maneira, nada importante para a nossa Sabará. O que nós pedimos? Que façam, que utilizem o corredor Miguel Lunes, que sai do mesmo lugar e vai para o mesmo lugar. O corredor Nossa Senhora do Sabará acaba se entroncando ao corredor Miguel Yunes na altura do cinco mil. Então não há necessidade desse corredor de ônibus. Nós, infelizmente, nos sentimos, como as famílias judias, num campo de concentração nazista, pois somos escolhidos a dedo para ser mortos. Isso não é justo conosco. Não merecemos isso. Somos comerciantes estabelecidos há mais de 40 anos naquela avenida. Lutamos. Chegamos àquela avenida no tempo em que aquela avenida era de terra ainda. Os nossos pais, os nossos avós, que criaram o progresso da região. E agora simplesmente serão escorchados dos nossos imóveis, sem que haja a mínima consideração conosco. Somos considerados perdas aceitáveis numa guerra. Quero saber quem é que tem esse poder para decidir isso. Olhando no projeto, decidir quem vai sair e quem vai ficar. É muito difícil, é muito doloroso. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Tem a palavra o Sr. José Paulo dos Santos, Conselheiro Participativo do Campo Grande.

**O SR. JOSÉ PAULO DOS SANTOS** – Boa tarde, Sr. Presidente, componentes da Mesa, secretários, Vereadores e todos os senhores que aqui estão.

Falo não apenas para os senhores, pois falo para essas pessoas que estão aqui, trabalhadores que pagam seus impostos, e também pelos conselheiros.

Sou conselheiro pelo Campo Grande. Temos a presença de mais duas conselheiras – Sras. Maria do Carmo Pedroso e Luíza Leifert.

Estamos aqui porque não concordamos com a forma como está sendo conduzida essa negociação – que, na realidade, é uma expropriação feita pelo Poder Público Municipal –, que está tirando de todos os comerciantes e cidadãos da região tudo que foi conquistado ao longo de muitos anos de trabalho dos nossos pais e avós. E não queremos que piore ainda

mais para os nossos filhos e netos, porque a situação é terrível.

Quando se fala em corredor desse tipo, vocês não estão eliminando somente os comércios da avenida, vocês estão eliminando a qualidade de vida de todas as vilas que existem ao redor. Vocês estão destruindo aquilo que foi conquistado a duras penas pelos cidadãos que pagam os seus impostos, e não podemos permitir que isso venha a acontecer.

Existe alternativa: em primeiro lugar, uma consulta pública – que deveria ter sido feito às comunidades da região, e que não foi feita.

Existe outro problema: quando os desgovernos anteriores, municipais, não ficaram atentos a que... São Paulo é muito grande, Santo Amaro foi muito maior, porque produzia para toda a indústria automobilística de todo o ABC as peças necessárias para fabricar os veículos, e que impulsionaram o Brasil, que o fizeram crescer.

As empresas estão saindo de Santo Amaro, e isso está totalmente contra aquilo que foi pregado, inclusive pelo próprio Haddad, porque não se pode eliminar as indústrias, o comércio da região, para construir mais apartamentos.

Santo Amaro sempre foi uma cidade, bairro... Você trabalhava Mindlin, na Metal Leve, na Plavinil, em outras indústrias, como a Velnac, Sacs (?), Rolamentos Timken, todas aquelas empresas, e você morava ali perto. Você não precisava para sair de um lado para outro, porque você ia a pé, ia de bicicleta, e assim já fazia um exercício. Então está tudo contra. Vocês estão fazendo exatamente aquilo que é contrário à lógica. Então, meus senhores, está na hora de repensar. Estão destruindo Santo Amaro, estão destruindo São Paulo.

Não a zona Leste o caso é mais grave ainda, porque lá não tem nem indústria, porque ninguém tem coragem de fazer alguma coisa lá porque tem medo. E isso porque a economia é voltada para o resultado imediato, e não o crescimento sadio a médio e longo prazo.

Senhores, pensem nisso. E os senhores têm o dever e a obrigação de continuar

lutando em todas as esferas, porque só assim que a gente consegue fazer com que os políticos, que na realidade deveriam defender os nossos direitos, mas que, na grande maioria das vezes, pensam somente em seus interesses, grande – “o meu projeto é melhor do que o outro e do outro e do outro”.

Muito obrigado, senhores. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Tem a palavra o Sr. Isaac Neco, do Sinthoresp.

