

Audiência Pública – SIURB – Dezembro de 2015
Estudo de Viabilidade Ambiental para a reforma do corredor Santo Amaro-Nove
de Julho e requalificação da Avenida Santo Amaro, trecho Juscelino
Kubitschek

TRANSCRIÇÃO PARA TEXTO DAS FALAS GRAVADAS EM DVD

Paulo Ricardo Garcia - Boa noite a todos, muito bem-vindos. Vamos dar início à audiência pública com o objetivo de discutir questões relacionadas ao Estudo de Viabilidade Ambiental para a reforma do corredor Santo Amaro-Nove de Julho e requalificação da Avenida Santo Amaro, trecho Juscelino Kubitschek. Informamos a todos que a audiência pública é regida por uma resolução do CADES, a Resolução 69 do CADES, 2002, que adota o seguinte procedimento: Formação da mesa – que já está formada –, a exposição dos trabalhos. O público deve seguir as seguintes regras de manifestação: Entidades da sociedade civil, cinco minutos cada exposição, no máximo de 30 minutos; manifestação dos presentes, dois minutos para cada exposição, no máximo de 60 minutos; manifestação das autoridades, de cinco minutos para cada exposição. Os inscritos terão direito a uma única manifestação, observada a ordem de inscrição. A mesa para inscrição está onde? No *hall* de entrada. A porta está aberta.

Para compor a mesa, a senhora Ana Maria Lepori – Ana Paula Lepori – representando a SPObras, bem-vinda. Senhora Maria Helena Braga Brasil, da SIURB. E o senhor Gustavo Partizani, da SP Urbanismo – é isso?

Vamos dar início à nossa sessão. Eu peço para o senhor Gustavo, que representa a SP Urbanismo, que apresente o projeto técnico referente ao EVA. Lembramos que disponibilizamos 30 minutos para a sua exposição.

Gustavo Partizani - Boa noite a todos e a todas. Obrigado pela oportunidade de estar presente nesta audiência pública, que tem como objetivo fazer explicações e esclarecimentos a respeito do projeto da reformulação do corredor Santo Amaro-Nove de Julho, precisamente o trecho entre a Avenida Juscelino Kubitschek e a Avenida dos Bandeirantes, localizada ali na divisa entre a Subprefeitura de Pinheiros e a de Vila Mariana, bairros de Vila Nova Conceição, Itaim Bibi e Vila Olímpia.

É importante frisar que esse projeto trata da requalificação do eixo estrutural da Avenida Santo Amaro, requalificação essa que tem como premissa principal a racionalização, a modernização e o melhoramento do corredor de ônibus que abastece linhas de ônibus com viagens entre o Terminal Bandeira e toda a Zona Sul da Cidade de São Paulo. O corredor Nove de Julho-Bandeirantes é um corredor bastante extenso e esse trecho é o único trecho desse corredor que nós temos,

ainda, um projeto ou uma forma de corredor datada dos anos 80, que foi implantado na gestão do prefeito Mário Covas, em 83. Portanto, 32 anos de implantação.

A requalificação desse trecho estrutural parte da premissa da melhoria do transporte e, também, do desenvolvimento da cidade através daquelas diretrizes colocadas pela Lei 16.050/2014, o Plano Diretor Estratégico. Projeto, contudo, que é originário de uma lei aprovada em 2006 pela Câmara Municipal de Vereadores, a Lei 14.193, projeto de lei de 2003, aprovado em 2006, que criava o Plano de Melhoramentos Públicos para a Avenida Santo Amaro, entre o trecho da Juscelino Kubitschek e da Avenida dos Bandeirantes. É uma lei de alinhamento viário, uma lei que reservou ao território da Avenida Santo Amaro espaço suficiente para a promoção e a implantação do corredor de ônibus, com a sua modernização.

O que estamos vendo hoje, na verdade, é uma audiência pública para mostrar o projeto de como será a implantação de um projeto de melhoramento previsto desde 2006. Então, é muito importante colocar isso na audiência, para a gente saber de onde estamos partindo, que é uma lei de 2006 e que estamos, neste momento, implantando essa melhoria. Melhoria que é possível – ah, vamos dar uma olhada, primeiro, na situação do trecho em tela, em questão. A Avenida Santo Amaro, conexão com a Região Sul da cidade, entre a JK e a Bandeirantes. É uma área que tem aí uma grande quantidade de imóveis subutilizados e ociosos e mesmo uma condição de preservação e uma condição de uso bastante prejudicada. É uma avenida bastante estreita, que foi projetada nos anos 40 – se eu não me engano –, transformada em corredor de ônibus nos anos 80 e que esses 32 anos de corredor de ônibus provocaram nela alguns benefícios e alguns prejuízos. E o projeto em questão visa realizar correções nesse sentido.

Imóveis fechados, imóveis em mau estado de conservação, não é? Um corredor de ônibus que não oferece acessibilidade adequada à população usuária. É difícil – voltando, um corredor de ônibus que não oferece, portanto, condição de acessibilidade e mobilidade adequadas à população, principalmente àqueles com mobilidade reduzida. Ainda é colocada uma estratégia de corredores de ônibus que não existe mais no país, que é a divisão, a segregação do corredor pela via pública, com esses *new jersey*, esses malotões de concreto. Ele é um corredor segregado, o que dificulta a travessia, dificulta o fluxo de veículos e dificulta principalmente o fluxo

dos pedestres. Vale a pena frisar que o pedestre é o usuário do transporte coletivo. Portanto, ele, não só no ônibus, mas como na cidade, principalmente nos pontos de parada – não está funcionando –, principalmente nos pontos de parada. Só um instante, pessoal. Um minuto só, para a gente poder resolver. Vamos trocar. Obrigado.

Nos pontos de parada, ele não oferece acessibilidade adequada à circulação de pedestres. A calçada da Santo Amaro é uma calçada muito estreita, tem 1,20, 1,50 metro. Não está funcionando. Alô? Melhorou? Alô? Não? É que está sendo gravado, eu tenho que falar no microfone. Alô. Agora melhorou? Melhorou bastante. Não, não melhorou. Alô, alô. Eu acho que não tem problema para ouvir mas, como está sendo gravado, é importante a gente fazer a gravação correta. Alô? Agora melhorou. Agora, sim. Então, o presidente da mesa, interessa que eu comece de novo a explanação, ou não há necessidade? Não? Agora apagou aqui. Alguém pisou no fio. Se tivesse uma lousa, a gente fazia no gogó e no giz. Não vai ter a lousa, então a gente tem que esperar resolver. A gente usava aquilo ali, antes, não é? *Flip chart*. Desenhava e mostrava. Agora, hoje – bom, eu vou colocando a explanação, enquanto as figuras não vêm.

Então, o corredor não oferece acessibilidade, não oferece condição de circulação adequada e, principalmente, não oferece condição de bom fluxo aos ônibus. Não tem ultrapassagem; as paradas, quando um ônibus para, todos os demais que vem atrás têm que parar também. Atrasa a viagem. Vale lembrar que todo o corredor Nove de Julho-Santo Amaro já está modernizado. Quem conhece o corredor, desde o Terminal Bandeira até a Avenida São Gabriel, ele tem pavimento de concreto, ele tem pontos de ônibus adequados, tem pontos de ultrapassagem. Depois da Avenida dos Bandeirantes, lá pelo lado do Brooklin, indo em direção a Santo Amaro, ele também tem o mesmo pavimento rígido, também tem pontos e abrigos adequados, também tem pontos de ultrapassagem. É apenas neste trecho do corredor, de 2.700 metros, que se configura esta situação, uma situação de uma cidade que não está em seu pleno uso, na sua plena condição. E o corredor também, com um decréscimo na sua eficiência.

