



## Rede Butantã de Entidades e Forças Sociais

**Ao Excelentíssimo Sr. Miguel Bucalem**

Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano  
Prefeitura da Cidade de São Paulo

Vimos por meio desta apresentar à V. Ex<sup>a</sup>. a ata da reunião da Rede Butantã, realizada no dia 5 de agosto de 2009, em que estiveram presentes sua Ex<sup>a</sup> e equipe da Assessoria Técnica de Operações Urbanas, além dos representantes da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e Subprefeito do Butantã.

Na ocasião a Secretaria de Desenvolvimento Urbano se comprometeu a dar continuidade ao diálogo iniciado, por meio de sua equipe de Assessoria Técnica de Operação Urbana, para junto à comissão de representantes da comunidade do Butantã, dar prosseguimento no desenvolvimento das propostas contidas no projeto de Operação Urbana Consorciada Vila Sônia, e que para tal, agendará data, local e horário.

Esclarecemos que a Comissão de representantes da comunidade, por deliberação das redes sociais existentes no Butantã, fica assim constituída:

Butantã Pode!

UniButantã

Movimento de Moradia

Associação dos Moradores Amigos do Parque Previdência

Em função dos encaminhamentos necessários à continuidade do diálogo, sistematizamos as solicitações que a comunidade entende de fundamental importância serem atendidas para o prosseguimento das análises e contemplação das demandas que ficaram pendentes da realização desta última reunião:

- Os projetos de traçados existentes, alternativos à interligação viária sob o Parque Previdência e sobre a Praça Elis Regina.

- Estudos da CET, em escala local e regional, a demanda de mobilidade para o traçado viário do eixo norte e sul, bem como as interligações dos transportes intermodais.
- Dados sistematizados das densidades de habitantes, com horizonte para 2017/2027, e adensamento construtivo agregados nos setores da Op. Urbana Consorciada Vila Sônia associado às infra-estruturas existentes e propostas.
- Projeto detalhado da via estrutural de apoio à Marginal Pinheiros na região oeste, eixo norte e sul.
- Estudo do dimensionamento da infra-estrutura básica (água, esgoto, coleta de resíduos, rede viária e suporte do meio físico) para previsão e suporte do adensamento, tipos de ocupação e intervenções que se pretende com a Operação Urbana C. Vila Sônia.

Faltaram esclarecimentos em relação:

- Realização, regulamentação e definição de metodologia do Estudo de Impacto de Vizinhança;
- Projeto detalhado de urbanização previstos para a implementação dos recursos advindos dos CEPACs nas áreas de ZEIS e Parques.
- Ao projeto que está previsto para a Av. Eliseu de Almeida, que será incluído na nova versão do EIA.
- as justificativas de adensamento das áreas lindeiras à Av. Eliseu de Almeida, que se constituem em áreas de várzea, com características físicas que comprometem a qualidade ambiental com o tipo de ocupação proposto (aumento do gabarito).
- à troncalização do transporte público e a passagem de pedestres.

Sugerimos que a pauta a ser contemplada para este próximo encontro sejam prioritariamente:

- Estudo de Impacto de Vizinhança e Estudo de Impacto Ambiental
- Adensamento e Planos de Bairro
- Diagnóstico da mobilidade
- Zonas Especiais de Interesse Social

Ficamos no aguardo de uma data para a realização de um próximo encontro, onde entendemos, serão apresentados projeto detalhado do que se prevê neste momento para a Operação Urbana Consorciada Vila Sônia, para discussão com os representantes da comunidade.

Sem mais para o momento, aproveitamos para expressar nossos votos de elevada estima e consideração.

---

p/ Rede Butantã de Entidades e Forças Sociais

São Paulo, 26 de agosto de 2009

**REDE BUTANTÃ**  
**DE ENTIDADES E FORÇAS SOCIAIS**



**ATA**

Data: 05 de agosto de 2009

Horário: das 9 às 13hs30

Local: auditório do Parque Previdência – R. Pedro Peccinini, 88 – Jd. Adhemar

Assunto: Reunião da Rede Butantã realizada com representantes do poder público para esclarecimentos à comunidade sobre aspectos referentes à Operação Urbana Vila Sônia e Parques Lineares.

(A pauta enviada à SMDU segue em anexo)

Na primeira hora da reunião – das 9h00 às 10h00 – seguindo a prática desta Rede, houve uma breve apresentação da Rede Butantã aos que participam pela primeira vez; breve apresentação da instituição anfitriã (Núcleo de Gestão Estratégica Centro –Oeste – Secretaria do Verde e do Meio Ambiente – apresentação feita pelo seu coordenador: Pedro Augustin Perez); apresentação e aprovação da pauta da reunião e breves encaminhamentos de ordem prática. Optou-se nesta reunião, pelo grande número de participantes e pelo tempo apertado, por dispensar a apresentação de todos os presentes, que já é praxe nas reuniões (a lista de presença pode ser disponibilizada se alguém tiver necessidade).