**O SR. ISAAC NECO** – Bom dia, nobre Presidente, nobres Vereadores.

Primeiramente, gostaria de parabenizar toda a Mesa, com exceção dos nobres Vereadores Floriano Pesaro e Nomura, que não são da bancada do Governo. Então, a todos vocês que são da bancada do Governo, parabéns por estar do nosso lado nesse momento que mais precisamos.

A minha pergunta é a seguinte: 20 mil empregos. Só na categoria hoteleira, que é a base do nosso sindicato – bares, hotéis, restaurantes e similares –, fizemos um levantamento de uma semana para cá, e mais de 15% dos trabalhadores vão perder o seu emprego. E não são somente as famílias que estão com as casas lá, são os empregos que essas famílias geram, os empregos que esses comerciantes geram.

Nobres Vereadores, peço grande atenção, em nome do Sindicato dos Hoteleiros, em nome do nosso Presidente Francisco Calazans, para os trabalhadores, porque sabemos que todo esse projeto foi feito e votado na calada da noite, na escuridão, dentro de uma entidade de engenheiros, que são os maiores interessados.

Então, em nome do Sinthoresp, o maior sindicato de trabalhadores da América Latina no setor hoteleiro aqui em São Paulo, peço uma atenção especial para essa causa – que não vem apenas ao encontro da desapropriação e da especulação imobiliária pós-construção dos corredores. Isso porque não dão nem a oportunidade de os proprietários dos imóveis desapropriados venderem a sua parte; não, é a Prefeitura, é leilão.

Então, companheiros, gostaria de pedir essa atenção. E temos que avançar nesse

debate. Temos que avançar, sim, nessa discussão. Não podemos passar, simplesmente, pela desapropriação e fazer o corredor. Não podemos pensar: “Que se danem pessoas com 35 anos de vida lá, ou 40 anos trabalhando no comércio”, nem deixar de lado aqueles tantos que trabalham na pedreira, pessoas necessitadas, mais carentes, e todos os dias se deslocam para o emprego e não podem perder seu sustento.

Deixo, portanto, esse apelo. E aproveito para parabenizar todos vocês, pedindo que mantenham a coragem, mesmo sendo da Bancada que vota com o Governo nessa Casa, que tenham a coragem de enfrentá-lo, pelo menos dessa vez.

E aos novos companheiros e novos Vereadores: Floriano Pesaro e Aurélio Nomura, meu muito obrigado. Parabéns por estarem enfrentando essa luta diariamente contra o Prefeito ‘Maldade’. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Tem a palavra o Sr. André Roberto Speck, do Movimento Contra o Corredor Guarapiranga – Sabará.

**O SR. ANDRÉ ROBERTO SPECK** - Bom dia a todos.

Sacrifica-se poucos para beneficiar a maioria.

Meu grande problema e minha pergunta é: o que está sendo feito, ao construírem esses corredores expostos, hoje, em termos de grandes vias da periferia aos centros.

Ao puxarem o público lá dos rincões para assistir essa reunião e mostrar-lhes esses magníficos corredores, vai beneficiar a ocupação da periferia longínqua, a 30 quilômetros? Parece que vai ocorrer uma ocupação desses terrenos, hoje, terrenos que são APPs – Área de Preservação Permanente.

Ocorrerá um outro problema também ali: mexeremos nos mananciais de água, causando um impacto. O que está sendo feito por isso? Fizeram algum estudo de impacto ambiental ali, nessas áreas.

Já temos na região da Guarapiranga uma ocupação de solo do lado do corredor Guarapiranga.

Por isso, peço aos nobres Vereadores que olhem com carinho nesses enormes corredores que estarão construindo, pois estarão mexendo em áreas de mananciais. Isso não foi visto.

É bonito fazer esses corredores em áreas ocupadas, afinal, aumenta o potencial construtivo. Mas, ao puxar esses corredores para os rincões, onde há baixa densidade populacional, os senhores estarão favorecendo a ocupação de solo em áreas mais distantes desses corredores. Daí, vai gerar, no futuro, um problema de abastecimento de água.

E tudo isso causará problemas sérios para o futuro de todos.

Por favor, repito, vejam com carinho. Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** – Último orador é o Sr. Emílio Domingos Gutierrez, cidadão, que deseja falar sobre o terminal Itaim-Paulista.

**O SR. EMÍLIO DOMINGOS GUTIERREZ** – Bom dia, Sr. Secretário, Srs. Vereadores, a todos, enfim, bem como a todos os movimentos presentes.

O que gostaria de relatar a vocês é que, hoje, sinto-me boi de piranha, jogado ao rio.

