



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: DALTON SILVANO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 11 de NOVEMBRO DE 2019

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Boa noite a todos e a todas. Declaro abertos os trabalhos da 23ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, de 2019.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, *link* Auditórios On-Line.

A íntegra da transcrição desta audiência pública está disponível ao público em geral no portal da Câmara Municipal de São Paulo, já referido, no *link* Auditórios ou Audiências Públicas, registro escrito.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, desde o dia primeiro de novembro de 2019.

Foram convidadas para participar desta audiência pública as secretarias: Desenvolvimento Urbano; Licenciamento; Verde e Meio Ambiente; Infraestrutura e Obras; Subprefeitura da Sé; CET; Promotoria; Justiça; Habitação e Urbanismo; representante do Edifício Miami Center; representante do Edifício Eluma; Associação São Paulo Capital da Diversidade; Associação Paulista Viva; Amacon, Associação de Moradores do Bairro da Consolação e Adjacências; Movimento de Moradores da Avenida Paulista e Entorno; Sou Avenida Paulista; Sociedade dos Amigos Moradores e Empreendedores do Bairro de Cerqueira César; Amorbela, Associação União de Moradores de Bela Vista e Bixiga; Associação Viva Paraíso; Consej Jardins e Paulista, Vereadores e público em geral.

Chamo para compor a Mesa os Srs. Francisco Roberto Arantes, Subprefeito da Sé; Maria Regina Braga, Coordenadora de Serviços e Uso Institucional, Servin, neste ato representando o Sr. Cesar Angel Boffa de Azevedo; Francisco Cezar Tiveron, Assessor Técnico da SP Urbanismo; neste ato representando o Sr. Fernando Chucre; Nilton Laganà, Diretor de Obras, neste ato representando o Sr. Vitor Levy Castex Aly; Fátima de Cássia Brasil Vieira, Técnica em Planejamento e Projetos da Companhia, neste ato representando o Sr. Jair de Souza Dias, Presidente da CET; Ricardo Viegas, Secretário Adjunto, neste ato representando o Sr. Eduardo de Castro; Jacques Brault, Presidente da Associação São Paulo

Capital da Diversidade; Adriana Levisky, Arquiteta Urbanista responsável pelo projeto; Fernando Koin Krounse Dentes, Advogado representante do Condomínio Miami Center, Eluma, Fonte Bela e Serra Azul e Raphaela Galletti, Presidente do Movimento Sou Avenida Paulista.

Peço que os senhores façam inscrição ao nosso lado direito, para que possam fazer suas considerações.

Formada a Mesa, esta é a segunda audiência pública sobre o tema convocado por nossa Comissão. Lembro que no dia 25 de setembro de 2019, a Prefeitura de São Paulo assinou um acordo de cooperação com a Associação São Paulo Capital da Diversidade, representada pelo Sr. Jacques Brault, para a construção do Boulevard da Diversidade, que será integrado ao Complexo Cidade Matarazzo, nas imediações da Av. Paulista.

O projeto prevê a requalificação de uma área de aproximadamente 10 mil metros quadrados abrangendo a Alameda das Flores, Alameda Rio Claro, parte da Rua São Carlos do Pinhal e Rua Itapeva, incluindo a construção de um túnel de 100 metros de extensão sobre a Rua São Carlos do Pinhal, liberando parte superior do nível com a Av. Paulista, para a instalação do Boulevard Verde.

Em 11 de outubro passado tivemos a oportunidade de ouvir o responsável pelo empreendimento, a sociedade civil e o Poder Público. Tratou-se de uma primeira fase onde, apesar dos esforços envidados, não se conseguiu responder todas as indagações formuladas pela sociedade civil, seja pela natureza dos questionamentos, ou seja, pela ausência de algumas pastas e órgãos.

Objetivamos nessa ocasião retomar os questionamentos apresentados aguardando obter a tão necessária devolutiva dos diversos representantes do Poder Executivo, bem como dos responsáveis pelo projeto, que também se comprometeram a prestar esclarecimentos para dirimir as dúvidas suscitadas.

Contaremos inicialmente com a apresentação do Dr. Fernando Koin, representando os condomínios Miami Center, Eluma, Fonte Bela Vista e Serra Azul, que retomará as

formulações apresentadas durante a primeira audiência pública objetivando nortear a devolutiva por parte do Poder Público e dos representantes do empreendimento.

Tem a palavra o Dr. Fernando.

O SR. FERNANDO KOIN KROUNSE DENTES – Muito obrigado, Presidente. Primeiramente gostaria de agradecer novamente esta Casa, aos Vereadores presentes, aos Vereadores que não podem estar, mas que nos receberam e de certa forma se interessaram sobre essa importante questão não só para a vizinhança do empreendimento, mas tenho certeza para a cidade de São Paulo como um todo.

Retomando, como o Presidente falou, onde estamos? Tivemos uma audiência pública, no último dia 11 de outubro, exatamente há um mês, onde apresentamos para a sociedade pela primeira vez em nosso entendimento, o problema que será causado pelo túnel na Rua São Carlos do Pinhal pelo Boulevard da Diversidade.

Esse problema que jamais foi apresentado para a sociedade como vamos expor e que em nosso entendimento vai causar transtornos não apenas durante suas obras, o problema aqui não são as obras, mas sim o dia seguinte, o túnel. E por que o túnel, uma obra viária sem interesse viário. Uma obra viária com interesse declarado urbano, mas que não interessa ao trânsito, ao tráfego da Cidade.

Ao longo de 30 dias, desde a última audiência, eu particularmente fiquei correndo atrás dos processos, cuja cópia nos havia sido prometida aqui nesta Casa, na última audiência. Cópia integral de todos os processos e projetos que não nos foi fornecida e obtivemos parcialmente depois de muito esforço junto à Assessoria Jurídica da Siurb, da Subprefeitura, e agradeço os procuradores que viram que o processo público tem de ser público.

Então daqui inicio. Primeiramente, desde o dia 11 de outubro, a outra audiência, acreditávamos que a Prefeitura estava em devolutiva e teríamos nessa data a devolução de nossos questionamentos de forma que a sociedade pudesse discutir o problema. Mas parece que não é assim que o empreendedor via a questão, tanto que nesse período a obra correu normalmente.

Tivemos marcações feitas no chão. Essas marcações mostram exatamente o cruzamento da Rua Rio Claro com a Rua São Carlos do Pinhal. Elas foram feitas nesse período de 30 dias. Temos aqui engenheiros que compareceram discutindo o início das obras, inclusive, pela conversa poderiam ter começado, mas demoras normais de concessionária, atrasos. As obras ainda não começaram, mas estão em pleno vapor.

O acordo, que num processo sigiloso, foi assinado recentemente, publicado em 02 de novembro, um sábado feriado. Várias surpresas que nos chegam enquanto esperávamos a devolutiva da Prefeitura nesta Câmara. Acredito que a Prefeitura pretende devolver neste momento.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. FERNANDO KOIN KROUNSE DENTES – Resumidamente para quem não conhece ainda o problema, ou para quem conhece, mas não a fundo, aqui está o quarteirão que vai envolver o projeto. Esse aqui é o empreendimento lá de Matarazzo. Aqui, a Rua São Carlos do Pinhal, onde ficará o túnel. Essa a Alameda Rio Claro. Aqui, a Alameda das Flores ou continuação da antiga Alameda Rio Claro. Aqui está o Boulevard. Aqui está o túnel.

O túnel, como podem ver nessa foto, é de um quarteirão. Começa e termina na mesma quadra. Leva de nada a lugar nenhum. Pelo que se apresenta no projeto, a única intenção do túnel é eliminar um único semáforo e um único cruzamento. Uma via que ao longo de todos os seus quilômetros possui diversos semáforos, cruzamentos, sem que em nenhum momento esse fosse apontado como problema viário na Cidade pela CET ou por quem quer que fosse. Está aqui o começo do túnel. Esse é o Edifício Miami Center que represento, o Edifício Eluma está aqui e outros edifícios na região que estão aqui presentes.

Quais foram as dúvidas quando tivemos conhecimento desse processo que passamos para a Prefeitura? Vou passar aqui – tentar ser breve – uma por uma, para que possamos discutir com a sociedade se esse túnel atende ao interesse de trânsito, se teve o procedimento correto, se teve a publicidade correta e se tem interesse público.

De novo, agora uma foto ampliada da região. Aqui está o túnel. Essa é a região da

Av. Paulista, Rua São Carlos do Pinhal, Alameda Rio Claro. Essas letras “H” que podem ver são todos os hospitais da região. Então temos a Pro Matre Paulista, Nove de Julho, diversos hospitais, todos eles, rota de ambulância pela Rua São Carlos do Pinhal. Temos aqui o MASP, o Parque Trianon, o Shopping Cidade de São Paulo recém-construído na mesma rua, um quarteirão antes.

Importante destacar que esse shopping foi construído na mesma vizinhança. Ele não constou com reclamação dos vizinhos, não houve audiência pública por quê? Aparentemente deve ter seguido todos os procedimentos. Era de interesse desse empreendedor e foi feito em espaço privado e não em espaço público.

Temos aqui também a FGV, e a Rua Itapeva, vale à pena destacar, porque apenas na Itapeva, pelo que consta há 300 ou mais de 300 consultórios médicos, mais de três mil médicos que diariamente atendem e contam obviamente com seus clientes indo e vindo todos os dias, que vão perder pelo projeto todas as vagas de estacionamento na rua. Vão perder todos os pontos de táxi que ali ficam e se propõe que serão removidos para melhorar o fluxo.

Então vamos remover o direito dos táxis, remover o direito de estacionar para que melhore o fluxo por causa do túnel. Não é que o túnel vai melhorar.

Agora, começando com nossos questionamentos, como falei se trata de uma obra viária. A primeira dúvida que nos surgiu: como fazer uma obra viária na cidade de São Paulo se a CET, a Companhia de Engenharia de Tráfego é contra a obra. Se a CET desde o começo se posicionou contrária ao interesse público na obra. Isso aqui e depois vou destacar os pontos se trata de um quadro resumo feito pela CET quando o processo foi apresentado pelo empreendedor, em 2016, onde a CET expõe pontos positivos e pontos negativos.

Até pela diferença os senhores podem ver se o projeto é bom ou não. E o parecer técnico assinado da CET diz claramente que a obra não é de interesse público. E não é minha opinião. É opinião do técnico. Somos contra a construção. Essa é a conclusão do parecer. Para quem quiser posso disponibilizar porque o acesso não é fácil.

Então aqui apenas destacar alguns dos pontos colocados pela CET: a obra não

beneficia pedestres; estrangula a intersecção das ruas; dificulta acesso; reduz capacidade, afinal, hoje a rua conta com três vias reguladas por semáforo, a partir do momento em que se tem um túnel, as vias um pouco menores não tem mais possibilidade de regular, o túnel está lá e pronto. Essas foram as posições da CET. E destacar que durante a realização das obras não há desvios possíveis.

Aparentemente o que acontece em São Paulo quando um órgão é contra o empreendimento que se quer aprovar. Tira-se de campo esse órgão. Num primeiro momento, em 2016, a Prefeitura iniciou um trabalho correto pelo que podemos entender e montou uma comissão para analisar o projeto. Uma comissão, porque trata de um projeto que envolve diversas áreas: urbana, trânsito, uso de solo, mobilidade, enfim, diversas áreas da Cidade. Então foi feita uma comissão para analisar.

A comissão realizou três reuniões. A CET bateu contra na primeira; a CET bateu contra na segunda; a CET bateu contra na terceira. O que se fez? Encerra-se o grupo de trabalho, encerra-se a comissão e vamos ver o que vamos fazer. Encerrado em 2017. Essa é a última manifestação técnica da CET no processo. Em 2017, o grupo foi encerrado, a CET é retirada do processo que começa de novo, em 2019, na Secretaria de Justiça, por meio de um chamamento público, um pedido de manifestação de interesse.

Então lembrando, 2017, última manifestação da CET contra o túnel. De 2017 até 2019, quando a Prefeitura declarou a obra de interesse público, quais foram os estudos feitos? É isso que pergunto, porque muitas vezes, conversando com a Prefeitura e com o empreendedor, falam que houve estudos. Mas os estudos são de 2016. Quero saber quais são os estudos depois da oposição da CET e que modificaram essa posição, por que a obra que era ruim lá se tornou boa. Qual foi a modificação significativa do projeto que foi feita para dar a ele o interesse. Por que agora um túnel melhora o trânsito e não melhorava há três anos.

Como falei, depois que a CET foi retirada do processo, em 2019, foi feito um novo pedido de manifestação de interesse público, o mesmo que havia sido feito em 2016. Mas em 2016, num processo físico, na CET, aqui em 2019, um processo digital que começou na

Secretaria de Justiça, em que pese entendermos que deveria ser em Obras, porque afinal trata de uma obra. Mas começou em Justiça.

E como começa esse processo? Começa como um processo sigiloso, apesar de que a lei 13.019, de 2014, que embasa, diz claramente: a Administração Pública deverá tornar pública a proposta feita, a proposta de manifestação de interesse, e instalará um procedimento para oitiva da sociedade. A oitiva é da sociedade. A oitiva não é de determinados diretores de determinados órgãos. É da sociedade. E o processo não foi público lá, não é público hoje, enfim, não sei se um dia será público porque está encerrado.

Então aqui só para demonstrar: esse aqui é o processo de chamamento público, o 70.4. Essa chavinha demonstra que hoje, 11 de novembro, ele é sigiloso, é restrito. Quem quiser acessar o acordo publicado no sábado não consegue. Aqui há alguns outros processos que envolvem o empreendimento, inclusive, aquele que foi polêmico, porque tinha sido publicado um dia antes da audiência. Foi publicado, mas continua como sigiloso.

E aqui voltando, a portaria da Prefeitura, de 16, quando foi iniciado o pedido de manifestação, declara que o projeto deverá ser submetido à consulta pública. Não sou eu que estou falando. Foi a Prefeitura que falou quando o processo começou: deverá ser submetido à consulta pública, não consulta de diretores. Consulta pública.

Pois bem, voltando para 2019, o empreendedor faz o pedido em 10 de abril, está assinado, enfim, dois dias para protocolar. No dia 16 de abril, quatro dias depois, a Secretaria de Justiça analisando todo o projeto declara que ele segue os requisitos formais obrigatórios e instaura o procedimento de consulta pública e chama para se manifestarem diversas secretarias. Secretaria de Mobilidade e Transporte; Secretaria de Urbanismo; Secretaria de Uso e Ocupação do Solo. Esses ofícios, de novo, em 16 de abril, são enviados em 15 de maio. Um mês depois, de repente até um tempo bom para mandar ofício, a Prefeitura não é tão rápida e até seguiu.

No dia 16 de maio, um dia depois que os ofícios são enviados já tem resposta. Estou até com uma delas aqui, a resposta da Secretaria de Mobilidade e Transportes, dia 16

de maio, assinada às 13h14, que em longos dois parágrafos a Secretaria analisa o interesse público da obra. Uma obra de três anos de projeto, 2016. Seguiu em Siurb desde 2017 até 2019, tem seis volumes em Siurb, não sei quantos volumes aqui nesse processo. Em um dia – minto – em algumas horas a Secretaria foi capaz de analisar e responder que a obra é de interesse público no aspecto da mobilidade.

Lembrando que esse aspecto havia sido analisado pela CET, que não mais se manifestou. Pelo menos não consta, não localizei. Até quero que a CET, por favor, me desminta, é isso que queríamos ouvir. Onde foi encontrado esse interesse público? A nossa pergunta, o processo de 2016, que começa com pedido do empreendedor, com interesse público do empreendedor, aliás, o projeto que é assinado – se não me engano - por um engenheiro, que vai até falar hoje, mas começa com um pedido de túnel que dava acesso, dentro do túnel, para o Edifício Brasília, que faz parte do empreendimento. Esse é o primeiro pedido. Ele começa assim: havia um acesso interno. A CET grita contra o acesso interno; esse acesso depois, de fato, sai do processo, mas ele começa com interesse particular e de repente, em 2019, é dada uma moldura institucional. Por que essa moldura foi dada por um pedido particular? Por que o interesse público foi declarado em um dia ou em um mês, que seja, num processo que demorou três anos só para o empreendedor conseguir aprovar, sem que o processo perdesse o sigilo, sem que a sociedade fosse ouvida. Estamos agora, ainda, agora, lembrando, no meio de maio.

Pois bem. Em 31 de maio ou pouco depois que a Secretaria se manifesta por interesse público, a Prefeitura publica – nós vamos ver - o chamamento público. O que é um chamamento público? Não quero entrar aqui em termos jurídicos, mas para resumir, é uma minilicitação falando o seguinte: eu tenho aqui uma obra de interesse público, que eu entendo de interesse público, alguém quer fazer? Alguém comparece ou responde ao chamamento para fazer essa obra pública? Isso foi publicado em 31 de maio. Quem responde é o empreendedor, ele queria fazer, ele sempre disse isso e mais ninguém, até porque em 31 de maio o processo ainda era sigiloso.

