



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: Audiência Pública
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 26 de Março de 2026

OBSERVAÇÕES:

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

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Boa noite a todos e a todas. Agradeço a presença dos senhores num tema tão importante, tão vital para a nossa cidade. Estamos falando de cidadania, de meio ambiente, de ambientalismo e, mais do que tudo, estamos falando de recursos da cidade.

Estão presentes a Vereadora Renata Falzoni e ao meu lado o Vereador Professor Toninho Vespoli que, embora não faça parte da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, está conosco trabalhando nesta audiência.

Então, na qualidade de membro da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, declaro abertos os trabalhos na 2ª Audiência Pública de 2026, para debater as “obras do Túnel Sena Madureira, bem como apresentar o estudo de alternativas viárias ao Túnel Sena Madureira e economicidade na Administração Pública”, conforme Requerimento nº 05/2026, de autoria dos Vereadores Nabil Bonduki e Renata Falzoni.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, através do *link* Auditórios Online. O convite para esta audiência pública vem sendo publicado no *Diário Oficial da Cidade* desde o dia 23 de março de 2026.

As inscrições para a participação *on-line* estiveram abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo desde o dia 20 de março de 2026 e também haverá inscrição para o público presente. Cada orador terá três minutos para se manifestar e já declaro abertas as inscrições para o público presente. E vamos limitar a dez no total, pelo que peço compreensão.

Foram convidados para esta audiência o Sr. Celso Jorge Caldeira, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte – e aí pergunto se há alguém presente enquanto representante, já que ele havia confirmado a ausência. (Pausa) Pois bem. Então, o Sr. Celso, que faz parte da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, não veio e também não se fez representar.

Também o Sr. Milton Roberto Persoli, que é Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, CET. Pergunto se está presente ou se há alguém representando a autoridade

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

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 2 DE 46

fls. 3

máxima da CET. (Pausa) Pois bem.

A próxima autoridade convidada é o Sr. Marcos Monteiro, que é Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras. Pergunto se está presente ou se há algum representante.

(Pausa)

Pois bem, já quero registrar o meu desagravo por estarmos aqui trabalhando para a cidade, na condição de Vereadores eleitos pelo povo e, quando chamamos as autoridades, que são os gestores da cidade, os representantes do Executivo, eles sistematicamente – falo isso de uma forma genérica – não têm vindo às nossas audiências. É a segunda audiência que fazemos neste ano e nenhuma autoridade da Prefeitura se fez presente. (Palmas) Obrigada.

Também o Sr. Alexandre Zum Winkel, especialista em trânsito e presença confirmada. Peço que o senhor venha até a nossa tribuna, por gentileza.

Ah, ele está *on-line*.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Um instantinho só.

As inscrições estão acontecendo ali, com aquela equipe.

O que eu falei foi tudo padrão – inclusive o fato de os executivos não comparecerem, o que é padrão, também já está no *script*.

Também a Sra. Silvana Zioni, que é professora da Universidade Federal do ABC, a UFABC. Pergunto se está presente. (Pausa) Está, mas também de modo virtual.

Também o Sr. Eduardo Canejo, que está presente e é conselheiro participativo municipal da Vila Mariana e liderança da comunidade Sousa Ramos. Peço que se sente ao meu lado. (Palmas) Ambos estamos deixando de lado concertos que iríamos assistir neste horário. Canejo, sempre o encontro nas óperas e concertos da cidade.

Também a Sra. Eliana Barcelos, que é Vice-Presidente da Associação de Moradores da Vila Mariana - AVM e membro do Movimento Não ao Túnel. (Palmas) Eu tenho aqui um texto de abertura e pergunto se você quer fazer alguma coisa antes, Toninho? Eu vou fazer um texto de apresentação. É um pouco sobre o trabalho que nós estamos fazendo aqui.

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

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 3 DE 46

fls. 4

Boa noite a todos os presentes, boa noite aos meus nobres colegas Vereadores. A apresentação que os senhores vão ver, apresentada pelo Sr. Alexandre Zum, é muito emblemática. O Zum trabalhou muitos anos na CET e dedicou sua vida a projetos de engenharia de tráfego. Então, se tem alguém aqui que sabe falar da CET, é o Zum. A CET significa gerenciar a cidade de São Paulo tendo sempre um foco prioritário na fluidez dos automóveis.

Ele traz uma comprovação irrefutável de que todos nós sempre soubemos e defendemos: que o túnel é totalmente desnecessário para o único objetivo dele, que é resolver o gargalo viário da Sena Madureira com a Domingos de Moraes.

Outro apontamento, que também enviamos ao Ministério Público: nós comprovamos que o túnel não apenas é desnecessário, como inútil, especialmente para o congestionamento, pois vai criar um afunilamento logo após a saída dele, pela Rua Embuaçu, que é uma rua tranquila, arborizada, maravilhosa, típica de bairro.

No âmbito do estudo de viabilidade ambiental, o túnel ligaria diretamente com a Ricardo Jafet, o que não é verdade; é uma mentira. Até chegar à Ricardo Jafet, há quase um quilômetro da Rua Embuaçu, que vai ficar totalmente destruída, descaracterizada, precarizada. Os impactos ali são totalmente ignorados pelos estudos apresentados, e isso é muito grave; isso é uma negligência.

Mas o que eu gostaria de destacar mesmo é a diferença de tratamento e de seriedade com o nosso dinheiro, com o dinheiro público. São 622 milhões de reais para uma obra que poderia ser resolvida com 0,16% desse valor, ou seja, 1 milhão de reais.

Fico indignada com as políticas públicas que não são baseadas em evidências e dados, que é como nós trabalhamos aqui nos nossos mandatos, como eu trabalho no nosso mandato.

De um lado, nós fizemos contagens de fluxos veiculares com 12 câmeras ao longo de vários viários por dia, analisamos as alternativas, falamos que contratamos uma consultoria de uma empresa especializada, utilizamos um método, uma metodologia de nível de serviço, que é o mesmo que a CET usa. Com base em ciência, nós estamos comprovando que o túnel não é

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

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 4 DE 46

fls. 5

necessário, não precisa, ou melhor, não deve ser feito.

Agora, de outro lado, onde estão os argumentos técnicos em defesa do túnel, da necessidade dele? Cadê aqui o Executivo para se defender?

Para finalizar, sobre o estudo apresentado, a nossa ideia não é defender esta ou aquela alternativa, até porque o que nós vamos ouvir me estranha, porque é muito pensado em automóveis, não é bem a nossa base de pensamento, mas é como a CET entende.

Até porque passar pela rua Berta, que também é uma das propostas, realmente causaria um incômodo enorme, e eu, particularmente, não quero nem propor isso. Mas a ideia é mostrar que as alternativas existem e que elas não foram consideradas pela Prefeitura desde a concepção deste túnel.

Agora, se as alternativas um dia foram estudadas, elas foram omitidas deliberadamente. O que é ainda mais grave seria entender que já se sabia o que nós agora entendemos como concreto e que não foi aclarado, muito menos proposto para a população de São Paulo.

Não é possível uma obra de 622 milhões não passar antes por uma análise profunda que responda duas simples perguntas: essa obra é mesmo necessária? Existem alternativas a ela?

Com 622 milhões de reais, a cidade poderia fazer mais dois mil quilômetros de ciclofaixas, mais 100 escolas, 56 parques Augusta, sei lá quantos hospitais, quantos professores podem ser contratados e por aí vai. Dinheiro público não pode ser tratado com tanto descaso.

Anuncio a presença da Vereadora Rute Costa, que faz parte da nossa Comissão de Trânsito.

Convido agora o Sr. Alexandre Zum Winkel, que vai fazer uma apresentação mais detalhada e mais técnica. Você terá o tempo necessário, mas peço que não ultrapasse 15 minutos, por favor.

O SR. ALEXANDRE ZUM WINKEL – Boa noite, Vereadora Renta Falzoni. Boa noite a todos da Vila Mariana.

É um assunto muito importante, que há décadas vem sendo debatido. Inclusive, já foi várias vezes estudado, mas nunca levado a sério até o momento desse problema do túnel.

Vamos partir explicando, tecnicamente, quais são as viabilidades alternativas que temos para a não implementação do túnel.