Não temos a explicação concreta, definitiva e clara. O Itaim Paulista, hoje, está assombrado. Parece que há uma nave negra. Tudo em cima do Itaim Paulista, pergunta para um, fala uma coisa, pergunta para outro, fala outra coisa.

Foram apresentadas quatro áreas lá, inclusive olharam. Foi o Dr. Pedro. E hoje, gostaríamos de ter uma resposta. Afinal, onde vai ser o terminal? Como vai ser esse terminal? Qual o alargamento da Marechal Tito? Para que eu possa passar essas informações ao povo do Itaim Paulista. Eu sou cobrado todos os dias e toda hora. E não sei responder.

Como eu sempre acreditei no PT, sou partidário do PT há 40 anos, acreditei no Haddad, no Mercadante, no João Antonio, no Senival Moura, no Zelão, enfim, acreditei em todo o povo do PT, acho que sempre foram transparentes, portanto, não acredito que vão nos abandonar. Acredito que vai readequar esse terminal, vai readequar a Marechal Tito, vai

mostrar como vai ser e vai definir. E isso para tirar esse fantasma.

Aliás, isso não deve ser feito só no Itaim Paulista, mas também ao Corredor da Sabará, a Santana, para a pessoa ter uma noção e, assim, se planejar.

O que vocês estão fazendo é matar a esperança de todo os paulistanos.

Hoje, se eu for comprar um comércio, fico com medo. Daí me questiono: “Isso é via pública, daqui a cinco anos vai ser alargado e destruído”.

Vocês são homens inteligentes, têm assessores, estudaram, mas precisam do povo para votar em vocês. E, por isso, tem de passar essa confiabilidade ao povo, pois, há tantos anos que não tínhamos isso. Essa é a única chance em que podem nos ajudar. Repito: não só ao Itaim Paulista, mas a todos envolvidos nesse mesmo problema.

Fico feliz de me receberem na Câmara Municipal. Fico feliz por tanta luta, pois estamos aqui. Antes, nem podíamos questionar, hoje, podemos. E vocês podem readequar isso para nós, podem também dar informação concreta.

O Itaim Paulista não precisa de um terminal gigante dessa maneira. O Itaim Paulista necessita, sim, de um terminal, mais adequado para esses tempos. Pois, daqui a dez, 15 anos, ficará obsoleto. E aí? Vai por carro onde? Se cada ano entram 190 mil carros no mercado. Após cinco anos, serão 400 mil carros. Onde vou morar? Onde os senhores irão morar? Dentro de um carro. Não vai mais ter cidade.

Planejar para melhor, mas, ficará tudo obsoleto. Então vamos resolver agora. Ajudar agora.

O que precisa ser feito para os carros, é retirar um frota, tipo até 2005 recolher os veículos, pagar uma licitação pública e indenizar a pessoa no preço do mercado e, a partir dos anos seguintes, cada um ano, tira um. Por exemplo: 2016, tira 2006.

Assim, se mantém os empregos, melhorar a qualidade de vida, mantém a produção e São Paulo vai agradecer a todos os Vereadores, os Prefeitos e Governadores que adotaram essa ideia. Isso é fundamental. Vamos repensar.

Não adianta incentivar: carro, carro. Daqui uns dias, não se sai mais da garagem com o carro. Aí você diz: “Vamos por transporte coletivo”. Então, aproveitemos agora o transporte coletivo. Vamos melhorar e readequar não só o corredor, mas as linhas da CPTM.

Façam um acordo com o Governo do Estado. O PT pode ganhar o Governo do Estado e podemos ampliar a CPTM, as hidrovias, criar hidrovias e outros mecanismos, sem destruir.

Isso é cultura. Vocês pregam a cultura, faz teatro e mostra cultura. Mas querem acabar com a cultura do bairro. Obrigado. Eu quero a resposta sobre o Itaim Paulista, determinada, para poder passar a informação. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** - Todos os oradores inscritos já falaram. Quero dizer, inclusive, ao último orador, Sr. Emílio, que o senhor citou pessoas fantásticas, tanto o João Antonio, como o Senival Moura, bem como o Zelão – este, inclusive, tem nos ajudado muito na SP Trans, um Vereador brilhante.

Eu, como Presidente da Comissão de Constituição e Justiça, toda a semana, até hoje, aprovamos projetos de lei do nobre Vereador Zelão que dizem respeito a transporte.