Então quem quisesse fazer, tinha de ler o edital sobre um projeto aleatório, em um local específico, com uma empresa de engenharia específica, apresentado com características específicas para concorrer numa licitação sem dinheiro. Porque o projeto é apresentado a custo zero para Prefeitura, aqui discutimos, tem iluminação que é paga pela população, mas enfim é a custo zero. Mas é óbvio porque o interesse é particular, o interesse é de um particular. Como vamos ver, qual é o interesse da obra? O interesse da obra é que a Rua São Carlos do Pinhal deixe de existir na frente do empreendimento, que passará a ter o seu acesso, a sua entrada, pela Avenida Paulista. Quem não queria isso? O acesso pela Paulista, uma obra que está a um quarteirão para dentro.

Por isso a nossa dúvida aqui é em 31 de maio, o edital de chamamento público, em 17 – posso estar errado com relação à data – em 17 de agosto é publicada a Declaração de Interesse Público. Então a Prefeitura pública a declaração para a sociedade de que determinado projeto é de interesse público. Só que a sociedade nada mais pode fazer, porque o chamamento público já foi feito, já foi finalizado inclusive, e se eu não me engano a Amacon deve estar presente. A Amacon impugnou e a impugnação continua por intempestiva. Como ela podia ter ciência do contexto em um prazo sigiloso? Como ela poderia impugnar antes? Essa é até uma dúvida que a Amacon deve ter também.

Partindo do pressuposto de que a Prefeitura declarou de interesse público sem consultar o público, um processo público que não consulta o público. Gostaria de saber quais foram os estudos feitos com relação aos impactos do trânsito na Avenida Paulista com relação ao fechamento aos domingos e feriados, enfim, manifestações? Quais foram os estudos de impacto da vizinhança, ainda que se possa dizer, tecnicamente, inclusive que estudo de impacto não é necessário, que se dispense, justificando para a sociedade porque foi dispensado. Porque nós que estamos no entorno vamos ser impactados. Queria saber por que a Prefeitura declarou que não precisaria? Por que a Prefeitura não fez um estudo ambiental simplificado, não precisa ser um complexo, para nos demonstrar que não haverá impacto?

Então aqui, para quem não conhece, imagino que todos conheçam, assim como

fica a Avenida Paulista em dias de manifestação. Novamente, aqui uma manifestação um pouco maior. E aqui só para demonstrar, essa, em azul, é a Rua São Carlos do Pinhal e aqui a Avenida Paulista. A gente pode ver que do lado dos Jardins há diversas rotas de desvio paralelas; do lado da Bela Vista é a única rota, até porque aqui a região está em cima de um barranco, depois disso não há para onde escapar.

Então essa é a única rota de escape com uma obra aqui no meio. Uma obra que como qualquer uma está sujeita a intempéries, a problemas, que vai durante sua execução atrapalhar e depois não resolver nada, pelo contrário no nosso entendimento.

Aqui só uma coincidência, anteontem, no sábado agora, tivemos a manifestação por conta da prisão em segunda instância, sem entrar no mérito, mas vejam como ficou a Avenida Paulista e como ficou a Rua São Carlos do Pinhal nesta foto tirada quase na esquina da Brigadeiro Luís Antônio. O corredor de ônibus passa para cá, não é suficiente, alguns ônibus invadem a faixa do meio. Esta foi uma das manifestações e nem foi das maiores que vimos em um fim de semana. Imagina a manifestação com uma faixa em vez de três. Podemos multiplicar por três ou quatro a distância que tem de chegar.

De novo, a região não está reclamando do trânsito, não está falando que a rua é ruim, estamos satisfeitos. Não queremos que sejam feitas as intervenções viárias desnecessárias, nada mais do que isso.

Até me esqueci, e gostaria de agradecer ao empreendedor, o Sr. Jacques, que esteve conversando com a vizinhança, com os moradores. Ele tentou apresentar o seu processo, diferente da Prefeitura que não nos ouviu, o empreendedor tentou debater, mas na nossa visão tentou convencer de que o projeto é bom e não discutir alternativas, que parece não há - até pelas palavras do próprio empreendedor.

A obra está para começar agora em dezembro, daqui a três semanas, segundo um panfleto que foi distribuído pelo empreendedor. Não temos um plano executivo. A CET pode até me desmentir, mas conversando lá dentro os técnicos disseram que não tem, não achei no processo. Cadê o plano executivo? Quantos caminhões vão passar? Em que horas do dia?

Como eles vão fazer? Onde eles vão fechar primeiro? Apesar de a obra ser particular, ela foi declarada de interesse público e vai afetar todo mundo não só na região, mas como vimos em toda São Paulo.

Esta é outra foto que mostra uma imagem do próprio empreendedor cedida à TV Globo, no *SPTV*, que mostra como vai ficar o acesso ao túnel.

A Rua São Carlos do Pinhal é levemente elevada. Ela vai passar a ser muito elevada porque o empreendimento pretende que a Paulista seja a porta de acesso. Só que a Paulista fica a um metro e meio acima do nível da Rua São Carlos do Pinhal e do nível da Alameda Rio Claro. Então, essas ruas terão de ser elevadas. A Rua São Carlos do Pinhal, o túnel ainda sequer passa totalmente debaixo da terra porque ela vai ser levada a um metro e meio, vai-se criar um paredão aqui de um metro e meio na Alameda Rio Claro que vai ter que subido por escada ou rampa por todas as pessoas que usam diariamente, como cadeirantes e idosos.

Na Alameda Itapeva ainda é pior porque o paredão é de quase quatro metros, são 3,30 metros e terá apenas escada ou uma plataforma dessas que a gente que usa para pessoas cadeirantes que sabemos qual o tempo de manuseio dessa plataforma. Se muitas pessoas com carrinho de compras, carrinho de bebê, cadeira de rodas tenham de usar diariamente, vão ter de descer pela escada, vão ter de esperar a plataforma, enfim, vão ter de entrar no empreendimento? Não sei.

A Alameda Rio Claro - e aqui uma questão particular, mas eu acho importante porque envolve muitas pessoas que têm direitos, inclusive o Edifício Miami Center - vai ser fechado em definitivo. O túnel representa uma barreira física intransponível e definitiva. O fechamento dessa rua depende, de acordo com a legislação municipal de São Paulo, da anuência dos proprietários. A legislação nem é tão abrangente por que diz de fechamento provisório, imagina o definitivo.

Então, a própria CET quando ela fala sobre o empreendimento, ela fala que o empreendimento deverá contar com anuência individual de 70% dos proprietários de imóveis.

Aliás, na primeira apresentação que nos foi feita, foi declarada que havia essa anuência, mas ela nunca é apresentada, ela não aparece, anuência formal. Isso aqui constou como fundamento da CET ao analisar o projeto geométrico do Túnel.

Aqui, o negrito é no original: “Dessa forma, enfatizamos a necessidade de anuência formal dos proprietários dos imóveis afetados pela intervenção proposta”, CET falando.

Qual é a nossa surpresa quando entre uma audiência pública e outra, desde o dia 11 de outubro até hoje, consultando o processo de obra em Siurb consta um pedido do empreendedor: “solicitar esclarecimentos contra a relação de documentos a serem apresentados para assinatura do contrato, em especial, com relação a não necessidade de apresentação de declaração de imóveis lindeiros.” Ou seja, aquilo que a CET declarou e que constou como condição fundamental para o parecer, para a decisão que falou para prosseguir com a obra, estão pedindo dispensa agora. Agora a dispensa está sendo solicitada.

Aliás, depois que eu tive acesso a esses documentos, eu não consegui mais ver o processo. Eu nem sei qual é a resposta. Talvez a Siurb possa nos dizer se já deu resposta, se é que há, por favor.

Mais um ponto muito sensível. Sabemos como são as obras no Brasil, por melhores que sejam as intenções, por melhores que sejam as declarações, por melhor que seja a situação financeira, existem problemas, existem soluções, existem diversas questões que podem impactar uma obra. Neste caso por questão legal, que é correta, a Prefeitura exigiu uma garantia de 10% do custo da obra, ou 4.600 milhões de caução, talvez à Prefeitura, mas não aos imóveis vizinhos. Essa caução, a nosso ver, não é suficiente sequer para cobrir um primeiro problema que aconteça.

Tudo bem, existe uma empresa interveniente que garante, essa empresa assume a obrigação. Essa empresa se chama Adisp. A Adisp – e que me desminta se a Adisp estiver presente – ela é composta 99,9% de uma *offshore* sediada em Luxemburgo. Ainda que ela tenha capital social de 130 milhões no total da obra, mas e se a obra precisar de mais? E se esse capital social não estiver aqui quando for necessário? Eu não acompanhei a questão

financeira da Adisp, ela talvez possa se manifestar, mas seu sócio majoritário fica em Luxemburgo.

Em Siurb, em 2017, enquanto ainda o projeto era tocado por BM Empreendimentos e Participações S.A., aí sim uma S.A. tem responsabilidade. Hoje é tocado por uma associação que, por melhor das intenções, a gente sabe que por lei não respondem pelas obrigações não cumpridas. A S.A. responderia. Ela foi substituída por uma associação, mas lá já ainda em S.A. pediu uma prorrogação de prazo para entrega do projeto por 160 dias tendo em vista o desequilíbrio financeiro do empreendedor. Se durante o projeto que imagino mais barato que a obra, tem um desequilíbrio financeiro que o obrigou a pedir 180 dias, imagina se acontece durante a obra. Vamos ficar 160 dias com o buraco parado? A Prefeitura vai assumir? Qual o tempo para a Prefeitura assumir e como essa obra seria tocada pela Prefeitura já que não tem dotação orçamentária nenhuma, já que é toda particular?

De novo, são dúvidas. Eu não tenho a resposta, não tem a afirmação. São dúvidas que a sociedade me passou. Muita gente me procurou muito revoltada, alguns falaram que eu teria de estar nervoso e bater na mesa. Isso não é da minha natureza e nem acho que é o caso porque ainda é tempo da Prefeitura nos responder, ainda é tempo da obra ser corrigida e eventualmente ser modificada.

A nossa dúvida é: para que essa obra? Porque se formos bater no empreendedor daqui a dois anos com a obra parada e não houver dinheiro, vamos ver um desole? Não queremos. Não queremos um sintoma muito, não queremos problemas. Queremos a rua como ela está. O interesse da sociedade preservado. É isso.

Muito obrigado. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – As inscrições já estão encerradas.

Informo também que esta audiência pública para discutir a cooperação para construção do Boulevard veio do ofício do Vereador Police Neto, que se encontra aqui, e é membro efetivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Também registro a presença do Vereador Natalini.

Vamos ouvir o Sr. Jacques Brault, Presidente da Associação São Paulo Capital da Diversidade, signatário do Termo de Cooperação.

O SR. JACQUES BRAULT – Boa noite a todos. Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado, Srs. Vereadores. Obrigado a todos pela presença. Obrigado também pela oportunidade de debatermos com calma sobre a criação desse projeto do Boulevard da Diversidade.

Antes de responder todas essas perguntas e corrigir algumas informações passadas, eu gostaria de contextualizar um pouco esse projeto. Sou Presidente da Associação São Paulo Capital da Diversidade. Essa associação, sem fins lucrativos, nasceu em 2015 com o intuito de mudar, transformar, melhorar o espaço urbano promovendo a diversidade, a cultura, a educação e também as consciências social e ambiental.

Estou aqui hoje com você para defender um projeto de requalificação urbana no bairro da Bela Vista. Em poucas palavras, é um projeto global. É um projeto de criação de uma passagem inferior para o tráfego dos veículos. É um projeto de arborização de mais de 10 mil metros quadrados de área pública. É um projeto de promoção da cultura e da educação totalmente exclusivo no mundo.

Hoje, mais do que nunca, eu gostaria de dizer que esse projeto está respondendo a todos os desafios da Cidade de hoje e de amanhã. Em primeiro lugar, vai melhorar a mobilidade urbana, com maior fluidez do trânsito de carros, tirando dois semáforos e melhorando realmente a qualidade das vias.

Em segundo lugar, vai melhorar a vida do cidadão com a plantação de centenas de árvores na via pública, criando uma real floresta urbana. E vamos também instalar um novo mobiliário urbano desenhado pelos famosos designers brasileiros irmãos Campana. Vai melhorar a relação humana com a criação de um espaço de convivência, de encontro de todos os paulistanos no coração da Cidade. Vai melhorar também a qualidade do ar com a recriação de uma biodiversidade no coração da cidade de São Paulo. Esse é um ponto muito importante que eu gostaria de destacar, mas, além de tudo, vai melhorar também a segurança do cidadão

com uma colaboração inteligente entre a segurança privada do empreendimento Cidade Matarazzo e a Polícia. Lembro que vamos mudar toda a iluminação. Lembro que vamos poder colaborar criando todo um sistema, uma infraestrutura tecnológica que permitirá realmente antecipar todos os problemas de assaltos e crimes nessa região.

Um ponto importante é que esse projeto não terá qualquer custo para o cidadão, para o paulistano; todo o financiamento é privado. Gostaria de enfatizar também que nossa associação seguiu de maneira rigorosa todos os processos administrativos e as regras legais, e hoje vamos de novo ter que lembrar esse ponto.

Concluo essa breve introdução dizendo que esse projeto é um exemplo para outras associações e empresas privadas para investir visando a melhorar e transformar a Cidade e enfrentar os desafios da Cidade de amanhã.

Obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado. Chamo para compor a Mesa o representante da CET, Jair de Souza, que vem representando o Presidente da CET, Érico Zamboni. Por favor. (Pausa)

Pergunto se está presente o Sr. Nilton Laganá, Diretor de Obras, representando o Secretário Vitor Aly. (Pausa) Não está. Francisco Cesar, Assessor Técnico de Urbanismo, representando o Secretário Fernando Chucre, está presente. (Pausa) Está aqui. E quero lamentar a falta do representante do Secretário Vitor Aly, mas continuaremos aguardando.

Vamos assistir agora à apresentação da arquiteta Adriana Levisky, que é responsável pelo projeto, juntamente com o engenheiro Michel Sola, consultor da área de trânsito. Solicito que a explanação seja feita em 15 minutos, pois temos uma longa lista de inscritos. Conto com a colaboração de vocês, obrigado.

A SRA. ADRIANA LEVISKY – Boa noite a todos. Temos uma apresentação que foi estruturada a partir da audiência pública anterior. Então, com o intuito de tentar responder as perguntas colocadas naquela oportunidade, tentarei, a partir dessa sequência, talvez adicionar e responder algumas questões que foram colocadas pelo Fernando na fala dele.

Inicialmente, eu gostaria de falar que participamos aqui de uma experiência que tem sua inovação, que, no Brasil, é pouco usual no sentido de ter associações organizadas da sociedade civil como proponente na intervenção em espaços públicos. Então, acho que, pela própria novidade, isso traz temores, questionamentos, incertezas que, muitas vezes, vão criando verdades que são inverdades. Acho importante termos isso como colocação introdutória, para podermos passar um pouco pelo processo todo que foi percorrido entendendo que se buscou um procedimento administrativo bastante cuidadoso no sentido de conseguir abarcar uma série de disciplinas através das competências de cada pasta, de cada Secretaria Municipal; e na composição, evidentemente, dessas competências, criar uma condição de análise complexa desse processo todo, dessa proposta.

Então, temos que ir montando, a cada competência, as suas falas, os seus processos, as suas indagações e transformações de projeto, de entendimento, de “comunique-se”. Conhecemos bastante isso num projeto de aprovação num lote privado. Quando a gente protocola um projeto, vem um “comunique-se”. A gente corrige, apresenta de novo, tem outros questionamentos, e assim o processo vai amadurecendo, e o diálogo através da análise do projeto vai se fazendo clara até a aprovação efetivamente. O procedimento é bastante similar.

- Oradora passa a se referir a imagens projetadas em telão.

A SRA. ADRIANA LEVISKY – Essa imagem vocês já conhecem. (Pausa) Essa também, o próprio Fernando já utilizou na apresentação dele. Então, montamos uma sequencia aqui que rapidamente vou tentar falar.

Elaboração do projeto, com relação aos processos legais que foram tratados. Aprovação da passagem inferior junto à CET, na Secretaria de Transportes e Siurb; os acessos preservados aos edifícios da Rua São Carlos do Pinhal e Rua Itapeva; a circulação e acessos garantidos na Alameda Rio Claro; a não interrupção do tráfego durante as obras; a manutenção dos espaços que contribuem para a segurança, e o fato de o enquadramento, de o entendimento do projeto como interesse público e os estudos de melhoria de tráfego, item sobre o qual eu vou chamar o engenheiro Michel Sola, que tem a *expertise* para poder falar

especificamente sobre esse item.