Representantes do poder público presentes:

**Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU**

- Secretário Miguel Bucalem

**Assessoria Técnica de Operação Urbana**

- Coord. José Geraldo Martins de Oliveira – Arquiteto Urbanista

- Pedro M. Rivaben Sales – Arquiteto Urbanista (participou da elaboração do projeto dessa Operação Urbana no âmbito da implantação do Plano Diretor)

- Lisandro Frigerio – Arquiteto Urbanista

**Secretaria do Verde e do Meio Ambiente – SVMA**

**Departamento de Planejamento Ambiental - DEPLAN**

- Dir. Alejandra Devecchi

**Núcleo de Gestão Descentralizada Centro Oeste**

- Coord. Pedro Agustín Céspedes Perez

### **Subprefeitura do Butantã**

- Subprefeito Régis Ghelen de Oliveira
- Assessor Maurício

O Secretário **Miguel Bucalem** expõe que o objetivo é o de iniciar um canal de diálogo permanente para apresentarem o que a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SMDU) tem projetado para a comunidade em relação à Operação Urbana Consorciada Vila Sônia (OUCVS) e Plano Regional Estratégico. O objetivo não é de defender uma posição em relação à proposta, mas abrir para o diálogo e dizer em que estágio estão, em particular com a O. U. C. Vila Sônia. Está em andamento a discussão do Plano Diretor Estratégico (PDE) na Câmara Municipal, e estão dando apoio técnico na medida em que a Câmara achar conveniente, e só depois poderão discutir os Planos Regionais.

Esclarece que a OUCVS foi proposta na gestão de 2001-2004, no âmbito do PDE, onde foram traçados perímetros e diretrizes para desenvolver o projeto, e durante esses anos desenvolveram as propostas, sendo que em 2007 encaminharam ao CADES o Relatório de Impacto do Meio Ambiente (RIMA), o CADES observou preliminarmente e devolveu à SMDU com uma série de observações. A empresa que desenvolveu o RIMA reformulou-o a partir das observações, e há atualmente uma versão do RIMA que está em análise no âmbito da SMDU.

Há uma série de propostas de intervenção que estão no bojo de serem submetidas novamente à apreciação do CADES, estão reanalisando todas as propostas que foram colocadas, para que quando chegar ao CADES tenha sido discutida com a comunidade, e seja um consenso técnico no âmbito da Prefeitura de que as intervenções previstas venham de fato ajudar a região a melhorar.

A Operação Urbana Consorciada (OUC) organiza o desenvolvimento da região de uma forma a potencializar até intervenções de âmbito ambiental, de regularização de habitações precárias e melhoramento do padrão urbanístico da região.

Têm conhecimento da preocupação da comunidade em relação à diretriz viária que existe no Plano Diretor e PRE, e uma forma de viabilizar essa diretriz viária seria por meio de um túnel. Reconhecem que esse túnel tem um impacto na região, principalmente no seu acesso pela Praça Elis Regina, e estão estudando o projeto em dois níveis. Recentemente solicitaram à CET um estudo para ter certeza que essa ligação viária é imprescindível do ponto de vista da mobilidade. Realizaram uma análise

preliminar e estão no processo de estudar as considerações que eles fizeram, pois apontam importância da mobilidade para essa intervenção, estão estudando as questões técnicas. O outro ponto de vista é de que a implantação não pode ocorrer em prejuízo da Praça ou do emboque pela Eliseu. É uma preocupação da SMDU e estão analisando; se a interligação for necessária do ponto de vista viário não poderá causar um impacto no entorno, esse impacto precisa ser minimizado, mitigado e discutido com a comunidade.

Primeiramente, sobre a concepção do instrumento da OUCVS, explica que há o coeficiente básico de construção, e que para usar a outorga onerosa é preciso ter estoque de potencial construtivo, os distritos que tem esse estoque tem capacidade de suporte adicional para receber adensamento construtivo, dado pela outorga onerosa, o recurso advindo do pagamento da outorga é distribuído para regiões mais carentes da cidade (urbanização de favelas, regularização de loteamentos irregulares e parques lineares).

Na Operação Urbana há uma intervenção no território que justifica ter estoques específicos, e os recursos auferidos com a venda é a forma de financiar parte das intervenções. A OUC tende a estruturar uma área específica, a intervenção na Vila Sônia é a chegada do metrô, que vai mudar as condições de acessibilidade da região e criar uma demanda que vai gerar uma dinâmica imobiliária diferente havendo Operação Urbana ou não.

### **Abordando os tópicos solicitados pela comunidade na pauta:**

- Em relação à Operação Urbana Vila Sônia, pediu-se:

- *Esclarecimentos sobre as intervenções propostas, pontualmente, a justificativa e objetivos previstos para as mesmas, e sua relação com o cenário futuro e impactos na região;*

O Secretário esclarece que as intervenções são:

- de melhoria dos cinco parques que há na região da OUCVS;
- urbanização e regularização de habitações precárias;
- melhoria no imobiliário urbano: calçadas, principalmente nos eixos dos pólos Vila Sônia, Vital Brasil, Fco. Morato e Eliseu de Almeida;

- O Boulevard está sendo incluído na revisão do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), apresentado pela COBRAPE, e vai estar detalhado quando do encaminhamento ao CADES.