- Orador refere-se a imagens projetadas virtualmente.

O SR. ALEXANDRE ZUM WINKEL - A nossa área de estudo envolve a Avenida Domingos de Moraes, a Rua Sena Madureira e a Rua Maurício Francisco Klabin, entre o Metrô Vila Mariana e o Metrô Santa Cruz. Então, praticamente, essa é a área que foi objeto do nosso estudo.

Como detalhado pela Vereadora, nós tentamos pegar o máximo de dados de fluxo veicular com imagens. Todas as nossas contagens foram feitas por filmagem e estão disponíveis para qualquer questionamento de dados.

Na escola em que eu estudei – cursei Engenharia de Tráfego na Alemanha –, aprendemos que os dados são o ponto mais importante do estudo. Se não estiverem corretos, é melhor nem fazer o estudo, porque o resultado pode nunca ser confiável. Ou seja, tudo o que for debatido a partir de agora, em qualquer instância – estadual, municipal – está baseado nesses dados. E, se forem questionados, temos todos os registros em vídeo para conferência.

Em relação aos dados coletados: identificamos dois momentos importantes – o pico da manhã, entre 8h e 9h, e o pico da tarde, entre 17h e 18h. Ou seja, realizamos os estudos considerando esses dois períodos.

Entre as duas estações de metrô – uma área bastante complexa –, costuma-se falar apenas da Rua Sena Madureira, mas o trecho crítico vai desde a Rua Francisco Cruz até a Avenida Lins de Vasconcelos, chegando até a Rua Loefgren.

Dividimos esse trecho em três blocos. Os dois primeiros cruzamentos, Rua Francisco Cruz e Avenida Lins de Vasconcelos, operam hoje com três estágios semaforicos. O mesmo ocorre com os cruzamentos após a Rua Sena Madureira, que também operam com três estágios e concentram o maior volume de movimentos.

Para facilitar o estudo, dividimos a área em duas partes: Área 01: entre a Avenida Lins de Vasconcelos e a Rua Santa Cruz, e Área 02: entre a Rua Santa Cruz e a Rua Loefgren. Essa divisão foi feita para facilitar a análise do nível de serviço e das taxas de ocupação de cada via.

No Local 01, a primeira coisa que fizemos foi o carregamento dos fluxos a partir das contagens por câmera. Observamos que, no período da manhã, temos em torno de 1.550 a 1.600 veículos descendo pela Rua Monsenhor Manuel Vicente, após a Rua Maurício Klabin – um número significativo, mas não extremamente elevado –, comparado a 1.160 veículos no sentido Jabaquara e 1.338 veículos no sentido centro, pela Avenida Domingos de Moraes.

Detalhando todos esses fluxos, quero ressaltar dois pontos importantes: nós estamos sempre focando a Sena Madureira, mas vamos ver que o problema não é só a Sena Madureira. Na Rua Francisco Cruz, nós temos hoje 62 veículos que entram à direita - apenas 62 veículos, esse é um número importante – e 268 veículos hoje utilizam a Afonso Celso. Esses são dados importantes para nossas tomadas de decisão no estudo.

Fazendo a simulação, esse é um *software* alemão, o LISA+, que faz toda a parte de cálculo semafórico, atrasos, nível de serviço e a micro simulação. Todos esses veículos que estão sendo mostrados na simulação são os veículos contados pelas câmeras e distribuídos uniformemente pelas vias.

- O orador passa a se referir a imagens compartilhadas.

Aqui mostramos todo o congestionamento na situação atual, e vejam que interessante que apareceu durante o estudo: no pico da manhã, a Sena Madureira não é um problema crítico. Nós temos dois níveis “F” na Francisco Cruz. Só para vocês entenderem: o nível de serviço “A” é quando é excelente, e a cidade não tem que ter esse nível “A”, porque é espaço ocioso. Ela tem que trabalhar em “B” e “C”, que são vias ocupadas com qualidade. E “F” é quando está completamente parado, ferrado, totalmente prejudicado. Ou seja, nós temos hoje, no pico da manhã, a Sena Madureira operando satisfatoriamente e a Francisco Cruz junto com a Domingos trabalhando com “F”. Ou seja, o nosso problema no pico da manhã não é a Sena

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

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 7 DE 46

fls. 8

Madureira, é a Francisco Cruz, onde tínhamos apenas 62 veículos entrando à direita, sentido centro. Isso é importante para o nosso estudo mais à frente.

No pico da tarde, aí sim, a Mauricio Klabin e a Monsenhor Manuel Vicente estão com quase 2.800 veículos descendo a Monsenhor Manuel Vicente; ou seja, ela já está completamente saturada, completamente estrangulada. Porque há um grande defeito, um grande problema do planejamento que foi feito na região, onde todas as vias convergem para um ponto único, sendo um grande funil de tráfego. Tudo concentrado na Maurício Klabin, jogando na Vergueiro, que está saturada. Estamos jogando todo o tráfego pesado em um ponto único, que joga tudo para outro ponto, só transportando o problema para frente. Mesmo com o túnel à frente, na Vergueiro, e aquela região todinha, não há capacidade para absorver esse fluxo de hoje. E esta é a nossa proposta: distribuir esse fluxo ao longo das outras vias.

Outro ponto importante: na Francisco Cruz, 71 veículos entram à direita; ou seja, é um veículo por minuto praticamente que nós temos entrando à direita nesse cruzamento. E a própria Afonso Celso, com 280 veículos também.

Do mesmo jeito, temos a própria simulação na situação atual, onde a Sena Madureira está totalmente congestionada; Domingos de Moraes, congestionada; Monsenhor Manuel Vicente, congestionada. Ou seja, todas saturadas.

O *slide* seguinte mostra que temos nível “F” na Sena Madureira e na Francisco Cruz. Ou seja, estamos com dois problemas: tanto a Francisco Cruz como a Sena Madureira.

Nessa imagem, o modo como nós contamos veículos. Conseguimos contar as bicicletas, os pedestres, as travessias irregulares e as demandas que nós não conseguimos ver ao nível do solo, e todas essas imagens ajudaram na análise. Encontramos nesse ciclo que 2 veículos entraram à direita na Francisco Cruz. A Francisco Cruz é a rua que vem da direita para a esquerda na transversal. Apenas 2 veículos entraram nela, e está tudo travado junto à Lins de Vasconcelos por causa do terceiro estágio, que está em toda esta avenida.

Aí viemos para o primeiro cenário, que a própria Vereadora falou que não gosta muito desse cenário. Mas como nós tínhamos que criar vários cenários mostrando se existia a

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

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 8 DE 46

fls. 9

possibilidade ou não, o tráfico que vem na Sena Madureira, hoje sentido a Maurício Klabin, a nossa proposta era entrar na rua Mairinque, na rua Cunha e na rua Berta. E a rua Berta tem um problema, é uma rua hoje de paralelepípedo, que teria que ser asfaltada. E a própria Vereadora ressaltou que não gosta da ideia de asfaltar uma rua com paralelepípedo, porque é uma briga que já tem na cidade para evitar esse problema de drenagem, de todo o escoamento de água, de tudo isso. Mas é uma proposta mostrando que é uma alternativa viável na parte de trânsito, como uma opção com o viaduto.

Nós até discutimos um pouco se o asfalto da rua Berta compensaria o arrancar de todas as árvores e a deterioração da Sena Madureira por completo, se isso não seria uma maneira de ser entendida. Mas é uma coisa que foi bem trabalhada como uma das opções. Uma coisa importante, que na Francisco Cruz nós começamos a proposta solucionando a Francisco Cruz. Eu não sei o que está acontecendo hoje na CET, mas o que acontece? Começou a se tratar muito o pedestre e tem que se tratar o pedestre, tem que se tratar a bicicleta. São as pessoas mais frágeis do tráfego, e tem que ter seu tempo de semáforo, tem que ter seu tempo de travessia. A velocidade da travessia tem que ser uma velocidade menor, porque a cidade tem muitos idosos, muitas pessoas com deficiência que têm problema de atravessar a rua.