Bom, rapidamente, vocês conheceram isso da apresentação passada e, então, o que é importante entendermos, e não que o processo foi aprovado em poucos meses na calada da noite na Secretaria de Justiça, como foi falado. Não, o que houve foi um protocolamento de um processo que se iniciou em 2016, buscando-se checar a viabilidade técnica dessa proposta para, a partir de então, de um processo amadurecido, atendendo a uma série de comunique-se e uma série de correções para poder chegar a um grau de maturidade que pudesse ser apresentado como uma manifestação de interesse social.

Até se chegar a esse grau de maturidade, houve, de fato, um processo lento, complexo, que perpassou uma série de Secretarias para analisar o processo do ponto de vista do tráfego, das infraestruturas da engenharia, da drenagem, da iluminação, da pavimentação, da geometria; do ponto de vista arbóreo, da remoção e compensação de árvores; do ponto de vista urbanístico com relação à requalificação de um território exclusivamente público.

Aqui, já passamos por SNT, Siurb, SVMA e SMDU até chegarmos ao que está escrito aqui embaixo: Condephaat e Conpresp, a um grau de consistência em que inúmeras adequações foram feitas para se chegar à propositura, à manifestação de interesse. Aí, sim, terá se chegado à Secretaria da Justiça.

É importante dizer que, na CET e na Secretaria de Transportes – e evidentemente não poderia ter sido em outra –, o processo foi inaugurado para justamente se analisar a viabilidade do ponto de vista do tráfego, de se implementar uma infraestrutura que propunha um mergulho inferior para automóvel para se entregar uma área maior, mais ampla, especificamente dedicada ao pedestre e com todas as qualidades sobre as quais falamos na audiência passada, inclusive com soluções de drenagem urbana, de permeabilidade de solo, de adensamento arbóreo.

A CET foi, de fato, a primeira consulta. Vocês podem imaginar, num país onde não há como hábito usual uma organização sem fins lucrativos propor uma intervenção que não vai gerar ônus ao erário público, se propor uma intervenção exclusivamente no espaço público, já

é, por si só, um formato inusitado, inovador. Assim chegou essa propositura à CET, como uma investigação inicial.

Funciona fazer um mergulho? É possível fazer essa intervenção na estrutura da via? Num primeiro momento, como bem falou o Fernando, houve um questionamento sobre a possibilidade de haver uma conexão com edifício lindeiro simplesmente por haver uma geometria naquele momento, que era essa dada, e essa foi a proposta inicial de fato. A partir dessa proposta, com negativas, o processo simplesmente teve seu início.

Ter uma negativa inicial em um processo de tamanha complexidade, é evidente que não significa a recusa de uma proposta da maneira amadurecida em que ela chegou ao final. Houve uma série de comunique-se e uma série de adequações, como, por exemplo, o alargamento das faixas de rolamento, o atendimento à IT 35 do Corpo de Bombeiros para garantir a passagem de pedestres no sinistro, a ampliação dos raios de giro da São Carlos do Pinhal para defletir na Itapeva. Então, foi uma série de ajustes geométricos que, evidentemente, quando se protocolou a proposta, veio uma negativa: “não, não, não, isso não pode”.

Como se fazer isso se vai haver obras e justamente a São Carlos do Pinhal é uma via que é escape nas manifestações na Paulista, que não se pode fechar? Num primeiro momento, a proposta previa uma intervenção que tinha uma solução construtiva estrutural que interromperia as vias durante as obras; também foi uma negativa inicial. Voltamos à prancheta, os engenheiros se relacionaram de novo e se debruçaram sobre o projeto para buscar outra solução que garantisse um faseamento da obra, para que ela pudesse ser feita em etapas e não se interrompesse a via. Vamos ver, daqui a pouco, o que isso significa.

Aqui temos uma cronologia muito sucinta, desde outubro de 2016, quando houve a primeira propositura, com uma série de questionamentos, comunique-se, negativas, sugestões e exigências. Ao longo do tempo, uma série de despachos foi surgindo e, portanto, esse processo não ficou morto em hipótese alguma, como pareceu, eventualmente após uma primeira análise. Esse processo tem manifestações que se originaram em 2016 e foram

ocorrendo até 2019, inclusive com interlocução conjunta com a Siurb; porque, num determinado momento, quando o processo passou a ser analisado do ponto de vista do projeto executivo, aquele que permite a construção na Siurb, que é Secretaria de competência para analisar efetivamente a construção, em 2017, a própria Siurb fez questionamentos à CET.

Quando chegou a um momento em que a parte estrutural, fundações e drenagens já tinham sido analisadas, o PROJ disse o.k. e disse que precisava revisitar o olhar da CET para ver se aquilo que tinha avançado com os comunique-se da Siurb continuavam mantendo um projeto geométrico aceitável sob a ótica da CET. Houve, então, um ofício de questionamento para a CET, que pediu ainda novas adequações ao projeto – isso em 2018 –, que foi complementado com essas exigências e foi devolvido à Siurb para poder seguir com a finalização da análise do projeto executivo, garantindo a viabilidade construtiva da intervenção. Estamos falando de estrutura, pavimentação, geometria, drenagem e iluminação.

Com isso, eu acho que dá para nós entendermos que talvez merecesse um olhar um pouco mais detalhado do ponto de vista do entendimento desse processo da CET para compreender que, de fato, é um processo que nasceu em 2016 e que teve continuidade até este momento e ainda tem procedimentos por continuar, que correspondem, por exemplo, ao PDDT – Plano de Desvio de Tráfego –, que só será encerrado na medida em que houver a estruturação do planejamento de obra validado para que ele seja efetivo de acordo com os procedimentos de obras, mas isso não está aprovado ainda, está por acontecer.

Sobre a questão dos acessos preservados aos edifícios da São Carlos do Pinhal e da Rua Itapeva, vamos concentrar as imagens seguintes no início do mergulho entre a Rio Claro e São Carlos do Pinhal e o outro junto à Itapeva.

Aqui podemos ver o início da rampa. Acima da imagem, vemos o Edifício Eluma e, abaixo, o Edifício Miami. As setas demonstram o posicionamento das rampas de acesso às garagens dos edifícios. Então, a gente pode verificar que o mergulho, a rampa se inicia após as garagens das edificações. Esse mergulho está atendendo declividade possíveis, passagem inferior atende ao pé direito, altura necessária para passar ônibus biarticulado, para passar

caminhão. Então tudo isso foi objeto de todo o processo de CET, inclusive, com um monte de correções de projeto, porque essas soluções foram sendo apresentadas ao longo do tempo.

Aqui a gente vê o desenvolvimento dessa passagem inferior, a gente consegue ver esse guarda-corpo, que é justamente demonstrando a passagem do pedestre numa via de segurança, numa calçada de segurança internamente à passagem inferior.

E aqui a gente vê num cruzamento com a Itapeva, então, os acessos das edificações na esquina a gente vê o Wall Street e na sequência uma série de outros edifícios. É importante dizer diferentemente do que foi colocado, para esclarecer uma pergunta, é que os pontos de táxi hoje existentes não só estão mantidos, porém relocados. Evidentemente onde estão essas marcações vermelhas, tracejadas no desenho, aí tem remoção de vagas, que não são só de táxi, tem moto, tem carro, tem uma série de vagas. Essas vagas saem e têm vagas que se complementam para frente e para trás. Então as vagas de táxi não estão reduzidas.

Aqui a gente tem um corte para a gente entender na Itapeva o que é essa seção da rampa da chegada ao acesso da passagem inferior e à direita à pista em nível da Itapeva.

Falando da circulação e acessos garantidos na Alameda Rio Claro, lembrando que a Alameda Rio Claro, por conta do melhoramento, tem uma interrupção numa das extremidades dessa via, fazendo com que essa via fique sem saída. Isso não é um fechamento de via nos termos da citada lei. O questionamento, a consulta feita à Secretaria e que consta do processo foi justamente no sentido de entender se aquilo que se dizia como uma lei específica para um fechamento precário e de interesse de manifestação da vizinhança para colocar portão ou cancela numa rua para que os moradores da rua passassem a assumir a responsabilidade de limpeza e manutenção desse espaço, que passaria a ser um espaço fechado para os serviços públicos, não tem nada a ver com essa proposta. Então a pergunta foi: essa lei de fato, quando foi mencionado lá atrás, é isso mesmo? Porque não parece ter a mesma lógica. Essa foi a pergunta. Não é a mesma situação, isso não é um fechamento de portão e aqui passa caminhão, passa tudo que é necessário de serviços públicos.

A gente pode ver aqui inclusive nos Comunique-ses da CET, foi feita a pergunta na

audiência passada com relação a esse *cul-de-sac*, o raio que é proposto aqui é exatamente o raio exigido pela CET para que se atenda a circulação e o giro de um caminhão de lixo, por exemplo, dos serviços públicos que possam servir essa via. Então, isso foi objeto de Comunique-se no passado, durante o processo da CET.

Não interrupção do tráfego. Rapidamente, a obra, o sistema construtivo proposto por uma solução de engenharia desenvolvida pelo Prof. Maffei, um engenheiro extremamente renomado e respeitado em diversas obras de infraestrutura no País, propõe a realização dessa obra em duas etapas. Divide ao meio a via para que se, longitudinalmente, primeiro um trecho depois o outro trecho. Dessa maneira, enquanto se faz obra de um lado, permite-se o leito carroçável.

Entrega o outro lado, gira o lado para onde o carro pode passar. Depois começa a escavar embaixo, depois de feita a laje, que será o teto da estrutura da passagem inferior. Enquanto isso, ela é a própria via, porque ela está no nível da via.

Aí se escava tudo; depois que escavar, passa a ser possível já se utilizar o espaço da passagem inferior para realizar todo o projeto de paisagismo, de plantio, de estruturação de todo o espaço de convivência e arborização.

Com relação às questões de manutenção de espaços que contribuem para segurança, o que eu acho importante a gente enfatizar aqui é que essa interferência na São Carlos do Pinhal que reduz os semáforos de dois cruzamentos tem todo um projeto de iluminação aprovado, então os espaços são absolutamente iluminados, atendendo às normas técnicas.

Esse projeto é aprovado pela Prefeitura e existe uma perspectiva, uma disposição de parcerias com as instituições e organismos de segurança – como inclusive já aconteceu manifestação na primeira audiência pública que aconteceu no MASP a favor desse tipo de parceria com organizações de segurança. E eu entendo que, na medida em que um espaço requalificado de convivência que inclua as pessoas passe a ser consolidado na Cidade, potencialmente eu acho que a gente está criando uma condição favorável de zeladoria, na qual

o cidadão passa a ter interesse em cuidar da sua frente, da sua área de encontro, da sua rua. Portanto, eu acho que tem um aspecto, sim, de perspectiva positiva de garantia de segurança conjugada.

A gente já falou sobre as questões de interesse público, que estão explicitamente colocadas no Plano Diretor, desde as questões de valorização do interesse cultural, como também as questões de aproximação das ações público e privadas; também a propositura de ações que toquem a dimensão social, ambiental e econômica da Cidade.

Aqui, são algumas lembranças do projeto. Do ponto de vista urbanístico, tem melhoria da paisagem urbana, tem melhoria da mobilidade urbana; é um projeto extremamente acessível ao pedestre. Tem enterramento da fiação, melhoria da fruição do tráfego de veículos; garantia da manutenção qualificada do espaço sem ônus público; integração público-privada, com fruição e valorização do pedestre. Plantio de 429 árvores; parceria com as hortas urbanas, garantindo um processo de inclusão social; drenagem e recuperação das águas de solo, redução do ruído, muito incrementada e viabilizada pela questão do plantio. E, na ação social, é um projeto de inclusão social, um projeto que propõe programas educacionais, convivência, wi-fi, entrosamento entre vizinhos, que é uma prática que a gente precisa aprender a ter em São Paulo, mas infelizmente a gente ainda não sabe muito como fazer isso; zeladoria e governança.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Desculpa, deixe disponibilizar a sua apresentação no *site* da Comissão, para disponibilizar o tempo aqui, fazer uma dinâmica rápida, porque nós temos muita gente. Só de inscritos, nós temos 20. Se cada falar três minutos, dá uma hora; então nós vamos sair daqui muito tarde.

A SRA. ADRIANA LEVISKY – Vereador, eu só receio que, como é uma pergunta que já foi colocada em duas audiências, se não seria oportuno...

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Todos querem falar, então só para a gente fazer uma dinâmica diferente, senão vai ficar muito tarde. E a gente quer ouvir, também os técnicos querem e desejam falar. É importante que todos consigam falar. Eu acho que as

apresentações estão bem feitas, só que a gente precisa ouvir os demais.

O SR. MICHEL SOLA – Posso só fazer uma intervenção muito rápida? Eu sou sobrevivente das audiências públicas do Shopping Higienópolis. A cada uma que eu ia, eu não sabia se sairia vivo de lá. Aqui está supercivilizado, está supertranquilo, e será ótimo ouvir todo mundo.

Como eu não vou poder falar do estudo de tráfego mais recente que nós fizemos, se surgir alguma pergunta, alguma dúvida, eu venho esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Eu gostaria que o senhor falasse, eu creio que o senhor tem coisas importantes para falar. Mas eu queria que a audiência caminhasse um pouco mais rápido. Sobrando um tempinho, deixamos o senhor falar. O senhor compreende?

O SR. MICHEL SOLA – Sim, tranquilo.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra o Sr. Gustavo Partezani representando os moradores e usuários.

O SR. GUSTAVO PARTEZANI – Boa noite a todas e todos. Boa noite, Sr. Presidente, na pessoa do qual cumprimento toda a Mesa, os Vereadores presentes, senhoras e senhores. Quero mandar também a minha saudação ao Prefeito de São Paulo, em sua plena recuperação, para que em breve esteja conosco novamente.

Eu sou urbanista, trabalho com projetos urbanos e estou colaborando com os moradores e os condomínios da rua, onde tenho muitos amigos.

A reflexão que trago hoje é lembrar um pouco do nosso processo enquanto usuários do espaço público de São Paulo. Na cidade de São Paulo, na última década, vem sendo vanguarda a discussão e o uso da renovação dos espaços públicos. De maneira singela, reconheço, de maneira muitas vezes temporária, precária; mas que, de fato, vem mudado a maneira de como a gente encara a rua que a gente vive.

Posso começar a citar os projetos de redesenho da Paulista de 2007, 2008, na gestão do Prefeito Kassab. Na mesma gestão, a implementação da ciclovia da Faria Lima, que hoje é mais usada e a mais dinâmica da Cidade. Logo na sequência, todo o processo de

renovação das ruas retirando os veículos e dando espaço ao transporte público, à bicicleta, ao pedestre. Podemos exemplificar com a discussão das ciclovias, dos projetos de *parklet*, dos projetos de renovação do Centro, com o Centro Aberto; e do projeto que, talvez, seja o mais emblemático e mais simples que esta Cidade já inventou, que foi o programa Paulista Aberta. Para quem não conhece, é o nome oficial do fechamento da Paulista aos domingos, para que eu possa levar os meus filhos para aprender a andar de bicicleta no meio da avenida mais importante, talvez, do País.

Esse processo de renovação dos espaços públicos sempre trouxe emblemáticas polêmicas, emblemáticas discussões, que sempre foram contornadas, de maneira transparente, através do diálogo, e encontrar as soluções que agradassem a todos, sejam pedestres, ciclistas, motoristas ou usuários de transporte coletivo.

É essa a reflexão que eu gostaria de trazer esta noite, para que a gente possa usar esses exemplos para lembrar que, primeiro, São Paulo já é vanguarda na discussão do uso dos espaços públicos e que São Paulo merece ser tratada como vanguarda, e diálogos, discutidos os projetos desta cidade, sejam eles de interesse privado ou de cunho público.

Eu chamo a atenção para o fato de que o projeto proposto pela Prefeitura através da concessão, e abraçada pela Associação Capital da Diversidade, é um bom projeto, porque traz a renovação do espaço público. Contudo, esse projeto traz um elemento que, para nós, é muito caro, e talvez nós tenhamos um pouco de trauma desse elemento: a passagem subterrânea.

O que visamos discutir hoje não é a qualidade de uso do Boulevard, não é a qualidade de arborização, iluminação, segurança e precisão de convivência entre os vizinhos, mas por que tudo isso não pode existir na cidade de São Paulo sem a execução de uma passagem subterrânea. Porque ela já existe na cidade de São Paulo. Não dá para dizer que os vizinhos, e que toda a comunidade que usa a Paulista aos domingos, não tem experiência de convivência. Não dá para dizer que quem usa o Parque do Trianon, que é a verdadeira floresta urbana de São Paulo, e usa a Paulista com isso, a Fiesp, o Instituto Moreira Salles, o Masp, o

Sesc Paulista, a Casa do Japão, todos os espaços culturais que tem ao longo dessa avenida não convivem e não recebem convivência. E nenhuma dessas experiências, senhoras e senhores, possuem necessidade de obras que custam milhões.

