



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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA- PLANO DIRETOR.

LOCAL: OAB - SANTO AMARO- R: ALEXANDRE DUMAS,Nº 224-CHÁCARA SANTO AMARO.

DATA: 16/12/2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Boa noite a todos. Queria, na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declarar abertos os trabalhos da 43ª audiência pública do PL 688/13, Plano Diretor Estratégico.

Essas audiências vêm sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia 8 de novembro de 2013; na *Folha de S.Paulo*, no dia 12 de novembro de 2013.

As inscrições serão abertas à esquerda.

Convido para compor a Mesa o Subprefeito de Santo Amaro, Sr. Adevilson Maia, e apresento o Sr. Fernando Túlio Salva Rocha Franco, Assessor da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Queria, em primeiro lugar, desculpar-me pela demora, mas sair do Centro hoje estava um pesadelo. De certa forma, por causa das faixas duplas de ônibus que fizeram em alguns lugares. É uma tentação vê-las vazias e nós paralisados. Enfim, faz parte da experiência.

Esta é a 43ª audiência pública que estamos realizados nos últimos 45 dias. Serão 46 audiências públicas, sendo que quatro das grandes regiões – Norte, Sul, Leste e Oeste. Fizemos em todas as 32 subprefeituras. Esta é a penúltima audiência. A rigor, deveríamos fazer mais uma, que será a síntese de tudo falado até agora.

Essas audiências públicas propostas pela Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal de Política Urbana, à qual presido e que têm como relator, no caso do Plano Diretor, o Vereador Nabil Bonduki, que deve vir mais tarde, são frutos de acharmos que é fundamental que as pessoas, que a sociedade participe o máximo possível, principalmente pelo que nós vimos, ou eu, pelo menos, pessoalmente vi, um Plano Diretor que muda radicalmente aquilo que o Plano Diretor anterior dizia. Então, a meu ver, acho que há problemas graves no Plano Diretor, como no caso de adensamento nos eixos de mobilidade, porque me dá a sensação de que quem fez imagina que os eixos de transporte - eixos de mobilidade é que tucanaram o

corredor de ônibus, no fundo é isso. No fundo, é como se estivessem vazios os corredores e precisássemos pôr mais gente, adensar mais; como se os ônibus passassem vazios, quando vemos que tem o fator de coeficiente quatro automático a 150 metros à direita e à esquerda de todos os corredores para adensamento. A mesma coisa quando se fala em coeficiente quatro em um raio de 400 metros das estações de metrô. É como se os metrô hoje andassem vazios por São Paulo. Então, precisaríamos adensar para aproveitar melhor o metrô que já existe. Acho que o que nós precisamos é de mais metrô, e não mais gente dentro do metrô. Isso é um dos pontos fundamentais.

A meu ver, mais do que adensar a cidade que não tem infraestrutura para adensamento, tem que ser analisada a capacidade de suporte quando falamos isso – largura de ruas, diâmetro de galerias, porque senão você vai colapsar o que já existe. A meu ver o que devíamos era criar novos centros em São Paulo onde as pessoas já moram. Então, não é você fazer as pessoas mudarem de onde elas estão para o Centro e sim levar a infraestrutura que existe no Centro para outros lugares, criar novas centralidades, como, por exemplo, região do Grajaú, aqui na zona Sul. Ou Cidade Ademar, também na zona Sul. Se você regularizar aquilo certamente levará para os lugares atividade econômica. Hoje não tem atividade econômica porque é tudo irregular, considerado área de manancial. Há mais de 40 anos dois milhões de pessoas moram na zona Sul de São Paulo e não tem atividade econômica, porque ninguém vai instalar uma empresa, uma grande loja, um banco em que não se consiga obter o Alvará de Funcionamento. Isso obriga dois milhões de pessoas todos os dias a se deslocarem ao Centro de São Paulo para trabalharem. São duas horas e meia para ir e duas horas e meia para voltar num ônibus que costumo dizer que em São Paulo tem um custo para a Prefeitura; um custo alemão com uma qualidade cubana. É o que a gente vê no transporte público por ônibus de São Paulo.

Isso não é resultado desta gestão e sim de várias gestões, de não terem tratado como se deve tratar a questão do transporte público do Município, ou seja, as companhias de

ônibus tratam a cidade de São Paulo como se estivessem em Nairobi ou em Kinshasa, em Uganda, alguma coisa assim.

É um desrespeito com a sociedade. Uma cidade como São Paulo, que todo mundo pretende e gosta de falar como sendo uma cidade moderna, cosmopolita e internacional. É uma forma meio simpática de querer falar de São Paulo. Podemos falar que São Paulo é moderna no quadrilátero que vai da Faria Lima à Avenida Paulista ou da Avenida Rebouças até à Nove de Julho, o que a torna mais ou menos comparável à Nova Iorque. Mas, o resto está mais comparável à Nairobi ou a outras cidades africanas. Quem conhece São Paulo sabe disso. Basta andar na periferia para ver o passivo gigantesco que São Paulo tem com os seus habitantes, quer dizer, tenho certeza de que 40% da população da Cidade dormem menos de cinco horas na sua cama. A população vai dormitando nas horas que passam no transporte urbano.

Que horas elas têm para lazer e onde podem tê-lo? Esse é um ponto. Segundo ponto: quando fica com a família, com os filhos? A gente, que consegue criar filhos de perto, sabe o quanto é difícil que não entortem no meio do caminho. Imaginem deixar as crianças soltas, crescendo sem uma orientação e sem a presença da família. Esse é o preço que a sociedade paulistana paga pela falta de planejamento e de prioridades na Cidade nos últimos 50 anos.

É o momento de discutirmos o Plano Diretor, mas o fundamental é discutir com quem mora e trabalha nos lugares, que são as pessoas que efetivamente conhecem os lugares e sabem as prioridades e os problemas que enfrentam. Fui durante cinco anos Secretário de Subprefeituras e Subprefeito da Sé. Aprendi muito, que você resolve os problemas quando se ouve a sociedade. É ela que tem as soluções simples e objetivas para resolver os problemas sem grandes investimentos e com uma prioridade efetivamente real.

Essas discussões servem muito para ouvir as pessoas e espero que o Executivo tenha a humildade de mudar, modificar vários pontos do Plano que nós, da Câmara, inclusive o

Vereador Nabil Bonduki, arquiteto, urbanista, que conhece a Cidade como poucas pessoas, temos proposto e ainda iremos propor. Terminando as audiências públicas, sistematizaremos tudo o que foi ouvido pelas pessoas. As sugestões têm sido excelentes, todas pertinentes em sua maior parte. Sistematizar e propor as mudanças, discutir com os vereadores da comissão, depois discutir com todos os vereadores da Câmara, ouvir também as suas sugestões.

São vereadores que conhecem a região. Na zona Sul existem vereadores quase distritais, que conhecem cada metro quadrado daqui, como: Jair Tatto, Arselino Tatto, Milton Leite, Donato, Alfredinho, Ricardo Nunes, enfim, pessoas que conhecem os problemas. Posso dizer que não conheço boa parte da zona Sul tão bem como os vereadores que mencionei, mas outra parte, como Santo Amaro, conheço bem porque minha família morou aqui, no caso de Chácara Flora e algumas áreas mais ainda para o Sul. Vi como a região se desenvolveu e, no caso de Santo Amaro, bastante desordenadamente.

É uma pena ver o estrago que o corredor causou na região de Santo Amaro. É um corredor necessário, mas mal planejado e mal feito. Economizaram na desapropriação, deixando uma avenida subdimensionada para o volume de carros que existe. Começar de uma hora para outra a demonizar o automóvel em São Paulo é meio absurdo, porque o modelo que se usou para o desenvolvimento sempre foi o modelo de automóvel. Não se pode, de uma hora para outra, achar que isso vai mudar e todos sairão do automóvel e entrarão nos ônibus. Primeiro, como eu disse, é preciso ter ônibus de qualidade e com quantidade suficiente para a população e metrô também para a população.