Aqui, um panorama para mostrar como são as calçadas, os postes nas calçadas, não é? Não há acessibilidade. Isso é a entrada do Hospital São Luís, por

exemplo. Um lugar de pronto socorro do Hospital São Luís, ali na frente. E, aqui, o laboratório de exames clínicos. Para um hospital, é uma condição de acesso bastante prejudicada.

Muito bem. Tem três questões importantes que foram diagnosticadas nesse território. O uso e ocupação do solo com áreas degradadas, imóveis fechados e em mal estado de conservação; deficiência na mobilidade, com um corredor de ônibus saturado, por causa de sua condição física; um alto nível de ruído e poluição. E a condição do ambiente urbano, com calçadas estreitas, com obstáculos, impedindo a acessibilidade das pessoas. A ausência de arborização e a ausência de áreas de apoio ao usuário não motorizado – ciclistas e pedestres, basicamente.

Isso é um mapa da cidade. Temos, ali em cima, o centro. O que está em vermelho é a área da Operação Urbana Faria Lima – que eu vou explicar, já, já, o que ela está fazendo aqui, na nossa apresentação. O trecho em azul mais escuro é o corredor em questão, a obra em questão. Tudo isso é a Avenida Santo Amaro, lá, com a ligação na João Dias e o Terminal Santo Amaro. Essas são as conexões de ônibus que alimentam a Zona Sul da Cidade de São Paulo, a partir do centro. Nós temos, basicamente, 21 linhas municipais, com ônibus passando de cinco em cinco, dez em dez minutos.

Há uma coisa muito interessante nesse gráfico, que todas essas conexões capilares estão estranguladas exatamente nesse trecho. Todas convergem para esse trecho para, só depois, abrir de novo; para, só depois – alô? Para, só depois, abrir, na Região de Pinheiros, na Região Central.

Está prevista, em associação com esta obra, uma obra de Metrô, que é a Linha 5 do Metrô, que vem lá, do Capão Redondo, passando pelo Terminal Santo Amaro; passa aqui, na Avenida Ibirapuera, bem perto da gente, não é? E vai em direção à Avenida Santo Amaro. A Linha 5, Lilás, vem pela Santo Amaro e, quando chega na Avenida dos Bandeirantes, ela se transpõe para a Avenida Ibirapuera, depois indo em direção a Santa Cruz e Chácara Klabin, exatamente desafogando o trecho em questão. Então, antes mesmo de se falar em uma reforma de corredor – não está funcionando. Antes mesmo de se falar em uma reforma de corredor, é importante ter clareza de que a gente está falando de reforma de cidade, uma vez que a gente vai diminuir a condição do fluxo constante de veículos ônibus, para

colocar parte dos passageiros no Metrô e, com isso, vai poder viabilizar um local urbano, uma área urbana mais protegida e adequada para a cidade. Os objetivos dessa proposta são o incentivo à renovação da paisagem urbana, melhoria do corredor de ônibus. É hoje. E a transformação do seu espaço físico.

Aqui, no centro, é o corredor em questão. É uma foto aérea da cidade. Aqui está a Avenida JK; aqui está a Avenida dos Bandeirantes; aqui, o Bairro do Itaim e Vila Olímpia; aqui, o Bairro de Vila Nova Conceição e Moema; e este é o corredor Santo Amaro. Todas essas conexões são conexões de bicicleta, que vocês podem ver, existentes, levando aqui, ao Parque do Ibirapuera, ligando a ciclovia da Faria Lima, que aqui está, à ciclovia da Marginal, aqui, no Parque do Povo. E todas as conexões possíveis.

Eu estou falando isso, também, porque em questão de que a proposta, além de fazer uma ligação cicloviária e de ônibus, ela também faz uma ligação ambiental com uma proposta de arborização e qualificação. Tudo isso é possível porque, recentemente, foi aprovada uma lei na Câmara Municipal de Vereadores, que autoriza a Operação Urbana Faria Lima a utilizar recursos financeiros para reformar a Avenida Santo Amaro, a partir do melhoramento público de 2006. Então, essa obra está sendo executada neste momento, porque a Operação Urbana Faria Lima está aportando recursos para a sua realização. Isso é importante. Então, ela só é possível neste momento, graças a esse aporte de recursos. E, com isso, ela vai conseguir então fazer a transformação proposta.

O trecho em questão tem 2.500 metros de extensão – 2.400 e pouco. E nós temos duas situações. Essa, por exemplo, é a situação atual da avenida. Ela tem 22 metros de largura. Ela possui duas faixas para veículo automóvel individual e uma faixa para ônibus, em cada um dos sentidos. E ela possui calçadas não maiores do que 1,70 metro. O projeto de alinhamento de 2006 prevê o alargamento da avenida, alargamento que foi feito em dois momentos. O primeiro momento, entre a Juscelino Kubitschek e mais ou menos a altura do Hospital São Luís, um alargamento bastante, eu diria, conservador, tímido, no sentido de que ele vai de 22 para 27 metros. É uma região da avenida que tem muitos prédios, muitos imóveis consolidados – o próprio hospital, por exemplo –, de difícil probabilidade de transformação. Então, o corredor é feito alargando-se cinco metros, basicamente

para promover o alargamento de calçada, em 700 metros de extensão. Entre o Hospital São Luís e a Avenida dos Bandeirantes, com mais ou menos quase 2.000 – 1.800 metros de extensão, nós temos o alargamento que dobra a largura da Santo Amaro. Ela vai de 22 – dobra, não, ela aumenta de 50% – para 36 metros de largura. Então, essa é a situação atual. Essa é a situação entre a Juscelino Kubitschek, um corte que mostra uma face da avenida, entre a Juscelino Kubitschek e o Hospital São Luís, as calçadas mais do que dobram. A fiação é enterrada, removendo-se os postes. Criam-se calçadas de 3,75 a 4,50 metros de largura. É feita uma nova iluminação. E permite, com essa calçada, a realização de uma arborização urbana. Essa questão, então, vocês vejam que não tem canteiro central. 27 metros, é essa a situação que se configura.

No segundo trecho, a situação é bastante melhorada. Eu vou de 22 para 36 metros, onde me permite criar calçadas bastante largas. Permite-me criar paradas de corredor com ultrapassagem e, quando não houver ultrapassagem de ônibus, canteiros arborizados com oito metros de largura, que é esta configuração. Aqui, é parada no ponto de ônibus, com ultrapassagem, calçadas de quase cinco metros, 12,50 de caixa para o lado da ultrapassagem e 9,5 do outro lado, criando uma situação parecida com essa. Neste desenho aqui, uma proposta que vem da premissa do Plano Diretor.

Aqui, junto com a avenida, tem uma série de incentivos para a transformação do uso do solo, graças ao instrumento da operação urbana. Vale lembrar que o lado de Pinheiros da avenida é território da Operação Urbana. O lado da Subprefeitura de Vila Mariana é território do bairro, não é Operação Urbana, é o zoneamento da cidade, que ordena o uso do solo. Aqui, um pouco do lado do reordenamento urbanístico, do lado da Vila Mariana, do reordenamento urbanístico, do lado da Operação Urbana, com sua associada Faria Lima. E, no uso do solo – incentiva fachadas ativas, comércio, serviços e fruição pública. Muito bem. Para executar essa avenida é necessária a desapropriação parcial ou total de alguns imóveis. São 134 imóveis, no total. Acho que isso é uma questão bastante presente na audiência, para a gente poder esclarecer. 61 imóveis de maneira total e 73 de maneira parcial.