- *Os esclarecimentos pertinentes ao traçado de interligação viária entre as Av. Corifeu de Azevedo Marques e Eliseu de Almeida, sob o km 11 da Rod. Raposo Tavares são:*
  - *Quais demandas definem esse traçado*
  - *O que define o eixo Norte-Sul*
  - *O que é o eixo Norte-Sul, seu contexto (que ligações ele permitirá) e quais obras o compõe.*

- O projeto está sendo reavaliado do ponto de vista da necessidade, foi solicitado o estudo de traçados alternativos e, caso seja imprescindível, os impactos serão considerados e não deixarão que o túnel seja feito em prejuízo das características ambientais consolidadas.

É solicitado que seja esclarecido o contexto do traçado, que não pode ser entendido isoladamente, e do caráter dessa via, se atenderá o transporte público, de ciclovia e de pedestres.

O Secretário responde, que de um ponto de vista mais amplo, há três eixos radiais: Av. Eliseu de Almeida, Av. Fco. Morato e Rod. Raposo Tavares, e no sentido ortogonal à esses três eixos não há nenhuma ligação de porte. Sendo também um apoio à Marginal Pinheiros do lado oeste.

Em relação ao transporte público, há um corredor da EMTU que está sendo desenvolvido, possivelmente ele poderia se beneficiar dessa ligação viária.

Quando o estudo com a CET for concluído, ele apontará, na escala local e mais ampla da mobilidade da região, como a mobilidade se relaciona com a cidade, o que poderá ser detalhado à comunidade de uma forma mais precisa.

J. Geraldo observa que a ligação norte e sul está prevista no Plano Diretor, e a diretriz apontada é na altura onde estes estudos da CET se desenvolveram, sendo que a transposição do trecho da Operação Urbana Vila Sônia coincide no Plano Diretor exatamente onde está proposto o túnel. A CET avançou no estudo dessa diretriz, estudaram outras opções e alternativas, e é nesse mesmo local, para cumprir a função que se pretende e que o Plano Diretor antecipa, para ter o alcance e o desempenho que é necessário. Essa ligação é extensa para poder alcançar as metas.

M. Bucalem enfatiza que o objetivo não é o de defender a proposta, quer estabelecer o diálogo, estão estudando com mais profundidade para que a discussão se dê do ponto de vista técnico e dos impactos. As questões fundamentais foram colocadas

e serão subsidiadas com dados, detalhes de propostas em nível funcional, para que a discussão ocorra com participação e para encaminhá-la de alguma forma que ela possa ser suprida, pois há a necessidade de uma transposição ortogonal.

- *Qual é a previsão de adensamentos e quais são os coeficientes de aproveitamento previstos*

O EIA faz estimativas de crescimento da população no cenário onde há Operação Urbana e onde não há. Esses dados estão de forma agregada nos setores da Op. Urbana, chega-se a densidades de habitante por hectare, analisados pelo EIA, com horizonte para 2017/2027 prevendo os adensamentos e levando a densidades setorizadas, de acordo com a infra estrutura que a região tem e terá com o desenvolvimento de transportes. Estes dados sistematizados poderão ser disponibilizados como ponto de partida para a discussão.

- *Qual a relação com os projetos previstos e o Plano de Transportes Metropolitano;*
- *O que está previsto para atender o transporte público;*

As principais intervenções que mudam a infra-estrutura de transporte público da região e afeta a capacidade viária (o Rodoanel Sul vai mudar drasticamente o tráfego de passagem por essa região):

- linha 4 do metrô;
- monotrilho que está sendo estudado, há um traçado muito preliminar que sai do aeroporto, passa pela Água Espraiada, rio Pinheiros, estádio do Morumbi e chega à estação de metrô Morumbi;
- corredor da EMTU até Itapevi, que está sendo estudado.

O Subprefeito diz que a proposta do monotrilho é muito embrionária, não está definida, é um corredor de transporte de mega-capacidade.

- *Qual a previsão desses projetos no que se pretende com a revisão do Plano Diretor Estratégico e Plano Regional Estratégico do Município de São Paulo.*

Bucalem diz que em relação à esse tópico, o PDE está em discussão, depois que for aprovado, o PRE poderá ser abordado formalmente, mas nada impede que questões específicas sejam discutidas com a comunidade.

- *Estão previstos alargamento de quais vias;*

Não há previsão de alargamento de vias, apenas de calçadas.

Pedro Sales: há implantação de vias, a do córrego Itararé, para substituir os eixos que foram seccionados com o metrô, a via Imigrante Japonês fazia uma ligação importante; a outra via é a do córrego charque grande, que é um parque linear que tem estrutura de ligação entre a favela e a Chácara do Jóquei, sendo um elemento de conexão de áreas verdes; sendo estas obras, independentes do túnel.

- *Quais desapropriações estão previstas;*

Pedro Sales: Não é possível saber nesse nível do projeto quais serão as desapropriações necessárias. O impacto ambiental só será possível ser medido efetivamente quando houver um projeto executivo. É um caráter desse instrumento, composto por uma série de diretrizes, que será elaborado tecnicamente ao longo do processo de implantação e à medida que houver adesão financeira, por meio das contrapartidas. É um cenário, não uma previsão, onde se desenha algumas possibilidades para resolver problemas localizados e em relação à cidade. Esse conjunto de obras, segundo ele, certamente irá melhorar a ligação do setor oeste com o resto da cidade.