Há discussão de se tirar os táxis dos corredores de ônibus quando estão cheios. Temos de lembrar que cada táxi faz, em média, dez corridas diferentes, pega dez passageiros por dia. Vamos dizer que metade dos passageiros que usam táxi tem automóvel. Hoje eles usam táxi porque é uma forma mais fácil de circular. Se você tirar dos corredores certamente esses cinco passageiros por dia passarão a usar os seus carros. São 35 mil táxis em São Paulo. Basta fazer a conta, 35 mil vezes cinco, quantos carros a mais teremos nas ruas?

A meu ver, deveríamos não só deixar os táxis como estão nos corredores, mas deixá-los também usar as faixas de ônibus nas quais não transitam hoje, inclusive vazios. Faixas de ônibus têm de ser analisadas, muitas deveriam ser exclusivas para ônibus nos horários de pico e não como vemos agora, por exemplo. Estava passando hoje às quatro horas da tarde na Rua Maria Paula, no Centro, duas faixas de ônibus absolutamente vazias e o trânsito totalmente parado até a Avenida São Luís, onde também tem duas faixas de ônibus vazias sem ninguém passar por elas. Para que fazer isso?

Lembrando também de que faixas de ônibus vão pela direita e em algumas regiões fora do Centro de São Paulo, do centro expandido, o comércio não está em *shopping centers* e sim nas ruas. Quando se proíbe o estacionamento na Avenida Mateo Bei ou em algumas outras avenidas impede-se o comércio de funcionar e lojas poderão fechar aos montes.

Então, tem de haver bom senso. Espero que o Prefeito ouça a demanda grande dos vereadores que conhecem a Cidade; analise e defina os horários para a exclusividade de ônibus; e também pense nessa questão dos táxis, pois seria uma maluquice tirá-los das faixas exclusivas. Como eu disse, a meu ver, deveriam deixar inclusive os táxis sem passageiros usarem também as faixas, pois poderiam fazer mais corridas.

Enfim, já me alonguei bastante, mas essa é a minha visão. A Câmara tem o papel de discutir, no meu caso, como vereador de Oposição, não quero fazer oposição por fazer oposição. Ao contrário, o Vereador Nabil Bonduki, que é do PT e eu, que sou do PSDB, temos desde o início uma forma de trabalhar, não politizar o Plano Diretor e sim procurar fazer um Plano que seja bom para a Cidade e para todos.

O Prefeito também esteve comigo e não é seu objetivo politizar o Plano Diretor. Ao contrário, disse que gostaria até que eu continuasse na presidência da Comissão de Política Urbana, porque ela tem de funcionar. Imagino que o nosso diálogo com o Prefeito será produtivo nesse sentido, principalmente tendo o Nabil, que é uma autoridade no setor. Não sou arquiteto nem urbanista, mas conheço a Cidade bastante bem e o seu dia a dia. Mas, o Nabil,

além de conhecer a Cidade, também é urbanista, portanto, conhece a técnica de se elaborar um Plano Diretor e os problemas que a Cidade hoje enfrenta.

São Paulo não é uma Cidade – vejo quando as pessoas falam São Paulo, amo minha cidade, cidade maravilhosa. Está longe disso, São Paulo é uma cidade hostil aos seus habitantes, é desagradável para as pessoas. Não fosse assim, não haveria um decréscimo de população. As pessoas estão começando a se mudar daqui. É claro que é maravilhoso, tem tudo aqui, etc., mas não é uma Cidade com qualidade de vida nem mediana, é abaixo da crítica. Quem sabe eu tenha sido privilegiado ao morar onde moro, ao ter o que eu tive. Minha família trabalhou bastante para isso. Eu me esforço para manter, mas a gente sabe que mais da metade da população de São Paulo vive em situação muito ruim. Qualidade de vida hoje em São Paulo ninguém tem se levamos em conta desde as condições de habitação, passando pelas condições de transporte, chegando às condições de segurança. Quer dizer, São Paulo virou uma cidade que trabalha contra sua população e temos que tentar inverter esse processo. Mas, não é de uma hora para outra e nem com medidas factoides, que geram notícia no jornal, mas prejudicam mais ainda a população.

Muito obrigado. (Palmas)

Faremos funcionar da seguinte forma: começaremos com o Sr. Fernando Túlio Salva Rocha Franco, que explicará o Plano Diretor e hoje não com detalhe específico só de Santo Amaro, mas mais focado para essa região, por 15 a 20 minutos.

Depois, as falas das pessoas inscritas que quiserem perguntar ou se manifestar por três minutos. Sei que o Sr. Antonio conhece e tem ido a todas as audiências públicas, mas temos de limitar um pouco o tempo, porque senão não dá para todos falarem. Se não houver muitos inscritos, obviamente estenderemos o tempo.

Depois, passarei a palavra ao Subprefeito, caso queira falar, e concluiremos a audiência pública. O Sr. Laerte Brasil esteve em mais audiências públicas do que eu e o Nabil Bonduki juntos, pois participa de todas.

Tem a palavra o Sr. Fernando Túlio Salva Rocha Franco.

O SR. FERNANDO TÚLIO SALVA ROCHA FRANCO – Boa tarde a todos e todas. Queria agradecer essa introdução do Vereador Andrea, a presença do Subprefeito Adevilson e de todos. Vou fazer uma apresentação que de modo geral introduz os conceitos gerais que fundamentaram a elaboração do projeto de lei do Plano Diretor, o PL 688/13, mas sem perder de vista os rebatimentos dessa proposta na região da zona Sul, sobretudo.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Anuncio a presença do ex-Vereador Claudio Prado e o convido a fazer parte da Mesa.

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

O SR. FERNANDO TÚLIO SALVA ROCHA FRANCO – Mas, sem perder de vista os rebatimentos na região da Subprefeitura de Santo Amaro.

Sendo bastante breve, esse processo foi elaborado no Executivo de forma participativa. Foram quatro etapas, a primeira delas foi de avaliação temática. Então, as questões da mobilidade, meio ambiente, enfim, a questão do desenvolvimento da Cidade como um todo foi debatida com a sociedade.

Numa segunda etapa, foram feitas 31 audiências públicas nas subprefeituras, não sei se alguém esteve presente nesse processo das audiências, em que coletaram propostas e contribuições.

Uma terceira etapa, em que foram sistematizadas essas propostas. E, por fim, uma última etapa em que essa minuta do projeto de lei ficou disponível na internet. Foram feitas algumas audiências públicas e foi debatido esse conjunto de propostas, que culminaram no projeto de lei que tem essa estrutura ali apresentada.

São cinco títulos. Tratando primeiramente do título I, de forma geral estabelece os princípios e diretrizes para que a gente consiga estabelecer, fazer um pacto coletivo no sentido de fazer um projeto de cidade. Então, de fato, até o Vereador Andrea aqui colocou, acho que tem um legado, talvez a gente possa chamar assim, um legado urbano, social, econômico,

ambiental. E esse legado - é só trazer uma imagem da região metropolitana de São Paulo - é um legado que não está simplesmente colocado no âmbito do Município. Então, uma das estratégias estabelecidas para a constituição desse plano foi uma estruturação metropolitana, ou seja, trazer uma visão de Cidade que dialogue com os municípios limieiros, que dialogue com os municípios que historicamente se conurbaram com a cidade de São Paulo, mas sem perder de vista outras duas estratégias fundamentais que são: a redução das desigualdades sociais ou se a gente falar a redução da vulnerabilidade urbana e social.

E por fim, um terceiro objetivo também bastante fundamental, que é otimizar os eixos de transporte coletivo. Essas estratégias foram elaboradas a partir de alguns princípios fundamentais. São cinco e vou destacar três deles.