Só que está se colocando hoje semáforo e pedestre a torto e a direito, que é importante, mas sem estudo. O que acontece? Hoje, se nós analisarmos a Domingos de Moraes, ela é uma continuidade da Avenida Paulista, é um grande eixo do cume de São Paulo. E lá na Paulista foi feito um trabalho tão interessante de todas as travessias serem recuadas 20, 30 metros, 40 metros. O que não aumenta o percurso do pedestre significativamente, mas você consegue dar uma travessia integral, uma travessia com maior tempo para ele atravessar numa velocidade mais lenta, com maior segurança.

E com 62 veículos apenas no pico da manhã, os 71 veículos no pico da tarde, o porquê que não se recua a faixa de pedestre 15, 20 metros, que é mais do que suficiente, tira o terceiro estágio. E com isso, o que acontece? O ciclo lá hoje é de 150 segundos, ele cairia para 120 segundos. Ou seja, todo mundo deixaria de esperar 30 segundos, o pedestre teria menor

tempo de espera, teria maior tempo para travessia, teria uma velocidade menor de percurso.

Ou seja, a gente aumenta a segurança do pedestre, aumenta a segurança do ciclista, aumenta o tempo de travessia e reduz o trânsito. O trânsito, conseqüentemente, com essa alteração de melhoria do pedestre, reduz o trânsito. Então começamos com essa solução na Francisco Cruz, propusemos essa alternativa na Berta.

E, agora, vamos mostrar as alterações, hoje com três segundos, três estágios, 150 segundos, partiríamos para dois estágios com 120 segundos, redução de 30 segundos tanto para pedestre como para veículo. Ou seja, redução de espera, melhoria de qualidade urbana.

Aliás, isso pode ser feito hoje, Vereador, independente do túnel ou não túnel. Todos esses trabalhos que a gente está propondo agora da Domingos de Moraes, a CET deveria fazer hoje esse estudo, porque é uma melhoria para tudo, sem gastar nenhum dinheiro. É muito pouco a melhoria que nós teríamos para a cidade, independente de falar de túnel ou não túnel. É uma requalificação em toda a avenida.

Aí está a proposta do que nós fizemos, a primeira proposta usando a Berta. E aí nós estaríamos jogando o fluxo tanto para a Maurício Klabin como para a Santa Cruz, que são os dois eixos que cruzam a Ricardo Jafet sentido Ipiranga. Ou seja, nós tiraríamos o afunilamento de uma via e dividiríamos o trânsito para duas vias. Com isso, a gente já teria uma melhora significativa.

A outra proposta que a gente tem, que a gente analisou junto, é a inversão da rua Afonso Celso, entre a rua Berta e a rua Jorge Tibiriçá, onde nós temos o Colégio Arquidiocesano, que já tem um problema grave de embarque e desembarque e que sempre foi muito difícil.

Como a Afonso Celso não liga mais a Sena Madureira, que antigamente tinha uma conversão na Domingos de Moraes para a Sena Madureira, o fluxo dela caiu muito. Então, a nossa proposta é inverter a Afonso Celso até a Jorge Tibiriçá, criando a Jorge Tibiriçá como um outro eixo ligando à Ricardo Jafet; ou seja, uma terceira via para escoar o tráfego que estava numa única via.

Com isso, e um trabalho com o Arquidiocesano, nós conseguiríamos fazer todo o

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 10 DE 46

embarque e desembarque, toda a parte de segurança escolar muito melhor na rua de trás da Afonso Celso para o projeto de escola.

Essa é a proposta que a gente estava explicando. A gente até propôs cortar o posto de gasolina, mas não é necessário, o posto de gasolina fechou, está com o tapume. Como ele estava com tapume, nós achamos que podíamos até usar esse posto como uma melhoria da geometria para os veículos que estão subindo a Sena, que desejam a Domingos de Moraes no primeiro quarteirão, mas é desnecessário entrar nesse terreno.

O pico da manhã, nós temos todo o carregamento, como a gente faria: Dividiria o fluxo da Mauricio Klabin com a rua Berta.

Vemos nitidamente o fluxo de uma forma muito melhor com o pedestre recuado, com toda essa sequência de estágios e o nível de serviço, que o próximo *slide* vai mostrar que melhorou significativamente. Ou seja, não temos mais nenhum item F, só essas pequenas melhorias que a CET pode fazer hoje.

Toda essa região que eu chamo de Vila Maria Mariana seria hoje muito requalificada só com a melhoria da segurança do pedestre, do aumento de travessia no tempo de pedestre e da redução do tempo de ciclo da avenida.

O pico da tarde, que é o grande conflito, que é o grande problema que havia, tanto o F na Sena Madureira, como a Francisco Cruz.

Mostrando a mesma metodologia. Faz a simulação, e a gente já não vê mais o congestionamento na Sena Madureira. Olha só: os carrinhos que estavam todos congestionados na Sena Madureira; não tem mais congestionamento na Sena Madureira. Com isso, o nível de serviço agora foi tudo para A, B e C. Ou seja, é uma medida boa, tirando a rua Berta, que teríamos o problema de asfaltar. Com isso, criamos uma nova proposta com a Diogo de Faria.

Só mostrando o nível de serviço, no pico da manhã atual e no pico da tarde, que são os dois piores, seria uma melhora significativa sem nenhuma obra a ser implementada no local.

Aqui a gente alterou: em vez de abrir a rua Berta, inverter a rua Diogo de Faria; e, em vez de pegar a Berta, pega a Diogo de Faria. A mesma coisa, Afonso Celso inverte até a

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 11 DE 46

Jorge Tibiriçá, criando o vetor Jorge Tibiriçá e a Dr. Tirso Martins, ligando a Santa Cruz. Tiramos o vetor todo da Maurício Klabin e dividimos para três eixos: Santa Cruz, Jorge Tibiriçá e Maurício Klabin. Com isso, requalificamos toda essa região.

A proposta, como ela ficaria: a inversão do sentido da Tirso Martins, a inversão da Afonso Celso e a inversão da Diogo de Faria. Seria um impacto um pouquinho maior hoje por causa da Diogo Faria, que hoje ela desce, já tem uma linha de ônibus que a gente vai falar daqui a pouco.

A mesma distribuição no pico da manhã. O fluxo, como ele ficaria distribuído nessa nova situação.

A simulação se mostra muito boa, com todo o impacto. O tráfego flui muito, muito bem no pico da manhã. E o nível de serviço é A, B e C, ou seja, excelente. Todas as operações nos cruzamentos estariam ótimas.

Inclusive, não podemos nos esquecer: todas essas propostas já estão contemplando a mudança da posição das faixas de pedestre, padrão paulista, que hoje oferece a melhor qualidade e a maior segurança para o pedestre atravessar com maior tempo, maior qualidade e menos velocidade – o pedestre não precisa correr para atravessar a avenida.

No pico da tarde, que é o mais forte, a mesma distribuição que fizemos com a rua Berta na rua Tirso Martins e na rua Dr. Diogo de Faria. E o nível de serviço A, B e C, ou seja, ótima. É uma solução também totalmente viável.

Além dessa, tem outras soluções. Mas cabe à Companhia de Engenharia de Tráfego, que tem técnicos tão bons, com muitos dos quais trabalhei, e que estão até hoje, sentar-se e fazer um *brainstorming*, ou um “toró de parpíte”, e cada dar um “parpíte” para uma nova circulação, distribuindo o eixo, que está concentrado na Sena-Madureira, e propor novas ligações.

Isso já foi feito tempos atrás só na Borges Lagoa e na paralela dela, mas todo o bairro teria que ter sido requalificado para distribuição.

Existem outras propostas, além dessas que têm que ser validadas com a CET.

E a comparação, que é a mesma coisa: tínhamos Nível F; e, pela nova proposta da Dr. Diogo de Faria, níveis A, B e C. Ou seja, excelente para situação do local, sem implementação de grandes obras: uma abertura de um cruzamento, inversão de mão de direção, implementação de um semáforo – pequenas implementações de sinalização, sem grandes obras.

Local 02.

Como chegamos até aí, eu falei: “Vamos continuar, até a rua Loefgren, fazendo uma análise dos pedestres, porque vimos que o pedestre está sendo o grande problema da rua Domingos de Moraes, porque está sendo mal cuidado, está mal sinalizado. E com as nossas câmeras conseguimos fazer isso de uma forma bastante clara.