### **Questões levantadas pela comunidade:**

#### **- Alexandre Gomes Venâncio :**

Trabalha na CET e propõe alternativa à proposta de interligação viária, sendo uma transposição no Km 14 da Rod. Raposo Tavares, próximo à Av. Eiras Garcia, usando a Av. Intercontinental para ser acesso, como um anel viário, dando acesso às pessoas que se locomovem do Morumbi pela Av. Guilherme Dumont Villares. Enfatiza que a região necessita de melhoras urbanísticas e desenvolvimento imobiliário. Já existindo projeto junto à favela do Sapé, seria uma continuação desse eixo e uma interligação regional para quem vai de Sto. Amaro para Osasco.

**- M. Bucalem:** propõe que a sugestão seja detalhada e enviada à SMDU para ser submetida à CET.

#### **- Aline Sasahara:**

- Fala sobre a importância de haver um Estudo de Impacto de Vizinhança além do Estudo de Impacto Ambiental, pois embora tenham as audiências públicas muitas questões apontadas pela população têm sido ignoradas pelo poder público.

- Quais motivos pautaram a decisão de tamponar o córrego Pirajussara, alterando radicalmente a proposta apresentada pela Prefeitura como projeto integrante da Operação Urbana Vila Sônia, chamada *Boulevard Eliseu de Almeida*, a qual previa a renaturalização do córrego, em sintonia com projetos desenvolvidos em outros países como resposta efetiva aos problemas de poluição e enchentes.

- O projeto de ciclovia será implantado sobre o córrego, que sem tratamento comprometerá a qualidade ambiental dos usuários.

Observa que é uma área de várzea e a redução da área permeável e adensamento vai de encontro às propostas para redução de enchentes.

Sobre o projeto de interligação viária:

- Quais fluxos de trânsito serão interligados pelo túnel proposto?

- A quais demandas de tráfego e acessibilidade tal projeto vem atender?

- Qual o modelo de desenvolvimento que este projeto atende?

Observa que nossa posição não é contrária à interligação, mas que deve priorizar o atendimento do transporte público, de ciclovias e de pedestres, não devendo ser um projeto viário que venha beneficiar o transporte automotivo individual em detrimento do coletivo.

#### **- Miguel Bucalem:**

A diretriz do Plano Diretor que a SMDU quer desenvolver, é privilegiar o transporte público em detrimento do individual. O túnel faz parte de um sistema viário mais amplo, e ele vai funcionar junto com o sistema de transportes e tentar trazer mobilidade para as pessoas. Pretendem oferecer transporte público em detrimento do individual. Uma obra viária individual deve ser vista pelo sistema como um todo, para atender tanto ao transporte individual de automóvel e possivelmente o transporte público, mas o efeito dela tem que ser visto globalmente.

A diretriz é trabalhar o sistema viário para que ele possa articular o sistema de transporte público dando melhor resultado de mobilidade para a cidade.

A proposta da interligação viária está sendo estudada e querem trazer o problema estudado. Este projeto faz parte do apoio oeste à Marginal, não vai ser isolado, é paralelo, como há os apoios norte e sul na Marginal Tietê. Ela vai configurar um apoio à Marginal Pinheiros na região oeste, do outro lado há a Berrini, Chucri Zaidan e etc. Esta obra está dentro de um projeto sistêmico de sistema viário da cidade, de uma via estrutural.

O detalhe deste projeto será trazido pela Secretaria.

**- Lenina:**

Pergunta quais eram os traçados alternativos e por que optou-se por este, revela preocupação em relação ao projeto existente, especialmente depois das informações de que ele poderá carrear o tráfego da Marginal para a Av. Corifeu de A. Marques, para onde confluirá todo o tráfego oriundo do túnel. Preocupação é especialmente grande em relação às crianças da EMEF Desembargador Amorim Lima, que cruzam a referida avenida ao irem e voltarem da escola, e à EMEI Emir Macedo Nogueira localizada na Praça Elis Regina.

**- Márcia Varioletti:**

Argumenta que não consegue acompanhar a cidade real da cidade que acontece em termos de obras. A Operação Urbana deve estar em lei específica que deve ser planejada especificamente para aquele setor, não pode vincular uma perimetral que vem pelo PDE, já que o PDE está em debate e não está definido.

Não foi citada a Copa de 2014, há 13 obras apresentadas à FIFA como necessárias para a mobilidade urbana, e essas obras acontecem todas aqui, tem uma estação de metrô que só vem atender ao estádio do Morumbi, e grande parte dessas obras já estão licitadas e em andamento.

**- Miguel Bucalem:**

As grandes intervenções são dadas pelo Plano Diretor, e os Planos Regionais prevêm as intervenções em escala local. As Operações Urbanas são intervenções em áreas que precisam ser reestruturadas por alguma razão, por exemplo, no eixo ferroviário há áreas que precisam ser transformadas, porque elas estão dotadas de infra-estrutura, mas não estão sendo utilizadas como poderiam, há vazios urbanos, galpões industriais vazios, portanto são áreas

que precisam de uma reestruturação planejada. O mote da Operação Urbana Vila Sônia é a chegada de uma linha de metrô que vai mudar a acessibilidade dessa região à cidade, e quando uma área tem intervenções planejadas ou mais estruturais, elas precisam ser pensadas de um ponto de vista mais global, e as intervenções precisam ser articuladas.

Se há propostas que se articulam com o previsto no Plano Regional Estratégico, elas serão implementadas no âmbito da Operação Urbana.