O primeiro, que é fundamental, é o direito à Cidade. Então, se a gente tem o objetivo de reduzir as vulnerabilidades e as desigualdades, um dos objetivos fundamentais é fazer com que a Cidade, de forma orgânica, consiga equilibrar as ofertas de serviços e empregos, habitação e, ao mesmo tempo, a gente consiga fazer com que territorialmente essas questões sejam colocadas. Para isso, tem outro princípio fundamental, que tem que atuar nessa mancha urbanizada, que é a função social da propriedade. É um princípio já estabelecido por lei, enfim, o Estatuto da Cidade aprofunda essa questão que vai ter um rebatimento ao longo da proposta como um todo. Vou recuperar isso.

O segundo título trata das estratégias territoriais para que esse projeto de cidade que foi desenvolvido nessa proposta, e que é fundamental para a gente reverter esse modelo de desenvolvimento urbano, que é um movimento pautado na estrutura radio-concêntrica que o automóvel foi historicamente se constituindo como o modelo que estruturou a mobilidade na cidade de São Paulo. Foi estabelecida num primeiro momento a divisão da Cidade em duas partes: são duas regiões, ali uma mais escura e a outra mais acinzentada, que são as macrozonas, uma com características mais ambientais e outras com características mais urbanas. A gente está na Subprefeitura e as cores estão destoando, mas está em verde bem

chamativo, que define o perímetro da Subprefeitura de Santo Amaro. Então, a gente está numa região em que predominam as características urbanas.

Aqui uma imagem mais detalhada e dando sequência, é uma segunda definição da divisão territorial da cidade de São Paulo e que são definidas áreas chamadas de macroáreas. Essas áreas foram definidas pelas suas similaridades, tanto do ponto de vista geomorfológico, quanto da estruturação do território ao longo do tempo, as características ambientais. Enfim, se você pegar no verde mais escuro, que foi definida a macroárea de estruturação metropolitana, a presença das indústrias que se implantaram ao longo das ferrovias. As ferrovias, por sua vez, os ingleses implantaram-nas ao longo das orlas fluviais, que é o lugar ideal para conduzir um trem, que não tem grandes raios de curvatura, não tem uma planície. Então, a partir de uma leitura da cidade, mas a partir também de uma proposta desse projeto de cidade que se constroi coletivamente, a gente define algumas macroáreas que têm características específicas.

Então, fazendo um recorte na região de Santo Amaro, naquela flecha mais à esquerda, a gente está bastante próximo à Avenida Santo Amaro com a predominância de três macroáreas nessa região. No verde mais escuro, é macroárea de estruturação metropolitana, que segue a orla fluvial do Rio Pinheiros em direção à Represa da Guarapiranga e Represa Billings, e tem um outro braço, que pega a Vicente Raio e vai em direção à Cupecê, que é fundamental na articulação das regiões que têm uma oferta de emprego na região metropolitana. Então, essa linha verde-escuro articula essas regiões de emprego, principalmente no ABC.

Então, partindo para o segundo elemento que estrutura a proposta, que é a otimização do solo ao longo das redes de transporte de média e alta capacidade, está aqui o mapa, que apresenta os eixos de estruturação da transformação urbana. Ou seja, se São Paulo não apresenta condições ideais para o desenvolvimento da vida urbana, é fundamental que esse Plano, que estabelece um projeto de Cidade, que esse Plano defina uma estratégia

de transformação e estruturação do território metropolitano. E as infraestruturas de transporte, de mobilidade, são os elementos primordiais para a definição do equilíbrio entre habitação e emprego no espaço.

Ou seja, essa rede é uma rede que, como está instalada hoje, favorece a concentração de empregos no quadrante sudoeste da Cidade de São Paulo. se a gente passar a rede futura, que, em linhas gerais, é formada por corredores de ônibus, ela tem um papel fundamental na estruturação, tanto do território, sobretudo, da zona Leste e da zona Sul da Cidade, que são áreas que se caracterizam pela prevalência de situações urbanas consideradas frágeis.

Então, essa é a rede existente. Temos a Cupecê; ali temos a Linha 2, até o Jabaquara; ali o ramal da CPTM, que acompanha o Rio Pinheiros, e aqui mostrando como que a ampliação dessa rede de transporte incidiria no território. Ou seja, a gente tem o monotrilho, que sai do Jabaquara, passa ali pelo Morumbi e vai em direção ao norte; a gente tem, também, uma extensão da Linha Lilás e a gente tem alguns corredores bastante importantes na região da zona Sul.

Outra questão importante. O déficit habitacional, hoje, em São Paulo é de 427 mil moradias. Se a gente simplesmente prover 427 mil moradias, a gente não está resolvendo uma Cidade adequada. É fundamental que a gente articule essa proposta de estruturação do território, por meio da mobilidade urbana com alguns instrumentos que garantam uma qualidade ao desenho da Cidade, que todos possam usufruir.

Então, para isso, esse gráfico ilustra que nas macroáreas a gente tem um coeficiente de aproveitamento estabelecido e ela respeita as características de cada macroárea. Nos eixos, esse coeficiente de aproveitamento é majorado, com exceção das zonas exclusivamente residenciais e das operações urbanas.

Aqui está um quadro que apresenta essa variação de parâmetros construtivos em função da área em que determinada região se encontra. Para isso, tem um gráfico, que está

com algumas cores distorcidas, mas acho que ilustra bastante, de uma situação urbana em que os novos parâmetros, que foram incluídos no Plano Diretor, são apresentados. Então, são setes esses parâmetros: largura mínima de calçada; fachada ativa; cota parte; fruição pública, então, todos esses eu vou apresentar.

Essa é uma situação bastante ilustrativa da fachada ativa. Aqui, em verde, foi tentado, no térreo, comércios e serviços, a ciclovia ali no meio, o corredor de ônibus e ali, embaixo, os objetivos, os incentivos, os critérios para a implantação e o critério para se estabelecer um incentivo. Ou seja, toda área destinada à implantação desses comércios, nos corredores de ônibus, que trazem uma vida urbana, tem o benefício de 50% uma área não computável.

Aqui um exemplo também bastante ilustrativo de uma fruição pública. Pode ser que um edifício, na medida em que se implante, recue, crie uma praça. Em Nova Iorque tem muito isso. Enfim, são situações urbanas que, por meio da implantação desses territórios em transformação, tentam criar espaços públicos, porque tem que ser averbado em Cartório, com qualidade urbana.

Outro parâmetro bastante importante é a cota parte mínima e máxima: o intervalo criado para que esses territórios em transformação, a gente os humanize. Ou seja, que a transformação não seja apenas em metros cúbicos de concreto. Então, foi estabelecido um parâmetro que equilibra a densidade populacional em função das características de determinadas regiões. Então, aqui são três exemplos ilustrativos. O da esquerda, seria uma cota parte maior, em que você teria menos unidades habitacionais e menos pessoas morando em determinado edifício; à direita, uma cota parte menor, um número maior de unidades habitacionais e, conseqüentemente, um número maior de pessoas habitando determinado território. Esse é um cálculo bastante importante que tenta garantir, nessa visão do direito à Cidade, que é um princípio fundamental, fazer com a Cidade, na medida em que ela se transforme e se estruture, isso seja de usufruto de todos.

Outro parâmetro bastante importante é o incentivo ao uso misto. Nesses edifícios, nesses territórios dos eixos, usarem usos não residenciais, até 20% é considerado não computado.

Outra imagem, que é bastante importante e que a gente poderia dizer que é o coração da Cidade, é o Parque D. Pedro, que tem uma importância histórica com o Pateo do Colégio, uma transposição para a zona Leste, e se a gente olhar a configuração desse espaço, hoje, o que prevalece são esses viadutos, em que você não tem qualidade de espaços de encontro. Então, a estratégia é fazer com que, na medida em que a Cidade se transforma, dentro de um pacto coletivo, que a gente consiga conferir uma qualidade a esses espaços públicos. A própria legislação favorecia esse tipo de situação urbana. Então, foi levantada aqui como se estruturava a legislação atual.

E uma outra proposta, que essa imagem tenta ilustrar, que é justamente esse pacto coletivo. Ou seja, esse espaço público e esse espaço da mobilidade é um espaço de constante conflito de interesses, mas, por outro lado, de uma série de potenciais. Então, o importante é, por meio do Plano, estabelecer um projeto de Cidade que seja um pacto na construção desse novo território.