Pegamos os carregamentos, fizemos as contagens complementares nas ruas Loefgren, Santa Cruz, Domingos de Moraes, Afonso Celso, e fechamos esse quadrilátero como estudo.

Vemos, no pico da manhã, a rua Loefgren totalmente congestionada – todas as caixas congestionadas. E vocês, que são moradores, conhecem isso; todo dia é do mesmo jeito. E o nível de serviço F no pico da manhã, nesse primeiro link; e as outras com A, B e C, que estão num nível satisfatório.

No pico da tarde, a mesma coisa.

Fluxo calculado: a mesma situação.

Nível de serviço: F e F na rua Loefgren e D na rua Borges Lagoa.

Tem o pedaço de um filme: olhem o que é pedestre atravessando a região da rua Domingos de Moraes, às 17 horas. É um formigueiro.

O pedestre tem que ser mais bem requalificado, tem que ter a qualidade de travessia segura. Nós temos que reduzir o número de mortes alto em São Paulo.

Então, essa proposta que nós estamos fazendo é exatamente da requalificação para a mobilidade ativa, tanto para pedestres como para bicicletas, toda essa situação.

E, nessa imagem, tudo o que está em vermelhinho tracejado é o que estamos propondo retirar e centralizar. Se olharmos na frente dos Bombeiros, nós queríamos pegar duas

faixas de pedestre e colocar uma confortável, com segurança no meio. Hoje, nós temos uma travessia na Santa Cruz em “Z”, que é o seguinte: atravessa até a metade da avenida, anda no canteiro e atravessa do outro lado. Não há uma travessia integral bem próxima ao metrô e aos pontos de ônibus mais utilizados na Avenida Domingos de Morais.

Então, a nossa proposta é recuar numa forma direcional em que o pedestre consiga atravessar de ponta a ponta a Domingos de Morais com segurança. Nós estamos falando em 350 pedestres no pico da tarde só nessa travessia. É pedestre para chuchu. E na frente do Shopping Santa Cruz, pior ainda. Nós estamos com 500 pedestres no pico da tarde.

E, no cruzamento, a ideia é, padrão Paulista, recuar um pouco as faixas de pedestres, fazer uma travessia com mais tempo por pedestre, menor velocidade e maior segurança, redução do tempo de ciclo veicular de 150 para 120, reduzindo 30 segundos tanto no tempo de pedestre como do veículo, melhoria de toda a Domingos de Morais.

Essa imagem mostra, esquematicamente, somente o que seria a redução. A nossa ideia era discutir hoje com a CET, mostrando quais eram as propostas de forma muito objetiva. Mas, tecnicamente, nós tínhamos três estágios com 150 e cai para 2, com 120, reduzindo o tempo de espera.

E aí colocamos os pontos, ponto de ônibus, acesso ao metrô, enfim, toda a parte urbanística da cidade sendo atendida de forma segura e qualitativa para o pedestre.

Nessa imagem, só mostrando visualmente. O pedestre hoje está nessa linha vermelha tracejada, indo para a verde. É na mesma faixa de retenção, ou seja, muito próximo. O pedestre não está sendo prejudicado de forma alguma, está sendo beneficiado com a redução do tempo de travessia.

A mesma coisa. Hoje, ele atravessa em “Z”, esse vermelho tracejado. Ele vai até o canteiro central, vem no canteiro central e atravessa do outro lado. A nossa ideia é propor uma travessia direta em frente à igreja, à Paróquia Nossa Senhora da Saúde. De ponta a ponta, se consegue cruzar a Domingos de Morais.

A mesma situação. Visualmente é uma coisa muito próxima, só reduzindo o tempo

de semáforo, para melhorar tanto para o veículo como a travessia de pedestre.

A mesma situação. E aí o cenário com essas mudanças. Na Fase 2, a Rua Loefgren, que era F e F, vamos ver agora que ela está com C e B, ou seja, requalificamos a área, a região, a vida dos moradores de toda a região. Não é um projeto pontual de trânsito, é um projeto de requalificação urbana, melhoria da mobilidade ativa, redução do tempo de espera do pedestre, melhoria das travessias. E isso a CET pode fazer hoje, não precisa esperar nada para fazer essa requalificação urbana na região.

Aí, visualmente, vemos a melhoria nos níveis de serviço da Área 2, proposta no pico da tarde, que era a pior.

E juntando a Área 1 e a 2, visivelmente, vemos como a melhora é significativa nos três pontos críticos. Não tem nenhum ponto crítico. É lógico que isso tem que continuar da Domingos até a Paulista, da Domingos até o Jabaquara. É o eixo que tem que ser tratado com uma única informação para todos os usuários, sejam eles motoristas, pedestres, ciclistas e o que for mais utilizar essa área.

Dentro desses estudos, temos 31 linhas de ônibus que circulam nessa região, 29 não seriam afetadas pela proposta, ou seja, não prejudicaríamos o transporte público com essas melhorias, exceto duas linhas nas quais: uma não mexemos em nada, e praticamente só tiraremos um ônibus da Afonso Celso para jogar para a Domingos de Moraes, que é a linha 470910, esse tracejado azul; E a linha 5106 teria que entrar na Berta, fazer a volta do quarteirão e descer a Diogo de Faria. Essas seriam as duas mudanças que precisaríamos fazer nas propostas que poderiam ser alteradas.

Fizemos uma estimativa de custo em que a obra civil - que é abertura de canteiro, acerto de acessibilidade e pequenas geometrias, pequenas coisas, raios de giro - seria na ordem de 300 mil, sinalização horizontal, vertical e orientação na faixa de 200 mil e a sinalização semafórica, 500 mil. É uma estimativa bem próxima da realidade. Então estamos estimando em um milhão essa obra.

Temos uma comparação no próximo *slide* com os projetos que foram feitos na Celso Garcia. Aqui estão os pontos que teríamos que mexer: elevação, rebaixamento de guia, adequação de canteiro... Só para entender um pouquinho da obra que teria que ser feita.

No próximo *slide*, a mesma coisa de sinalização horizontal, vertical, orientação que é a placa de indicação para onde são os novos movimentos para todo mundo se localizar.

Semáforos: Em quais semáforos de pedestre teríamos que mexer, implantação de grupos locais e realocação das travessias de pedestre.

Fizemos uma comparação com um projeto similar que foi implementado na Celso Garcia, que foi uma reorganização de circulação das avenidas.

E na próxima página, temos um comparativo de tamanho de extensão. Então, se você falar 6.700 metros, custou 2,2 milhões e 800 metros, um milhão. Mas se olharmos na Rangel Pestana e na Celso Garcia, não tinha obra, nem abertura de canteiro, abertura de via, nada. Esse custo é o que aumentou um pouco em relação à Rangel Pestana, Celso Garcia, ou seja, o custo que estimamos de um milhão está bem parrudo, bem forte e consistente dentro da expectativa de implementação.

E no próximo, terminaremos a explanação. Não sei se teremos perguntas depois, nobre Vereadora. Estou à disposição.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Muitíssimo obrigada, consultoria primorosa. Muitíssimo obrigada, Sr. Alexandre Zum Winkel.

Aponto a presença da nossa Colega, nobre Vereadora Marina Bragante, que acaba de chegar. Pergunto se vocês dois querem fazer algum pronunciamento. Posso começar a chamar? Vamos lá. Com vocês, a palavra do nobre Vereador Professor Toninho Vespoli.

O SR. PROFESSOR TONINHO VESPOLI – Eles vão falar também, não é?

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Todos.

O SR. PROFESSOR TONINHO VESPOLI – Então eles falam primeiro e depois falamos nós.

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 16 DE 46

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Então vamos ver, na ordem da chamada dos que estavam na lista apresentada.

Estariam com a palavra os Srs.: Celso Jorge Caldeira, que não está presente; Milton Roberto Persoli, que também não está; e Marcos Monteiro; os três do Poder Executivo não estão presentes.

Chamarei a Sra. Silvana Zioni, professora da Universidade Federal do ABC, que está *on-line*.

Vou pedir para a senhora se ater, por gentileza, a três minutos, porque nossa apresentação extrapolou um pouco o tempo. Não quis cortar, porque estava muito didática, muito completa e esse é o documento que tem que ficar bem registrado nos Anais da Câmara.

Tem a palavra a Sra. Silvana.