Não vê a contradição apontada, entende que os instrumentos se complementam, o Plano Regional e o Plano Diretor disciplinam de uma forma global as regiões da cidade, e em regiões específicas há intervenções mais planejadas, e neste caso a intervenção que altera as características da região é a linha 4 do metrô.

A Copa traz outra dinâmica para a região, as obras que estão sendo planejadas serão em parte de responsabilidade da Prefeitura, e há obras com auxílio do governo federal, todas elas devem ser integradas à proposta de reordenamento da região, não vê contradição.

**- Darci Scavone:**

- Comenta que houve debate intenso sobre o metrô na região.
- Sobre o PDE na Câmara Municipal fala sobre reivindicação das 177 entidades que solicitam a retirada do Projeto de Revisão, retornando ao executivo.
- Propõe realização de debate trazendo técnicos da CET, SMDU e SVMA.
- Fala dos imóveis abandonados no Centro. Adensamento nas áreas periféricas sendo que não há aumento de oferta de trabalho e as pessoas continuam necessitando se transportar para o centro da cidade.

**- Miguel Bucalem:**

Em relação ao Plano Diretor Estratégico, deve ser feita a revisão, que foi submetida em 2007 e hoje está no âmbito da Câmara Municipal. Há uma demanda de entidades para que ela voltasse ao executivo para ser repensada ou rever determinados aspectos.

Há dois momentos, há uma discussão no âmbito do executivo e uma discussão no âmbito do legislativo. O legislativo se pronunciou claramente que pretende fazer essa discussão da forma mais aberta e ampla, e tem

programado uma série de audiências, e programará outras, até a necessidade de discussão estar esgotada.

Há a visão das entidades, mas há também a visão de outros setores que acham que nós devemos fazer a discussão o mais abrangente possível no âmbito do legislativo nesse momento. O executivo se coloca agora na função de dar apoio técnico às discussões.

Sobre as desapropriações, haverá intervenções estruturais, pelo nível de detalhamento não é possível no momento falar quais serão os lotes que viabilizarão as intervenções.

A Operação Urbana está prevista no Estatuto da Cidade, vai ter seu comitê gestor, onde participarão representantes do poder público e da sociedade civil. A evolução das intervenções, na medida em que passarem do nível de planejamento macro para o detalhamento das obras, essas questões vão ser discutidas no fórum, que a própria Operação prevê.

Os tipos de intervenção que estão previstas nesta operação não são intervenções que exijam grandes desapropriações, mas não é possível garantir que nenhuma intervenção vai precisar de desapropriação.

O Conselho Gestor da Operação vai discutir e a lei vai delimitar quais serão as intervenções que devem ocorrer.

#### **- Evangelina Oliveira:**

- Como foram definidas as alterações de perímetro da OUVS?

- A infra-estrutura básica de água, esgoto e luz foi considerada para definir os aumentos de potencial construtivo e consequente adensamento nas diversas regiões?

- A infra-estrutura existente suporta tal adensamento?

- Existem melhorias previstas?

- É uma questão séria, pois caso esta infra-estrutura básica não esteja corretamente dimensionada, teremos problemas de falta d'água, vazamentos nos imóveis e nas ruas, falta de luz, etc.

- Foram feitos estudos de impacto de vizinhança referentes às diversas intervenções propostas? Onde estão estes estudos?

- O que está sendo previsto do ponto de vista ambiental para a Av Eliseu de Almeida, uma vez que o projeto de destamponamento do rio Pirajussara e de revitalização do mesmo e de seu entorno, foi deixado de lado pela Prefeitura,

que optou por realizar obras de recanalização desse rio? A Eliseu vai virar uma avenida sem qualquer área permeável, sem árvores, apenas cimento e asfalto?

- No caso específico do Jardim Previdência: Por que o aumento do gabarito de 10m (como está definido no Plano Diretor), para 27m (proposta da Op. Urbana Vila Sônia) na Av. Eliseu de Almeida entre o Parque Previdência e a Rua Domingos Barbieri? - É uma região de várzea, lindeira à uma ZER (zona Estritamente Residencial), com vegetação que dá suporte à mata do Parque Previdência e que tem uma grande rachadura ao longo de toda a rua, por dentro dos lotes, o que poderia causar desabamentos. Qual seria o benefício para a cidade de tal alteração?

**- Lisandro Frigério (Ass. Técnica SMDU):**

O perímetro da Op. Urbana no PDE é genérico, de estudo, em função da linha 4 do metrô. No PRE foi acrescentada uma região em Taboão da Serra, por sugestão da Subprefeitura do Butantã, para receber incentivos adicionais para construção, do adensamento, por Taboão estar sendo oposto à estes incentivos, por conta da indução que o metrô promoveu.

Foram retiradas áreas de ZER da OUCVS. O perímetro que está em estudo na Assessoria incorporou o setor da Eiras Garcia, que já era uma AIU (Área de Intervenção Urbana), a área do Jd. Jaqueline e do Parque Raposo Tavares, para receber os recursos arrecadados pelo mecanismo da Op. Urbana, havendo investimento em parques e habitação popular. O que consta de ZER está apenas nos eixos viários da Eliseu de Almeida e na Fco. Morato, sendo apenas os lotes lindeiros à essas avenidas.