— Talvez, Prefeito Bruno Covas, o senhor possa repensar por que gastar milhões de reais em fazer uma passagem subterrânea. Por que não usar esses milhões de reais para renovar o Parque Trianon, por exemplo? Por que não usar esses milhões de reais para colaborar com a melhoria de alguns aspectos importantes da Av. Paulista, de suas conexões com os pedestres e ciclistas? Por que não rever esse projeto, mantendo absolutamente tudo o que foi discutido e apresentado? Apenas revisando. Existem soluções técnicas muito mais rápidas, baratas e precisas do que executar uma passagem subterrânea para garantir a travessia de pedestres em nível. Temos exemplos. Temos exemplos na cidade de Curitiba, no Porto Maravilha, na cidade de Fortaleza. A própria Rua Avanhandava, na cidade de São Paulo, é uma rua bastante amigável ao pedestre e ao veículo, compartilhada. Por que não tomarmos essas experiências, já bem sucedidas e aceitas por nós, cidadãos, para replicá-las no processo de desenvolvimento do Boulevard da Diversidade, Srs. Vereadores? Por que não? São essas questões que enriquecem o processo de desenvolvimento de projetos e que reforçam o diálogo entre investidos, comunidades, Poder Público e, por que não dizer, entre vizinhos.

Gostaria de colocar uma reflexão para vocês, porque não interessa a nós discutir se a forma como isso está feito está correta ou não, se tem detalhes em processos administrativos ou jurídicos que capacitam ou não essa questão. O que nós interessa, sim, é discutir se queremos essa questão. É simples assim.

Para finalizar, eu gostaria de que repensassem.

Peço encarecidamente ao Prefeito, que assinou essa concessão, que repense, mantenha, talvez, a parceria, porque é importante para a cidade, o investimento é bem-vindo. Mas que repense como executar isso com uma passagem em desnível. Como ficam os ciclistas que vão passar por ali? E os pedestres? E a acessibilidade? Está garantida? Os idosos, todo mundo que circula. Eu concordo com tudo que foi dito pelos colegas,

tecnicamente, eu apenas não concordo que precisamos fazer uma passagem em desnível para que isso aconteça.

Vou me dirigir a você, se eu posso lhe pedir, para que repense. Existem outras soluções para isso. E, com certeza, os seus vizinhos vão ficar muito gratos e vão construir, de fato, a diversidade tão desejada por vocês.

Presidente, era essa a minha palavra. Agradeço a oportunidade. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Passemos à lista de inscritos.

A primeira a falar é a Marta Lilian Porta, para falar contra. E, em seguida, José Eduardo Moura, munícipe também.

Por favor, dois minutinhos, para que otimizemos o nosso tempo.

A SRA. MARTA LILIAN PORTA – Boa noite a todos. Obrigada, Sr. Presidente.

Meu nome é Marta Porta, sou presidente da Associação dos Moradores da Consolação e Adjacências.

Vou ser breve. Vou abordar alguns pontos bem específicos.

Transparência, senhores, é o que estamos cobrando. Se estava tudo certo, se não precisava exigí-lo, por que esses folhetos foram entregues no dia 26 de outubro na Rua Itapeva, em vez de serem entregues quando o projeto começou? Então foi a pressão nossa pela qual apareceu esse material. Primeiro ponto.

Olhando o projeto, e, aqui, o folheto, tem algumas especificações, como, por exemplo, cidadania, onde se diz que se deve praticar a boa vizinhança. A boa vizinhança você pratica falando primeiro, não denunciando o seu vizinho, e, depois, falar “eu me chamo Marta”. Primeiro vai e se apresenta, não o contrário, que é o que está acontecendo.

No item *inclusão social*, vão expulsar os comerciantes que estão vendendo comida? Eles terão direito de voltar ao mesmo lugar para vender a comida ou serão expulsos? Porque como não são sustentáveis, e o projeto é sustentável, então será que eles estão sabendo? Resposta: não, não estão sabendo.

Novamente *transparência*. Aqui teve gente que falou que foi avisada do projeto.

Lógico, onde vai ser o projeto, o imóvel deles terá um valor muito maior. Então eu acho muito egoística vir e falar que o projeto é maravilhoso, que sabemos, mas e o que acontece com o pessoal da Itapeva?

Sobre segurança, que é um tema sobre o qual, me desculpa, tenho *know how*. Para você ter uma viatura 24 horas, você tem que justificar um monte de coisas. Não é apenas ir à PM dizer: “Vou querer uma viatura”, com a necessidade que temos hoje de circulação da polícia. Você precisa mostrar índices de criminalidade para justificar uma base comunitária móvel. Guarita já não se utiliza, nem sequer na Paulista. Então, problemas de segurança serão resolvidos não pela Polícia Militar e nem pela Guarda Civil Metropolitana, exceto, claro, se faça tudo sem transparência, mais uma vez.

Mais uma vez, eu sigo sem ver o projeto de como serão os passos na Rua Itapeva. O pessoal lá está preocupadíssimo. Até o pessoal da Getúlio Vargas. Está faltando transparência, gente, isso não foi suficiente.

E para terminar a minha pequena exposição, para não ser egoísta: existe um ditado, Sr. Jaques, que diz “Quando a esmola é grande, até o santo desconfia”. Então me desculpe: dar de presente à cidade? Eu estou cansada de ver que tudo que se dá à cidade tem outro preço, e o preço pagamos todos muito caro.

Boa noite e muito obrigada, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Sr. José Eduardo, para falar a favor. Em seguida, Rodrigo Cardim falará contra.

O SR. JOSÉ EDUARDO – Boa noite a todos.

Meu nome é José Eduardo Moura, eu moro no bairro dos Jardins, especificamente na região do Ministro. Tenho acompanhado o projeto. É um empreendimento belíssimo. Estamos vendo que tem um desenvolvimento social, tem um desenvolvimento cultural, tem um desenvolvimento ambiental, principalmente. E se olharmos do ponto de vista de valorização imobiliária, vemos que os imóveis ali próximos, Clube Paulistano e outros bairros próximos ao Clube Pinheiros, tendem a valorizar quando estão próximas às áreas verdes, essas áreas de

convívio e contemplação.

O primeiro ponto que me faz ser favorável a esse empreendimento é justamente o fato de estar valorizando o meu imóvel. Vocês também que moram ali perto vão ganhar também uma nova área de convívio. Eles estão falando em dez mil metros de área verde. Quer dizer, isso, para quem está perto da Paulista – alguém citou aqui, não sei se foi o Gustavo –, o próprio Parque Trianon é uma coisa fantástica para a região. Quer dizer, temos uma área verde e uma área de convívio no centro daquele coração que é a Paulista, em que um milhão de pessoas circulam por dia. Então é mais uma contribuição verde, mais um espaço de empreendedorismo, onde alguém está investindo e não a Prefeitura. A gente está falando de um imóvel tombado, em que teoricamente o investimento deveria ser da Prefeitura, e está vindo alguém de fora para investir nessa requalificação urbana, trazendo-nos vários benefícios.

Não consigo enxergar onde é que está ruim tudo isso que está acontecendo. É lógico que as questões viárias foram demonstradas e a superação de tudo isso. A questão da obra, que é o maior impacto também, foi superada. A valorização e o meio ambiente são os principais pontos positivos desse projeto.

Obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, José Eduardo.

Tem a palavra Rodrigo Cardim, e em seguida Roberto Toffoli, arquiteto urbanista.

O SR. RODRIGO CARDIM – Boa noite.

Gostaria de parabenizar todos os presentes, pois é um assunto tão importante para a região. Sou morador da Rua São Carlos do Pinhal e exatamente como vários moradores, e ao contrário do colega que falou, a minha janela eu vou abrir e um belo dia vou ver um túnel. Aliás, moro na frente do túnel e fiquei sabendo há 20, 30 dias.

Então, acho que começamos mal, a informação não chegou a quem tinha que chegar e por isso estamos aqui. Não vejo isso com bons olhos, sou totalmente contrário. Sei que vários profissionais estiveram aqui, são profissionais e respeito muito, mas não cola. Para mim esse túnel simplesmente, essa passagem, ou seja, lá como chama, não tem necessidade

nenhuma, não precisamos disso. Isso, na verdade, é para uma aquisição particular de terreno de local privado para se beneficiar a si mesmo.

Aquilo é uma passagem e se pegarmos um metro quadrado daquelas ruas, que vão ser coligadas aos empreendimentos e vão deixar um túnel na porta da minha casa e me avisaram há 20 dias. Quem me avisou foram os marcadores da rua, os funcionários de empreiteiras que estavam fazendo marcação no chão. Então é para uso do empreendimento da ocupação da via pública, está ok?

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Rodrigo.

Tem a palavra Roberto Toffoli, em seguida Ricardo Almeida.

O SR. ROBERTO TOFFOLI – Obrigado a todos, à Mesa. Senhoras e senhores, o meu nome é Roberto Toffoli, sou morador da Alameda Ribeirão Preto e trabalho no empreendimento Cidade Matarazzo, onde respondo pela área de patrimônio histórico e cultural.

Gostaria de compartilhar rapidamente que nos últimos dez anos – sou um dos profissionais que atua há mais tempo nesse empreendimento – construímos uma forma ou uma ideia do que é qualidade de cidade, de como produzir cidade com qualidade. Isso nasceu no empreendimento Cidade Matarazzo, que é um empreendimento privado dentro de um terreno privado e onde esses conceitos foram maturados e avançam numa proposta de interesse público.

O que eu gostaria de colocar é que vendo todas as dificuldades que a gente tem de entendimento é que o problema hoje de cidades, onde o Estado tem dificuldade de investir, nós precisamos aprender a captar a contribuição privada nos processos de requalificação urbana. Isso não é fácil, isso gera tensões e em última análise todos nós aqui fazemos parte de um processo de aprendizado.

Do ponto de vista técnico, vocês todos já perceberam que o nível de excelência é o que a gente tem de melhor em termos de arquitetura e engenharia no Brasil. Quer dizer, o

empreendimento Cidade Matarazzo e aquilo que está sendo proposto em termos de espaço público tem todo um subsídio técnico de alto nível e podemos expor para vocês, qualquer interessado pode chegar. Existem processos públicos que o colega manifestou alguma dificuldade, mas tenho certeza que isso vai facilitar. E estamos sempre abertos ao diálogo e temos tentado produzir cidade com muita qualidade. Estamos abertos a qualquer questionamento que seja necessário.

Muito obrigado. Boa noite.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Roberto. Ricardo Almeida. Em seguida Ricardo do Vale.

O SR. RICARDO ALMEIDA – Boa noite. Sou Ricardo Almeida, conheci bastante esse empreendimento. A pessoa que veio fazer esse empreendimento é um francês que está tentando recuperar uma história de São Paulo que foi a Cidade Matarazzo.

As pessoas aqui falaram: toda a esmola o santo desconfia. Acho que as pessoas deveriam parar e ver todo o empreendimento para poderem julgar que a pessoa está querendo se beneficiar tanto em função disso. Reparei que muitas vezes está faltando informação do que realmente vocês terão ali.

O Fernando falou bastante tempo, o pessoal da Cidade Matarazzo falou bem menos que o Fernando.

- Manifestação do público.

O SR. RICARDO ALMEIDA – Se é ao contrário eu não estava aqui. O que estou falando é real. E depois falou de novo o pessoal contra o empreendimento.

- Manifestação do público.

O SR. RICARDO ALMEIDA – Não existe desrespeito. Acho que está havendo uma desinformação. O que senti é que não houve a condição do pessoal do Grupo Matarazzo explicar o que pode estar acontecendo ou não.

Então tenho certeza de que o Fernando, sabendo melhor de tudo... Você sabe bem do empreendimento?

- Manifestação do público.

O SR. RICARDO ALMEIDA – A pessoa que poderia explicar todas as interferências da parte dos carros, do trânsito, não pôde nem falar.

Na outra audiência falou muito mais o pessoal do empreendimento, mas estou vendo um desequilíbrio na parte do que se pode falar. E gostaria que depois, se for o caso, mostrar de novo o Fernando, porque acho que está faltando um pouco de comunicação aí.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Ricardo. Cadê o Michel Sola? Está vendo, houve uma desistência e deu para encaixar você. Viu como as coisas são. Que beleza, as coisas acontecem naturalmente. Houve duas desistências e você se encaixou.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. MICHEL SOLA – Deixe-me explicar, estamos nesse projeto desde 2016 e realmente houve uma reação inicial desfavorável do pessoal da CET daquela época, inclusive, alguns técnicos já não estão mais lá. O Superintendente que era a pessoa mais contrária ao projeto, inclusive, já mudou. E depois disso houve outras reuniões com a CET e o projeto foi sendo muito adaptado de acordo com o que a CET pediu.

Quero fazer outra introdução pequena para vocês. São Paulo tem 22 ou 23 passagens em desnível, túneis ou passagens subterrâneas. Só três ou quatro foram feitas para favorecer pedestres. Em todas as outras só se pensou em automóvel. Esse é um detalhe importante para lembrarmos que esse projeto não é para carro. Esse projeto é para pedestre. Só que temos de dar uma solução para o fluxo da São Carlos do Pinhal - que como muito bem foi dito - que é uma via muito importante principalmente em casos de interrupção da Paulista.

Nós fizemos pesquisas de tráfego na área em 2016, 2017 e agora em 2019 novamente. Nossa pesquisa não é feita com contagem, é feita com filmagem. A gente coloca lá um equipamento que faz a filmagem das várias aproximações. Esse filme depois é levado para o escritório e lá é feita a contagem e inclusive a análise de onde o carro sai e para onde ele vai. A gente descobriu aqui, por exemplo, que os dois edifícios de escritórios, o Eluma e o Miami Center, metade dos carros que saem desses prédios segue em frente na São Carlos do Pinhal

para pegar a Itapeva, e metade usa o desvio pela Rio Claro.

Pode passar.

Só para dar uma ideia para vocês, essa é a configuração do acesso do túnel. O túnel está mantendo três faixas na passagem inferior, duas faixas indo em frente para pegar o viaduto, e uma faixa virando à direita para entrar na Rua Itapeva.

Pode passar o próximo.

Em engenharia de tráfego a gente fala muito em hora pico, que são os picos mais importantes, a hora de mais movimento no trânsito da cidade. Então nós temos, no pico da manhã e no pico da tarde, só para vocês terem uma ideia, volumes da ordem de 1.500 a 1.800 carros por hora, que vêm da São Carlos do Pinhal. Desses 1.800, mais ou menos 10%, que são 180 a 200, viram na Rio Claro, que é uma conversão que nós vamos perder, que vai ser aquele *cul-de-sac* no final da Rio Claro. Quer dizer, quem vem pela São Carlos do Pinhal não vai mais poder entrar na Rio Claro.

Depois nós temos, da Rua Itapeva, que é o fluxo que vai ser mantido em nível. Tanto no pico da manhã como no pico da tarde são mais ou menos 500 veículos por hora. Para vocês terem uma ideia, saem mais ou menos 750, 800 veículos por hora, que vão em frente no viaduto.

Aqui é o nosso equipamento que faz a filmagem. É uma espécie de carretinha que tem um equipamento de gravação e baterias embaixo, e tem uma série de câmeras em cima que filma todas as aproximações, e do escritório saem esses gráficos com os volumes direcionais, que a gente chama.

Então, só para vocês verem, nossa grande preocupação são realmente esses dois edifícios de escritórios, o Eluma e o Miami Center.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MICHEL SOLA - Espere um pouco, calma, eu ainda não acabei.

Aí foi contado, então, o fluxo que vem da São Carlos do Pinhal, o que entra na Rio Claro, que inclui todos os moradores da Rio Claro, evidentemente, os veículos...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MICHEL SOLA - Ah, sim. Tudo bem, os moradores da São Carlos... Entre esse trecho da Rua Pamplona até o cruzamento com a Rua Itapeva foram feitas todas essas contagens. Então nós estamos contando aí todo mundo que sai dos dois edifícios, que pega a Rio Claro e vai em frente, o que entra na Rio Claro e o que sai da Rio Claro.

O próximo, por favor.

Outra filmagem foi feita, porque tem um problema também com o hotel que fica na esquina do viaduto com a Rua Itapeva; esse hotel vai perder o acesso dele da São Carlos do Pinhal. Para nossa surpresa, a filmagem mostrou que hoje, já, 60% do fluxo que chega ao hotel vem pela Itapeva e 40% vem pela São Carlos do Pinhal.