A SRA. SILVANA ZIONI - Muito obrigada. Boa noite.

Vou tentar comentar rapidinho, especialmente a partir do que o Sr. Alexandre Zum Winkel nos trouxe. Digo isso porque ele faz uma abordagem que me parece muito mais adequada para os problemas e não a proposta da implantação de um túnel.

O que quero ressaltar é que essa obra não parece ser importante relativamente ao quadro que analisamos agora, e tampouco a oportunidade de investimento. E falo isso em função do que temos em relação ao planejamento geral da cidade.

Mas quero também situar um pouco na história, quando esse projeto surge há uns 40 anos, durante a campanha à Prefeitura de São Paulo, quando o então candidato Jânio Quadros recebeu e acolheu as sugestões do setor de engenharia consultiva e em empreiteiras de obras para o que seriam as intervenções diárias estruturais para a cidade de São Paulo, e que eram basicamente orientadas pelos objetivos de fluidez de tráfego que, hoje, reconhecemos como a série de obras dos túneis, por onde ônibus não podem trafegar e pontes são sem calçadas para pedestres.

Esse complexo Sena Madureira foi pensado nessa lógica de fluidez. Só que eu ressalto que nesses 40 anos muitas coisas mudaram, não só a gestão democrática, que é o que

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 17 DE 46

estamos fazendo hoje, mas - principalmente - o entendimento da necessidade de uma inversão de prioridades em termos de modos de transporte mais sustentáveis e mais ativos.

A proposta de um túnel visa apenas e, especialmente, fluxos de passagem, que, como o consultor nos apresentou, não são os mais significativos nessa região, e desde o Plano Diretor, o Plano de Mobilidade, inspirados na própria política nacional de mobilidade, implica que temos que pensar diferente.

Por isso quero manifestar minha crítica aos estudos de impacto de tráfego, de terem sido simplesmente apresentados, sem distinguir fluxos veiculares individuais, do transporte coletivo, das várias formas de transporte complementares, bicicletas e motos, especialmente.

Vou economizar o tempo, não vou apresentar os mapinhas que eu tinha preparado e que, simplesmente, mostram que estamos tratando de um projeto numa área extremamente central, com uma condição excepcional de macro acessibilidade, especialmente pelas três linhas de metrô, que essa obra estaria numa célula entre três estações.

Acho importante ampliar um pouquinho não é só o eixo da Domingos de Moraes, mas todo esse complexo de vias que vem da Chácara Klabin para a Vila Mariana e que mostra um potencial urbano muito grande de uso do espaço público e de incentivo àquilo que você nos mostrou há pouco, milhares de pessoas percorrendo essas ruas e avenidas.

Então, realmente, percebo que esse projeto está bastante fora de lugar e fora da hora. Eu diria que o próprio relatório é honesto em perceber que são algumas melhorias nos níveis de serviço que ele vai garantir com as obras do túnel, e você demonstra como, com um investimento muito menor, ganhos de qualidade, além de garantir um usufruto muito grande de todo o espaço público.

E se alguém tiver interessado em intervenções, olhe no Plano Diretor, pois há, por exemplo, uma intervenção pontual, como essa do túnel da Sena Madureira: junto ao Viaduto São Carlos, Avenida do Estado e Avenida da Arno, que, talvez, possa ser solucionada com mais eficiência e efetividade, resolvendo um problema estrutural da cidade, aliás, até muito mais antigo do que as obras do Jânio Quadros.

Parece-me que esse projeto faz muito barulho por nada, como diria William Shakespeare, mas, no fundo, não é o caso, porque, infelizmente, muitas vidas já foram afetadas. Neste caso, refiro-me à comunidade Sousa Ramos e, principalmente, a toda a comunidade que viu o património arbóreo ser sacrificado de uma forma absolutamente irresponsável. É isso. Não sei se consegui bater os 3 minutos, mas eu fui direto ao ponto. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) - Pontualmente 5 minutos e meio, muitíssimo obrigada. Passo a palavra o Sr. Eduardo Canejo, que é Conselheiro do Conselho Participativo Municipal da Vila Mariana e é também Liderança da Comunidade Souza Ramos. Sr. Eduardo está ao meu lado, por gentileza.

O SR. EDUARDO CANEJO - Olá, boa noite a todos. Sou contra o túnel. Na verdade, ouvindo isso é difícil não ser contra esse túnel. Não há motivo nenhum para ser a favor dele. Não resolve o que se propõe, não é verdadeiro com o que se propõe e não tem cabimento fazer uma coisa dessa. Não tem cabimento que você gaste 600 e poucos milhões para algo que não resolve, que não soluciona.

Que justificativa teria para uma obra que não se presta àquilo que ela diz que faz. Essa obra sequer leva para a Ricardo Jafet. Na realidade, essa obra pára na minha cozinha, bem próximo, um pouquinho depois da cozinha. Dali para a Ricardo Jafet ainda tem quase 1 km.

Então não tem lógica alguma. Essa obra que estão fazendo é como se fosse um furo no cofre. Está se criando um grande caos no miolo do bairro Klabin para que se obrigue a Prefeitura a buscar mitigar o erro. Hoje, gasta-se 600 milhões para criar um caos. Na próxima década, serão gastos mais 3, 4 ou 5 para dizer que vão mitigar o erro de agora. Essa obra é simplesmente um furo no cofre. Sou contra. Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) - Passo a palavra à Sra. Eliana Barcelos, Vice-Presidente da Associação de Moradores da Vila Mariana – AVM. Ela também é membro do Movimento Não ao Túnel. Sra. Eliana, está *on-line*, correto?

- Manifestação no recinto.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Ok. *Mea culpa*. Sem desculpas.

A SRA. ELIANA MARIA BARCELOS MENEZES – Boa noite a todos e todas.

Também sou contra o túnel, Canejo.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. ELIANA MARIA BARCELOS MENEZES – Mais cedo, hoje, pude falar um pouquinho com a CBN, e já estávamos comentando que esse estudo traz uma capacidade de reflexão que estávamos esperando já há algum tempo. Só para lembrar que lá, em 2024, quando tentamos fazer a primeira reunião com a Prefeitura, com a Secretaria de Trânsito e com o pessoal do consórcio, não foi possível. Chegaram a remarcar, mas não foi possível novamente. Depois, fizemos uma audiência na Câmara Municipal, outra audiência na Alesp e, realmente, os representantes da Prefeitura não compareceram, não vieram e não explicaram.

Desde então, a sociedade e a comunidade estão correndo atrás para entender o tamanho dessa interferência, o volume do orçamento para o qual está sendo planejado esse túnel, o qual, por causa de um farol, terá gastos de 622 milhões.

Achei muito boa a fala da professora, há pouco, quando cita o Plano de Mobilidade Urbana, e só queria lembrar também dos outros planos que esse projeto também não contempla, não só o Plano Municipal de Mobilidade, como também o Plano Municipal de Arborização Urbana – PMAU, nem o Plano Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres – PLANPAVEL e tampouco o Plano da Habitação Social.

Portanto, temos um grande vácuo nesse processo que nos reúne a todos, ou seja, acho que todos esses mandatos presentes, aqui, da Renata, do Toninho, da Marina e do Nabil, juntaram-se e oferecem, hoje, esse apoio para a discussão, para ter um estudo, porque isso devia ser um trabalho da Prefeitura, não é mesmo? É isso que gostaríamos de ver, que a Prefeitura trouxesse esses estudos. Afinal, estamos falando e cobrando ao longo desses quase dois danos e, então, só queria reiterar essa espera da sociedade, da associação dos moradores e de todo o mundo da Vila Mariana.

Aproveito para saudar, mais uma vez, a Comunidade Souza Ramos, o Movimento Salve a Sena Madureira, porque através desse movimento é que a luta continua, promovendo o

diálogos com vários técnicos, trazendo informações por meio das redes sociais e acompanhando também as ações judiciais que estão em curso, além de estar participando das reuniões do Orçamento Cidadão 2025, tudo com objetivo de tentar falar com as secretarias envolvidas e fazendo a recomposição ambiental que continua em curso. Sobre isso, inclusive, devo lembrar que a comunidade é super afinada, na semana passada, houve o Plantio Global, plantamos o Corredor Verde entre o Parque Ibirapuera e a Aclimação.