Vereador Senival Moura também é muito ligado às questões do transporte e, certamente, ambos nos ajudarão nesses encaminhamentos.

Conversei um pouco aqui com o Deputado Salvador e poderíamos fazer, ao final da reunião – e existe uma disposição, sim, de se chegar a um bom termo, existe a disposição do Governo e também da SP Trans, do Deputado, e do Secretário de Desenvolvimento – nova agenda, combinar novos encontros a respeito. Somos Vereadores da Cidade, mas também temos presentes Vereadores de outras localidades, como, por exemplo, a família Tatto, temos dois Vereadores – tanto Jair como o Arselino – mas há ainda os Parlamentares Ricardo Nunes, Aurélio Nomura e Floriano Pesaro que moram na zona Sul do São Paulo, e mesmo eu que sou do bairro. Temos ainda a Vereadora Sandra Tadeu com uma atuação em toda a Cidade, e ainda concentrada na zona Leste. Então, poderíamos, ao final desta reunião... Nós não

podemos fazer uma reunião de trabalho, na SPTrans ou na Secretaria de Desenvolvimento, com um número muito grande de pessoas, senão vira assembleia, então, acaba não chegando a um denominador comum.

Temos algumas propostas na zona Sul, que foram ditas ontem e que foram ditas aqui hoje, tanto a Miguel Yunes quanto a Nações Unidas, que já têm como outro corredor programado, a Avenida Eusébio Stevaux, que minimizaria muito o impacto. Mas eles estão muito dispostos a nos receber. Podemos criar essa Comissão, todos nós Vereadores da Comissão. E haverá também... Porque a primeira Comissão por onde passa - e que nós, de comum acordo, todos os Srs. Vereadores, George Hato, da Comissão de Justiça, achamos por bem fazer esta audiência pública; a Comissão de mérito é a Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, e lá vocês vão encontrar o Vereador Vavá, que também mora na zona Leste, o Vereador Presidente da Comissão que é o Vereador Senival Moura. Então, vamos ter muito tempo para poder discutir e colocar nossas ideias. E, se, até agora, não foi discutido a contento, vamos fazer isso.

Passo a palavra rapidamente - porque nós temos mais 15 minutos - ao Secretário Fernando de Mello Franco, diante do que foi ouvido, o que S.Exa. tem a nos dizer; em seguida, Salvador e os Srs. Vereadores que queiram fazer uso da palavra.

**O SR. FERNANDO DE MELLO FRANCO** - Então, algumas coisas acho que são... De certa forma, já tinha contemplado na fala inicial, mas vou reafirmar, porque acho que são importantes.

Para começar, estamos entendendo essa rede de transportes transformada numa rede de estruturação da transformação urbana, como uma alternativa, uma solução a esses desequilíbrios que vocês reafirmaram aqui. Ele não visa a acelerar a destruição das áreas de preservação da região dos mananciais. Pelo contrário, ele visa justamente ordenar o crescimento da Cidade, ordenar o desenvolvimento da Cidade ao longo dessa rede, justamente para diminuir as pressões vindas do déficit habitacional que é muito grande, as pressões por

áreas que não deveriam e não deverão ser mais desenvolvidas. Acho que é o contrário: é uma forma de, de um lado, então, oferecer alternativas à produção da Cidade naquilo que a Cidade demanda do ponto de vista de seus déficits; e, ao mesmo tempo, fazendo de tal forma em que se evite aquilo que vocês levantaram e que eu também concordo, que, assim, nos últimos anos, vimos destruindo não só Santo Amaro, como vimos destruindo várias áreas da Cidade. Vimos destruindo porque está sendo feito sem, de fato, uma orquestração onde o interesse público prevaleça sobre os interesses dos empreendimentos privados e assim por diante.

Todo nosso esforço é dar possibilidade para o Poder Público regular a produção da Cidade pelo privado. Primeiro, é bom deixar claro que não é o Poder Público que vai produzir toda a Cidade... Não tem possibilidade, não tem dinheiro, não tem capacidade e não tem sentido o Poder Público transformar a Cidade na sua totalidade. Ao Poder Público compete estabelecer as ações, os investimentos prioritários na infraestruturação, na oferta da Cidade de se transformar naquilo que é básico para a Cidade se transformar e, obviamente, de regular a ação do privado. É isso que queremos. E queremos, como já disse, reafirmando que uma lógica é justamente podermos organizar essa transformação necessária e desejável onde o investimento em transporte aconteça.