Antes de falar da desapropriação, eu queria mostrar um pouco as simulações. Esta é uma situação ali, próximo do cruzamento com a Hélio Pelegrino, que é aquela

praça que tem aquelas árvores ali ao fundo, é aquela praça do cruzamento da Hélio Pelegrino com a Santo Amaro. Eu estou do lado de Moema, olhando o lado do centro. E essa é a proposta de como ficaria, com o enterramento de fiação, a arborização, mudança do pavimento para pavimento de concreto no corredor e implantação de pontos – de abrigos de ônibus – adequados à acessibilidade e à arborização urbana. Isso aqui é em frente da faculdade FMU, não é? FMU, exatamente. A Adolfo Tabacow – Afonso Brás, perdão.

Aqui, temos um problema de tráfego. Todos os veículos que estão na Santo Amaro, que vão convergir à esquerda para entrar no Bairro de Moema, eles entram no corredor de ônibus e seguram o fluxo de ônibus. A proposta aqui, rearranja, revê a sistemática viária desse lugar. E fica dessa maneira, com uma clareza de conversão melhor, uma clareza de proposta de fluxo do veículo compatível com o pedestre, compatível com a acessibilidade, arborização urbana, enterramento de fiação e iluminação nova.

Junto com esse projeto, é importante frisar uma questão. Não se trata somente de um corredor, mas também se trata da oferta e a construção de novos espaços públicos. Está sendo proposto aí mais 2.000 metros quadrados de praças, nas áreas residuais ao longo do corredor. São pequenas praças que servem às comunidades vizinhas. Para citar alguns exemplos, a praça da João Borges Filho, da Eduardo de Souza e da Rua Egito e da própria Hélio Pelegrino. Junto com as praças e no corredor estão sendo também aplicados uma série de novos mobiliários urbanos. Estamos falando de bancos, de papeleiras, de bosques. Mais de 500 árvores sendo plantadas nas calçadas e mais de 100 árvores plantadas nas praças. Então, é um projeto integrado, não é só de pavimento, não só para o corredor de ônibus, mas também de espaços públicos, para qualificação do lugar. Dando uma olhada um pouco nas praças, essa é a praça da Rua João Borges Filho, é o comezinho da Avenida Santo Amaro. Essa é um pouco a característica de como a praça deve ficar, com bancos, paraciclos, brinquedos, uma série de condições. Essa é a praça da Eduardo de Souza Aranha, uma praça de 537 metros. Um pouco a característica de como ela deve ficar. A praça da Rua Egito, que é essa praça da conversão em frente da FMU, que está sendo construída, 375 metros, entrando na Afonso Brás. Essa é um pouco a simulação de como deve ficar essa praça. E, por

fim, a praça da Hélio Pelegrino, que já existe, ela será remodelada, requalificada e adicionando, aí, paraciclos, bicicletários e uma série de serviços necessários a essa questão.

O que a gente tem como ponderar, é importante, o corredor de ônibus, é a premissa da intervenção. A Operação Urbana financia uma lei que vem de 2006, além do corredor de ônibus, também se oferta um conjunto de espaços públicos, com essas novas praças. Plantam-se árvores, se enterra a fiação e diminui o impacto, um pouco, em relação à paisagem urbana e ao ambiente urbano.

Eu vou passar a palavra para a Ana Paula, porque ela vai fazer a apresentação do estudo. Mas eu queria deixar com vocês a clareza de que nós deixamos afixado aqui fora, junto à entrada, um mapa da intervenção, onde existe cada lote, cada quadra, cada rua, o alinhamento viário aprovado em 2006 e um pouco o perfil do corredor, como vai ficar. Se alguém tiver alguma dúvida, quiser olhar pormenorizado, quiser olhar se o seu lote, se a sua quadra ou a proximidade da sua quadra foi impactado, eu convido a ir lá fora, tem esse mapa, não é? E, se precisar de auxílio ou de algum esclarecimento, a gente fica à disposição. Está bom? Obrigado pela atenção.

Paulo Ricardo Garcia - Alô? Alô, alô. Bom, vamos tentar, eu tenho uma voz forte. Primeiro, eu quero agradecer – não? Alô? Para você chega? Então, está bom. Primeiro, eu quero agradecer a presença do vereador Salomão Pereira. Muito obrigado, vereador. Eu convido o senhor para sentar aqui, ao meu lado, para que nós possamos tê-lo à mesa. Por gentileza. Agradeço também a presença da Karina Dadalt. É isso? Muito obrigado pela presença. Gente, nós vamos pedir cinco minutos, nós vamos trocar o equipamento de som para que possamos fazer uma audiência mais tranquila. Lembrando que lá, ao fundo, agora, está a mesa para quem desejar fazer perguntas. Já está lá, no fundo, aguardando. A mocinha levantou a mão lá. E peço à Ana Paula Lepori, que irá apresentar o Estudo de Viabilidade Ambiental da reforma do corredor Santo Amaro-Nove de Julho e requalificação da Avenida Santo Amaro, trecho Juscelino Kubitschek. Lembramos que a senhora terá o máximo de 30 minutos para a sua exposição.

Ana Paula Lepori - Alô? Boa noite a todas e todos. Estou aqui em nome da SPObras, que é o empreendedor dessa requalificação do corredor Santo Amaro.

Esse estudo foi executado pela SPTrans, dentro do Programa de Mobilidade Urbana e nós estamos aqui porque essa etapa é uma etapa, é uma sugestão do processo de Licenciamento Ambiental. Nós estamos na fase do Licenciamento Ambiental para obtenção da licença ambiental de instalação. Então, nós estamos ainda dentro dos trâmites de um processo de Licenciamento Ambiental.

Reforçando um pouco o que o Gustavo comentou, a localização do empreendimento, o trecho da Avenida Santo Amaro, compreendida entre a Juscelino Kubitschek e as proximidades da Avenida dos Bandeirantes. Eu vou colocar aqui alguns dos objetivos do Programa de Mobilidade Urbana, apesar de estar inserido dentro da Operação Urbana Faria Lima, compõe alguns objetivos do Programa de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo. São esses objetivos reverter o quadro de uso intenso do transporte individual – ou seja, esse fomento do transporte coletivo público; melhorar as condições de tráfego das vias estruturais Centro-Bairro e vice-versa; compatibilizar a oferta de infraestrutura e os usos existentes e potenciais, ou seja, a questão da requalificação; compatibilizar a oferta de infraestrutura e os usos existentes e potenciais para a região – a região, ou seja, é uma das premissas da requalificação que, a partir da reforma desse corredor também se requalifique todo esse entorno que, hoje, se encontra em estado de deterioração – como explicou o Gustavo. E equacionar o déficit de oferta de transporte de alta capacidade, reduzir os problemas ambientais existentes na cidade, e de saúde pública, devido aos elevados índices de emissões atmosféricas veiculares. A ideia é também melhorar a qualidade do ar, a qualidade ambiental da região, que é uma região altamente urbanizada. E promover intervenções necessárias para a melhoria do transporte público coletivo, do trânsito na cidade, adotando, como princípio, a priorização do transporte coletivo sobre o transporte individual e, também, incentivando o uso de outros modais, como a bicicleta e o caminhar, o deslocamento a pé.

Como o Gustavo colocou, esse empreendimento está inserido, ele é uma das bordas da Operação Urbana Faria Lima. Ele está dentro do setor da Hélio Pelegriño. A Operação Urbana Faria Lima está composta, na Região Sudeste, de quatro setores: Setor Pinheiros, Setor Faria Lima, Setor Olimpíadas e o Setor Hélio Pelegriño, onde está inserido esse trecho de requalificação da Santo Amaro.