**- Pedro Sales:**

A maior altura permitida é de 27m, o que vai gerar insatisfação com as construtoras. Será obrigatório o fator de rarefação, o que significa que não poderá ser construído outro prédio a uma distância inferior que a medida da altura do prédio. Esse instrumento será usado na Eliseu, Vital Brasil e Fco, Morato. O modelo pode ser observado na Angélica (lado direito na subida). A incorporação desses novos setores é uma incorporação receptora. O Jd. Jaqueline é uma favela em área particular. Recentemente o Gov. Federal, pela legislação da Minha Casa. Minha Vida, permite que se faça urbanização sobre terrenos privados. Teve a informação no dia anterior, e estão começando a

captar o Jd. Jaqueline nessa perspectiva. O usucapião foi difícil, o proprietário entrou com recurso e ordem de despejo. Essa nova lei permitirá atuação pública em áreas de favela.

Aponta que a Eiras Garcia é quase uma grande ZEIS (Zona Estritamente de Interesse Social) reinterpretada. Se um proprietário tem um terreno de 2.000m<sup>2</sup> e construir no mínimo 50% da área de HIS (Habitação de Interesse Social), a contrapartida é zero.

E nessas áreas há programas previstos de políticas públicas para habitação de baixa ou média renda.

**- José Geraldo:**

Na lei da Op. Urbana, os parâmetros que não forem contemplados, permanecem ou prevalece a exigência das outras leis. Por exemplo se a Op. Urbana não faz exigência de estacionamentos, permanece a exigência da lei doutrinária (código de obras e etc).

**- Pedro Sales:**

No PL teve uma cláusula que dizia que 12% do total arrecadado será destinado a investimento em HIS. Durante todo o tempo tiveram dificuldade de uma interlocução direta mais objetiva com as comunidades dessas favelas (Jd. Jaqueline e antigo bairro da fumaça), e aparentemente há líderes se articulando em função da nova lei federal.

**- M. Bucalem:**

O processo deve ser monitorado para que a Op. Urbana cumpra esse papel, se não cumprir não deve acontecer.

**- Pedro Ribeiro -Eparreh/IPESA**

Questiona o projeto do túnel e a proposta da Operação Urbana não terem contemplado os anseios da comunidade quando da realização do Estudo de Impacto Ambiental.

Também coloca que já há trânsito intenso nas avenidas.

**- Viviana**

Demora de 10 a 15 minutos para sair de casa porque já tem trânsito, o ônibus é insuficiente. Gostaria de saber se estão sendo planejadas vans circulares

nos bairros à volta das estações de metrô, para evitar que as pessoas tenham que acessá-lo de carro. O transporte coletivo de pequeno porte (vans e microônibus) não sobrecarregaria as vias, que muitas vezes são bastante estreitas.

O exemplo da Água Espaiada é preocupante, espera que o bairro não receba uma avenida como aquela.

Se o transporte público atender a demanda primeiramente, talvez a abertura de uma nova via se torne desnecessária.

Também pergunta quais as intervenções previstas para a Rod. R. Tavares.

**- M. Bucalem:**

Essa opção ainda não foi feita pelo Metrô, considera a sugestão pertinente pela acessibilidade de regiões não tão vizinhas.

Há um corredor metropolitano sendo pensado para a Rod. R. Tavares, mas é embrionário, em maturação, poderá ser esclarecido oportunamente.

**- Pedro Guasco:**

Solicita que as respostas sejam mais específicas, considerando ainda que há somente 18 dias até a audiência na Subprefeitura.

Comenta que muitas das associações presentes nasceram da necessidade desse debate, e é constante a resposta de que as intervenções estão em projeto. Gostaria de saber quais pontos exatamente fazem parte do eixo norte e sul, por quais vias ele passa e quais são as alterações previstas nessas vias, assim como o que está planejado em termos de transporte público.

Comenta que o instrumento das Concessões Urbanísticas é complicado do ponto de vista das desapropriações ocorrerem por responsabilidade da iniciativa privada.

**- M. Bucalem:**

Concessões é um instrumento que não será aplicado em qualquer lugar, estava previsto desde 2002 e foi regulamentado agora, sua aplicabilidade é muito específica para atuar onde a transformação precisa ser induzida; redesenhar uma área ou um tecido, a lei estabelece os critérios e requisitos para ocorrer de forma benéfica para a cidade. O plano é desenvolvido pela municipalidade ouvindo-se a sociedade civil, para áreas específicas.

**- Alejandra Devecchi (SVMA):**

Esclarece que estão esperando as complementações e o EIA será reapresentado.

Todos saberão quando o relatório estiver disponível no CADES para consulta. Quem tiver interesse, as reuniões do CADES de meio ambiente e das Câmaras Técnicas estão abertas para qualquer cidadão participar como ouvinte. Depois que o Estudo for apresentado, nas audiências públicas será possível a comunidade participar e colocar suas questões.

**- Penha:**

Como a secretaria pretende orientar suas ações, sem deixar uma grande parte da população desprotegida com alguma proposta de habitação, como está acontecendo nas remoções em diversas comunidades que vemos.

**- Régis Oliveira (Sub. Butantã):**

Desconhece os detalhes apresentados pela Penha sobre as condições em as pessoas estão sendo retiradas. O Maurício é o gerente distrital e poderão agendar uma visita, em que se interessa em estar pessoalmente para dialogar com a comunidade afetada.