Da mesma forma, acho que temos também de entender que, mais uma vez, toda a lógica do Alinhamento Viário não tem nada a ver com qualquer ação perversa, especulativa e imobiliária por parte do público. Não tem sentido isso. Simplesmente se está estabelecendo um alinhamento onde a transformação, na verdade, normatize do ponto de vista construtivo morfológico o eventual crescimento de transformação da Cidade. É só isso o que o alinhamento diz.

Se for desenvolver algum dos imóveis ao longo desses eixos, ele terá de seguir essas regras. É só isso o que o PL está colocando, assim como, mais uma vez, foi feito na Paulista e tudo o mais.

O que podemos discutir - e acho que as questões que vocês trazem são

importantes e relevantes - é se o projeto do corredor "a" ou do corredor "b", ou do terminal "c", ou do terminal "d" atende, de fato, a alternativas melhores ou não e assim por diante. Aí acho que é uma discussão que, de fato, devemos levar ainda a cabo.

Mas, antes tudo, queria só deixar claro o seguinte, quer dizer, concordamos que é muito importante o Poder Público - não só municipal, mas estadual e municipal - investir em transporte público e que o transporte público seja um instrumento de ordenação do crescimento da Cidade, da vida da Cidade. Isso eu continuo defendendo avidamente e gostaria de compartilhar essa minha defesa com todas as senhoras e senhores.

Se isso, de fato, é uma bandeira que temos de defender, aí vem uma segunda etapa que é, então, caso a caso, eixo a eixo, quais as alternativas que temos para ter o menor impacto possível, sempre levando em consideração não apenas os que porventura estejam diretamente impactados, mas a totalidade da população que, porventura, virá a ser beneficiada por essas obras, porque essas obras nem vão impactar nefastamente ao proprietário do imóvel "a", "b" ou "c" nem positivamente. Os impactos são de toda uma região. Temos de entender o transporte como bacias de coleta e distribuição de fluxo. Essas intervenções abranger uma área e uma população muito maior do que aquela simplesmente comprometida diretamente com esses terrenos e esses imóveis ao longo desses eixos. Então, essa é uma discussão que tem de ser levada nesse conjunto.

Mas, da parte da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, acho que a discussão, caso aqui, de fato, reafirmemos desejo de estruturar a Cidade a partir da profusão do transporte, de uma rede de transportes eficientes, nós, de fato, no que diz respeito à Secretaria de Desenvolvimento Urbano, estamos disponíveis e nos comprometemos a ajudar na reflexão desses projetos e na busca por eventuais alternativas que existam para minimizar eventuais impactos que essas obras, que esses investimentos trarão.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** - Obrigado, Sr. Secretário.

Tem a palavra o Dr. Salvador Curiê, Diretor de Infraestrutura da SPTtrans.

**O SR. SALVADOR CURIÊ** - Primeiramente, gostaria de agradecer pelas palavras e pelas manifestações das pessoas que representaram o coletivo que está presente aqui hoje e, de certo modo, toda a população de São Paulo; agradecer, de modo especial, as palavras do Sr. Edson Coqueiro, da Sra. Cora Nunes, do Sr. Luiz Augusto - Guto, Sr. William Oliveira, Sr. José Paulo dos Santos, Sr. Isaac Neco (?), Andre Speck e o Sr. Emílio Domingos Gutierrez.

Ouvimos com muita atenção e quero lhes dizer e lhes assegurar que as suas palavras são muito importantes. A Administração do Prefeito Fernando Haddad, o próprio Prefeito e todo o seu conjunto de Secretários - nesta Mesa representada pelo Secretário Fernando de Mello e pelo Secretário Paulo Frateschi, assim como pelo Secretário Jilmar Tatto, como os demais Srs. Secretários são pessoas extremamente preocupadas em dar ouvidos e colocar seus olhos com atenção aos problemas que temos na Cidade hoje, especialmente às demandas, aos reclamos da população.

Vou tentar, de certo modo, responder rapidamente aqui algumas questões que são gerais, que foram apontadas, e algumas específicas eu vou tentar adentrar, mas dizer a vocês que concordamos - como o Sr. Secretário Fernando de Mello já teve oportunidade de dizer -, que concordamos com todos vocês de que vivemos problemas hoje na Cidade, em decorrência de ela não ter sido pensada adequadamente, o que levou a situações como aqui o Sr. José Paulo Santos falou de modo veemente, que é o desmonte, a morte de Santo Amaro, assim como outras regiões da Cidade. Nós também concordamos com isso.