Concluindo, tem uma questão bastante importante naquela terceira estratégia, que é a redução das desigualdades sociais e territoriais, que são as zonas especiais de interesse social. Esse mapa, todo esverdeado, apresenta os perímetros em que foram estabelecidas essas zonas. Aqui, na zona Sul, na região de Santo Amaro, a gente consegue visualizar que não são tantas as zonas de interesse social.

Qual a importâncias dessas zonas? Em uma lógica de reprodução comum da Cidade, qualquer empreendedor tem um interesse de buscar vantagens locais. Ou seja, o que ele busca? Ele busca fazer com que aquele empreendimento dele se realize no melhor local. Então, é fundamental que a gente, dentro daquele outro processo dos corredores de ônibus, Metrô e trem, que a gente reestruture a Cidade. ou seja, essas vantagens locais

vão se multiplicar, na medida em que são novas áreas de interesses econômicos. E as habitações de interesse social, que são aquelas 427 mil unidades que compõem o déficit, 60%, aproximadamente 285 mil, são para famílias de 0 a 3 salários mínimos, que não têm condições de arcar com uma moradia digna.

Então, as zonas de interesse social, elas atuam nesse sentido: é uma reserva de terra para que a gente garanta uma produção para essa demanda social.

Mas o que acontece? Que nem a questão do transporte, não é simplesmente fazer um corredor de ônibus, ou uma linha de Metrô, não é somente fazendo residências que a gente vai gerar uma Cidade digna. Então, foram propostos, ali naquele verde mais escuro, que outros usos, que não os usos residenciais, também sejam permitidos, para que a gente tenha uma dinâmica nesses lugares.

Por fim, além dessas estratégias, existe um conjunto de redes e sistemas urbanos e ambientais que estruturam território, para além da mobilidade urbana.

Então, aqui passando bastante rápido, para a gente conseguir ir para o debate, a gente tem um mapa dos sistemas ambientais. Aqui estão previstos alguns parques lineares e parques urbanos, na região de Santo Amaro.

Outro mapa, do sistema de saneamento, que é água, esgoto, lixo e drenagem. Esse primeiro trata da questão da rede de água. Ali, à direita, têm algumas estações propostas. Esse, trata da rede de esgoto sanitário. Esse trata da questão dos resíduos sólidos que, ali, embaixo, perto da CPTM, do aterro, a gente tem um ecoponto planejado. Aqui a gente tem o mapa do sistema viário estrutural, com algumas obras propostas. A gente também tem o mapa do transporte público coletivo, que é o que fundamenta aquele outro dos eixos de estruturação, e áreas de risco.

Por fim, acho que tem uma questão bastante importante, já que a gente está tratando da região da Santo Amaro, que é uma região bastante complexa, que tem uma diversidade de uso e ocupação do solo, é fundamental tratar de um parâmetro que foi incluído

no Plano e que tem uma importância na estruturação das áreas locais.

Naqueles territórios, sobretudo na periferia em que a gente tem os córregos, os canais de céu aberto, e concentram as áreas de risco, que tem habitações precárias, lá são locais estratégicos para que sejam feitas intervenções articuladas do Poder Público, que construam habitações de interesse social; urbanizem favelas; tragam equipamentos públicos; requalifiquem a orla desses canais, que hoje são esgotos a céu aberto, trazendo qualidades urbanísticas, com equipamentos. Isso, nesses territórios, é bastante importante.

Então, essas são estratégias territoriais para, por meio desse projeto de cidade, para o qual o Plano tem o papel fundamental na estruturação, que a gente consiga chegar à cidade que queremos, em um pacto coletivo.

Agora, existe uma série de instrumentos urbanísticos que são ferramentas para que aquilo que foi proposto do ponto de vista urbano, territorial se viabilize. Um desses instrumentos é a outorga onerosa, o potencial construtivo adicional. Esse dado posto foi coletado de 2005 a 2012, um balanço da arrecadação da outorga nesse período. Foram movimentados pelo mercado 94,68 bilhões de reais. E 1% desse valor movimentado pelo mercado foi arrecadado via outorga onerosa, o que equivale a 1,25 bilhões de reais. Então, 1 bilhão de reais parece uma quantia gigantesca – para Água Branca a expectativa é de 3 bilhões -, mas, se compararmos isso proporcionalmente ao que o mercado movimentou nesses últimos sete anos, é uma cifra relativamente pequena.

Essa cifra é utilizada para quê? Todos os imóveis têm um coeficiente básico; o coeficiente mínimo define a função social da propriedade. Ou seja, se nós temos uma terra urbana, que é um bem construído socialmente, historicamente e escasso, e este está subutilizado, tanto do ponto de vista do uso quanto da ocupação, se ele não chega ao coeficiente mínimo, ele não cumpre sua função social. Esse é o coeficiente mínimo. Coeficiente básico é aquilo que todo mundo pode construir sem pagar contrapartida financeira. Agora, o coeficiente máximo, que está em verde, transparente, pode ser outorgado pelo Poder Público;

proprietário constrói e transfere essa contrapartida financeira a fundo de desenvolvimento urbano, que, por sua vez, encaminha para intervenções urbanas e melhorias, tais como habitações de interesse social, transporte público e etc e tal. Ou seja, é um equilíbrio bastante importante de se estabelecer, porque na medida em que a gente não pode ter uma fórmula que inviabilize, quanto mais conseguirmos operar nessas transformações urbanas melhor para a cidade.

Por fim, o último título com relação ao conteúdo, trata da gestão democrática do sistema municipal de planejamento. Esse é o título que estabelece os meios para que a interface entre sociedade civil e poder público se dê. Então, temos uma série de órgãos que tratam dessa gestão: o Conselho Municipal de Política Urbana; agora temos os conselhos participativos das subprefeituras. Não sei se há alguém que foi candidato ou eleito como conselheiro. Temos cinco presentes. Do ponto de vista do planejamento e da gestão do desenvolvimento, da política urbana no município, é como se dá a interação entre os órgãos colegiados. Esse capítulo também trata de outra coisa bastante importante, a relação entre o planejamento urbano e o planejamento orçamentário do município. Então, o programa de metas, as leis orçamentárias, LDO, etc e tal, além do PPA, estão aqui colocados.

Nas disposições transitórias, para chamar a atenção, temos destacado em verde a macroárea de estruturação metropolitana. Se formos dar um zoom em Santo Amaro, no perímetro em roxo, depois da Vicente Raô e em direção à Avenida Cupecê, temos o que foi denominado como áreas de incentivo ao desenvolvimento, ou seja, na zona Leste, a Jacu Pêssego, bem como na zona Sul, a Cupecê. São áreas dentro da macroárea de estruturação metropolitana que estão diretamente articuladas como polo geradores de emprego, e para fazer com que se articulem e equilibrem do ponto de vista econômico do desenvolvimento da região metropolitana de São Paulo, foram estabelecidos nessas regiões que os usos não residenciais poderão construir até quatro e não pagarão outorga onerosa, que é aquele instrumento que mostrei para o Fundurb. Na zona Leste, que é uma área fundamental para que

levemos desenvolvimento econômico, para além do Plano Diretor foram estabelecidos outros incentivos por meio de uma lei que está na Câmara também e isenta o pagamento de ITBI, de IPTU e baixa para 2% o ISS. Então, são estratégias do Plano Diretor, articuladas com outros instrumentos que vão para além do próprio Plano para fazer com que a Cidade, nos próximos anos, se desenvolva de forma mais equilibrada.

A apresentação terminaria aí, por ser bastante breve. Este é um mapa bastante importante, que mostra a concentração dos empregos formais, acho que é importante ressaltar, na região de São Paulo. Vemos, na região de Santo Amaro, bem abaixo no final da Berrini, a concentração dos empregos formais. Aqui, em verde, temos, segundo pesquisa recente, as áreas com maior vulnerabilidade urbana e social. Na hora em que sobrepomos uma a outra, fica bastante evidente que as áreas verdes estão dissociadas das azuis, onde há oferta de emprego formal. Isso está diretamente relacionado à infraestruturação do território, que está diretamente ligada à questão da mobilidade urbana.