Para o Estudo de Viabilidade Ambiental, foi determinada como a área de influência direta esse perímetro tracejado, nas proximidades ali, pegando um pouco das quatro regiões, Moema, Itaim Bibi – que o Gustavo já explicou. É esse trecho da Santo Amaro, entre as proximidades da Avenida Bandeirantes e a Juscelino Kubitschek. Nessa situação – qual é a situação atual, que a gente já viu alguns eslaides disso na apresentação da SP Urbanismo? Ela é uma situação degradada. A Avenida Santo Amaro é um dos principais eixos de ligação do Centro com a Região Sul do Município de São Paulo. É um corredor com faixa exclusiva desde 87, é o primeiro corredor do município com faixa segregada.

A avenida, hoje em dia, está em um – sofreu um processo de deterioração, ela encontra-se extremamente degradada, com situações de insegurança para os usuários. É muito difícil para os pedestres – como bem colocou o Gustavo. Calçadas muito estreitas, um grande volume de pedestres, um fluxo muito grande de ônibus, de veículos. Então, ela gera uma situação de insegurança para os usuários, tanto usuários lindeiros como, também, os que estão no corredor de ônibus, com calçadas estreitas. As faixas de veículos são estreitas, o pavimento é irregular. A inexistência de estacionamentos nas proximidades. E a falta de manutenção nas fachadas de edifícios, o que demonstra essa aparência degradada da região.

Existe o estudo de demanda da rede de transportes que demonstra a necessidade de priorizar o transporte coletivo e aliar a isso a questão da requalificação urbana que ela permite. É uma oportunidade. O corredor de ônibus deve ser uma oportunidade de fazer outras coisas além desse transporte entre o bairro e o centro. Ele é uma oportunidade de requalificar o entorno, de trabalhar questões ambientais, de melhorar a qualidade dos serviços da região.

Aí, algumas imagens. Faixas muito estreitas também para os veículos. Tem trechos que têm 5,25 metros, mais ou menos, para duas faixas. As faixas dos ônibus também são muito estreitas, uma média de 6 metros, 6,20 metros. Os ônibus – apesar de o corredor estar à esquerda, a porta é à direita, o que também dificulta muito o acesso ao corredor e à fluidez desse transporte coletivo. É muito complicado o fluxo entre pedestre, ônibus, automóvel. O projeto de requalificação prevê o alargamento da via, como colocou o Gustavo, anteriormente; o redimensionamento dessas calçadas, ampliando consideravelmente a largura delas; uma sinalização

mais eficiente e com melhoria da eficiência do corredor. Ou seja, quando esse corredor estiver desenhado corretamente, com a faixa à esquerda e as paradas à esquerda, com o pavimento rígido, a fluidez desse transporte vai aumentar consideravelmente. Aprimorar o transporte coletivo, paralelamente com a requalificação da região. Ele vai estimular essa requalificação urbana, criando áreas verdes onde não existem. E impulsionar oportunidades para melhorar as condições ambientais e urbanísticas da região. E promover o interesse em melhorar as condições, tanto de comércio como de serviços, da região, que se encontram bastante degradadas. E melhorar a operação do próprio transporte coletivo e as condições de acessibilidade, que são bastante precárias. Melhorar a paisagem urbana. É uma área basicamente – com baixíssima quantidade de elementos arbóreos. Praticamente não tem árvores nesse trecho do corredor. Você tem uma ausência de solo permeável nessa região. É uma área altamente adensada e impermeabilizada. Então, esse projeto, através das imagens que nós vimos anteriormente, vai melhorar, vai aprimorar, vai garantir uma qualidade de paisagem. E vai proporcionar um sistema de conexão com as áreas verdes próximas, com os parques, que isso é muito importante, em uma cidade como a nossa. E, também, não só uma conexão entre áreas verdes, mas também com toda a rede cicloviária da região.

Aí, colocando novamente a questão das características desse corredor. A proximidade com a Linha 5, Lilás; com o futuro corredor Bandeirantes, a Perimetral Bandeirantes, que é um corredor importantíssimo, que vai ligar a Zona Leste e a Zona Sul de São Paulo sem passar pelo Centro. É um corredor que vai dar uma outra dimensão para a questão da mobilidade no Município de São Paulo, que é esse corredor em verde. E vai ter essas conexões com diferentes modais, de rede cicloviária e com eixos coletivos, alimentadores também de ônibus, que vão levar as pessoas até esse corredor mais estrutural. O projeto geométrico foi concebido para atender às seguintes premissas: reduzir o número de desapropriações; reduzir a quantidade de intervenções em equipamentos públicos existentes; aproveitar a estrutura viária existente; minimizar os impactos ambientais; atender à demanda local e a melhoria do sistema viário local.

Agora, vamos entrar especificamente nos estudos. Os estudos de viabilidade ambiental, os estudos de impacto ambiental, eles se concentram em três grandes grupos: o estudo do meio físico, do meio biótico e o socioeconômico. Então, todos os estudos detalham e avaliam o impacto de um empreendimento nessas três áreas. No caso do meio físico, a gente faz uma leitura do clima, do tipo de solo e, enfim, das características físicas da região. É uma região com clima subtropical úmido, verão quente e úmido e inverno ameno. Tem um perfil, um tipo de solo argiloso, ácido, com poucos nutrientes, um excesso de alumínio. É um solo em que as partículas são bastante soltas, ele é sujeito à erosão. Nós podemos ver, onde está o empreendimento, ele está situado entre as colinas do Itaim Bibi e Moema e a planície fluvial do Rio Pinheiros. Ele está em uma zona intermediária entre esses dois pontos. Ele se concentra na Sub-bacia Penha-Pinheiros. Tem três sub-bacias dentro dessa região, que ele está concentrado: a do Sapateiro, Uberaba e Traição. E, aqui, tem um dado importante. Como essa área é altamente já impermeável. Esses rios estão canalizados, não existe presença de APPs nessa região. É uma área altamente urbanizada, antropizada. E esse projeto, uma das qualidades dele é devolver a essa região um pouco de área permeável que, hoje em dia, é um – piora, e muito, a qualidade ambiental da região, criando ilhas de calor, alto nível de ruído, alto nível de poluição.

Toda vez que se inicia um empreendimento, se fazem estudos de ruído e vibração. Então, a gente faz as medições de ruído e vibração. Foram feitas nesses 12 pontos. Depois, esse estudo de ruído e vibração é feito durante a obra, é um monitoramento. Também se faz, durante o estudo ambiental, esse mapeamento preliminar das áreas potenciais ou suspeitas de contaminação. Normalmente, essas áreas costumam ser oficinas mecânicas, lavanderias, postos de gasolina, autoelétrico, que são áreas potenciais suspeitas. Durante o empreendimento, esse estudo é aprimorado. É feita a avaliação de contaminação, se sim ou não. Também foi feito o estudo da flora dessa região – já entrando, aqui, nas questões do meio biótico. Você tem, na região onde vai ocorrer o empreendimento, nesse trecho da Avenida Santo Amaro, possui uma vegetação esparsa. Existe uma presença de vegetação arbórea, porém, muito pontual. Nessa região, principalmente por causa dessas grandes áreas verdes, como o Parque do Ibirapuera, você tem aqui uma

definição dos tipos de vegetação que se encontra e tem uma grande maioria de vegetação exótica, 31% de nativas e nativas do Brasil, 4,5%. Como o Gustavo mostrou, a oportunidade que, a partir do projeto de mobilidade, de se criar essas conectividades entre grandes áreas verdes da cidade, a partir da criação desse paisagismo, ao longo da avenida. Aqui, alguns exemplares dessa região. Muitas palmeiras, jerivás, garirobas. Esse foi o levantamento arbóreo que foi feito durante o estudo.