Acho que a Elisa vai poder falar, logo mais, um pouquinho sobre esse aspecto ambiental. Obrigada a todos e todas. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Então foram vocês? Pedalei a Sena Madureira faz 2 dias, no começo dessa semana, vi aquelas mudinhas lá, fiquei tão feliz. Muito obrigada. Lindas demais.

A SRA. ELIANA MARIA BARCELOS MENEZES – Estão brotando. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Muitíssimo obrigada. Gostaria, nesse momento, de passar a palavra ao nobre Vereador Professor Toninho Vespoli e, em seguida, à nobre Vereadora Marina Bragante.

O SR. PROFESSOR TONINHO VESPOLI - Boa noite a todos e todas. Queria, em nome da Presidente Renata Falzoni, cumprimentar toda a Mesa, cumprimentar todos e todas que estão presentes.

E, em especial, quero cumprimentar o pessoal da Comunidade Souza Ramos. Por quê? Porque não se joga a história das pessoas no lixo. Temos de ter respeito à história das pessoas. A habitação não é só o lugar de proteção, é um lugar de convívio, de laços afetivos de amor, laços esses não só do núcleo familiar, mas das relações com os vizinhos e com os amigos. Afinal, uma vida foi construída ali. Essas vidas, inclusive, ajudaram a construir a Vila Mariana. Tudo isso tem de ser levado em conta e não podemos, simplesmente, jogar na lata do lixo.

Não poderia deixar de falar da irresponsabilidade da Prefeitura Municipal de São Paulo em não estar neste debate. É inadmissível que o Executivo se ache maior que o Legislativo e, por isso, não venha debater com os Vereadores e, principalmente, com a população. '

O que estamos discutindo é uma concepção de democracia. E temos de proteger nossa democracia a todo custo, porque o fato, por exemplo, eu, Renata Falzoni, e nossa outra colega maravilhosa estarmos aqui, nessa reunião, prova que fomos eleitos para servir a comunidade. Não estamos a mais ou a menos.

E o Sr. Prefeito também deveria entender isso. Para servir à comunidade, temos que escutar a comunidade, e, para mim, isso é um dos princípios básicos da democracia. O fato de ter ganhado uma eleição não dá o direito de fazer da cidade o que a pessoa bem quer.

Mais ainda, se nós pegarmos a consulta que a própria Prefeitura fez, não foi a Sra. Marina Bragante, não foi a Sra. Renata Falzoni, não foi o Sr. Toninho Vespoli, foi a própria Prefeitura.

E, se virmos, a esmagadora maioria das pessoas que participaram dessa consulta pública falou “não” a essa obra. Então, o Sr. Prefeito tinha de balizar a sua condução pela própria consulta que a Prefeitura fez. Se nem isso ele segue, nós vamos esperar o quê da Prefeitura e do Prefeito nessas circunstâncias?

Mas, voltando a esse tema, quero parabenizar os consultores. Eu entendo até por que a Prefeitura não está presente, porque seria muito difícil eles fazerem um debate de qualidade, afinal, o estudo que eles fazem tem inúmeros furos.

Então, é mais fácil fugir do debate quando você sabe que vai perder. Mas eu queria, além do estudo técnico, que foi maravilhoso, tem um aspecto que não podemos deixar de falar nessa discussão, que é o aspecto político. Desde o começo dessa discussão, o Sr. Prefeito queria fazer essa obra a todo custo. Foi nas suas redes sociais falando que, aliás, as pessoas que estavam contra a cidade de São Paulo. Ele quis utilizar, inclusive, um mecanismo totalmente legal, porque ele queria pegar, inclusive, uma licitação que não tinha mais validade para empurrar esse negócio goela abaixo.

E nós sabemos o que está atrás dessas questões. Uma obra dessa magnitude custa muito dinheiro. E nós sabemos as relações, que não sou nem eu que estou falando, basta abrir os jornais nos últimos dez anos, nós vamos ver as relações promíscuas que tem nessa cidade

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

fls. 23

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 22 DE 46

de São Paulo, com várias empreiteiras, mega empreiteiras, com o setor imobiliário e o setor público. Então, é mais que evidente que também, para ser empurrado goela abaixo, com uma licitação ilegal, que isso não é algo simplesmente técnico, mas que há muita coisa que não podemos provar, mas que há muita relação promíscua por meio da qual alguns iam ganhar muito dinheiro com essa obra.

Porque quanto ao valor mencionado de aproximadamente 622 milhões de reais para o custo da obra, sabemos que a Prefeitura sempre realiza aditamentos. Escutem, essa obra não vai sair, mas, se fosse sair, não ia custar isso menos de 1 bilhão de reais. Inclusive, o Vale do Anhangabaú passou o teto que há para fazer aditamento, porque fazem tudo contra a lei. É um absurdo esse túnel, em vários aspectos: por conta das questões habitacionais e ambientais.

Qualquer solução que coloca o carro como centro da solução de mobilidade já nasceu errada e deveria ser contra só por conta disso. Não é à toa que o Sr. Gilberto Kassab fez a mesma coisa na Marginal Tietê, em seu Governo. Gastou um pouco mais de 1 bilhão de reais para aumentar as faixas, e, em pouco tempo, aquilo já não foi mais solução de nada. A nossa solução é outra.

Queremos 1 bilhão de reais para outra coisa. Se o Sr. Prefeito não sabe o que fará para gastar 1 bilhão de reais, nós sabemos: faremos mais ciclofaixas, hospitais na periferia, corredores de ônibus, UBS, plantar mais árvores.

Sr. Prefeito, venha conversar conosco, que daremos muita ideia para o senhor, que vai melhorar muito a vida do povo, inclusive do povo da Vila Mariana, que não quer esse túnel.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Eu quero anunciar aqui a presença do Sr. Nabil Bonduki, recém-chegado de Brasília.

Estávamos, neste momento, nobre Vereador, passando a palavra para os nobres colegas. Se quiserem falar algo, deixem para o final. A Sra. Marina Bragante fez dessa forma, então começarei a chamar as pessoas que se inscreveram.

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 23 DE 46

A primeira pessoa inscrita é o Sr. Hiram Borges, por gentileza, que é um taxista super presente em todas as nossas reuniões da Comissão. Três minutinhos, *ok*?

O SR. HIRAM BORGES – Dois minutos, pode contabilizar.

Boa noite, Sra. Presidente Renata Falzoni, grande Vereadora. Esteve lá em Higienópolis protestando contra aquele prédio. Pessoas de lá me falaram sobre sua presença.

O nosso Sr. Professor Toninho Vespoli; a Sra. Marina Bragante, que não vou citar nenhum poema para não a constranger; o nosso amigo Sr. Nabil Bonduki, que quero cobrar de você sobre a construção daqueles prédios lá da Vila Madalena que, além da construção de túnel, vocês não sabem... Eu estou resumindo para não estender o discurso, porque muitas vezes vocês imaginam que é só a questão do orçamento e de quem vai ganhar e lucrar em cima de 622 milhões de reais, originários do nosso IPTU, pagos pelo munícipe.

Sr. Prefeito, o senhor só sabe ser eleito para Prefeitura de São Paulo? Sr. Prefeito... Qual é... Como é o nome dele? Ricardo Nunes, que é tão famoso que nós não conhecemos o nome dele e o senhor só sabe construir túnel em um lugar esotérico para remover os maus espíritos que estão lá embaixo, enterrados. Então, o que acontece?

Ninguém sabe o que está por trás disso. Vocês já observaram o número de carros de aplicativos que cresceram na cidade de São Paulo nos últimos cinco anos?

Ilegalmente. Não vamos dizer que o artigo 170 da Constituição Federal, que promove a livre iniciativa, mas, em cima da livre iniciativa, deve também fiscalizar. Não há fiscalização. Qualquer um de vocês pega qualquer carro de aplicativo, aumenta o número de carros na cidade de São Paulo por conta do próprio munícipe e não quer que o Prefeito faça uma obra dessa por culpa de vocês mesmos, que colhem esses frutos.