E, por fim, a questão do Arco do Futuro, que se traduz na macroárea de estruturação metropolitana que tem esses perímetros de incentivo ao desenvolvimento. E las dialogam diretamente também. Se observarmos, quase que uma é o negativo da outra, então, é uma leitura que se faz do território das áreas onde não há muitos usos habitacionais. É o quê? A área onde o rio sempre esteve presente.

Então, é bastante importante mostrar. Observem a concentração de emprego também nesses locais onde as infraestruturas de mobilidade se estruturaram.

Por fim, este é o mapa síntese – último *slide*. Ele cruza as macroáreas, que é aquele retrato da cidade e uma territorialização de um projeto de cidade com os eixos de estruturação da transformação urbana. Então, um corredor, na medida em que passa numa macroárea, não é igual em toda a região. Respeita as condicionantes de cada território específico. Como o próprio Plano é um sistema complexo, uma questão não é simplesmente operar no corredor, mas ver também se a macroárea, do ponto de vista da região de Santo

Amaro, que é uma região muito complexa, está adequado.

Era isso. Queria agradecer a atenção de vocês. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Eduardo.

Vamos aos inscritos. Temos o ex-Vereador Claudio Prado por três minutos.

O SR. CLAUDIO PRADO – Agradeço ao Vereador Andrea e ao Subprefeito pelo convite.

Boa noite a todos, companheiros e companheiros. Falo assim porque sou um trabalhador metalúrgico. Sou Diretor do Sindicato dos Metalúrgicos. Quero colocar algumas questões rapidamente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – V.Exa não é petista.

O SR. CLAUDIO PRADO – Não sou petista, sou da Força Sindical.

Quero parabenizar os conselheiros pela eleição e pela presença aqui. Em Santo Amaro, 35% do emprego, na década de 90, era dos metalúrgicos. Não preciso nem falar para vocês. Se vou pegar Vilares. Não vou nem pegar as empresas que saíram – Caloi, Monarc, Metal Leve, há muitas. Esse eixo de Santo Amaro flui de toda periferia – Capão Redondo, Parelheiros, de toda ela -, e vão para Santo Amaro em busca de emprego. E o conceito que estão falando do Plano Diretor, a meu ver, não equilibra o emprego. E ao não equilibrar vai distorcendo as arestas que estão sendo colocadas. Um exemplo: são muito bonitas todas as áreas verdes colocadas. Por exemplo, a Operação Urbana Água Branca – e o Andrea Matarazzo é testemunha – estive em todas as audiências e dizia: o que vai acontecer é que dos atuais 7 mil moradores, eles vão adensar para 70, 90 mil moradores devido à outorga onerosa, e são 3 milhões que vão arrecadar. E há na região dez mil trabalhadores de empresas metalúrgicas. Então, vão adensar com pessoas, mas expulsar o emprego. Vão gerar novos empregos? Não! Na área do Arco Tietê – e ele até foi tirado daqui, não consigo mostrar – há uma concentração maior de empresas. Hoje, em São Paulo – todos sabem – por que privilegiar a Cupecê? Vocês viram que há privilégio na Cupecê quanto à empregabilidade? E

por que não tem nas Nações Unidas? Um exemplo, a Rolamentos FAG – que saiu da Nações Unidas – nela haviam 600 trabalhadores. Foi instalada, naquele local, uma distribuidora de automóveis, e sabem com quantos trabalhadores? Vinte. Estive na zona Sul e fiz uma assembleia na Prada, quem é da zona Sul conhece a Prada, ele tem 2 mil trabalhadores. Ano que vem está indo para Mogi das Cruzes. E temos de ter equilíbrio.

E qual seria a minha proposta? O Plano Diretor tem de ter o que chamamos de “bairro total”, de bairro completo, e a proposta deles é zona de desenvolvimento econômico. Ele não prevê equilíbrio entre indústria, comércio e prestação de serviço. São Paulo, então, expulsa todas as indústrias, vão os prestadores de serviços e vocês sabem bem em relação entre salário da prestação de serviço e indústria, são 20%, 30% menos. Temos de ter equilíbrio, e qual é a minha proposta? Tem de ter o bairro total, o bairro completo. Temos de trazer da Câmara de Animação Econômica. O que é isso? Cada bairro tem de estudar o seu próprio desenvolvimento. Aí sim você pode legalizar, pode ter equilíbrio no emprego e em todas as estruturas – industrial, prestadora de serviço e comercial –, assim equilibraria o desenvolvimento dos bairros. E na zona Sul, tenho de lhes dizer, nada é legalizado. Como o Andrea disse, se você for à Cidade Ademar, não tem nada legalizado. É preciso que haja legalização, que assim possamos desenvolver os bairros para evitarmos tudo que acontece agora em São Paulo. Por exemplo, infraestrutura de transporte coletivo. Você elimina todos os serviços existentes, e eu pergunto: uma pessoa que mora em Parelheiros vai trabalhar aonde? Vai trabalhar na região central, pois 65% dos empregos estão nessa região. Se for eliminada a possibilidade de trabalho em Santo Amaro, esse percentual sobe para 80%. Aí não tem transporte coletivo, metrô ou qualquer transporte que resista. Os empregos tem que ficar nas regiões, aqui. Legaliza e faz o “bairro completo”, o “bairro total”. Uma pessoa tem de trabalhar a no máximo trinta minutos da sua residência para poder ir de bicicleta, a pé, de patinete, ir como quiser. É disso que São Paulo precisa, mas não é essa a infraestrutura que estão propondo.

Desculpe-me, falei muito!

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Claudio. Tem a palavra o Sr. Antonio Cunha.

O SR. ANTONIO CUNHA – Sou do movimento Defenda São Paulo, e do Movimento dos Moradores do Campo Belo. Uma das características fundamentais dessa loucura que chamam de plano - mas não é um plano, e eu não sei o que é, pois plano é outra coisa – é a catarse que se formou em torno da ideia. Todo mundo vai trabalhar perto de casa ou vai morar perto do trabalho. Nada mais representativo dos tempos modernos.

Os tempos modernos a partir do segundo choque do petróleo, quando se instalou o admirável mundo neoliberal, caracterizou-se devido à política ter acabado, só existe o mercado, o mercado é perfeito, o mercado resolve tudo, tudo dentro do mercado, nada fora do mercado. Portanto, não precisa haver política, pois se houvesse haveria o seu exercício, portanto, o primeiro ponto do exercício da política, uma análise crítico-contextual. Se a análise crítico-contextual fosse exercida se saberia que estamos no admirável mundo neoliberal, cuja característica fundamental é o desemprego estrutural, cada vez pior. Um massacrante privilégio ou prevalência do capital sobre o fator trabalho. Hoje, como não era antigamente, o capital massacra o fator trabalho. Hoje, o trabalhador não tem a menor hipótese de escolher o seu emprego. Ao contrário, o emprego é que escolhe o trabalhador, e de maneira massacrante, cada vez pior. Significa que se combinarmos com o fato de que você fica, em média, dois anos em seu emprego, não adianta nada fazer esforço de morar e trabalhar em Santo Amaro, pois daqui dois anos – quando eu receber o famoso PNB - pé na bunda – é o emprego que vai me escolher. E esse emprego vai estar em Itaquera, e aí? Sabem o que há por trás disso? Não se tem a menor ideia de como resolver o problema da mobilidade. Para eles, mobilidade é o seguinte: não fazem nada ou quando fazem, fazem linhas de metrô, que custam 700 milhões de reais o quilômetro.

Até disse quando da construção da Linha 5 do metrô, por que não fazem o trilho de

ouro? Não há muita alteração no preço.