Levantamento de fauna. Essa área em roxo foi a zona mapeada e, aqui, a amostragem já sobre a avenida, uma série de pássaros comuns aqui, na área urbana. Por exemplo, biguá, sanhaço-cinzento, asa-branca, avoante, pica-pau-de-cabeça-amarela, beija-flor, cambacica, pardal. Tem vários tipos de periquito, maracanã-pequena, pombos – é um morador da região. Rolinha-roxa, periquito-rico, bem-te-vi, gibão-de-couro, urubu – foi encontrado –, sanhaço-do-coqueiro.

Dentro do aspecto socioeconômico, essa é uma das regiões mais valorizadas da cidade, tanto economicamente, quanto culturalmente. É um território formado pelos distritos do Alto de Pinheiros, Itaim Bibi, Jardim Paulista, Pinheiros, Moema, Saúde e Vila Mariana. A área de influência indireta é composta pelos distritos de Itaim Bibi e Moema, que estão inseridos na Subprefeitura de Pinheiros, na Zona Oeste e Subprefeitura de Vila Mariana, na Zona Sul. E é uma região que concentra uma das principais áreas de comércio e de serviços da cidade e principalmente uma área que é um centro financeiro importante do país, nessa região.

Aí, são alguns dados sobre a renda *per capita* da região. Você tem uma população que, basicamente, 50% dessa população, tanto de Pinheiros como Vila Mariana, é acima de 10 salários mínimos e uma renda familiar, por domicílio, também na faixa dos 50% dessa população é acima de 25 salários mínimos. É uma região da cidade, de uma classe média, média-alta. A densidade demográfica, ela se adensa mais nas áreas lindeiras à Avenida Santo Amaro. E a verticalização também, principalmente aqui, para o lado de Moema, não é? Dos dois lados, aí, da Avenida Hélio Pellegrino, a área mais verticalizada dessa região, atingindo entre 90 e 100% da região. E, aí, você tem, nessa parte mais do Itaim Bibi, uma área mais residencial, de baixa densidade demográfica também.

Alguns equipamentos dessa região. Ela é provida de vários equipamentos, tanto na área de Educação como de Saúde. Na área de influência direta e na área diretamente afetada, nove equipamentos de Educação na área de influência direta – e, na ADA, 4 –, sendo 11 do setor privado, dois do setor público. Na Saúde, hospitais, clínicas e UBS, com uma predominância do setor privado.

O sistema viário, o corredor Santo Amaro é uma via estrutural N3. Ela é uma via estrutural importante da cidade. Ela está nas proximidades da Avenida Bandeirantes, que é uma estrutural N1. E a Juscelino Kubitschek e a Faria Lima, que são estruturais N3 também. E todas essas, que são perpendiculares a esse trecho da Santo Amaro, são vias coletoras importantes dessa região. Então, é uma região que você tem um fluxo de automóveis, principalmente, muito alto, dentro dos bairros.

No que respeita ao zoneamento, esse é o zoneamento vigente, ainda está em fase de aprovação, a nova Lei de Zoneamento, a revisão da Lei de Zoneamento. Mas é uma região com uma centralidade polar, principalmente ali, no seu trecho Itaim. Agora me perdi. Moema, desculpem. O branco. Que é onde tem maior taxa de ocupação e de altura primitiva.

Isso é identificado como patrimônio arquitetônico dessa região, essas pequenas vilas da primeira metade do Século XX, de baixa densidade, é uma qualidade quase interiorana dentro de uma área muito urbana, muito consolidada, muito verticalizada. Para fazer essa requalificação da Avenida Santo Amaro, como o Gustavo sinalizou várias vezes, essa faixa de desapropriação é uma faixa beirando a Avenida Santo Amaro, existente – que, lá fora, tem uma planta mais detalhada, que pode ser consultada. E tem diferentes níveis de impacto. Tem desapropriação – alguns imóveis de desapropriação total, outros parcial, com interferência nas edificações. E, outras, desapropriação parcial, sem interferência nas edificações. Isso é um levantamento inicial, porque, depois, cada caso a caso é estudado e é feito via Justiça. Então, isso é um levantamento preliminar dos tipos de desapropriação dessa região.

Quando a gente faz o Estudo de Viabilidade Ambiental, que nós fazemos essa leitura do meio físico, do meio biótico e do meio socioeconômico, nós avaliamos os impactos que esse empreendimento vai realizar. Esse impacto não necessariamente é um impacto negativo. Ele pode ser um impacto negativo, positivo, permanente,

temporário, não é? E para todas essas situações são desenhados programas que são executados ao longo da execução do empreendimento. Então, nós temos – eu vou por mais detalhado, aqui –, por exemplo, eu vou citar alguns impactos, não é aqui o caso de citar todos, porque eu vou mostrar as tabelas, mas só citar como exemplo, não é?

Em questão de planejamento, geração de expectativa na população. Pode ser positiva ou negativa, é uma probabilidade, ela é certa. A temporalidade dela é imediata. A gente avalia uma série de itens com relação a cada impacto e, depois, para esse conjunto de impactos, são desenhados os programas de mitigação. Então, alguns dos impactos são identificados. Geração de expectativa da população, expropriação da população em atividades econômicas, especulação imobiliária, alteração no valor dos imóveis, perda de indivíduos arbóreos – porém, aumento de arborização urbana. Dispersão da fauna sinantrópica no entorno, durante a obra; perturbação na avifauna, alteração na rotina do tráfego, interferências na circulação, interrupção no fornecimento de serviços de infraestrutura urbana, geração de postos de trabalho, alteração da paisagem urbana, alteração da qualidade do ar, assoreamento da rede de drenagem urbana, gestão de material excedente. E para todos esses impactos, existem programas ambientais que são desenhados para poder atender ou mitigar ou compensar. Atração de avifauna, alteração da paisagem urbana, alteração da dinâmica econômica local, readequação do sistema de transporte público, alteração do microclima. Enfim, uma série de impactos – que foram, todos, desenhados programas específicos para eles.

E, aí, se faz uma avaliação final. O que seria desse lugar sem esse empreendimento e com esse empreendimento. Sem o empreendimento, a Avenida Santo Amaro, hoje em dia, destoa da região onde ela está inserida. Ela tem uma dinâmica econômica de baixa relevância, em comparação com o seu entorno. Uma fluidez muito precária do tráfego – alô? Oi? Voltou. Alô? Uma fluidez muito precária, hoje em dia, podendo ser utilizado, esse sistema existente. Essa situação, sem fazer a requalificação desse corredor. Com a requalificação desse corredor, o que vai acontecer? Você vai ter uma reforma – oi? Oi? Oi? Alô? Olá? Oi? Voltou. Vamos lá.

Com a requalificação do corredor, vai contribuir para a diversificação e sofisticação das atividades produtivas dessa região. Aumentará a eficiência na

locomoção local. Você vai ter também outras modalidades, outros modais de mobilidade. A rota cicloviária, vai ter uma calçada que vai permitir o deslocamento a pé com maior qualidade, com mais segurança. Isso, quanto à intervenção urbana. E também, o que seria, em termos ambientais – oi? É que os outros também estão assim.