É o seguinte: hoje, na cidade de São Paulo, segundo o Google, a Sra. Renata Falzoni, que gosta da origem da estatística, são 560 mil inscritos. Na cidade de São Paulo, existem quase 632 mil carros de aplicativo que aumentaram e adensaram o trânsito. Tanto que, quando eles apresentaram estatística, Sr. Nabil Bonduki, de manhã, há diminuição, porque os

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 24 DE 46

aqueles funcionários de empresa que precisam chegar rápido utilizam táxi para andar no corredor. Após esse horário, o fluxo de automóveis aumenta a um nível absurdo.

Ninguém consegue mais andar. Todo mundo na cidade de São Paulo, que vira algum desempregado, ou saiu da cadeia ou alguma coisa, ou está cumprindo condicional, vira motorista de Uber.

Isso acrescenta drasticamente na inserção do trânsito.

Ele vai construir não só esse túnel, mas muito mais túneis para beneficiar quem?

Qual é o qual é o desgaste que nós estamos tendo? São os automóveis. O que nós queremos? A redução pelo uso de bicicletas, ciclovias, trânsito, transporte, ônibus, metrô ou ônibus.

Está tudo vazio, porque as pessoas que são da periferia estão utilizando os automóveis de carros, de aplicativo. E estão endividadas, porque está passando tudo.

No ano retrasado, levaram 6 bilhões de dólares da população do Brasil e não deixaram um centavo aqui.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Muito obrigado, Sr. Hiram Borges.

O líder taxista que concorda que a solução vai para transporte coletivo e mobilidade ativa. Obrigada.

A segunda pessoa inscrita é a Sra. Denise Delfim, que é Presidente da Associação de Moradores da Vila Mariana.

Passo a palavra para a Sra. Denise Delfim.

A SRA. DENISE DELFIM – Boa noite a todos. Ontem estava pensando sobre o que falar nesta audiência, já que há tantos técnicos e eu sou uma mera jornalista, mas moro há 64 anos na Vila Mariana.

Antigamente, a Rua Sena Madureira não tinha saída para o lado do Parque Ibirapuera, porque ali era um charco. Foi só por volta de 2000 que construíram o Cebolinha.

E, se observarmos o Cebolinha, a água brota ali. Há, inclusive, morador de rua tomando banho, porque é água limpa. Do outro lado, entre as estações Vila Mariana e Ana Rosa,

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 25 DE 46

temos a microbacia do Sapateiro, que leva água para o parque, atravessa a Vila Mariana e segue para o outro lado, em direção à Aclimação e ao Rio Tietê.

Então, eu fico pensando: impermeabilizam, impermeabilizam, impermeabilizam, mas a água não tem mais para onde ir. Aí eu imagino que, quando construírem esse túnel, aquilo vai virar um piscinão. Porque já se percebe, nas próprias imagens da obra, a quantidade de água existente ali. E nem estou falando do outro lado, onde o impacto também é enorme.

O que vai acontecer? O que está previsto? Eu considero uma irresponsabilidade realizar uma obra dessa magnitude sem um estudo muito sério. Parece que vão empurrando o projeto desses piscinões anacrônicos para o futuro. E, no fim, teremos um grande piscinão para absorver toda a água do Córrego Embuaçu. Ou seja, é uma enorme responsabilidade. Eu gostaria de deixar isso muito claro para vocês.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Muitíssimo obrigada, Denise. Agora chamo o arquiteto Lucian de Paula, arquiteto urbanista – e ciclista também.

O SR. LUCIAN DE PAULA BERNARDI – Boa noite. Meu nome é Lucian de Paula. Sou arquiteto urbanista, especialista em economia urbana e gestão pública, mestre em planejamento e gestão do território. Também sou servidor federal. No meu trabalho, fiscalizo contratos. E repito: toda vez que vejo essa licitação, esse projeto de túnel, fico horrorizado – como servidor público e como alguém que tem o erário e o interesse público como compromisso profissional.

Vimos aqui que uma obra licitada por 622 milhões de reais poderia facilmente ser resolvida com intervenções pontuais de cerca de 1 milhão. Isso levanta a seguinte pergunta: por que a Prefeitura está optando por algo 622 vezes mais caro do que uma solução mais eficaz?

Considerando que há uma equipe técnica competente dentro da Prefeitura, chegamos à seguinte conclusão: ou há incompetência na tomada de decisão dos diretores ou do Prefeito, ou há mal-intencionados. Não vejo outra explicação para um gasto dessa proporção – um gasto ineficiente de dinheiro público, algo que não deveria acontecer.

Precisamos pensar no que deixamos de ter quando se destina esse valor a uma única obra. São 622 milhões de reais que deixam de ser investidos em melhorias reais para a cidade. O próprio programa Pode Entrar da Prefeitura investiu 78 milhões para entregar 373 unidades habitacionais. Se adotássemos a solução de 1 milhão e destinássemos os outros 621 milhões para habitação, poderíamos entregar cerca de 3 mil unidades à população.

Isso seria suficiente para atender toda a demanda de remoções da Rua Coronel Luiz Alves e da Rua Souza Ramos – e ainda sobriam moradias para mais 2.800 famílias. É um impacto enorme.

Quando falamos de trânsito nos horários de pico – manhã e tarde –, estamos falando de deslocamento pendular, de ida e volta do trabalho. E o que reduz o trânsito não são obras viárias desse tipo. O que reduz o trânsito é permitir que as pessoas morem perto do trabalho, do comércio, em áreas com infraestrutura. É isso que resolve.

Esse túnel, além de não melhorar a mobilidade, pode piorá-la. Ele inviabiliza, por exemplo, o corredor de ônibus da Sena Madureira. Ou seja, quem depende de transporte público terá um sistema pior, porque a Prefeitura está priorizando um túnel para carros.

Outro exemplo é a duplicação da M'Boi Mirim, onde abandonou-se a ideia de um corredor de ônibus. A Prefeitura preferiu economizar na obra fazendo um túnel para carro na Vila Mariana.

Esse é o tipo de coisa que a gente tem na gestão do Ricardo Nunes, que se pode dizer que ou é incompetência ou é má-fé. Porque, se eles tivessem cometido um equívoco de verdade, estivessem abertos a reconhecer seus erros, no mínimo teriam tido a coragem de os Srs. Secretários comparecerem à audiência pública para a qual foram convocados e aprenderem com os erros.

Muito obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Muito obrigada, Sr. Lucian. Bastantes lúcidas as suas palavras.

Tem a palavra o Sr. Marco Martins, urbanista.

O SR. MARCO MILLS MARTINS – Boa noite. Eu sou Marco Martins, arquiteto urbanista, porta-voz da Rede Sustentabilidade, assessor da Vereadora Marina Bragante e também membro do movimento Não ao Túnel - Salvem a Sena Madureira, presente, desde setembro de 2024, na luta contra esse túnel, juntamente com os nossos Vereadores autores do requerimento dessa audiência pública e parceiros nessa luta: Renata Falzoni, Nabil Bonduki, Marina Bragante e Toninho Vespoli. Agradeço a todos.

Faço coro às palavras do Lucian, que falou antes de mim. É uma pena que a Prefeitura não esteja aqui para assistir à apresentação dessa alternativa viária de mobilidade ao projeto do túnel.

Sou morador da Rua Engenheiro Armando de Virgiliis, que, juntamente com a Rua Embuaçu, recebe todo esse fluxo – são duas ruas bem pequenas –, analisado aqui pelo Zum. Essas duas ruas não têm a menor condição de receberem o fluxo da Avenida Vinte e Três de Maio e da Rua Sena Madureira.

Temos visto que esse projeto se tornou uma verdadeira obsessão da municipalidade. Apesar de não fazer nenhum sentido o que está sendo produzido. Já são dois inquéritos abertos, em andamento, de investigações do Ministério Público sobre as novas licitações, que inclusive foram vencidas pela mesma empresa, que, enfim, teve o contrato rompido. São três decisões judiciais, liminares, paralisando a obra.

Então, todo esse esforço, essa energia, esse dinheiro despendido agora nessa licitação pode estar sendo jogado no ralo.

Que hoje fique aqui definido como o dia em que a gente não pode mais ouvir nenhuma dessas Secretárias, nem o Prefeito, nem ninguém da Prefeitura dizer que não há nenhuma alternativa ao túnel, de que o túnel é a única forma possível de resolver o problema do cruzamento da Rua Domingos de Moraes com a Rua Sena Madureira.