É exatamente por essa razão que estamos trabalhando do modo como estamos trabalhando. A SPTtrans, nesse processo, realizou uma série de audiências públicas para que pudéssemos ouvir a população, para que pudéssemos construir as condições para a aprovação dos impactos ambientais, dos impactos sociais que esse empreendimento poderá trazer, no sentido do poder minimizá-los; assim como estamos discutindo aqui hoje na Câmara Municipal. E esse projeto, essa proposta de lei de melhoramentos viários, ao contrário do que possa dizer - e aí chamo aqui a atenção no sentido poder fazer manifestação. A fala de Emílio

Domingos Gutierrez trata da falta de transparência. Ao contrário. A Lei de Melhoramento Viário, que está sendo posta aqui hoje, que, aí sob a direção do Vereador Goulart, hoje, é submetida à audiência pública, é exatamente a garantia da transparência para que, ao longo do tempo, as pessoas possam saber o que vai acontecer.

Então, não vai haver risco de a pessoa chegar num imóvel, numa determinada via, tentar comprar um imóvel sem saber o que vai acontecer, sem saber se vai ser desapropriado ou não, se vai ter de ser alargado ou não. Ao contrário, a lei vai definir isso, vai deixar extremamente claro, transparente, fixado na lei o que vai acontecer ao longo do tempo, como bem disse o Secretário Fernando, como aconteceu com a Avenida Paulista. Ao contrário, na Avenida Paulista, ninguém sofreu, todo mundo se beneficiou. A lógica do plano que vem sendo criado hoje, desenvolvido na Prefeitura, especialmente sob comando do Secretário Fernando, do Plano Diretor, enfim, é exatamente no sentido de poder estimular o crescimento dos bairros da Cidade, das regiões periféricas. Não é para gerar desemprego, não é para poder gerar sofrimento, não é para poder promover especulação imobiliária. Ao contrário, é para poder promover o desenvolvimento e preservar a qualidade de vida.

Volto à manifestação inicial, quando Edson Coqueiro fala lá de Itaim Paulista, enfim, fala da ideia de trazer corredores ligando a periferia ao Centro da Cidade. A ideia não é essa. Essa é apenas uma parte do projeto. A ideia é construir uma rede ligando periferia com periferia, bairros com bairros, para que possamos criar agilidade e promover a perspectiva de desenvolvimento nessas regiões todas. Então, isso é importante dizer para vocês e aí, de modo genérico, tratando disso.

As questões específicas que foram postas aqui, que, na maior parte das manifestações aqui, e, na maior parte das manifestações dos moradores, das pessoas que estão preocupadas com a questão da região do Sabará, queria aqui citar um exemplo que, talvez, possa, diria assim, representar, com um pouco mais de clareza, a lógica, no corredor na Nossa Senhora de Sabará, porque ouvi algumas manifestações dizendo que a Avenida Nossa

Senhora do Sabará não precisa de corredor.

Veja, gente, não se trata, quando pensamos num projeto dessa grandeza, dessa natureza, não estamos pensando num terreno onde queremos implantar um terminal ou numa via em que queremos implantar um corredor. Estamos pensando na lógica de toda a Cidade, estamos pensando na lógica do empreendimento de uma rede. É como se estivéssemos, por exemplo, tentando dizer para nós mesmos, nesse instante, que a Avenida Paulista não precisa de corredor ou que a Avenida 23 de Maio não precisa de corredor. É verdade que elas não precisam de corredor, mas, para nos dirigimos de um lado da Cidade para outro lado da Cidade, de uma demanda para outra demanda, há necessidade de passarmos pelos lugares. E, como tive oportunidade e dizer aqui a todos vocês, logo na minha primeira manifestação, a demanda do Município de São Paulo é muito maior do que essa demanda que estamos tentando empreender hoje, da construção desses 150km de corredores que vão ser, de certo modo, tratados a partir da aprovação dessa Lei de Alinhamento Viário, como eu disse do Metrô, como eu disse da rede de trens - e o Secretário Fernando teve a oportunidade de dizer - e como eu disse da rede de corredores. Não é?

Hoje temos 120km de corredores, mas imaginamos que precisamos algo próximo da casa de 500km de corredores. Então, há uma série de vias e, em princípio, se imagina que não precisam de corredores e que podemos implantar noutra, e que, ao contrário, são necessárias. É o caso que das manifestações do pessoal da região do Sabará, que respeitamos muito, quando sugere que, na Sabará, não precisa ter alternativa e sugere que alternativa é a Miguel Yunes. A Miguel Yunes também terá corredor de ônibus.