No que se refere à questão, ao impacto ambiental, hoje em dia, a Avenida Santo Amaro possui uma baixa qualidade ecológica e paisagística. Ela tem pouquíssimos indivíduos arbóreos, uma baixíssima permeabilidade do solo, poucas árvores. A população sofre, nessa região, com frequentes alagamentos, com o desconforto térmico. Existe uma grande ilha de calor nessa região. Tem uma baixa qualidade do ar. Oi? Alô? Alô? Oi? Vamos continuar, não é? Assim? Alô?

Bom, com esse empreendimento, a qualidade ambiental da região vai melhorar, porque vai haver uma intervenção – continuo? Oi? Alô? Oi? Alô?

Vai ter uma melhora na qualidade do ar, no nível do ruído, a qualidade ambiental, vai ter essas conectividades entre as áreas verdes da região e vai haver uma melhoria significativa em vários aspectos ambientais do entorno da Avenida Santo Amaro. Essa é a ficha técnica dos que elaboraram o estudo e os responsáveis pelo Estudo de Viabilidade Ambiental.

Paulo Ricardo Garcia - Alô? Muito obrigado, Gustavo, Ana Paula. Uma tribuna de marca maior. Meus parabéns. Eu vou dar – já chegaram, as inscrições já estão encerradas. Agora, eu entendi a letra também porque ela cantou, aqui atrás. Felipe Cavalcante Tavares, por gentileza, da Subprefeitura da Vila Mariana. Lembrando que a sociedade civil tem cinco minutos para cada exposição; manifestação dos presentes, dois minutos para cada exposição; manifestação das autoridades, cinco minutos para cada exposição. Por favor, Felipe.

Felipe Cavalcante Tavares - Boa noite. Meu nome é Felipe, eu sou arquiteto urbanista. Eu gostaria de saber, considerando o Plano Diretor, que foi aprovado no ano passado e previa uma largura mínima de cinco metros para o passeio na Santo Amaro, eu quero saber como ficou isso, dentro desse projeto que foi apresentado, que só tem 3,75 metros de largura. E, em alguns trechos, 4,5. É isso.

Gustavo Partizani - Obrigado (?... - 00h55m02s) se coloca essa questão, é importante observar que isso é uma reforma, a cidade já é existente. E no trecho

alargado está sendo prevista a calçada mais robusta, com 4,75, 5 metros. No trecho de 700 metros que não podemos alargar mais do que 27 metros, não será possível, não é? Porque é uma reforma em uma condição pré-existente. Então, o que nós fizemos? Nós tentamos apertar o máximo possível a faixa do carro e nós fizemos uma questão até então inédita na cidade. Se você observar os desenhos, não há canteiro central na avenida. O Plano Viário, que regula as vias estruturais, obriga certas avenidas a terem um canteiro central. A gente teve que fazer um trabalho muito delicado com o CET, que acabou concordando, aprovando, de que a gente deveria remover esse canteiro central e distribuir esse espaço para as calçadas, para ampliar mais ainda a vantagem do pedestre.

Uma questão importante – desculpe, o seu nome? Felipe. Não vai ter postes na avenida. Isso melhora absurdamente a nossa faixa de largura da calçada, a faixa livre da calçada. Uma vez que uma calçada de cinco metros, se tiver postes, se tiver entradas de carro, árvore etc. – nesse caso, não. É 3,75 no menor caso, mas é livre mesmo, não é? Porque não vai ter interferências de postes, de telecomunicações, de elétrica etc. Apenas o poste de iluminação, que está projetado para a via e para o pedestre, com duas alturas.

Paulo Ricardo Garcia - Felipe, satisfeito? Tudo certo? Alô, alô? Alô? Eduardo Cortez. É particular. Por favor.

José Eduardo Cortez - Boa noite a todos. Meu nome é José Eduardo Cortez, eu sou proprietário de uma área a ser ocupada. Eu gostaria de fazer algumas perguntas pertinentes ao local. Será que é possível? São, todas, em caráter – para quem tem a propriedade que vai ser obstruída, eu acho que faz parte. Por exemplo, o início da obra. Têm ideia?

Ana Paula Lepori - Estamos na fase de licenciamento, não tem um prazo, ainda. (?... - 00h57m24s) também.

José Eduardo Cortez - Então, não existe previsão nenhuma para o início da obra?

Ana Paula Lepori - Ah, a gente está dentro, ainda, da etapa de licenciamento. E isso, eu não posso falar se vai durar um mês, dois meses, cinco meses. A gente está, ainda, no processo do licenciamento ambiental.

José Eduardo Cortez - Para isso, pelo menos tem um mínimo e um máximo?

Gustavo Partizani - Só para explicar para o senhor como funciona uma obra dessa, para o senhor ter entendimento pleno da situação e que a gente possa, pelo menos, tentar encaminhar a resposta. A primeira fase é de licenciamento de obra. A obra só se inicia depois dessa fase. Essa fase, dependendo das audiências e do parecer do CADES, pode demorar de um mês a seis meses, não é?

José Eduardo Cortez - Então, o mínimo é um mês e o máximo é seis meses?

Gustavo Partizani - No licenciamento. Eu não diria que é um mínimo.

Maria Helena Braga Brasil - Só para esclarecer, o processo de – não está. Tá. O processo de licitação da obra, paralelamente ao processo de licenciamento, já está sendo montado, já vai ser publicado e a expectativa é para o primeiro semestre de 2016, dentro do que o Gustavo falou, de um a seis meses. Mas está dentro dessa expectativa, sim.

José Eduardo Cortez - Então, o primeiro semestre de 2016, o início da obra?

Maria Helena Braga Brasil - O início da obra.

José Eduardo Cortez - Perfeito.

Maria Helena Braga Brasil - Está bom?

José Eduardo Cortez - Qual é o tempo de conclusão dela, por favor.

Maria Helena Braga Brasil - 24 meses.

José Eduardo Cortez - 24 meses.

Maria Helena Braga Brasil - A previsão de execução é de 24 meses.

José Eduardo Cortez - Desde o início ao término, em 24 meses, a obra é concluída?

Maria Helena Braga Brasil - Isso. Exato.

José Eduardo Cortez - Eu posso me alongar um pouquinho, por favor? É meia dúzia de perguntas, não mais do que isso. Quando a obra é obstruída – por exemplo, essa parede vai ser quebrada. Fica por conta de quem a reconstrução dela?

- Posso? Quando ela é indenizada na ação de desapropriação, normalmente é isso. Ou a própria Prefeitura, a empreiteira que está fazendo a obra refaz a parede.

Ana Paula Lepori - Faz. Exato.

José Eduardo Cortez - E esse cálculo é feito pela própria Prefeitura?

- No caso da ação, não. É o perito judicial.

José Eduardo Cortez - Não. No caso da reconstrução.

- No caso da Prefeitura reconstruir, é por conta dela.

José Eduardo Cortez - Seja lá o que for.

- Sim.

José Eduardo Cortez - Mesmo tendo muro de arrimo?

- Sim.

José Eduardo Cortez - Está bom. No caso de calçada, a calçada é responsabilidade pública. Então, vai ser responsabilidade da Prefeitura?

- (?... - 00h59m53s).

José Eduardo Cortez - Empreiteira? E já sabe o nome da empreiteira?

- Não. Tanto que a (?... - 00h59m59s).

- Não. Nós estamos montando a licitação.

José Eduardo Cortez - Está bom. Diga-me uma coisa: no caso, a minha propriedade vai pegar um pedaço e outro pedaço vai ficar vulnerável. Quem fica responsável pela parte vulnerável?