Como é que respondemos então essa questão? Não vai ser como vocês querem, pois o admirável mundo neoliberal não vai permitir.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sr. Antonio. Tem a palavra Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Sou Presidente da Federação dos Trabalhadores e Empreendedores das Políticas Públicas Sustentáveis dos Bairros – regional Santo Amaro, que é um órgão oficial da União Global Labores das Nações e Cidades, uma central internacional.

Primeiramente, quero saudar o Vereador Andrea Matarazzo, Presidente da Comissão; o subprefeito de Santo Amaro; demais autoridades; todas e todos.

São Paulo é uma cidade global, pois as maiores companhias do planeta têm suas sedes aqui. De outro lado, é uma cidade insustentável, pois 63% dos munícipes ganham até três salários mínimos por mês. Cerca de 20% dos cidadãos da cidade dominam 68% do PIB da cidade de São Paulo, que é um absurdo. As cidades de Nova York, Londres e Paris tem a mesma quantidade de ricos que detêm apenas 19% do PIB. Concluindo que a desigualdade em São Paulo é enorme.

Há 15 anos apresentamos um plano de mobilidade avançada para a cidade de São Paulo, e não cobramos, pois viajei a Portugal e lá fiquei por seis anos. O plano previa 400 quilômetros de metrô, até 2010; 300 quilômetros de corredores de ônibus; 95 viadutos e túneis integrando as cidades da Região Metropolitana; e 40 quilômetros de pista de Cooper, para incentivar os cidadãos a andarem a pé. Também 220 estações, terminais de ônibus avançados, com prédios de até cinco andares, seriam shoppings populares equipados com academias, com lazer para o cidadão.

Os nossos terminais são verdadeiras aberrações. O Maluf quando começou a construção do Terminal Parque Dom Pedro fizemos uma intervenção para que ali se

construísse um grande prédio, um shopping, mas ele expulsou os empreendedores individuais. Aqui em Santo Amaro, o mesmo.

Para concluir, apresentamos como contribuição para o Plano Diretor proposta de isenção de impostos para que as empresas fiquem localizadas nos bairros, nas regiões Leste e Sul. Para a região Leste, o Executivo enviou projeto para a Câmara Municipal e foi aprovado; mas é preciso que faça o mesmo em Santo Amaro. E não é para colocar o emprego ao lado do cidadão, seria como um fortalecimento para os bairros.

Era isso que eu tinha a dizer.

Muito obrigado pela palavra.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, Sr. Laerte. Tem a palavra Marc Zablith. (Pausa) Anuncio a presença do ex-vereador Mohamad Mourad.

O SR. MARC ZABLITH – Boa noite. Sou da Ciranda, uma entidade que reúne moradores de Santo Amaro. Nessa minha fala vou focar questões de interesse público, que ficam além dos conflitos que podem existir – dentro de uma visão ou de outra – na cidade de São Paulo. Vou tentar focar no que, acho, poderia ser consenso na nossa comunidade.

A primeira questão que quero o mapa nos revela é que o Plano prevê eixos de estruturação de transformação urbana, que são locais em que haverá estímulo ou adensamento. Quero mostrar duas áreas: o Golfe Clube de Santo Amaro e a Hípica de Santo Amaro. Dentro os instrumentos em que se aplicam essas áreas de estruturação urbana...

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Vão ficar condomínios lindos...

O SR. MARC ZABLITH – Vão ficar condomínios lindos, com coeficiente quatro e com parcelamento obrigatório do solo. Acho que isso é uma aberração. Todos concordam que nessas duas áreas, que somadas tem um milhão de metros quadrados, não podemos obrigar o adensamento urbano. Seguindo a legislação proposta, vai representar um acréscimo de 50 mil pessoas, só nesses dois territórios. Esse é um ponto que temos de ter claro, e isso foi incluído

em surdina no Plano Diretor, e é um absurdo.

O segundo ponto que ressalto é que esse Plano foca muito bem as áreas de desenvolvimento comercial, foca interesse social, mas não dá ênfase aos equipamentos públicos. Na Alceu Maynard Araújo, bem aqui, estão sendo previstas ZEIS. Só que eu acho que Santo Amaro tem características específicas, ela é o centro de toda a zona Sul de São Paulo. Em minha opinião, na mesma linha que o José Paulo ressaltou em outras audiências, deveríamos ter equipamentos de Cultura, pois essa é área de acesso comum a toda zona Sul. Essa proposta de fazer ZEIS em área de 30 mil metros quadrados, é demagógica. Está bem ao lado da Operação Urbana Chucri Zaidan, onde poderíamos ter uma universidade pública, museu ou qualquer outra coisa. Na visão da Prefeitura alta Cultura só pode existir da Avenida dos Bandeirantes para cima. Só a zona Central recebe equipamentos de Cultura de qualidade. E nessa região poderíamos ter equipamentos de Cultura e isso não está contemplado.

Poderíamos voltar ao *slide* anterior? (Pausa)

Quero também chamar a atenção para algo que não faz sentido. Essa perna, que pega a Estrada do Campo Limpo, a Estrada de Itapeceira, aonde tem o metrô, é um trecho de operação urbana que não faz parte da macroárea de estruturação urbana. Nessa região há um milhão de pessoas, é um bairro-dormitório, um milhão de pessoas moram nesse local, mas não têm emprego. Em minha opinião, seria melhor transformar essa perna, em que há o metrô, em macroárea de estruturação urbana. Não há motivo para não estimular o investimento em emprego na região.

Obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Marc, você é urbanista?

O SR. MARC ZABLITH – (Fora do microfone) – Não.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Bela análise, parabéns. Vou fazer dois comentários. Quando se trata do Clube de Golfe e da Hípica, obviamente vão ser retirados. Na

pressa acabaram ficando, eu acho. Como também os cemitérios, imagino que não vão verticalizar os cemitérios da Consolação, do Araçá, mas tudo pode acontecer. Quando a gente acha que já aconteceu tudo de pior, sempre pode piorar. Mas acho que efetivamente vão...

Quanto às ZEIS, eu não comentei no início, nem 5% delas previstas no Plano anterior foram executadas. Então criar mais ZEIS quando se têm uma grande ZEI, que é o Grajaú inteiro, por exemplo, podia ir legalizando lá, o Grajaú.

Marc, parabéns. Depois, nós vamos te chamar. Obrigado.

Tem a palavra Cristina Antunes. Imagino que é quem eu conheço, de alguns anos, que também sabe tudo.

A SRA. CRISTINA ANTUNES – Boa noite a todos. Sou da SAJARP – Sociedade Amigos do Jardim Petrópolis e da Ciranda, a mesma entidade que hoje é presidida pelo Marc.

Temos quatro pontos específicos a comentar. A época das oficinas, que depois a Secretaria ofereceu um prazo para as entidades apresentarem propostas, elaboramos documento que contemplava o que o conjunto das associações elaborou para submeter à Secretaria. Lamentavelmente, o formato que nos permitiram apresentar era engessado, era aquele mesmo da oficina de junho. Portanto, não conseguimos protocolar o documento. Estou trazendo agora, vou pedir ao Andrea que protocole em nome da Comissão de Política Urbana, que são as propostas básicas da Ciranda que, resumidamente, está aqui. Uma é pra vocês e a cópia é nossa. Obrigada.

A lógica que nós gostaríamos fosse seguida num Plano Diretor, seria menos preocupada com o que acontece do solo para cima, mas começando a discussão do subsolo até o solo. Para falar só de Santo Amaro, nós estamos numa região com subsolo extremamente sensível, sobrecarregado, temos bairros que estão afundando, a gente fala isso há 15 anos, Chácara Santo Antonio, região até de Moema tem afundamentos e os projetos só se preocupam com a fundação, que os empreiteiros vão ter que fazer, e com a providência de fazer garagens diafragma para evitar que a água percole dos lençóis freático. A nossa proposta

é que qualquer intervenção na cidade comece com uma análise geomorfológica, em qualquer lugar que esteja. Em lugares ricos e com uma rede hídrica como nós somos e onde ninguém mais sabe onde tem o córrego, ninguém mais sabe onde tem ribeirão, ninguém mais sabe onde está o rio, porque foram canalizados, inclusive nós temos um caso recente aqui junto à Granja Julieta, onde um prédio foi construído em cima de um córrego porque ninguém achava um mapa hidrográfico que mostrasse que aquilo um dia foi um córrego, embora houvesse no próprio Plano Diretor em vigor um projeto para fazer um parque linear nesse local.