Aí é o resumo das contagens que nós fizemos, tanto diário como na hora pico. É importante ver os valores principais. O fluxo da São Carlos do Pinhal, no sábado, é da ordem de 13.000 veículos por hora; no domingo, da ordem de 13.000 veículos por hora; segunda e terça-feira já sobe par 16.000, 18.000, quase 19.000 carros por dia. E o que entra na Rio Claro é mais ou menos fixo, varia de 1.400, 1.500 até 2.500 veículos por hora, entrando e saindo da Rio Claro. E uma coisa curiosa: entra mais gente do que sai da Rio Claro. Quer dizer, o pessoal que vem pela São Carlos do Pinhal e vira à direita na Rio Claro é em volume maior do que o que sai da Rio Claro e entra na São Carlos do Pinhal.

Aqui é o resumo dos estudos feitos na outra esquina, na esquina da Itapeva com a São Carlos do Pinhal. Essa câmera contou um pouquinho diferente da outra, está com 19.000 veículos na São Carlos do Pinhal, e na Itapeva são mais ou menos entre 8.000 carros por dia, durante a semana, e 4.400 carros foram contados na Itapeva no domingo.

Para vocês terem uma ordem de grandeza, o que entra no hotel, entre com origem da São Carlos do Pinhal e com origem da Itapeva, é da ordem de 250, 260 veículos por dia.

Pode passar a próxima.

Aí nós fizemos uma coisa muito importante, que é uma pesquisa que a gente chama de velocidade e retardamento. A gente saiu da esquina da Rua Pamplona com a São

Carlos do Pinhal, fomos até a esquina da Rio Claro e descemos a esquina da Rio Claro até chegar na Pamplona. Isso foi feito com as condições de hoje.

Aí foi feita outra pesquisa com o percurso que seria feito pelo pessoal para chegar ao mesmo ponto sem ter a conversão à direita na Rio Claro. Esse percurso vai até a Rua Itapeva, desce na Itapeva até a Pamplona e chega no mesmo ponto a que a gente chegou no outro percurso.

No pico da manhã, a primeira rota demorou 0,71 minutos para percorrer praticamente só a Rio Claro. Aí passaria a 3,13 minutos fazendo aquela segunda rota, que é a rota mais comprida. Fazendo o ajuste, eliminando-se o semáforo que a gente vai eliminar da São Carlos do Pinhal para a Itapeva, tem uma redução desse tempo. Em resumo, para não entrar no detalhe dos números, o aumento do percurso de quem vira à direita na Rio Claro e vai ter de passar a pegar o túnel e virar na Itapeva e subir aquele trecho da Rua Pamplona é mais ou menos dois minutos, entre um e dois minutos de aumento de tempo que a pessoa vai levar.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MICHEL SOLA - Isso é com o projeto implantado.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MICHEL SOLA - Nesse estudo nós não fizemos ainda um estudo durante a obra. Como a Adriana falou, inicialmente o projeto era para interromper a São Carlos do Pinhal inteira. A CET foi totalmente contra, e passamos a esse outro projeto que está sendo feito hoje, que é a interrupção de meia pista e de outra meia pista. A gente pode fazer simulação do que aconteceria com essa redução de capacidade nesse trecho, isso pode ser feito.

Aqui está muito ruim, não dá para vocês enxergarem, mas aqui é o que a Adriana falou. O projeto que a gente está fazendo na Itapeva, na configuração final, mantém a quantidade de táxis, de vagas de táxis, de deficientes físicos, de idosos e motos; as que estavam do lado direito a gente está relocando para o lado esquerdo. E a ideia é criar uma faixa livre do lado direito para saída do túnel e mantendo a faixa do meio como ela é hoje. Hoje

a Itapeva funciona com estacionamento dos dois lados e uma faixa só na parte central.

Aqui é o resumo final, para acabar meu tempo. Estamos falando em 19.000 veículos por dia, 90% desses 19.000 sendo beneficiados aproximadamente 12 segundos por veículo, de benefício, tirando aquele semáforo, que resulta em 3.400 minutos por dia de economia. Os 10% que vão ser prejudicados, nós estamos imaginando aproximadamente 60 segundos, por veículo, a mais, em tempo de percurso. Os edifícios e escritórios geram 250 veículos, por dia, com 50% utilizando a Rio Claro. Quer dizer, aí nós vamos prejudicar aproximadamente 125 usuários desses dois edifícios e escritório, por dia, com aproximadamente, um a dois minutos a mais de percurso, para cada veículo.

Quanto ao acesso ao hotel, nós ficamos sabendo, que, com a nossa pesquisa, 60% já vêm pela Itapeva e 40% pela São Carlos do Pinhal. Numa média dos três dias que nós pesquisamos, houve 217 veículos por dia. Então, haveria 87 veículos sendo desviados, que hoje vão em direção ao hotel.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra o Sr. Maurício Lousada, morador da Rua Claro.

O SR. MAURÍCIO LOUSADA – Boa noite a todos. Moro na Alameda Rio Claro. Eu queria levantar alguns pontos, exatamente sobre o que já vem sendo falado, sobre a falta de transparência desse projeto. A ideia é muito boa e a iniciativa é muito legal, ao pegar o antigo Hospital Matarazzo e transformá-lo, fazendo todas aquelas melhorias, com todo cuidado que foi feito com restauração. Tudo isso é retocável e muito bom. Se pegarmos o plano das ideias, isso é bom.

Quanto ao problema, como se diz, o diabo está nos detalhes. Então, importa sim como vai ser feito, porque meios e fins não são coisas distintas. É só uma unidade. Podem pegar um princípio muito bom e estragar na hora que fazem e como fazem.

Então, uma iniciativa louvável, pois está havendo um questionamento muito grande. Se houvesse um diálogo mais sério, mais maduro e respeitoso, poderia ter sido evitado a situação. Talvez nem houvesse essa audiência pública.

Outra coisa: Dizem que o projeto nasceu com uma iniciativa, com intenção de melhorar a acessibilidade e a mobilidade do pedestre. OK, legal. Ninguém questionaria esse princípio. Ocorre que mostraram vários *slides*. Eu acabei indo a uma reunião no empreendimento. Fiz uma série de perguntas. Deixei o meu cartão. Pedi uma resposta e não houve. Como um projeto que melhora a acessibilidade do pedestre coloca no encaminhamento no pedestre um obstáculo de um metro e oitenta? Ou seja, e para quem vem da Alameda das Flores vai e vai pela Rio Claro? Imaginem o projeto executado. Vão ter que subir uma escada, para continuar em frente à Rua Claro; ou vão ter que subir uma rampa, para continuar em frente. Essa é uma questão importante. Eu acho que isso deveria ter sido tratado e deve ser tratado com transparência. A Rio Claro vai perder um dos acessos. Quanto a isso, há prós e contras. Essa rua vai ficar sem saída. Existe a Lei 16.439, regulamentada pelo Decreto 56.985 - eu não vou entrar em detalhe - que regulamenta fechamento de via ou via sem saída, independentemente se é com uma cancela, com um malotão ou com uma árvore. A lei diz que tem que haver concordância de 70% dos moradores, dos proprietários, com o mapa fiscal. O Sr. Maurício mora no número 1; a Sra. Adriana, no número 2; e o Sr. Jackson, no número 3. Se perguntarem: “Vocês estão de acordo?” Podem dizer que sim ou não.

Falo sobre um fechamento ou para uma via que se torna sem saída, com um dispositivo que pode ter reversão. Nesse caso, vai haver uma obra e essa via ficar assim. Eu não estou dizendo que é ruim fechar a via. Eu só dizendo que vamos discutir isso. A gente merece ser consultado, por mais que queiram melhorar. Podem dizer: “O brasileiro precisa aprender a cidadania”. Os moradores se conhecem, cuidam das orquídeas e varrem na frente do prédio, antes de ver o empreendimento. Se o empreendimento veio, ótimo. Eu sei que há alto investimento. Eu fui ver a obra, um projeto arquitetônico muito legal; só que, quanto a essa parte do urbanismo ali, esse projeto pode ser melhorado. Ele precisa ser melhorado.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra o Sr. Ricardo de Lape, morador do condomínio Serra Azul, para falar contrário.

O SR. RICARDO DE LAPE – Esse condomínio é situado na Rua São Carlos do Pinhal, entre a Pamplona e a Alameda Rio Claro, bem ali no início onde está proposto o túnel. Eu venho manifestar a minha opinião totalmente contrária a esse túnel e ao Boulevard, que, a meu ver, não se justifica, sob qualquer ângulo de análise.

Primeiro, sob o ponto de vista viário, esse projeto piora, em muito, o trânsito na região, que já é intenso em dias normais. O projeto tira acessos atualmente existentes na região. O fluxo fica concentrado na Rua São Carlos do Pinhal, para acesso à Avenida da Consolação e à Rua Itapeva. Esse fluxo aumentado, pelo proposto túnel, vai parar as Ruas São Carlos do Pinhal e Itapeva, criando congestionamento ainda maior, em todos esses faróis anteriores. Uma saída do túnel desemboca no mais movimentado quarteirão da Rua Itapeva, no fim do qual há um farol com a Rua Pamplona. Quer dizer, vai mais rápido ali e para na Rua Pamplona. Então, a rua que tem duas faixas estreita-se, para ficar uma faixa só, para descer; e há outro farol na esquina da Rua Sílvia. Trinta metros após há outro farol, na esquina com a Rua Rocha. Com o tráfego da Rua Rocha, vai tudo desembocar na Praça 14 Bis. Isso vai virar um caos. Isso sem contar com o fluxo adicional de carros e pessoas, que virão para a inauguração da Cidade Matarazzo; e nós não temos informação nem por onde esses veículos entrarão ou sairão. E domingos e feriados, com a Avenida Paulista fechada? Já pensaram nisso?

Segundo: Como ficará a região durante o período de obras de, pelo menos, dois anos? Um trânsito enorme para que afinal? Haverá um transtorno enorme. Teria de haver um benefício muito grande para compensar a população, pelo longo período de sacrifício. Isso não haverá.

Sob o ponto de vista de espaço urbano, a principal razão desse projeto de túnel e Boulevard parece ser a de criar uma passagem direta, para atrair o fluxo de pessoas da Avenida Paulista para a Cidade Matarazzo, criando um transtorno permanente para a população. Não há razão para tanto.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra o Sr. Gustavo Acácio, que estuda biodiversidade, para falar a favor.

O SR. GUSTAVO ACÁCIO – Boa noite a todos. Eu sou biólogo e Doutor pela Universidade de São Paulo. Eu geralmente estou nos empreendimentos, fazendo perguntas geralmente contra. Nesse caso, é o contrário, porque eu já fui fazer perguntas para essas pessoas anteriormente, já que eu trabalho estudando biodiversidade, na cidade de São Paulo, que são a fauna e a flora, como um adicional de qualidade ambiental. Nesse caso, eu tive oportunidade de me reunir com várias pessoas ali dentro e mostrar as ideias dos meus estudos dos últimos 30 anos a respeito de como se comporta isso. Basicamente eu meço pelo número de espécies de borboletas que existem nos diferentes bairros. Isso me dá uma análise.

O Vereador Natalini me conhece do Panambi. A gente já brigou lá com vários empreendimentos, por conta de supressão de parques e áreas verdes. E eu meço a quantidade de borboletas como indicador ambiental, como qualidade ambiental das regiões dos bairros. Levei esses questionamentos para pessoas, dentro do meu empreendimento, há um ano. Fiquei sabendo da existência desse empreendimento tardiamente. Mostrei meu estudo lá e a gente começou uma parceria, que terminou com melhorias, que foram incorporadas nos Jardins e também com propostas de monitoramento de como isso vai ser colocado, como isso poderá melhorar e como isso poderá mensurado, para melhoria da qualidade ambiental da região.

Então, é um assunto que não tem nada a ver com mobilidade urbana; mas, por outro lado, é uma coisa que foi feita. Chegamos a eles para conversar; e eles nos ouviram e incorporaram as nossas ideias ali. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra o Sr. Sérgio Teixeira.

O SR. SÉRGIO TEIXEIRA – Boa noite. Eu estou aqui representando o Condomínio Santa Luzia, na Alameda Rio Claro. Sou morador lá e gostaria de dizer primeiro que nós recebemos já, há anos, e temos recebido regularmente convites do empreendimento, para participar de reuniões, onde o projeto é proposto, para ser explicado e tiradas as dúvidas.

Depois de todas essas reuniões, em cada uma delas, é feito um resumo e distribuído para todos os moradores. Então, nós já estamos sabendo dessa passagem subterrânea já há dois ou três anos no mínimo. Todo mundo que atendeu aos convites está sabendo disso. Desculpem-me. Não foi em todas as apresentações. Então, tivemos tempo, no prédio, de fazer várias reuniões, no nosso condomínio, e nossos condôminos são todos a favor da passagem subterrânea, por três motivos. Quais são? Primeiro motivo: Nós estamos substituindo um trecho de rua, que vai ficar subterrâneo. Quanto aos jardins, estamos aumentando a área verde. Perfeito. Isso é sempre bom numa cidade como a nossa. Segundo: A nossa rua, a Alameda Rio Claro, vai ficar sem saída. Portanto, só haverá trânsito local. Será uma rua tranquila, e morar, numa rua tranquila perto da Avenida Paulista, é um privilégio. Terceiro ponto: Em São Paulo, existe uma cultura de que casa de vila é muito valorizada. Então, nós estamos achando que, além da valorização do empreendimento, que é em frente ao nosso prédio, vamos ter uma valorização adicional, devido ao fato de a rua ficar somente com trânsito local.

Terminando aqui, em nome dos nossos condôminos, gostaria de agradecer à Prefeitura, por ter se interessado por esse projeto, que traz esses benefícios para nós, como já descrevi. Agradeço duplamente, porque nós sabemos que esse é um projeto grande, de 40 milhões de reais. (Palmas) E todo projeto grande tem sempre alguma objeção.

É isso aí. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Muito obrigado, Sr. Sérgio. Tem a palavra o Sr. Toshio Kiashiro, síndico do Eluma, para falar contra.

O SR. TOSHIO KIASHIRO – Boa noite, senhoras e senhores. Eu sou síndico e represento o Edifício Eluma, muito bem representado pelos nossos proprietários, que estão presentes. Na realidade, sobre o que todos falaram, sobre a valorização, nós sentimos o contrário, que o nosso empreendimento, o Edifício Eluma e o Edifício Miami, que está à nossa frente, que são aqueles que vão ser diretamente afetados por esse danado túnel, serão desvalorizados. (Palmas) Esse é o grande problema nosso. Agora a grande pergunta é: “Por

que há todo esse sigilo, feito até agora, com falta total de transparência?” Quanto a esse projeto que nosso amigo falou, que já conhece há três anos, eu acredito que deve ser uma bela mentira, porque ninguém está sabendo aqui. (Palmas)

No fundo, o que nós queremos é que o empreendedor mude esse projeto. Por que tem que fazer o túnel? Por que não pode ser uma passagem por cima ou algum outro tipo de projeto? Por que não estudam ou dedicam seus milhões de dólares ou o que têm para usar a melhor arquitetura e o melhorar *design* e não nos afete? O nosso problema é esse maldito túnel. Essa é a nossa solicitação, o nosso pedido veementemente, para que revejam o projeto. Eu acho que o projeto do Boulevard é lindo, muito bonito, e tudo isso nós elogiamos nas reuniões que há, nos prédios, no condomínio. É um motivo de grande elogio, todavia, o grande problema é esse túnel.

Eu não vou falar sobre a rua. Para nós, afeta naturalmente pelo tráfego. Queria desmentir um pouquinho o nosso representante, que fez a estatística dos carros. Há só, no nosso condomínio, mais de 400 garagens, e represento aqui um empreendimento de mais de três mil pessoas. Portanto, esses números não estão coincidindo com aquele levantamento feito na última hora. Alguma coisa está errada. Então, gostaria que os senhores tivessem uma grande reflexão, principalmente os empreendedores, para que realmente façam alguma revisão desse projeto, no sentido de atender à maioria.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra o Sr. Lucas Marques.

O SR. LUCAS MARQUES – Senhores, primeiro, uma boa noite. Quero agradecer à Mesa, pela chance de poder falar. Eu venho aqui a partir de um projeto social, um projeto de inclusão, que são as hortas urbanas, que ocorre em São Paulo. É um projeto que tem, como intenção, a reintegração de pessoas em alta vulnerabilidade na cidade de São Paulo. É um projeto que se preocupa com a autonomia dessa população esquecida por muito, mas a organização tem empenhado os seus esforços, para pensar em projetos, dada à possibilidade de acontecer a Cidade Matarazzo, com inclusão de pessoas em alta vulnerabilidade social.