Esteve no Caramazal, e em diversas outras favelas, não conhece todas porque são muitas, e esta diz ser um problema complexo. Declara que a gestão da prefeitura atual reduziu à metade as favelas da cidade de São Paulo.

Diz que há duas linhas de ação: investimentos grandes a longo prazo, e soluções de curto prazo.

Diz que o que mais chama a atenção no Caramazal é o lixo espalhado, que diz ser cultural das pessoas que habitam, e que carece de educação ambiental para as pessoas não viverem em cima do lixo.

Sobre os grandes investimentos, a SEHAB é o indutor deste governo para realizar isso. Diz que estão sendo feitos investimentos no Sapé e Real Parque, além da COHAB e Gov. Federal. O levantamento de favelas em área de risco são de 22 mil famílias só em favelas em área de risco.

Realizou novo estudo com a CET para aprimorar o projeto proposto para a Raposo.

Comenta que há projetos para o esporte que gostaria da participação da Rede Butantã.

**- Cecília Pellegrini:**

- ouvi durante a reunião, falarem sobre dificuldades na mobilidade e projetos de obras viárias. Quais são os projetos para diminuir a necessidade das pessoas em transpor tantos quilômetros diariamente ? Podem ser feitos investimentos para a construção de hospitais, centros de abastecimento, centros de pesquisa, centros de convivência, teatros e cinemas que quase não existem na periferia.

- Falaram de caminhos para automóveis e transportes coletivos mas, e para facilitar e estimular a caminhada dos pedestres e ciclistas, o que se fala?

- sobre os transportes públicos, acrescentei que além dos corredores de ônibus, é necessário um planejamento para otimizar a utilização destes ônibus (caminhos tronco e terminais de ônibus nos pontos onde os troncos se ramificam, parece que esta é uma idéia). Acrescentou que as linhas de ônibus costumam nos ligar ao centro da cidade e também precisamos de linhas que nos liguem a outros bairros como por exemplo, Butantã-Lapa, Butantã-Vila Madalena, Butantã-Itaim e que as linhas tenham seu horário publicado na internet, podendo haver muitas melhorias no transporte público.

- Enquanto a indústria automobilística continuar fabricando (e vendendo) tantos carros, abrir novos caminhos vai estimular que as pessoas usem seus carros e o sistema viário continuará congestionado, como é o caso do Rodoanel onde já presenciei congestionamentos. Ou seja, investir em obras viárias, nem aqui nem acolá, neste momento não vai resolver nosso problema de mobilidade pela cidade (e ainda vai aumentar a poluição do ar, o barulho e o stress das pessoas).

**- M. Bucalem:**

É realmente preciso aproximar o emprego da moradia, esses pólos e estações serão locais de adensamento, não apenas de população, haverá valorização dos terrenos próximos ao metrô, primeiro serão os comerciais. Há programas pela Secretaria de Transportes Metropolitanos para identificar adensamento em torno das estações, e onde há moradia o ideal será propiciar emprego num uso misto de empregos com moradia.

A questão das calçadas é uma preocupação, na administração passada foi desenvolvido trabalho pelo Secretário sobre pessoas com deficiência de mobilidade, e pelas rotas de acessibilidade identificou que 90% dos deslocamentos se dão em 10% das calçadas, e se estabeleceu programa para serem implementados pelas subprefeituras, de atuar nesses 10%.

A troncalização do transporte público é uma preocupação, e a passagem de pedestres é uma questão específica, será examinado e dado retorno.

Sugere que sejam enviadas propostas viárias alternativas, o diálogo terá continuidade e as propostas apresentadas serão analisadas.

**- Cecília:**

Que não tenha o túnel, pode ser uma proposta? Que não vão mais carros para a rua?

**- M. Bucalem:**

Em relação ao sistema viário, ele está basicamente estabelecido em 17 mil Km. É possível aumentar o sistema viário estruturando-o melhor, otimizando o que já existe. No PDE estão identificadas essa proposta para algumas intervenções. Não pretendem aumentar o sistema viário, pois não há espaço, mas pequenas intervenções podem ser feitas para melhorar a eficiência do sistema.

**- Élio Camargo:**

Ao invés de se esperar uma proposta técnica, a SMDU poderia discutir desde já alternativas de soluções com a Comunidade.

A discussão de alternativas com a comunidade não é um processo fácil, mas é uma ação democrática, sendo a comunidade usuária e afetada;

A afirmação do subprefeito sobre que a população não entendia dos assuntos, não procede, pois a comunidade tem conhecimentos e alternativas, e dessa forma o projeto final terá muito mais aceitação e satisfação de nossa parte.

**- Marion Lautenberg :**

Tem conhecimento de um projeto da SIURB em convênio com a DERSA de alargamento da R. Alvarenga, que está dentro do perímetro da Op. Urbana, e deve ser considerado para prever o adensamento de forma adequada.

**- M. Bucalem:**

Foi feita audiência pública sobre a proposta de viadutos na chegada da Raposo Tavares, a duplicação da Alvarenga e da ponte da Cid. Universitária. Reconhecem que isso passa pelo território da Op. Urbana, mas o projeto não é proposta da Op. Urbana. Será discutida a necessidade, impactos e como poderão ser equacionadas com alternativas. A SMDU vai interagir com a SIURB e com a DERSA, que é um convênio, e foi proposto no âmbito desse convênio.