Então, é importante dizer isso para vocês. Evidentemente, e eu estava aqui falando com o Vereador Goulart, estamos dispostos a ouvi-los, claro, no detalhe, discutir, apresentar, não há problema algum. Vamos fazer algumas outras reuniões para que possamos discutir, tanto no âmbito da SPTrans, como lá na comunidade, se necessário for, não é?

E quero dizer isso para vocês: quando identificamos um terreno, as propostas, por

exemplo, os quatro imóveis que foram apontados na primeira fala do Sr. Edson Coqueiro e, depois, na última fala do Sr. Emílio Gutierrez, quando falam das quatro áreas que foram mostradas para os técnicos da SPTrans - Arquiteto Roberto Moura, Arquiteta Andréia, Arquiteto Pedro - que estão aqui, enfim, todas as áreas têm sido estudadas por nós. Ocorre que a lógica de implantação de um projeto dessa natureza não é naquele terreno em que achamos que tem de ser. Temos de avaliar uma série de características, uma série de aspectos para poder tentar identificar e definir aquilo que é o melhor para a estrutura de transporte, para a rede de transporte no contexto de desenvolvimento da Cidade. Então, é verdade que, num determinado momento, imaginamos assim: "Poxa, mas não pode ser no terreno do lado?"; "Por que não pode ser no terreno do lado?"; ou "Por que não pode ser no outro?".

Aqui há uma manifestação de Andre Speck - já vou terminar -, muito preocupado e muito oportuna sua fala, tratando da preocupação com os aspectos ambientais, áreas de proteção, áreas de mananciais, que é uma preocupação extremamente grande que tivemos, tanto que fizemos uma série de audiências públicas, já submetemos à aprovação das licenças prévias à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, aos demais órgãos que são competentes, estamos trabalhando com a perspectiva de nos preocupar para poder preservar o meio ambiente, preservar o interesse público, o interesse social, preservar o emprego.

Enfim, gente, em função do tempo que temos - porque existe uma regra, um regimento -, gostaria de agradecer imensamente e dizer que anotamos todas as manifestações de vocês; vamos procurar respondê-las ponto a ponto; vamos discutir isso. Posso assegurar a todos vocês que a Administração do Prefeito Haddad, a Secretaria de Transportes, a SPTrans, assim como as demais Secretarias, estão muito preocupadas em fazer com que esse grande empreendimento - e é, de fato, um grande empreendimento - seja, realmente, um instrumento indutor do desenvolvimento, da recuperação da qualidade de vida de nossa Cidade e não dos prejuízos à população ou de mais problemas para a nossa população. Estamos muito preocupados com isso, estamos dando muita atenção a isso e daremos bastante atenção.

Gostaria, por fim, de agradecer a todos; de agradecer aos Srs. Vereadores pela oportunidade. É uma honra estar aqui junto com vocês.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** - Obrigado, Salvador.

Quero registrar também a presença dos nobres Vereadores Coronel Telhada, Claudinho de Souza - Secretário da Câmara Municipal de São Paulo -, Nelo Rodolfo e Toninho Paiva, Vereadores que estão aqui inclusive já para começar a próxima reunião de Comissões.

É importante que os senhores saibam que a alegria da alegria da Câmara em receber cada um dos senhores. Muitas vezes as pessoas dizem: "Ah, o Vereador não vai ao Plenário". Mas há, todos os dias, muitas Comissões reunidas, das quais cada um dos Srs. Vereadores participam.

O Vereador Aurélio Nomura pede a palavra. Peço a V.Exa. que seja rápido, que temos de devolver o plenário ao meio-dia e já é meio-dia.

**O SR. AURÉLIO NOMURA** – Obrigado, Sr. Presidente.

Queria, rapidinho, saudar V.Exa., na pessoa de quem saúdo todos os representantes aqui da Comissão; saudar nossos Secretários Paulo Frateschi, Fernando de Mello, Salvador Curiê; saudar todos que aqui hoje compareceram, na pessoa de Leonardo Ugoline, nosso Presidente da FIESP/CIESP; e dizer que, na realidade, precisamos nos aprofundar muito com relação a isso. As alternativas levantadas aqui pela platéia e, por acaso, pegando a região Leste, a região Sul, todas mostram a necessidade de rever o projeto. (Palmas)

Mas há uma coisa que me chama também a atenção, que não foi levantada aqui pelo público presente e não foi levantada pelas autoridades que falaram explanando a respeito do projeto: diz respeito - e quero ler - a uma matéria de Diego Zanchetta, que fala, em seu *blog*, afirmando que vai haver, primeiro, centenas e centenas de desapropriações de comércio e residências e não existe estimativa de desapropriação.