O projeto tem, como iniciativa, a promoção do autocuidado pela psicologia humanista e a formação técnica agroecológica. O projeto tem como incentivar a educação formal e escolar, e a possibilidade de geração de renda e trabalho. Por isso, estamos aqui. Eu, em nome da organização Arca, em conjunto com todas essas pessoas, estou promovendo para a população de São Paulo a inclusão e o repensar dos hábitos alimentares, a partir da produção de alimentos livres de agrotóxicos. Para além disso, utilizamos espaços cedidos por parcerias, com fins agroecológicos, que auxiliam também na construção de espaços verdes para a cidade de São Paulo.

Eu agradeço a escuta. Em qualquer dúvida, fico à disposição. Muito obrigado por essa parceria. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra a Sra. Neusa Inês Pereira.

A SRA. NEUSA INÊS PEREIRA – Boa noite a todos. Tomem cuidado com a lavagem cerebral, porque, infelizmente, quando pessoas veem seus interesses individuais, esquecem da população. A população não paga impostos. Ela não precisa ser consultada. Com respeito àquele senhor que falou que já sabia, se não fosse ele para poder esclarecer, ninguém sabia nada; e ainda fazem aprovação na calada da noite. Nós temos que nos movimentar, para acabar com esses projetos, serem aprovados na calada da noite. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) - Tem a palavra o Sr. Luís Guilherme Brandão Pinheiro, Delegado de Polícia da região.

O SR. LUÍS GUILHERME BRANDÃO PINHEIRO – Muito boa noite a todos. Eu sou Delegado de Polícia de formação. Trabalho há oito anos no bairro, mas não estou aqui representando a Polícia Civil. Estou aqui como cidadão. Gostaria de cumprimentar a todos pelo debate democrático e respeitoso e pela forma técnica.

Eu nasci no bairro, nos Jardins, e vivi muito vida toda na região. Eu nasci na Maternidade São Paulo; e eu estou falando de coração. Eu conheço o Sr. Alex, por meio de amigos em comum, desde 2013. É um projeto que eu já tenho conhecimento há alguns anos. Eu entendo a complexidade desse projeto e sei do anseio das pessoas que moram no entorno.

Eu moro muito próximo. Eu moro na Alameda Tietê, mas já morei na Jaú; e hoje coincidentemente eu vim aqui para falar sobre esse projeto. É aniversário da minha filha, que está fazendo um ano de idade hoje. Eu faço questão de estar aqui justamente porque eu acho que é um projeto que vai deixar um legado para a cidade de São Paulo. É um projeto que resgata a cidadania e traz segurança. Eu sou formado na Faculdade Getúlio Vargas. Estudei em Salamanca. Tenho pós-graduação em criminologia. Eu entendo que a Escola de Chicago e *A teoria das janelas quebradas* é uma área que vai ser monitorada por meio de câmeras. É uma área onde vai haver iluminação em abundância.

Eu não vou me estender mais em questões técnicas; mas eu espero que minha filha aproveite. Vejo isso como o legado da Cidade. Entendo o anseio de todos e sei que o Grupo Alex Allard e o Jacques são pessoas abertas ao debate e à oitiva de todos. Se eu tivesse dinheiro, eu compraria. Eu sou um Delegado de Polícia e não investidor.

Boa noite a todos.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Luís. Tem a palavra o Sr. Eduardo Kenji.

O SR. EDUARDO KENJI – Boa noite. Eu sou paisagista do projeto Matarazzo e também sou morador do bairro. Eu moro na Rua Dr. Plínio Barreto, que fica a menos de 300 metros do empreendimento. Em primeiro lugar, eu queria dizer aqui que a gente está se preocupando muito com a questão do túnel, só que, quanto ao empreendimento, a gente tem que imaginar que isso é uma renovação urbana; e essa renovação urbana é focada nas pessoas, no pedestre e no verde. A questão do carro é secundária. Para mim é porque primeiro eu não dirijo. Eu entendo que todo mundo nesta sala é pedestre. Então, todo mundo vai ser beneficiado, porque esse projeto prevê pedestres e acessibilidade. Ele está atendendo a todos esses conceitos.

Segundo: Quanto a áreas verdes, todo mundo precisa e gosta. Isso aqui está fazendo mais áreas verdes. Esse é o objetivo. O túnel é apenas uma obra que é necessária, para que se faça essa requalificação urbana.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra o Sr. Reinaldo Canto, jornalista e síndico do Jardim Evolution.

O SR. REINALDO CANTO – Boa noite a todos. Muito obrigado pela oportunidade de falar. Na qualidade de síndico do Jardim Evolution, da Alameda Rio Claro, na esquina com a Rua Pamplona, e também como jornalista da área ambiental, eu e meus vizinhos temos uma enorme expectativa com relação ao projeto. Então, de modo geral, nós somos muito favoráveis. Nós temos tido também diálogo com o projeto. Essa ampliação de áreas verdes, esse espaço de convivência e toda essa ampliação vão valorizar muito o nosso entorno, mas também a cidade de São Paulo. Para nós, isso é muito importante. Vai tornar a Cidade mais humana e solidária. Isso faz tanta falta para todos nós.

É óbvio que o maior impacto, principalmente com relação ao túnel, está se dando no outro lado, na outra ponta. Então, como eu disse na audiência anterior, eu sou solidário a vocês, a todos que estão na São Carlos do Pinhal, na ponta da Rio Claro próxima, na Rua Itapeva.

Eu acho muito importante que tenhamos diálogo, eu acho que praticamente todos são favoráveis ao projeto, de modo geral. Sabemos que é um projeto importante e acho, na verdade, que o que falta é afinar melhor as informações, o diálogo. Talvez se conseguirmos fugir um pouco do clima hostil, isso está geral no país, para começar a dialogar melhor, talvez não tanto com frases: o túnel não tem interesse público. É difícil dizer por que, eu, por exemplo, não tenho nada contra, mas não é essa a questão, não é isso. Estou dizendo que temos de buscar consenso, de buscar uma maneira de conversarmos todos juntos, para ampliar essa transparência a qual vocês se referem, e que faz falta, e fazer com que seja positivo para todos nós. Isso é muito importante, vamos sair daqui com a cabeça aberta, fazendo uma reflexão profunda para que tenhamos mais diálogo a partir de agora, é isso que a maioria está colocando como um problema.

Obrigado! Boa noite. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Tem a palavra William Dugan. Em seguida, Beto, morador da região.

O SR. WILLIAM DUGAN – Sr. Presidente, demais Vereadores, senhoras e senhores, boa noite a todos. Sou William Dugan, corretor de imóveis e administrador de uma empresa patrimonial, da Novo Imóvel. Nós, recentemente, adquirimos quatro pavimentos, quatro lajes do Edifício Miami Center. Fizemos isso porque depois de vasta pesquisa na região entendemos que a oportunidade de adquirir agora, é uma oportunidade que nos traduz em grande valorização imobiliária, não só para nós, mas acredito que para toda a região.

O que pude constatar até agora é muito mais uma questão que está se discutindo, é a transparência do processo. Não ouvi ninguém falar contra o empreendimento, exceto o Sr. Toshio que falou da valorização, mas ninguém é contra um empreendimento que vai trazer valorização aos imóveis do entorno.

Portanto, e sem prejuízo para aquilo que o Dr. Fernando defendeu até agora, nós como proprietários das quatro Lajes do edifício Miami Center, declaramos nosso total apoio ao projeto. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Sr. William. Tem a palavra o Sr. Beto.

O SR. BETO – Olá, meu nome é Beto. Pesquisei há quantos anos eu moro naquela região, eu sou da Pamplona, 346.

Na última audiência vim aqui meio contra o Boulevard da Diversidade, assim pela questão da diversidade, da ocupação, de como estava sendo apresentado. Expus a minha ideia e depois fui conhecer o projeto profundamente. Então, na realidade, a minha questão quanto à ocupação pela economia criativa, diversidade, em que nível essa diversidade se daria, foi atendida. Eu fui lá, vi o projeto, vi a intenção de ter lá um Mercado Biológico, orgânico, via as possibilidades de ocupação do bulevar, vi qual é a perspectiva. Hoje mesmo, quem mora lá, sabe que Alameda Rio Claro já esta ocupada com comida de rua, que tem o lado positivo e o lado negativo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. BETO – Estou dando minha opinião, acho que quem quiser falar, vem aqui, pede licença e fala. Eu quero concluir o meu raciocínio, se for possível. A opinião não é de todo mundo, é a minha. Eu moro lá há 14 anos. A minha preocupação maior, desde que me mudei para lá, primeiro era o Shopping São Paulo. Tinha aquele casarão abandonado dos Matarazzo, era uma violência. Era horrroso você entrar na Rua São Carlos do Pinhal e atravessar. Quem é morador de lá, há bastante tempo sabe, depois que o Shopping ficou pronto, aquela área do jardim foi entregue à população. Eu constantemente frequento, gostei bastante.

Outro ponto que me incomoda muito mais do que o túnel - e eu também não dirijo, mas não é por isso que não respeito quem dirija – é a questão da segurança. Hoje em dia tem lá um empreendimento de três quarteirões, gigante, ficamos anos com tudo abandonado. Você dar a volta, é horrroso, era uma região degradada. Eu mesmo quando comprei meu apartamento, há 14 anos, era 10% do valor que vale hoje. E o empreendimento não foi lançado. Então eu também estou olhando por esse lado de morador, acabou aquela coisa, aquela área abandonada, todo aquele entorno.

Eu acho que a questão do túnel realmente, para mim, hoje, não é mais relevante, relevante é ter o bulevar sim, ter toda a aproximação do público sim, e os moradores da região que eu percebo não estarem satisfeitos, são moradores de lá há muito tempo, que tem de acompanhar às vezes as mudanças que a Cidade propõe. Aquela região é superlegal, supervalorizada. Eu acho que o bulevar vai ser positivo sim.

Essa é a minha análise depois de ter sido contra e de ter conhecido o projeto.

Então era isso que eu queria falar.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Beto. Tem a palavra Sr. Alexandre Câmara, Superintendente de Projetos da FGV.

O SR. ALEXANDRE CÂMARA - Boa noite a todos. Sr. Presidente, em nome de quem cumprimento a todos da Mesa e todos os presentes.

Me estranha muito, me perguntaram se eu sou a favor ou contra o projeto. Eu não posso dizer se a Fundação Getúlio Vargas é contra ou a favor porque, em momento algum, nós fomos consultados a respeito do projeto. (Palmas) O que eu queria colocar é que alguém dá Matarazzo, nos diga, por favor, quem foi procurado na Fundação Getúlio Vargas, a quem vocês procuraram porque nós não temos registro nenhum junto às diretorias das escolas, junto à superintendência de operações, junto à diretoria de operações, a qual eu respondo para saber se o projeto é bom ou é ruim para nós.

Nós temos hoje mais de três mil alunos, juntando com o IDP, com o hotel e mais todos os mais de mil consultórios, e não 300, como foram dito - eu acho que a coisa vai tomar uma proporção complicada em termos de trânsito. Vai melhorar? O projeto fantástico? É, acredito que haverá valorização? Vai. Acho que têm muitas coisas boas, pode ser muito bem aproveitado desde que, como todo mundo disse, seja discutido amplamente. Isso deveria ter sido divulgado há muitos anos. Acredito que tem de ser discutido mais amplamente e não implantado sem à procura dos moradores, das pessoas que ocupam aquela região e querem ocupação da melhor forma possível.

Coloco-me à disposição. E se vocês têm o nome de quem foi procurado, por favor, me avisem, disponibilizo meu cartão para mantermos contato, a partir de agora.

Obrigado, boa noite. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado. Observamos que a grande questão é o trânsito, o problema do trânsito. E para falar sobre essa questão do trânsito vamos ouvir o Sr. Erico Zamboni, técnico de Engenharia de Tráfego da CET.

Também está inscrito o Sr. Ricardo Viegas, Secretário Adjunto do Verde e Meio Ambiente; e o Diretor de Obras de SIURB. Se alguém da Mesa quiser usar a palavra, fique à vontade.

Tem a palavra agora a CET.

O SR. ERICO ZAMBONI – Boa noite, Presidente, demais Vereadores, colegas da Mesa, pessoal presente. Queria primeiro informar que eu sou da área de Desvio de Tráfego da

CET, que aprova os desvios de tráfego. Então estou mais capacitado para falar sobre isso, mas, na verdade, é o que a gente estava imaginando.

Na audiência passada surgiu uma série de perguntas voltadas à CET e em função disso tentamos trazer algumas dessas respostas. A primeira delas é a questão do desvio de tráfego e desde o início - como já foi falado – a CET deixou claro que não existe possibilidade de fazer desvio ou executar obra com interdição total de qualquer uma das vias. Então pelo menos uma faixa tem de ser mantida. Outra questão é se os ônibus estariam habilitados a passar no viário. A informação que tivemos informalmente – e aí eu coloco esse “informalmente” porque eu fiz uma consulta pessoal a um colega da SPTrans – foi de que, a princípio, sim. Porém, como ele saiu da SPTrans nesse meio tempo, nós optamos por fazer uma consulta formal, para que tenhamos essa resposta oficial.

A outra questão era se nós tínhamos consciência... Se, em função do desvio da obra, se a obra vier a ser feita, vai suspender o programa Paulista Aberta... Nós não temos nenhuma informação em relação a isso.

Por último, a pergunta que se fazia era: por que a obra não constava como uma obra nos planos da CET? A informação que eu recebi dos meus colegas do Planejamento foi de que é uma obra de aspecto urbanístico e, portanto, não faz parte dos programas de mobilidade da Cidade. E foi analisada...

- Manifestação do público.

O SR. ERICO ZAMBONI – Não, não faz parte. Fazemos para novas vias, novas avenidas, ligações. Analisamos em relação ao impacto da região. As simulações que nós fizemos quanto ao empreendimento como polo gerador e à passagem do tráfego pelo túnel, com a obra pronta, indicam que não haverá prejuízo na circulação e há uma melhora relativa para os pedestres, apesar desse problema do desnível ser um fator preocupante.

Finalmente, em relação ao impacto no desvio, em função de não termos dados de pesquisa aos domingos, nós estamos levantando esses dados e vamos fazer uma simulação para ver o impacto que vai gerar no fim de semana, com a Paulista interditada. Está bom?

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Sr. Erico. Sra. Raphaela Galletti, quer falar agora? Por favor...

A SRA. RAPHAELA GALLETTI – Sr. Vereador Presidente dos trabalhos, demais Vereadores componentes da Mesa, autoridades presentes, senhores presentes, eu volto às palavras que pronunciei na última audiência pública. É uma grande tristeza que o Boulevard, que é uma associação que se denomina da diversidade, tenha excluído a população local desde o princípio. (Palmas)

Somos representantes da região mais inclusiva da cidade de São Paulo – a Avenida Paulista e a região da Avenida Paulista – e fomos excluídos desde o princípio, seja pela falta de transparência, seja por escolher um ou outro condomínio da Rio Claro para conversar e o resto não, seja porque não interessavam os moradores. Ali, há moradores. Há muitos. Ali, há comércios. Há muitos. Ali, há prestadores de serviço. Há muitos. É verdade.

O Eluma tem 400 vagas. É verdade que se estão inaugurando mais dois prédios da Pro Matre na Rua São Carlos do Pinhal. Isso aumenta muito o trânsito, o tráfego de veículos, o tráfego de ambulâncias. Os ônibus vão ter de servir próximo a essas duas novas unidades da Pro Matre. Nós temos muitos apart-hotéis. Temos hotéis e condomínios residenciais.

Para a informação de todos e do senhor, que é técnico no assunto, o Condomínio Edifício Nações Unidas, na esquina da Brigadeiro Luís Antônio, no início da São Carlos do Pinhal, no número 23, tem 400 veículos, que saem pela São Carlos do Pinhal. Entram pela Paulista, mas saem pela São Carlos do Pinhal. Todos desembocam na São Carlos. Todos vão até a Pamplona, ou não. O Morro dos Ingleses todo sobe pela Joaquim Eugênio de Lima e vira na São Carlos do Pinhal, em boa parte. Então, nós temos de pensar nisso tudo.

O pessoal do Eluma, do Miami Center, do Serro Azul, da outra esquina, já sofreu grandes impactos viários, de barulho noturno, etc., etc., com o próprio Shopping Cidade – que foi um ganho para a região? Foi, mas trouxe muito impacto? Trouxe. Eles negociaram a diminuição da calçada. Conversaram com os vizinhos. Não é muito espetacular, mas é muito

bom.

Nós não podemos mais confundir as melhorias do empreendimento intraterreno, intramuros, dentro do terreno, onde é o local que estava degradado, que estava abandonado, com a via pública, porque o entorno do terreno... A Rua São Carlos do Pinhal não estava degradada. Não estava abandonada. É arborizada. Está a poucos metros do tesouro do bairro, que é o meu muito querido Parque Tenente Siqueira Campos, o Trianon.