- Durante a obra?

José Eduardo Cortez - Durante a obra.

- Vai depender de quanto sobra para você, de remanescente. Na verdade, as desapropriações, o material expropriatório está sendo elaborado agora. A previsão de terminar é até março do ano que vem. O ajuizamento das ações é feito a partir de janeiro, fevereiro, até junho. E o ajuizamento das ações – ajuizamento, não. Aí, são seis meses para a imissão de posse. Tá?

José Eduardo Cortez - Imissão de posse pela Prefeitura?

- Pela Prefeitura. Seis meses, a partir do ajuizamento da ação. Previsão estimativa, não é? É Judiciário.

José Eduardo Cortez - Depois da posse, então, a responsabilidade do que tem lá dentro é da Prefeitura?

- A responsabilidade da parte do desapropriado é da Prefeitura. Da parte remanescente, seria do proprietário. Agora, se vai sobrar remanescente ou não ...

José Eduardo Cortez - Não. Vai ficar o total – a parte construída é total, vai sobrar, pelo que eu vi ali.

- Então, a responsabilidade vai ficar com o proprietário. Porque você continua tendo acesso. Se é uma faixa estreita que está sendo tirada, vai mudar o muro de local e você vai continuar tendo acesso normal, funcionamento normal, a responsabilidade é do proprietário.

José Eduardo Cortez - A responsabilidade é do proprietário. E nesse tempo de desapropriação, eu posso usar a parte que me resta?

- Sim.

José Eduardo Cortez - Posso. Muito obrigado. Boa noite, muito obrigado.

Paulo Ricardo Garcia - Alô? Alô? Alô? Maxwell Guimarães. Desculpe, eu não entendi a instituição. 500, Luís? É varejista? São Luís Varejista? Pois não. Comerciante.

Maxwell Guimarães - Boa noite. Eu tenho um comércio ali, na Avenida Santo Amaro. E eu queria ter a informação de quanto – em que momento eu vou saber quanto eu vou perder, de área, na frente do meu comércio. Porque, até então, tem lá uma previsão parcial, eu já vi. Mas em que momento eu vou ter certeza, para saber se aquele remanescente vai ser útil para mim ou não. Se eu vou poder continuar tendo o meu comércio ou não.

- Após a elaboração desse material que a Prefeitura contratou, a previsão é terminar até março do ano que vem.

Maxwell Guimarães - Tá. Então, ...

- Só com esse material é que a gente consegue saber quanto sobra, se sobra, se é passível de utilização ou não, se a gente tem que estender para a desapropriação total ou não.

Maxwell Guimarães - Tá. E quem determina isso? Por exemplo, eu tenho lá dez metros de profundidade e você vai utilizar dois. Quem determina se esses oito restantes é utilizável ou não?

- Primeiramente, a Prefeitura – com esse material, a Prefeitura determina o que é de interesse dela utilizar. E ela ajuíza a ação com essa porção. Na ação, o proprietário pode, obviamente, reclamar e falar que quer ser desapropriado na totalidade ou não, se deseja ficar com o remanescente. Quem decide, finalmente, é o perito, nomeado pelo juiz. E o juiz.

Maxwell Guimarães - Ah, tá. Então, mas aí já é uma ação judicial.

- Tudo vai ser judicial. As desapropriações, todas, são judiciais, são ações judiciais.

Maxwell Guimarães - Então, dentro do amigável, se a gente entender que pode ficar, não há problema?

- Sim.

Maxwell Guimarães - OK. Obrigado.

Paulo Ricardo Garcia - Alô, alô? Encerram-se as perguntas neste momento. Haviam apenas três pessoas inscritas. Eu passo agora a palavra para o vereador Salomão Pereira. Vereador?

Salomão Pereira - Boa noite a todos e todas. Eu me chamo Salomão Pereira, eu estou na Câmara Municipal, no sexto andar, 616. Faço parte da Comissão de Trânsito e Transporte, faço parte da Comissão do Idoso, faço parte da Comissão Temática, que é uma comissão onde discutimos aí a questão do transporte individual e a parte de tecnologia, no segmento de táxi e outros e outros. Temos, aí, cada comissão é composta de sete vereadores. Então, a de Trânsito são sete vereadores, a Comissão do Idoso também, sete vereadores. E, às vezes, também faço parte da Comissão de Constituição e Justiça, que o titular dessa comissão é o Eduardo Tuma e, às vezes, por motivos de saúde e alguma coisa, ele me comunica, comunica a liderança e eu ocupo o lugar dele para aquela sessão. Mas eu não faço parte dessa comissão, eu faço parte de outras comissões.

Gente, a Cidade de São Paulo é uma cidade com muitos problemas. É uma cidade que cresceu desordenadamente. Ela cresceu sem planejamento e ela foi crescendo em bairros e vilas, jardins. E isso é o que acaba, no futuro, os moradores pagando um preço por isso. Você pega uma avenida, termina em uma outra avenida. Digamos, aqui, pertinho, você pega a Sena Madureira, termina onde? Termina na Domingos de Moraes, ou para a direita, ou para a esquerda. Aí, você pega a Domingos de Moraes, parada, aí congestionada também a Sena Madureira. E, com isso, cria-se todo esse problema na Cidade de São Paulo, no tocante ao trânsito da cidade.

A Avenida Santo Amaro, quando esse projeto foi apresentado, lá, esse projeto foi debatido, foi discutido bastante, lá, não é? Eu, a princípio, fui contra esse projeto, que veio do Executivo, em função da desapropriação. Mas eu vim a visitar a Avenida

Santo Amaro, peguei aí, da São Gabriel e fui, praticamente, até a João Dias. E o que eu pude documentar é que os imóveis estão todos fechados. Os imóveis em degradação. Quer dizer, nós não podemos conviver com uma avenida tão antiga, uma avenida que pode ser melhorada, nessa situação. Como a Santo Amaro, tem outras, também. Você pega a Celso Garcia e tal e outras e outras, não é?

E, depois que eu estive no local, evidentemente que eu mudei a minha posição. Porque, lá, nós dependemos de voto. Cada vereador, ele decide pelo voto. Nós não temos como discutir, como está sendo discutido aqui. É discutido no plenário, é discutido entre os vereadores, é debatido. Esse projeto, quando ele chegou na Casa, foram feitas, também, várias audiências públicas, onde eu não sei se alguns dos senhores e senhoras estiveram lá, marcaram presença. Isso é discutido com vários vereadores, onde nós vamos estar ouvindo as pessoas, colhendo as informações e, depois, discute novamente. Isso, até se chegar a uma conclusão. E, depois, o presidente da Casa, que é o Antônio Donato, coloca em votação e tal. E isso vai a voto. E, se tiver a maioria dos votos, evidentemente será aprovado. Se não tiver, é rejeitado naquele momento e não significa que o projeto morreu. Porque a única comissão que faz o projeto sumir da pauta é a CCJ, é a Comissão de Constituição e Justiça. É quando você apresenta um projeto e esse projeto não passa pela CCJ, os vereadores recusam aquele projeto. Aí, sim. Aí, ele parou ali. Então, ele pode voltar para o Executivo – no caso, se for do Executivo, ele pode voltar para o Executivo refazer o projeto. Quando é projeto de vereador, o projeto pode, também, morrer na Comissão de Justiça. Então, se ele não tem bom conteúdo, ele acaba, ali, colocando – o presidente coloca em votação, votação nominal e tal. São nove vereadores e, se tiver – para o projeto prosperar, precisa ter, pelo menos, cinco votos. E por aí vai.