Outra questão que a gente pede é que exista uma generosidade ambiental, não propriamente uma permissividade ambiental que é o que a gente vive hoje.

Outra questão é acessibilidade no transporte. Eu vou submeter um documento técnico. Existe um estudo feito na Espanha que trata da sensibilidade das vias de transporte. Entendo que o solo em geral também não suporta a carga de veículos, a carga de transporte que é colocada nas grandes cidades.

Outra questão que quero submeter é a ausência na proposta do Plano daquela divisão entre zonas mais ou menos adensadas, zona mista não pode ser considerada uma coisa geral na cidade. Tem que ter uma zona mista de alta, uma de média e uma de baixa densidade. A mesma coisa para zonas residenciais, a mesma coisa para zonas industriais. Isso aqui foi uma perda, um retrocesso nesse projeto.

Nós temos aqui, saiu por coincidência nesta semana uma matéria da Elizabete Pozza Amparque, que esteve com o Secretário e que condena os corredores de ônibus que estão propostos porque vão criar paredões, aquela imagem que vocês mostrou é linda, mas a gente sabe, arquiteto sabe disso, o papel aceita qualquer coisa, estava linda aquela imagem lá, calçada larga, prédios baixos, que na verdade nos corredores não vão existir, ciclovia e tal. Agora, eu quero colocar três perguntas com relação a isso, Fernando. É o que o Vereador Andrea falou, o que vai acontecer? Vai demolir tudo que existe? Mandar embora todo mundo que está ali para colocar essa paisagem bonita? Como é que vai acontecer com as pessoas

que vão ser expulsas desses locais? Em cada um dos locais está sendo feita uma análise hoje no Plano da capacidade de infraestrutura para receber esse adensamento nesses corredores? E as ZEIS não vamos repetir, porque já está dito, as ZEIS não vingaram, então tem que ter um olhar para isso.

Nós temos aqui como contribuição um documento que foi feito pela Galia, que é uma assessoria em gestão ambiental e que tem uma enorme sensibilidade com relação a Santo Amaro, que trabalhou muito aqui, porque somos um bairro absolutamente especial dentro da estrutura urbanizada da cidade. Nós somos um bairro ainda com características ambientais saudáveis. Esse documento, Vereador Andrea, quero submeter também porque ele faz uma análise do impacto da verticalização nas regiões verdes de Santo Amaro e nesse estudo ele coloca as questões da fauna, da vegetação arbórea, competição pelo espaço aéreo, criação e exposição de ilhas de calor que obviamente vão surgir com esse adensamento nos corredores e a criação de corredores de vento, que a gente sabe que em outras grandes cidades são um pesadelo para os moradores. Esse impacto da verticalização no microclima e na impermeabilização não está considerado no projeto desse Plano. Isso aqui a gente dá como uma contribuição, porque foi oferecido para nós como contribuição, e espero que a Comissão de Política Urbana analise carinhosamente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Todos os documentos que estão sendo protocolados vão ser analisados, bem como todas as observações feitas aqui, porque elas estão sendo gravadas e depois transformadas em notas taquigráficas para que possamos captar todas as informações deixadas.

Cristina, você imagine o corredor adensado, com prédios de coeficiente quatro e sem a fórmula de Adiron, que também eliminaram. Então paredões. Mas a gente sabe que não vai acontecer isso, porque as cidades do *PowerPoint* não conseguem se impor às cidades reais e vão ser feitas alterações e eu tenho certeza que o prefeito vai acatar o que precisar.

Tem a palavra a Sra. Maria Auxiliadora Lopes Martins.

A SRA. MARIA AUXILIADORA LOPES MARTINS – Veja só, eu acho que todas as falas têm realmente um sentido importante, porque infelizmente a nossa cidade de São Paulo ao longo dos anos cresceu de forma desordenada e nós temos uma cidade que é um caos, apesar da gente viver aqui, gostar, amar esta cidade, mas é um caos, porque nós sofremos muito, quem vive nesta cidade. Sofre no trânsito, sofre para trabalhar, sofre para respirar, sofre com as doenças decorrentes da poluição exacerbada. Então temos uma situação que não é fácil.

Fico pensando, tem horas, com a nossa região. Por exemplo, Chácara Santo Antonio, está recebendo empreendimentos que trarão em breve 65 mil pessoas para a nossa região. Aí você para e pensa: olha as ruas, olha o solo da Chácara Santo Antonio, que é um dos piores solos que nós temos aqui, a várzea debaixo, vai pegando toda essa região, tem um solo muito frágil, no entanto as torres estão só levantando. Quando a gente pega e olha o que está sendo desenhado a gente verifica que vai haver um adensamento muito forte, se for aprovado da forma que está sendo colocado e desenhado, nos eixos de grandes transportes, de metrô, de grande circulação. Como é que se as ruas não comportam, vai receber todo esse adensamento se não tem um planejamento, não temos ruas para isso. Não temos ruas para isso, temos? Não temos. Como vai fazer com isso? Vai gerar mais caos, na minha opinião, não são soluções.

Outra coisa, mudando um pouco a conversa, porque já que é para tratar da nossa região de Santo Amaro, nós temos um problema gravíssimo na área da saúde pública. E todos os Governos deixam a desejar. Todos, sem exceção. Entra Governo, sai Governo e a saúde continua um caos na nossa região. Quem ainda tem um plano de saúde vá lá, mas não podemos pensar só no nosso umbigo. Nós temos que pensar na população em geral que precisa.

Outra coisa que foi muito bem colocada, tem que haver empregos nas regiões. Por isso que o Plano Diretor precisa ter diretriz que venha prever a possibilidade no Plano Regional

e na Lei de Uso e Ocupação do Solo a mudança de zoneamento, principalmente nas bordas dos bairros, não é para adentrar dentro dos bairros residenciais. Nós estamos falando de bordas residenciais, a exemplo da Rua São Benedito, que vivemos um problema e que gera muito emprego na São Benedito e que gera serviço para o bairro todo, para Santo Amaro todo, todo mundo do bairro se serve da São Benedito porque tem grandes empreendimentos, pequenos, modestos, de pequeno impacto e que serve a população local. Eu acho que o Plano Diretor tem que ter essa sensibilidade, porque não é um problema só aqui da São Benedito, é da cidade inteira. Nós pegamos ruas na Avenida Morumbi, uma série de lugares que na região inteira da cidade que tem problemas das ruas que está todo mundo irregular, 90% de São Paulo é irregular, essa que é a realidade, e se não tocarmos no zoneamento não resolve, continua a ilegalidade, continua irregular.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – E com a irregularidade a corrupção.

Tem a Avenida dos Eucaliptos, Rua Alvarenga, várias.

Tem a palavra a Sra. Silvia Leite.

A SRA. SILVIA LEITE – O meio ambiente agradece pelas áreas de fruição lembradas neste plano, que são muito importantes porque falamos aqui em saúde, falamos em qualidade de vida e humanização e isso é muito importante e qualquer área de intervenção urbana merece justamente essas áreas de fruição. Foi o que aconteceu na esquina da Santo Amaro com a Avenida Roberto Marinho. Depois que aquela seringueira foi cortada, aquele espaço tornou-se um deserto e a maior preocupação que tenho é quantos aos viadutos que serão construídos naquela área, que também vem a calhar com aquilo que o senhor falou agora há pouca.