Temos aqui, até, outros conselheiros presentes. Fui conselheira nos últimos dois anos. Brigo pela vida daquele parque. Acabei de ser reeleita com 81 votos. Agradeço a alguns dos presentes, que compareceram às eleições. O Dr. Natalini sabe o quanto é dura a briga pela sobrevivência do Parque Trianon. Peço ao empreendimento: faça doações para nós, lá. Precisamos de pedrinhas portuguesas. O parque é tombado. São 48 mil metros de parque tombado, que está a pouquíssimos metros do empreendimento.

Então, não estamos no Itaim Paulista, que, infelizmente, é uma região sem árvore, degradada. Aquela é uma região em que nós precisamos investir no verde, na qualidade de vida, no pedestre. O pedestre, lá, precisa de qualidade de vida.

Para mim, trazer o empreendimento para a Paulista é trazer os pedestres para a São Carlos do Pinhal. É só esse o interesse, sem transparência nenhuma, porque a São Carlos do Pinhal é pobre de pedestres. É, sim. Os pedestres ficam na Paulista. Então, essa invenção do túnel para sustentar o Boulevard é só para trazer os pedestres da Paulista para o empreendimento. Sem a anuência, a concordância, a relevância de quem tem seus escritórios e suas moradias nos entornos, não dá para conceber essa obra. Sem transparência, não dá.
(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Muito obrigado. O Sr. Fernando disse que foi muito citado e quer a réplica.

O SR. FERNANDO KOIN KROUNSE DENTES – É um minutinho, só, Sr. Presidente. Primeiramente, eu gostaria de agradecer à Adriana. Ela é muito educada e educadamente ela falou que eu não entendi o projeto, o que não é verdade. Eu entendi o

projeto. Não tenho aqui a onisciência nem quero saber tudo, mas eu entendi perfeitamente o que está acontecendo e é por ter entendido que estamos contra.

Aliás, não viemos aqui questionar o empreendedor. Nós agradecemos ao empreendedor por ter se manifestado. Estamos questionando a Prefeitura da cidade de São Paulo. (Palmas) Alguém viu a Prefeitura falando, hoje? O quanto a Prefeitura falou? Então, estamos questionando uma obra declarada de interesse público, mas que é claramente particular, como ficou claro para a defesa dos seus interesses. Então, só com relação ao que comentou a Adriana, é esse o meu ponto.

Ainda com relação ao que a Adriana falou, com o devido respeito, não foi o empreendimento Matarazzo que inventou a zeladoria urbana feita por particulares. Diversas associações e diversos moradores da cidade de São Paulo cuidam de parques, de praças, de suas ruas. A Amacon, aqui, é um expoente nesse sentido. Então, aqui temos diversas pessoas que estão cuidando desta Cidade e nem por isso estão querendo privatizar área pública.

Concordo com alguém que comentou – se eu não me engano, foi... Perdão, eu me esqueci do seu nome. Disse que precisamos aprender a discutir projetos públicos. É verdade. Precisamos aprender, mas só vamos aprender se for discutido. Se o projeto público for feito sigiloso, restrito, não temos como sequer discutir, quanto mais aprender a fazê-lo.

Com relação ao benefício da mobilidade, eu trabalho, sim, no Miami Center. Vou, todo dia, de metrô. Não uso carro. Eu saio da Avenida Paulista e acesso o meu edifício, hoje, em nível. A partir do projeto, eu e diversos outros teremos de subir e descer escada, todo dia, para ir para o trabalho, para voltar para almoçar, para atravessar, enfim – e eu não sou cadeirante ou idoso. (Palmas)

Imaginem quem tem que utilizar de fato essa acessibilidade do empreendimento.

E, para terminar, ficou claro aqui e agradecemos de novo a CET, que está numa posição muito delicada, está sendo obrigada agora a consultar a SPTrans porque não foi consultada por quem deveria, que aparentemente é o empreendedor. Queria perguntar para a Prefeitura e para o empreendimento que é dito gratuito, quem vai fazer a manutenção do túnel?

Quem vai pagar pela iluminação do túnel, pela iluminação do Boulevard? Essa iluminação é pública. O túnel, depois de pronto, é público.

Então, assim, é bonito, está sendo uma contribuição, a construção é gratuita, mas a manutenção é da cidade, a manutenção é dos seus cidadãos, que querem saber por que terão que manter um túnel desnecessário. O Michel, respeitosamente, veio aqui nos convencer de que o túnel não é ruim, que o prejuízo é pequeno, mas a questão é que o túnel não tem que ser pouco prejudicial, ele teria que ser bom e necessário para que fosse construído como obra pública, porque do contrário, uma obra particular que passa por cima dos vizinhos.

É isso, Presidente. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Fernando. O Ricardo Viegas disse que está tranquilo, satisfeito com o que ouviu. O Nilton Laganá também satisfeito.

Tem a palavra o Sr. Roberto Arantes, Subprefeito da Sé.

O SR. ROBERTO ARANTES – Bom dia a todos, Presidente e todos da Mesa.

Brevemente, quero dizer só algumas palavras. Já foi dito na última audiência algumas rápidas informações. As informações do projeto, o compromisso que firmamos aqui foi cumprido por parte dos empreendedores. O *site* e o *hotsite* foram colocados no ar, todos os projetos, as informações foram disponibilizadas na internet. As informações foram e estão à disposição, inclusive o nosso colega que está aqui na Mesa também teve acesso ao processo na Subprefeitura.

Então, novamente, todas as informações estão disponíveis. A questão também da assinatura do chamamento é uma exigência legal. Esse documento precisava ser firmado, é o rito ordinário e processual de todas as fases que deveriam ser cumpridas, não tinha nada que viciasse o processo para que esse documento não fosse assinado. Então, ele foi sim assinado no dia 1º e a sua publicação se deu no *Diário Oficial* no dia subsequente. Isso também é mais uma prova e da transparência de todo o processo.

Todas as cláusulas do termo de cooperação – o termo de cooperação é publicado diferente de um termo contratual administrativo, onde é publicado somente um extrato dessa

feita – foram publicados na sua íntegra. Então, foi publicado com inteiro teor no *Diário Oficial* para que não restasse nenhuma dúvida quanto a isso. Então, está lá publicado na edição do *Diário Oficial* do dia 2 desse mês.

Então, Presidente, novamente fica lá franqueada a vista ao processo na Subprefeitura num primeiro momento. Todos podem e devem ter acesso a isso, o nosso – repito – colega aqui na ponta da Mesa teve acesso a esse processo. Então, fica lá na Subprefeitura o acesso a isso e também no *hotsite* que foi colocado no ar pelo empreendedor. Você repete o endereço para a gente, Adriana, por gentileza? saopaulocapitaldadiversidade.com.br. Todas as pranchas da engenharia estão lá à disposição, então fica também franqueado o processo na sua íntegra na Subprefeitura da Sé. Ok, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – A Adriana pediu para falar três minutos. Adriana, por favor.

A SRA. ADRIANA LEVISKY – Obrigada, Vereador. Em hipótese alguma houve uma intenção, se eu fui mal compreendida de acusar o não entendimento, Fernando, não foi isso. É pela simples complexidade do processo em si. O que me parece, ao final, importante enfatizarmos é que esse Boulevard da Diversidade, que favorece o pedestre e que favorece as relações de vizinhança só se faz possível na medida em que se viabiliza uma intervenção viária, que é um melhoramento viário, que só se viabilizou pela comprovação através de uma série de simulações para a efetiva melhora do tráfego.

Então, isso é uma resposta, são dados decorrentes de pesquisa, decorrentes de medição. Se as medições não forem aceitas na sua legitimidade de dados, o encaminhamento da discussão técnica fica prejudicado. Houve um levantamento bastante sério durante vários anos e que foi apresentado à CET para validar a viabilidade e não simplesmente a equalização do tráfego, mas como a sua melhora.

Então, a partir dessa verificação, lá atrás, e constatada ano a ano, é que se fortaleceu e viabilizou o entendimento do interesse público desse projeto. Eu queria deixar

claro isso, porque não foi leviana a pesquisa. Muito pelo contrário, e ela respaldou uma série de tomadas de decisões que, inclusive, do ponto de vista urbanístico, foram chanceladas com unanimidade de votos na CPPU – Comissão de Proteção da Paisagem Urbana -, onde inclusive tem assento a sociedade civil, e inclusive associações de moradores de bairro. Então, acho importante enfatizar isso.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigada, Adriana. Vamos ouvir as palavras do nosso grande, ilustre Natalini, que nos abrilhanta com a sua presença, que é um ambientalista e conhece do assunto.

O SR. GILBERTO NATALINI – Obrigado, Presidente. Boa noite a vocês, senhores e senhoras da Mesa e também do auditório.

Como muitos de vocês sabem, sou médico e operei por muitos anos no Hospital Matarazzo. Foram centenas, talvez milhares de pacientes. Quando o Hospital Matarazzo fechou, fiquei extremamente triste e fiz uma luta junto com outros colegas para que o Governo do Estado assumisse e reabrisse o hospital. Isso não aconteceu, o Estado não quis, porque a dívida trabalhista era muito grande e o Estado de São Paulo não quis pôr a mão naquela cumbuca.

Em seguida, depois de um tempo, um período ficamos sabendo que um grupo estrangeiro estava negociando a compra do Hospital Matarazzo para fazer um empreendimento multifacetário ali. Fui procurado por várias pessoas da comunidade preservacionista de São Paulo, pessoas que se preocupam com a memória histórica da Cidade. Estavam muito preocupadas que pudessem pôr no chão o Hospital Matarazzo.

Dai, cumpri minha obrigação e fiz uma interpelação junto aos órgãos de tombamento e isso foi bastante demorado. No final, recebi a notícia, o recado de que apaziguou aquelas pessoas que vieram conversar comigo, de que o que seria feito preservaria parte importante da memória do Hospital Matarazzo. Como a área era muito degradada, com o hospital fechado, gente morando dentro, uma coisa muito alocada, o que foi feito ali

preservando essa memória foi um ganho para a Cidade.

Estou dizendo isso, Presidente, agradecendo V.Exa. pela gentileza de me acolher nessa comissão, pois não sou membro dela. Passado algum tempo, recebi mais uma vez uma notificação, um telefonema, uma preocupação, de pessoas dizendo da confecção ou da implantação desse Boulevard ali no entorno do Hospital. Pediram para mim, reclamaram comigo que não estavam tendo acesso a informações sobre o que seria feito, de onde vinha o dinheiro, quem iria fazer, o que seria feito *etc.* E eu, cumprindo minha obrigação de parlamentar, fiz um requerimento à Prefeitura de São Paulo no dia 13 de agosto de 2019, 10 dias depois de me instarem com esse problema. Até aquela data, eu não tinha ouvido falar, ninguém tinha me dito nada nem eu tinha tido notícia de que tudo isso estava acontecendo.

Esse requerimento não me foi respondido até hoje pela Secretaria de Obras da Prefeitura de São Paulo. E o requerimento de informações, para quem não sabe, a Secretaria responsável, que o recebe, tem, pela lei, 30 dias para responder ao Vereador. Então, passaram-se três meses, e o requerimento não me foi respondido, tanto é que fiz novo ofício, agora em outubro, ao Secretário, cobrando dele o cumprimento da lei de me informar dúvidas, o que é direito do Vereador.

Estou dizendo isso porque penso que a maior reclamação que ouvi aqui foi a falta de informação e a falta de transparência. Comigo aconteceu exatamente isso. (Palmas) Estou dizendo isso numa posição muito ponderada. Ouvi tudo o que foi dito aqui com muita atenção: quem falou a favor, quem falou contra. Prestei muita atenção, porque, na semana passada, fui procurado por uma Comissão de representantes daquele pedaço, muito preocupados com o que estava acontecendo. Isso foi há poucos dias. Depois de tudo isso, eu só fui procurado há uns 10 dias por pessoas expressando preocupação com o que estava acontecendo, inclusive com a audiência que os Vereadores Vereador Souza Santos e José Police Neto marcaram. Então, eu até falei: não sou da Comissão, mas vou até lá.

Estou dizendo isso porque essas intervenções na Cidade geralmente geram polêmicas muito grandes. Há pessoas, há munícipes, há paulistanos que se sentem

incomodados com determinadas propostas no espaço urbano da Cidade. Por melhor que sejam as propostas, essas pessoas têm que ser respeitadas. Eu moro em uma rua em Santo Amaro. Se forem mexer na minha rua, eu quero saber com muita antecedência o que vai ser feito ao lado da minha casa, na frente da minha casa. Isso faz parte da ambiência da cidadania das pessoas. Pelo que senti aqui neste auditório, e pelo que eu depois fui perguntar para conhecidos, esse vai e vem de informações, essa transparência, fundamental nas coisas da Cidade, não aconteceram exatamente como deveriam acontecer nesse processo. Culpa de quem? Não foi aqui apontar o dedo. Mas não só o empreendimento, mas a Prefeitura é a principal responsável pela falta de transparência e pelo que aconteceu tanto no meu requerimento como nas reclamações que ouvimos aqui.

No caso da extensão da Avenida Roberto Marinho, na zona Sul, eu me lembro, o Vereador Police também se lembra, o senhor também deve se lembrar, no governo Kassab ia haver uma modificação enorme no bairro do Jabaquara, e aquilo pegou fogo, foi quase uma guerra de guerrilha. Mas, naquela época, eu me lembro do número de audiências públicas que aconteceram com aquela população, e foi negociado, e foi daqui, foi dali, foi de lá, entraram numa consonância. Um número pequeno se sentiu prejudicado, mas houve uma consonância. A mesma coisa aconteceu na extensão da Chucri Zaidan, e compensações grandes foram feitas para aplacar o prejuízo que as pessoas tiveram na construção daquilo.

É assim que rola a democracia. No caso em particular aqui, eu senti que ninguém desta sala é contra o bulevar. Isso é um avanço enorme, certo? O que existe aqui são pessoas, são síndicos, são moradores, são comerciantes, são profissionais liberais que estão se sentindo prejudicados pela construção do túnel. (Palmas) Essa é a divergência que está havendo aqui. Cabe à Prefeitura arbitrar essa divergência. Não é porque o empreendedor vai gastar não sei quanto de dinheiro para fazer o bulevar: ele também terá seu ganho, ele vai trazer público da Avenida Paulista para o seu negócio ao lado. Terá seu ganho. Ninguém põe dinheiro para não ganhar, é difícil acontecer mecenato todo. Haverá ganho, e é legítimo o ganho. Nós não somos contra o empreendedorismo e que as pessoas tenham seu lucro, mas

desde que isso seja equilibrado com o tecido social da Cidade. Você não pode chegar a uma rua, esconder, esconder, esconder, esconder, e chegar algum tempo antes, rasgar um túnel na frente dos prédios das pessoas. Não se pode fazer isso. (Palmas)

É preciso conversar, é preciso saber no detalhe técnico. Há estudo? Eu respeito o estudo que foi feito, mas qual é a posição da CET sobre esse estudo? O Governo tem que dar a palavra final, porque quem contratou o estudo foi o interessado, certo? O Poder Público tem que fazer a contrapartida. (Palmas) E não estou dizendo que o estudo que foi feito... Tenho muito respeito pelo profissional que foi contratado para fazer, mas ele trabalhou sob contrato, certo? Não estou duvidando da palavra e da conclusão técnica, mas o Poder Público, que é equilíbrio entre a política pública e o privado, tem que estar ali mediando. E parece que essa mediação – parece, pelo menos na resposta ao meu requerimento – não vem sendo feita.

Termino, Sr. Presidente, dizendo o seguinte: a questão do bulevar é ponto pacífico, assim como foi ponto pacífico a intervenção no Hospital Matarazzo, que, na época, nos preocupou muito. Depois, apaziguamos nosso espírito ao saber que o projeto não iria derrubar tudo o que havia lá, iria preservar. Agora, aqui, o bulevar é consenso. Já partimos de 50% ou 70% do assunto praticamente resolvido. Resta o viário, resta esse túnel, e a Prefeitura tem vários representantes presentes, alguns dos quais meus amigos de muitos anos. O lado de cá e o lado de lá do poder têm que ter a maturidade de não desgraçar amizades porque a pessoa está do outro lado do balcão. Temos que separar as coisas direito, e sei fazer isso, mas a Prefeitura tem obrigação de chamar a comunidade para discutir essa divergência. Obrigação. Montar uma Comissão com o empreendedor, com os técnicos e com a comunidade – os contrários e os favoráveis –, e discutir até à exaustão a questão do túnel: se isso de fato é um prejuízo, como está sendo levantado, ou se existem coisas que podem ser relevadas. Essa discussão não pode se encerrar hoje, e não se pode saber do empreendimento dessa envergadura por pessoas que estão fazendo buraco da obra na rua. Aí, é um negócio muito complicado. A rua pertence a quem lá mora, a quem por ela passa. As pessoas têm que dar anuência para que sua rua seja esburacada para uma obra, seja ela qual for, para o bem ou

para o mal. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Vereador Natalini. Para encerrar, tem a palavra o Vereador José Police Neto, que também é especialista no assunto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Não, não tenho nada de especialista. Aqui vou tentar ser o mais breve possível. Acho que há quatro questões que precedem qualquer análise para se tentar entender o território da Cidade de que estamos falando. Estamos falando do mais importante território de interesse da cultura e da paisagem da Cidade e foi assim que o Plano Diretor trabalhou. Estamos falando do território mais importante e, portanto, temos que nos debruçar sobre ele para acertar. Adicione-se a isso que ali há uma Zepec e, portanto, uma vasta área de preservação cultural, um patrimônio histórico-cultural.