O projeto do Executivo, ele também pode ser alterado por qualquer vereador. Como eu estou alterando alguns projetos do Executivo. Todos os vereadores recebem a pauta dos projetos do Executivo. E, aí, a gente analisa, vê a viabilidade daquilo, ou não. Como exemplo, eu vou falar um caso aqui que, certamente, vocês não moram nessa região. Mas esse projeto, nós estamos discutindo bastante, que eu acho que é o 347, projeto de melhoramento da Jacu Pêssego. O melhoramento da Jacu Pêssego, evidentemente a gente pensa que é um projeto só. Vai mexer

naquela via ali, é a Jacu Pêssego, não é? Aí, quando você entende o projeto, tem muita desapropriações, alargamento de avenida, essas coisas. Esse projeto está sendo muito debatido lá, na Casa. E isso vai levar algum tempo. Eu acredito que este ano vai ser um pouco difícil aprovar esse projeto, por ser um projeto que vai causar um estrago muito grande para os moradores, com a desapropriação, aí – parece que são 55.000 moradores. Porque tem a Avenida Sapopemba, começando pela Água Rasa, depois tem a Pires do Rio, tem a Assis Ribeiro. E por aí vai. É uma relação de ruas e avenidas. Parou de falar, este negócio aqui. Ruas e avenidas.

Mas esse é o papel do vereador. Nós estamos lá para discutir os projetos, que sejam de competência de vereador e que sejam, também, de competência do Executivo. Quando o projeto é bom, a discussão é pouca. Quando o projeto é polêmico, que envolve, também, como este caso da Avenida Santo Amaro, então o projeto passa por várias discussões. Eu digo para os senhores e senhoras, aqui, que esse projeto foi muito discutido lá. Muito discutido, por causa da desapropriação. Agora, se agente pensar na desapropriação, que não vai desapropriar, porque esse ou aquele morador, ou aquele proprietário tem aquele imóvel há 10, 20, 30, 50 anos, infelizmente, a Cidade de São Paulo vai parar, gente. Porque não tem condições. Então, nós estamos lá para fazer com que a cidade, ela cresça, ela possa ampliar, que seja na questão de moradia e que também seja na questão do tráfego. Porque a Avenida Santo Amaro é uma via, como o Gustavo falou, onde recebe ônibus vindo de toda a região – de Campo Limpo, Grajaú, enfim, vem para o Centro da cidade via Nove de Julho, não é? Então, o trajeto é ali, a Avenida Santo Amaro.

Então, não tem outra opção, a não ser melhorar essa via. E nós aprovamos, sim. Aprovamos, pelo melhoramento. Mas, como o morador ali, o proprietário do imóvel falou, eu tenho certeza de que, depois de aprovado, tudo isso, depois de terminar as audiências – porque eu acho que ainda deva ter mais alguma audiência – não é, senhor Paulo Ricardo? Deve ter, não é? Deve ter mais algumas audiências. Aí, depois, isso vai para a conclusão final. Aí, vê o que vai ser desapropriado e tal. E esses moradores, eles vão ser comunicados, quem é que vai desapropriar. Talvez tenha imóvel que vá desapropriar o muro dele, a calçada, sei lá. São coisas poucas, e ele pode aproveitar a parte que tem, ou para moradia ou para comércio, se ele tem. Mas isso já não é uma questão de nós, vereadores. É uma questão de gestão.

E essa gestão é do prefeito e vem com as pessoas que são responsáveis por essa parte, não é? E esse é o trabalho que nós estamos fazendo.

Eu me coloco à disposição. Esse projeto já não dá mais para discutir lá, na Casa, porque já teve aprovação dos vereadores. Então, uma vez aprovado pelos vereadores, aí já sai da nossa competência. Aí, fica na competência de quem está organizando isso. Mas o meu gabinete está à disposição para qualquer assunto que os senhores e senhoras tiverem interesse de fazer o contato comigo, lá. A minha assessoria, se eu não estiver. Porque a vida do vereador também é bastante corrida. Não é tão fácil. Não é como se pensa, ficar atrás de uma mesa, ali, atrás de um gabinete e não tem o que fazer. Nós temos muito o que fazer. Na minha mesa, tem tanto papel que não dá tempo de ler – viu, Ricardo? Viu, Paulo Ricardo? Não dá tempo, porque toda a comunicação da Casa com os vereadores é via – quer dizer, é via computador e, algumas coisas, também em impresso.

Então, o vereador, acaba ele não tendo muito tempo para ler isso porque, além da atividade da Casa, ele também tem as atividades fora. Um exemplo, às vezes a pessoa precisa da presença de um vereador em uma região, para rever uma praça que precisa ser revitalizada, uma escada, um escadão, sei lá. E por aí vai, não é? E aí, o vereador tem que se deslocar. Ele tem que se deslocar e ir até o local, para ver a viabilidade de fazer aquele serviço. Só para os senhores e senhoras tomarem conhecimento, eu compareci, só na região do Butantã – tem alguém que mora no Butantã, aqui? Não, não é? Só no Butantã – viu, Paulo Ricardo? Eu destinei para lá, porque é a região em que eu moro, é uma região que está há muito tempo parada, parada de obras, aquelas coisas. Só para lá, eu mandei mais de dois milhões, para revitalização de praças, vielas e tal. Eu estive em uma viela, que tem uma senhora que mora em uma portinha, lá. Ela falou: “Vereador, aqui, neste local, nestes dois anos, nós tivemos dois óbitos.” Porque é escada mal elaborada. Aí, a pessoa cai, bate a cabeça, depois vem o resgate, socorre. E, aí, entra em óbito. E por aí vai. Então, nós, vereadores, temos que ir até o local, para ver a viabilidade de fazer isso. E é isso que nós fazemos.

Então, eu estou à disposição de todos, aqui. E eu quero agradecer, aqui, ao Paulo Ricardo Garcia, ao Gustavo, à Ana, à Maria Helena. E estar à disposição dos senhores, aqui. Eu vim, recebi um convite lá, para participar desta audiência. Como

eu gosto de estar sempre ouvindo as pessoas e é muito importante a gente estar acompanhando a situação dos moradores, seja em qual setor for e qualquer situação – que, às vezes, o morador tem – viu, Ricardo? Ele tem, às vezes, um pequeno problema na rua, às vezes, um buraco, viu, gente? Às vezes, um buraco, para tampar, para mandar a Prefeitura providenciar aquele buraco, para tampar, tem dificuldade. Se não tiver interferência de um vereador, a coisa acaba, às vezes – faz, a Prefeitura conserta, mas demora, sabe? Então, se tem o apoio de um político, do vereador – não precisa ser só deste vereador aqui. Lá, tem 55 vereadores. Procure o vereador, sua assessoria. E, aí, eles entram em contato com o subprefeito, com o secretário. E, assim, vai se resolvendo o problema. É o Executivo trabalhando com o Legislativo e o Legislativo trabalhando com o Executivo e beneficiando o povo da Cidade de São Paulo. E era isso que eu gostaria de falar para todos os senhores e senhoras, aqui. E desejar uma boa noite e, como já estamos no mês de dezembro, desejar aí umas boas festas e que 2016 seja um ano de bastante sucesso. Não é, Paulo Ricardo Garcia? Obrigado, viu? A todos, boa noite.

Paulo Ricardo Garcia - Eu agradeço a presença de todos. Vereador, muito obrigado por estar aqui, ao meu lado. Agradeço a presença de todos. Em nome do nosso secretário, José Tadeu Candelária, eu dou por encerrada esta assembleia. Muito obrigado. Ah, audiência.

FIM