Além dessa área de intervenção que temos nesse local, temos também o Aeroporto de Congonhas, com poluentes não só químicos, como também agora, com grande adensamento, de sonora. Então vamos ter um acréscimo cada vez maior de poluentes e para

isso precisamos urgentemente considerar dentro desse Plano Diretor algumas áreas que amortecem isso tudo, sejam elas áreas de fruição, áreas verdes, parques lineares, como proposto em torno de toda Avenida Água Espraiada, porque precisamos amortizar para a população e para a ave fauna do entorno.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. José Paulo dos Santos.

O SR. JOSÉ PAULO DOS SANTOS – Boa noite senhoras e senhores, a todos os membros da Mesa, e em especial aos senhores que aqui estão. A responsabilidade de estarmos aqui neste momento é muito maior do que a maioria das pessoas ousa imaginar. Eu conheci São Paulo numa época em que se respeitavam as posturas municipais e se respeitava as leis vigentes. Eu conheci Santo Amaro quando Santo Amaro era o exemplo do bairro-cidade, porque Santo Amaro foi cidade primeiro que São Paulo. Então aqui tínhamos grandes indústrias, multinacionais e empresas nacionais sólidas e solidamente fincadas o número de trabalhadores que residiam nas circunvizinhanças. Isso é o que se fala que é o correto. Só que os desgovernos que eu presenciei atuando, eles destruíram exatamente isso. Santo Amaro perdeu grandes indústrias, Metal Leve e outras, vai perder a Prada, já perdeu Caterpillar, Monark, Plásticos Plavinil, que veio a quebrar, e inúmeras outras. Nós precisamos, em primeiro lugar, de fazer com que Santo Amaro não tenha um adensamento como proposto. Santo Amaro tem que a outorga onerosa zero, porque isso, somente isso, permitirá que nossos filhos, nossos netos tenham uma qualidade de vida que estamos perdendo a cada dia. Esta é uma coisa que aprendi com meu pai. Meu pai dizia: “Quando você tem uma construtora ao seu lado, você vai perder qualidade de vida” e meu pai era construtor. Então ele falava isso com conhecimento de causa. Eu diria para os senhores, outorga onerosa zero para Santo Amaro. Não queremos, de forma nenhuma, que o golfe seja usado para empreendimentos imobiliários, nem tão pouco a hípica, porque isso é uma das partes do que sobrou do pulmão da região.

Muito obrigado aos senhores. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra a Sra. Tereza Cristina Carvalho.

A SRA. TEREZA CRISTINA CARVALHO – Boa noite. Moro na Chácara Monte Alegre e trabalho com a ciranda. Não faz sentido dizer que a verticalização é para levar as pessoas para morar perto do trabalho. Isso é pura utopia, como todos aqui já concordaram. E outra coisa é a verticalização junto aos corredores de ônibus, de transporte público, metrô ou ônibus, eles vão fazer a cidade ficar totalmente inviável, são ruas muito estreitas, avenidas estreitas e já é adensado ao longo delas. O que precisa fazer é fazer um circuito de micro-ônibus pelos bairros ao longo desses corredores que levem as pessoas a pegar os transportes públicos e depois voltem para suas casas, levando passageiros para todas essas estações. E uma coisa que falta muito, também em Santo Amaro, são parques, e poderia aproveitar as estações de Metrô, que vão deixar alguns espaços vazios, para fazer parques, UBSs, creches. Então, tem muita coisa para fazer que não precisa ser adensado e só para a construção civil.

Obrigada. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

A SRA. OLÍVIA COSTA – Boa noite a todos. Sou moradora da região, faço parte de uma série de entidades, mas hoje, particularmente, pela Associação Comercial de São Paulo, Distrital de Santo Amaro.

Sei que este é o momento de, através da discussão do Plano Diretor, tentarmos encaminhar propostas para corrigir algumas distorções que têm em nossa Cidade e Santo Amaro, particularmente, acho que é unânime a questão do adensamento, que tem que ser repensado – seja ele ao longo das vias de transporte, seja ele com certas indicações de alguns critérios que deverão ser colocados. Mas eu vim colocar uma surpresa que a gente teve quando da entrega do projeto para a Câmara Municipal na discussão.

Anteriormente, tínhamos a possibilidade da regularização do uso misto, da sua

implementação, para que se corrigissem algumas distorções ao longo de vias locais, para a regularidade do pequeno e os pequenos comércios e serviços locais. E quando da propositura, nas zonas lindeiras às ZER, isso foi retirado. Quer dizer, nós vamos continuar perpetuando uma distorção que existe, não só na região de Santo Amaro, como em outras regiões da Cidade.

E eu acho que a discussão, em uma sociedade que é tão mobilizada como a nossa, que procura por qualidade, que não quer abrir mão da qualidade que a gente tem na região, a gente tem que possibilitar que algumas coisas que nós mesmos nos utilizamos, com a qualidade de vida que a gente quer ter, que a gente possa permitir a regularidade. Também, através disso, a gente vai conseguir que, de uma certa maneira, não na quantidade que é proposta, através desse ideal, desse programa da atual Administração, que a gente aproxime mais, sim, a moradia do emprego. Talvez não na proporção que vocês pretendam. Mas, se você já tentar regularizar um uso misto de pequeno, médio, acho que vocês vão conseguir.

Obrigada. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Alguém mais gostaria de se inscrever? (Pausa). O Subprefeito gostaria de falar mais alguma coisa?

(NÃO IDENTIFICADO) – Primeiramente, obrigado pela presença de vocês. É importante o trabalho que estamos fazendo aqui e que este debate venha surtir efeito na Comissão para que essas mudanças possam ser alteradas.

Queria ressaltar que cada um que está aqui, Santo Amaro tem um diferencial, que cada representante aqui não representa ele mesmo. Ele está falando por uma quantidade de pessoas gigantesca. Então, a representatividade aqui não é só essa. É uma grande maioria que está por trás de cada uma dessas pessoas que aqui falaram. Então, é importante este debate, esta receptividade.

Santo Amaro tem que pensar de forma ordenada. Santo Amaro é uma cidade,

como todos já sabem, e existe uma série de fatores que se conflitam e que a gente precisa resolver isso de forma coerente e satisfatória para todos, criando emprego, ordenação, transporte. Hoje, excepcionalmente, eu vim do Centro, também, Vereador, e demorei uma hora e meia. Alguma coisa aconteceu hoje, na Cidade, que estava anormal. Talvez, não sei se são os corredores de ônibus. Mas, enfim, quando chegou em Santo Amaro aí o trânsito melhorou.

Queria agradecer vocês, pela presença.

Obrigado. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Esta foi uma das melhores audiências públicas que tivemos. Dessas, do Centro expandido, certamente se não a melhor, uma das três melhores. E acho que é isso que precisa. Vamos ter o debate e a discussão na Câmara, tem o *site* do Plano Diretor para que se mandem sugestões. Temos que procurar resolver o grande e imenso passivo que São Paulo tem, há anos, que vai desde a iluminação pública, passando por largura de calçadas e, principalmente, o que está embaixo da terra, como disse a Cristina, que é o sistema de galerias. Basta ver o que aconteceu na região da Água Branca, que se têm galerias de 1,5 metro de diâmetro, há 50 anos, e há 50 anos se constrói, constrói, constrói e não aumentaram as galerias e o resultado são enchentes todos os anos.

Enfim, são várias as coisas que têm que ser pensadas e o Governo Municipal é fundamental que pense nisso. Acho que tem que sair um bom Plano Diretor. Às vezes é melhor demorar um pouco mais do que fazer bobagem.

De qualquer forma, queria agradecer muito a presença de vocês e pedir que continuem pressionando. Governo só funciona com pressão: experiência de 20 anos. Como o Governo não consegue atender a todo mundo, normalmente atende a quem berra mais e os adversários. Então, tem que pressionar.

O nosso gabinete está à disposição para isso.

Este ano será dedicado integralmente às questões do Plano Diretor e ajustar o Orçamento.

Muito obrigado.

Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada a 43ª audiência pública do Plano Diretor, da Comissão de Política Urbana.

Muito obrigado a todos e boa noite.

Estão encerrados nossos trabalhos.