O Vereador Natalini disse que seus cabelos brancos não o deixam se enganar, e ele foi médico lá, mas muitos antes deles passaram por lá e têm uma importância fundamental. No entanto, há que se reconhecer que, num primeiro, momento, houve muita tensão para saber o que ia acontecer, e tínhamos muitas dúvidas. Apesar disso, precisamos também elogiar, e o empreendedor soube fazer a proteção daquele patrimônio, porque, do jeito em que estava, íamos perdê-lo. Por isso, obrigado por ter feito esse investimento que garantiu à Cidade algo que ela não estava conseguindo controlar.

Temos uma paisagem urbana significativa que tem que ser protegida e, mais uma vez, o projeto também garante essa paisagem urbana. Além disso, há o interesse cultural naquele território, que é fundamental, e é por isso que tanto se fala da diversidade, que está onde a cultura tem permanência; essa é a questão definitiva. E ali se tem cultura permanentemente, não só por conta do MASP, do Instituto Moreira Salles ou do Itaú Cultural, mas por conta da população de São Paulo, que leva cultura para lá. Essa é uma questão fundamental. Caso contrário, acreditamos que é só o capital que leva para lá essa ambiência cultural, e não a população.

Acho também que a questão fundamental é por que lutamos tanto tempo para o empreendedor deixar de fazer só coisa para dentro do lote que interessava a ele, se passamos

anos falando que o empreendedor não pensava na Cidade. Foi isso que aconteceu; pelo menos é o que eu escuto nos últimos 20, 30 anos, a crítica de que empreendedor só está preocupado com a soleira dele para dentro, que só constrói para dentro e nunca para fora, nunca se preocupando em melhorar uma calçada, nunca se preocupando com o número de pessoas que passam na frente, que precisam que o espaço tenha melhorias, tenha iluminação, tenha arborização. Se os fluxos naturais que ele pretende trazer para dentro de seu empreendimento estão a pé, ele tem que arborizar aquela rota, que sai de um metrô, de um terminal. Essa sempre foi a crítica aos empreendedores, que estão preocupado exclusivamente com a soleira de seu lote para dentro. Pelo menos é isso que eu tenho escutado e, nos dois últimos Planos Diretores, tudo que tentávamos era fazer com que o empreendedor realizasse o seu investimento investindo também na Cidade. Essa é a verdade.

- Manifestações no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Estou falando isso porque parte dos empreendimentos que dialogam com a Paulista só estiveram preocupados com a sua soleira para dentro. Aliás, alguns estavam preocupados com a forma com que o carro acessava aquele prédio, não com o pedestre. Inclusive é até difícil encontrar, em alguns prédios, o local de entrada para pedestres; encontra-se, com facilidade, a entrega para carro, não para pedestre. Como eu não tenho carro, não dirijo, eu tenho essa dificuldade e me sinto refugiado numa cidade que olha pouco para o pedestre. Por isso, tenho que falar que todo o projeto apresentado, inclusive o do túnel, respeita o Estatuto do Pedestre. Pode não respeitar o estatuto do carro, mas respeita o do pedestre. Pode ser que tenha que ser feito um ajuste, que haja a necessidade de se fazer algum, mas eu preciso falar qual é a minha compreensão, apesar de ela poder parecer, às vezes, distinta para alguns.

Percebo que o projeto não está completo, pois não conseguiu convencer todos. Essa é a questão definitiva. Se vamos ter os 80, 90 metros que permitirão o carro deixar a via para ela ficar exclusivamente para o pedestre ou não, é uma decisão que partirá de vocês, caso venham ao microfone para falar que não querem desse jeito, que preferem carro às

pessoas na via.

- Manifestações no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Não é isso?

- Manifestação no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Perfeito. Então, não queremos o carro, mas também não queremos os muros. Temos, portanto, um problema de projeto. Pronto!

- Manifestações no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Chegamos ao ponto de conflito.

- Manifestação no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – É aí que vamos chegar. Já estamos fazendo isso.

- Manifestações no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Como não? Por duas vezes.

- Manifestações no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Calma! Vamos chegar lá.

- Manifestação no recinto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Então, esse é o esforço. Fizemos duas audiências públicas exatamente para chegar a um ambiente onde pudéssemos dar um passo definitivo.

Eu queria propor algo ao Presidente, até para compreendermos mais os processos do que a vontade de ser vencedor. Acho que o processo deve nos ensinar tanto quanto o resultado que ele vai gerar e até porque nós Vereadores não participamos de nenhuma das decisões que nos trouxeram até aqui.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Por isso que nós entramos e estamos devolvendo a vocês e por isso que agora eu vou fazer uma proposta ao Presidente da nossa audiência pública. Se o problema de projeto ainda resiste, acho que temos que avançar para um ambiente de debate do projeto, que não é só um ambiente de audiência pública, mas de reunião técnica. Como a Comissão tem uma assessoria técnica, eu queria propor que

realizássemos, nos próximos 10 a 15 dias, o que ficou faltando aqui, porque o Sola, o Fernando, o Partezani e a Adriana conseguiram fazer parte de uma apresentação que tenta explicar tecnicamente para leigos. Como sociólogo, entendo muito de métodos e procedimentos para fazer análise social, mas entendo pouco de Arquitetura e Urbanismo, pois só estou no terceiro ano de estudo. Quem sabe, daqui a alguns anos, eu possa discutir com vocês, mas ainda não me sinto suficientemente preparado.

Agora, se quiserem discutir comigo pesquisas, métodos e procedimentos para análise de movimentos sociais, aí eu posso ajudar, pois isso eu conheço; passei dois anos fora do País estudando exclusivamente isso para voltar para cá e utilizar a estatística como narrativa para isso.

Então, eu acho que falta essa relação mais intensa de projeto e eu acho que há um conjunto gigantesco de conhecimento construído pelos técnicos que estiveram debruçados sobre isso, por técnicos que estiveram debruçados no processo de licenciamento e por técnicos que analisaram alguns desses equívocos e que podem opinar sobre o que não achavam que estava bom e fazendo a análise daquilo que reconhecem que está bom. Eu, nesse caso, sou um achador, um chutador, porque, apesar de poder ter a melhor percepção, não sou um técnico de trânsito para entender as rotinas e técnicas que podem ser aplicadas e que mostram que a minha percepção de observação não é a mesma da do técnico que estudou 10, 15, 20, 30 anos. Eu não correria o risco de fazer as cirurgias que o Vereador Natalini realiza há 30 anos e depois de 10 anos na Escola Paulista de Medicina. Cada um deve falar daquilo que entende bem, que estudou, nos oferecendo o seu conhecimento, a sua narrativa intelectual para que possamos avançar.

Dito isso, eu gostaria de sugerir ao Presidente que fizéssemos essa reunião técnica no menor espaço de tempo possível e que tivesse esse grau de exaustão citado pelo Vereador Natalini, com ata, com capacidade de contar para todos os outros que não participaram como foi esse duelo entre leituras técnicas, porque, assim, poderemos voltar para uma audiência pública com algo que foi resultado de um debate técnico em cima de projeto. Se o problema é

o projeto, como aqui foi concluído, ficará difícil analisa-lo tecnicamente quando só parte tem o projeto e parte não tem, como disse o Vereador Natalini, quando parte conseguiu investigar de fato quantos metros são, se 3, 8 ou 15, se há ou não degrau. Eu ainda não sei se há degrau, mas, se houver, está errado, porque isso não foi apresentado de forma a poder nos oferecer essa informação ou a informação se é melhor pedestre ou não.

Fundamentalmente, portanto, precisamos ter um encontro desses técnicos para voltarmos para uma reunião muito parecida com esta, na qual vamos poder fazer um encontro sobre aquilo que os técnicos debateram. Aí, sim, iremos para outro ambiente, onde poderemos elucidar o Executivo e a CET sobre algo que para eles também pode ter gerado dúvidas, já que há tantas dúvidas entre nós. Caso contrário, ficará parecendo que ninguém viu as dúvidas que temos e, se temos dúvidas aqui, é porque elas foram apresentadas também aos técnicos.

Então, para que isso possa ir para um ambiente claro, de transparência e que pacifique uma decisão, que é pública – apesar de hoje ser do Executivo, que hoje dirige a Cidade – e vai se arrastar por anos a fio.

Essa é proposta ao nosso Presidente, que precisa de uma decisão da nossa Comissão para fazermos essa modulação entre aqueles que estudaram isso tecnicamente. Depois acho que teríamos...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – É isso que estamos fazendo. Vocês estão conversando com ele. Vocês vieram aqui duas vezes exatamente para isso.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sim. Mas é isso que estamos dizendo. O debate técnico é para técnicos. Vocês trouxeram gente que tecnicamente falou. Não estou dizendo que eram outros. Estou falando esses.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sim, mas olha só, não consigo enquanto avançar no processo não realizar um ambiente técnico que vocês estejam presentes. Não estou dizendo

que são outros que estarão presentes. São vocês, os técnicos de vocês, Fernando, aqueles que vieram ao microfone e falaram: eu estou representando, se está representando estou imaginando que tem uma representação delegada por vocês. Estou dizendo que não vamos conseguir reunir numa mesa técnica 300 pessoas. Vamos reunir numa mesa técnica quatro, cinco, seis profissionais que vão analisar tecnicamente aquilo. É isso que estou propondo. Então este ambiente técnico é para que vocês estejam lá e, lógico, na representação técnica que escolheram, óbvio.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Então olha só, o nosso representante do Executivo anunciou que todas ou todos os documentos estão disponíveis.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Então me deixe dar uma resposta muito objetiva. Nós podemos aquilo que a nossa responsabilidade permite. Eu não fui eleito Prefeito para dar autorização para fazer uma ou outra obra. Fui eleito para ser Vereador e tenho tentado trazer o Executivo a este debate sempre.

Portanto, não posso te dar a palavra que não vai começar uma obra porque não sou autoridade nem para dar início e nem mandar paralisar. São duas coisas objetivas. Agora...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Mas é isso que estou falando, por que chamamos duas audiências públicas e estamos oferecendo uma reunião técnica? Porque...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Espera só um minutinho. Fiquei aqui duas horas e quinze minutos só escutando. Peguei a palavra há alguns minutos, senão não chegamos nunca ao fim.

Acho que tem um compromisso e esse compromisso fizemos quando aceitamos, a partir de uma indução de vocês, realizar as audiências. A Câmara poderia ter falado assim: já foi decidido, já está publicado, vocês que vão bater lá na porta do Prefeito e resolver com ele,

já publicou. Da mesma forma que ele abre uma avenida, ele fecha uma avenida e pronto.

Achamos que tinha um ambiente, até porque quando se observa o que aconteceu – e o Vereador Natalini aqui contou -, nós tínhamos muito medo de acabar com todo aquele patrimônio. Não acabou. O empreendedor foi sensível e está melhor do que estava antes dele começar. Temos de reconhecer isso.

Sem dúvida nenhuma é quando parece ruim para o indivíduo que cada um se rebela. E é natural, porque cada um tem de buscar o que interessa para si, embora queiramos o melhor para a Cidade. É que cada um olha para si, o que mais lhe interessa para depois enxergar para os outros. Também é natural tanto para ele como empreendedor, como para cada um de nós. O nosso papel é fazer com que isso tenha interesse público.

Acho que aí comporta esse pedido de que até essa reunião técnica, até uma volta nossa aqui, a gente tenha um processo responsável do Executivo, exatamente, porque a CET está dialogando com a gente e os órgãos licenciadores estão sentados à mesa. Então se não aconteceu desde a publicação, lá atrás, a obra, por que vai acontecer exatamente no momento em que a Câmara Municipal entra para esse debate? Aí em vez de incorporar um debate público que dá valor à Cidade, você tirar exatamente esse ambiente do debate que a gente tem feito aqui. Talvez as pessoas tenham tido as maiores oportunidades de falar o que sentem, o que acham desse projeto, ou melhor, desta intervenção, porque o projeto, todos elogiaram, quando tiveram a oportunidade aqui na Câmara.

Então, queria propor ao Presidente, e ele vai poder nos dizer se é possível essa construção com o Executivo, um prazo rápido para que a gente possa fazer esse encontro técnico e depois a gente volta para uma reunião muito parecida com esta, que pode até ser em forma de audiência pública, em que tenha as devolutivas de todas as dúvidas que nos trouxeram até aqui e que não foram esclarecidas. Essa talvez seja uma questão fundamental. E aí a tomada de decisão – insisto - continua na mão do Executivo. Aqui a gente não vai, nem estamos apresentando um modelo parlamentarista para tirar do Prefeito e da sua equipe a responsabilidade que têm. O que a gente quer colocar é o maior conjunto de elementos em

cima da mesa, ou para tomada de uma nova decisão ou para reflexão em cima daquela tomada. É só isso. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Obrigado, Police Neto.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Está bom. Conversando com o Natalini, o que a gente propõe? Uma reunião com o Secretário de Obras Vitor Aly, e aí veremos quem nós poderíamos levar como os representantes dos moradores: três ou quatro de cada lado, uma sugestão....

FERNANDO KOIN KROUNSE DENTES – Nobre Vereador, apenas um detalhe, esse é o *site* da São Paulo Capital Diversidade que sequer tem pasta intitulada CET até hoje. Está aberta agora ao vivo e na pasta chamamento público tenho seis anexos iniciais e mais nada. O processo até hoje tem 400 páginas.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Vocês verifiquem quem é que vai. São três de cada lado, proposto pelo Vereador. Eu vou marcar uma reunião com o Secretário Vitor Aly para que possamos fazer esta conversa... Estabelecer um prazo?

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Deixa eu fazer uma sugestão. Eu não cravaria o Secretário Vitor Aly por dois fatores: de tudo que escutei durante todo o processo, pelo menos nesses 40 dias que a gente vem se reunindo, não tem sido ele o condutor desse processo.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – E quem seria?

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Eu colocaria o Subprefeito para construir junto, se ele é a autoridade aqui...

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Então.

O SR. FERNANDO KOIN KROUNSE DENTES - O Secretário de Justiça talvez.

O SR. FRANCISCO ROBERTO ARANTES – Justiça e Subprefeitura.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Ok. Então, está combinado assim? Que prazo nós temos?

O SR. FRANCISCO ROBERTO ARANTES – Vou só estabelecer um rito aqui.

Oficie, então, a gente amanhã mesmo...

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Amanhã mesmo. Já está aqui. Minha assessora está aqui e já está... Fica tranquilo.

O SR. FRANCISCO ROBERTO ARANTES – Fica estabelecido pós-feriado, na segunda-feira, essa reunião na Secretaria, então, para a gente marcar...

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Pós-feriado, nós temos hoje.

O SR. FRANCISCO ROBERTO ARANTES – Segunda ou terça.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Segunda, 18; terça, 19; 20, feriado; 21, 22.

Pós-feriado, 22 é um bom dia. O dia 21 é a volta do feriado, é ruim. Eu estou à disposição.

O SR. FRANCISCO ROBERTO ARANTES – Eu também, sem problema.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Em que dia nós marcamos?

O SR. FRANCISCO ROBERTO ARANTES – Pode ser no dia 21.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Então tá. Dia 21, quinta-feira, às 10hs.

Vamos à Secretaria da Justiça?

O SR. FRANCISCO ROBERTO ARANTES – Ou na nossa, na Secretaria das Subprefeituras.

O SR. PRESIDENTE (Souza Santos) – Na Secretaria das Subprefeituras. Então vejam três de cada lado e fazemos essa reunião, ok? Combinado assim, gente? Muito bem!

Então, nada mais havendo a ser tratado, estão encerrados os nossos trabalhos.

Tenham todos uma boa noite! Muito obrigado pela presença de vocês. Obrigado. (Palmas)

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: **17741** DATA: **11/11/2020** FL: **66** DE 66