Agora, o que chama mais a atenção é que, na proposta do Sr. Prefeito, além de

fazer a reserva dos terrenos para construção de oito terminais de ônibus, ela também espera obter recursos para a construção dos corredores, repassando à iniciativa privada parte dos terrenos que serão desapropriados para a construção dos corredores.

O Sr. Secretário chegou a dizer que as desapropriações incluiriam quadras inteiras, mas nem todos esses espaços seriam usados efetivamente para abrigar equipamentos públicos.

Os espaços excedentes é que seriam repassados à iniciativa privada, incorporadoras, usariam esses terrenos para construção de prédios residenciais e comerciais.

Assim, além de obter uma fonte extra de recursos, a Prefeitura atuaria para adensar as áreas ao redor de novos corredores, reorganizaram a ocupação urbana de nossa Cidade.

Estamos criando não só corredores aqui em nossa Cidade, mas estamos criando um banco imobiliário na nossa Cidade. (Palmas)

---

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** - Quero registrar aqui a presença do nobre Vereador Senival Moura, que já havíamos falado a respeito de S.Exa. que, junto da Vereadora Sandra Tadeu, promoverá aquele encontro, na SPTrans, com o Vereador Toninho Paiva também, da problemática da Leste. Eu, o Vereador Ricardo Nunes, Vereador Alfredinho, que também está aqui, que é Líder da Bancada do PT, faremos o mesmo com a questão da Sabará; e, embora Fernando de Mello Franco já tenha esclarecido essa matéria publicada pelo nobre jornalista Diego Zanchetta, passo a palavra novamente para S.Exa.

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** - O Sr. Secretário tem direito a falar, porque S.Exa. foi citado. Então, gostaria que S.Exa. falasse, que acho que pode esclarecer rapidamente.

**O SR. FERNANDO DE MELLO FRANCO** - Só queria, mais uma vez, reiterar que isso que acaba de ser dito não é verdade. Não estamos, primeiro, fazendo aqui uma lei de desapropriação; não estamos aqui criando banco imobiliário nem nada disso. Isso é equivocado.

Os instrumentos que falei permitirão, ao privado, aos proprietários de terrenos, se reorganizarem naquilo que chamamos de reordenamento urbanístico integrado, para que eles, se quiserem - isso é absolutamente voluntário -, tenham a capacidade de fazê-lo, no sentido de potencializarem os seus imóveis. Não é o público que está interessado em fazer e não é o público que vai sair desapropriando, com exceção de desapropriações que, porventura, existam - não necessariamente nos corredores - para a promoção das políticas públicas de produção de moradia popular, produção de equipamentos públicos, entre outras que têm diretamente o foco, o interesse no público.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** - Quero, mais uma vez, dizer da nossa satisfação em ter ouvido a comunidade. Vamos fazer várias reuniões, tantas quantas forem necessárias, com essa Comissão que vocês escolherão. Os Vereadores da Sul todos serão convidados a participar lá na SPTrans, com o Sr. Secretário e com o Sr. Salvador Curiê e, da mesma forma, os Srs. Vereadores da Leste com os movimentos lá do Itaim, para que possamos otimizar o trabalho.

Estou muito feliz e a Câmara Municipal está muito feliz de receber cada um de vocês. Cumprimento a todos aqui na pessoa do Sr. Juan, que é nosso querido amigo de todos nós Vereadores da zona Sul.

Muito obrigado. Só um minuto, a Vereadora Sandra Tadeu tem uma colocação a fazer.

**A SRA. SANDRA TADEU** - Gostaria que, nessas reuniões que vamos realizar, o Vereador Nabil Bonduki esteja presente. S.Exa., como Relator do Plano Diretor, tem realmente de participar dessas modificações, porque isso não é discutido. Estive discutindo com S.Exa. agora. Acho que S.Exa. é uma pessoa extremamente importante nesse momento, quando haveremos de discutir essas modificações.

**O SR. PRESIDENTE (Goulart)** - O Vereador Nabil Bonduki, inclusive, já se

disponibilizou em estar presente em todas as reuniões.

Muito obrigado a todos. Tenham todos uma boa tarde.

Quero convidar a todos para que fiquem aqui na frente no plenário para que possa ser feita uma fotografia, inclusive com os Srs. Vereadores que queiram estar juntos.

---