**- Roldão Soares:**

Gostaria de saber se existem propostas de ciclovia.

**- Janete Lima:**

Há muita dificuldade de agendar momentos de diálogo com o poder público, por este motivo há muita demanda quando o Secretário está presente. No Mov. De Moradia estão com muita dificuldade de agendar conversas, pois o Prefeito anuncia que estão inaugurando casas e querem participar dessa discussão.

Propõe a formação de uma comissão que saia com data marcada para dar continuidade ao diálogo, pois a discussão não deve se ater apenas ao túnel, gostaríamos de ter conhecimento da planta e discutir ponto por ponto como a comunidade entende que será benéfico o projeto. Se o projeto prejudicar um trecho, conseqüentemente prejudicará muitos outros.

Os moradores sabem o que querem para si e o projeto não deve ser imposto, como ocorreu com a Escola Técnica.

**- Diva Nunes:**

Atualmente há tecnologia e técnicos desenvolvidos o suficiente para entendermos que não é uma justificativa plausível a insuficiência tecnológica para recuperar a várzea de um rio.

Também aponta a preocupação demasiada em projetos para solucionar a mobilidade dos automóveis sendo que a maioria das pessoas não utilizam automóveis para se locomoverem, como é o seu caso.

**- M. Bucalem:**

Sobre o Plano de Metas, é um instrumento para garantir que as propostas de campanha sejam cobradas, o Plano de Governo deve refletir o Plano de Metas para essa administração.

Sobre o transporte público sobre trilhos, mudou o patamar, há 22 mi previstos de investimento de transporte público sobre trilhos, com a modernização da CPTM e as novas linhas.

A estação Vila Sônia entrará um pouco posteriormente. Poderá levantar junto ao metrô as razões técnicas da escolha dessa progressividade.

Conversará com os técnicos para propor agendamento de uma nova reunião.

Essas questões precisam evoluir um pouco para poder trazer novos elementos para a discussão.

Irá propor uma data em breve porque há interesse em caminhar com o projeto, não com pressa, mas dentro de uma evolução necessária para o encaminhamento dessas questões.

A partir de então foi encerrada a reunião com os encaminhamentos propostos a serem realizados.

Próxima reunião da Rede Butantã – 02/setembro/2009 – 9h00 – Centro Comunitário Cohab Raposo Tavares (Rua Cachoeira Vida Nova, 80). Pauta inicial proposta: 1. Informes de continuidade de conversas com SMDU; Educação (escola Técnica); Saúde (Organização de Seminário de Saúde e de Fórum de discussão específico). Esta pauta será melhor organizada no grupo virtual – [rbutanta@grupos.com.br](mailto:rbutanta@grupos.com.br)

São Paulo, 3 de agosto de 2009



**A/C Sr. Secretário Miguel Bucalem**  
**Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**  
**Prefeitura da Cidade de São Paulo**

Prezado Sr. Secretário,

Conforme acordado em reunião, nos comprometemos em enviar-lhes a pauta específica sobre os esclarecimentos necessários a serem feitos à comunidade, na oportunidade da reunião da Rede Butantã, a ser realizada dia 5 de agosto, às 10hs, no auditório do Parque Previdência.

Sendo assim, segue a pauta específica, acordada pela comunidade na última reunião realizada:

- Em relação ao Parque Linear do Sapé, pede-se esclarecimentos em relação à política de coleta de lixo e a previsão de sua adequação às necessidades, visto a situação insalubre em que os moradores estão sujeitos, com a contaminação de cursos d'água acarretando agravo das condições sanitárias locais.
- Em relação à Operação Urbana Vila Sônia, pede-se:
  - Esclarecimentos sobre as intervenções propostas, pontualmente, a justificativa e objetivos previstos para as mesmas, e sua relação com o cenário futuro e impactos na região;
  - Os esclarecimentos pertinentes ao traçado de interligação viária entre as Av. Corifeu de Azevedo Marques e Eliseu de Almeida, sob o km 11 da Rod. Raposo Tavares são:
    - Quais demandas definem esse traçado
    - O que define o eixo Norte-Sul
    - O que é o eixo Norte-Sul, seu contexto (que ligações ele permitirá) e quais obras o compõem.
  - Qual a previsão de adensamentos e qual os coeficientes de aproveitamento previstos
  - Qual a relação com os projetos previstos e o Plano de Transportes Metropolitano;
  - O que está previsto para atender o transporte público;
  - Qual a previsão desses projetos no que se pretende com a revisão do Plano Diretor Estratégico e Plano Regional Estratégico do Município de São Paulo.

- Estão previstos alargamento de quais vias;
- Quais desapropriações estão previstas;
- O projeto Boulevard proposto para a Av. Eliseu de Almeida não está contemplado no EIA apresentado à Secretaria do Verde e Meio Ambiente, qual a previsão para o mesmo?

Ficamos desde já à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Patrícia Yamamoto

p/ Rede Butantã de Entidades e Forças Sociais

Endereço do Parque Previdência:

Rua Pedro Peccinini, nº 88 – Jardim Adhemar

Tel.: 11 3721-7430