Há alternativas de como resolver a questão do semáforo. E também há como nós fazermos um parque na área de preservação e de salvar a nascente do Rio Embuaçu. Quem mora ali tem visto como fica quando chove: dá para andar de caiaque. É perigosíssimo.

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 28 DE 46

Brincadeiras à parte, é um fluxo muito forte. A rua não se chama Embuaçu por outro motivo que não seja por ter o Rio Embuaçu passando embaixo dela.

Então, que estejamos sempre presentes e nessa luta até o fim.

Não ao túnel e viva o Parque Embuaçu! (Palmas) Continuaremos resistindo!

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Obrigada, Marco.

Tem a palavra a Sra. Ana Clara Costa, da comunidade Souza Ramos, que, excepcionalmente, pediu um pouco mais de tempo de fala.

A SRA. ANA CLARA COSTA – Boa noite a todos. Reitero um pouco o que o Marco e o Lucian disseram. É muito triste não poder contar com a participação dos Secretários que foram convidados. Na última audiência pública, eles questionaram qual era a alternativa. E, às pressas, fizemos uma apresentação de dez minutos para eles, mas eles não nos oportunizam o debate.

Foram convidados para essa riquíssima apresentação, mas deram de ombros. Mas não tem problema. Os nobres Vereadores encaminharam representação ao Ministério Público, e em breve eles terão que justificar para o MP por que essa alternativa não é viável, por que não são feitos novos estudos, por que não se atendem aos princípios que regem a Administração Pública. Porque se você mostra que existe uma opção que pode custar um milhão de reais e dá preferência para essa que custa mais de 600 milhões de reais, onde está a economicidade? Realmente, a preocupação com o erário não existe, e a gente se questiona o que há por trás disso, quais são os interesses de se insistir nessa obra.

Eu gostaria de reforçar o que todos já sabem: a Álya, que é a única proponente, volta à cena do crime. Porque a Álya formava o consórcio com a Galvão Engenharia, e esta recebeu uma punição mais severa, além de multa e indenização e também foi impedida de contratar e licitar com o Poder Público. A Álya foi alvo de recomendação da Comissão Processante da Controladoria-Geral do Município para aplicação de sanção de impedimento de contratar com o Poder Público; mas a Controladoria optou por aplicar uma pena de advertência, como se a prática da fraude fosse menos grave porque ela concordou em admitir. Com qual finalidade? Ela queria

terminar logo o processo, o procedimento de responsabilização da pessoa jurídica com o fim de agilizar esse processo e poder entrar na nova licitação, pois ela já que sabia que esse contrato seria rescindido por conta do cartel formado na licitação anterior.

Mas eu questiono: como a população pode confiar que a anterior vencedora, que ganhou através de cartel, está realmente apresentando a melhor proposta; que esse é o melhor preço? Não há vantagem nessa contratação. Que eficiência a gente pode pressupor de uma empresa, de uma construtora que fraudou a licitação anterior e que está até impedida de contratar por dois anos em outros órgãos públicos do Brasil? É só entrar no cadastro de empresas impedidas que você localiza essa informação. Mas não tem problema, a gente vai retomar o contato com o MP porque a gente acredita que a sanção administrativa foi insuficiente, e vamos buscar uma sanção judicial de improbidade administrativa para acabar com essa festa da Álya.

Lembro também que a gente tem ações em andamento, que elas não terminaram. Por mais que a Prefeitura tente falar que perdeu o objeto pela rescisão do contrato, não perdeu, porque estamos discutindo, dentre outras coisas, a validade do licenciamento ambiental. E as licenças foram expedidas, foram dadas pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente com base em um estudo simplista, com cópia do EIA-Rima de 2009. Um estudo realizado em 2024 copiou o tamanho das árvores, diâmetro, a copa, uma série de informações de 2009, desconsiderando toda a mudança da região. E não só isso: esse estudo de viabilidade ambiental - muito mais simplificado se comparado com o antigo EIA-Rima - deveria ser produzido olhando esse momento, dado o impacto dessa obra, a relevância para o sistema viário, para habitação, urbanismo, meio ambiente.

As ações estão tramitando, e nós acreditamos que o licenciamento ambiental será anulado. E se a Prefeitura tiver alguma intenção realmente de fazer essa obra, ela vai ter que refazer esse licenciamento ambiental, o que implica a realização de novas audiências públicas. E nós estaremos lá batendo na tecla de que existem meios mais baratos de resolver esse problema do trânsito, a menos que o interesse da gestão Ricardo Nunes seja outro: remover

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 30 DE 46

a comunidade do local, que mora lá há mais de 50 anos. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – As inscrições estão encerradas.

Pergunto se os Srs. Marcos Roberto Raifur Rossi e Tales Carvalho Fernandes, munícipes, já estão disponíveis, pois fizeram inscrição para participar *on-line*. (Pausa) Se estiverem *on-line*, por gentileza, mandem contato pelo *chat*.

Enquanto isso, chamo a Sra. Elisa Rocha, urbanista, representante do Cades Vila Mariana.

A SRA. ELISA RAMALHO ROCHA - Boa noite. Pedi a gentileza de colocarem uma breve apresentação que preparamos para vocês. Agradeço a oportunidade desta fala. Venho basicamente trazer a questão ambiental que o Marco já antecipou.

- Oradora passa a se referir a imagens em tela de projeção.

A SRA. ELISA RAMALHO ROCHA - Há alguns anos, na oportunidade de repensar esse lugar, a Prefeitura começou a fazer obras para o Córrego Embuaçu num lugar de encosta. Como vocês estão vendo na imagem, o córrego está superencaixado em um lugar com uma altíssima declividade. Anos atrás, esse lugar estava com perigo de deslizamento; então, foi feito um alto investimento para estabilizar essas encostas. Nessa época, o Conselho de Meio Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz - do qual eu faço parte ao lado de vários colegas presentes, que acompanham todo esse processo há muitos anos – apresentou essa proposta que está na tela para vocês, que pensa a bacia hidrográfica do Córrego Embuaçu desde a sua nascente, na Afonso Celso, até a sua foz, na Avenida Ricardo Jafet, no Córrego Ipiranga; e como a gente poderia recuperar a questão ambiental em todo o percurso, como está mostrado na imagem.

Essa imagem é da bacia, da qual o Parque Modernista faz parte com algumas outras praças. Vamos focar nesse trecho de cima, onde a intervenção do túnel pretende eliminar essa área verde, que não é uma área verde à toa: ela está aí porque protege um recurso hídrico, assim como prevê nossa lei federal, que determina que as áreas de preservação permanentes devem estar delimitadas justamente para preservar a água, a cobertura vegetal, a fauna, o fluxo

gênico e vários elementos de estabilidade e de qualidade de vida para as pessoas e também por outros seres.

A proposta que apresentamos é que nessa área de cima seja feita uma requalificação, com a implantação de uma área de uso público. Há muitos, desde que nasci, eu vejo um muro na Rua Maurício Klabin, sendo que é uma área que pode possibilitar acesso às pessoas no trecho onde não há alta declividade, trazendo um benefício para as pessoas que sempre foram privadas até de usar um espaço público, que deveria ser de todos. E onde há a encosta, propomos uma restauração ecológica, com replantio de todas as árvores que foram criminosamente arrancadas dali sem o reconhecimento de que essa é uma área de preservação permanente. (Palmas)

Nessa marcação em vermelho temos a área com um detalhe desenhado. Lara Freitas, arquiteta biourbanista, também membro do Conselho, gentilmente cedeu-nos todos esses croquis que estão aqui para que a gente pudesse imaginar o que pode ser feito em prol de todos.

Nessa imagem, como a gente está encontrando a área essa semana. É essa a situação em que a construtora deixou.

Nessa outra imagem, o que pode vir a ser essa área, com arborização, jardins dedicados aos polinizadores e um mirante. Esse lugar é lindo, tem uma vista maravilhosa. Na margem esquerda, há alta densidade de cobertura vegetal; e a margem direita, que já sofreu essa intervenção, pode ser recuperada com um parque naturalizado para as crianças, para todo mundo, para quem quiser usufruir desse espaço maravilhoso; uma área de estar, de encontro.

Enfim, aqui está um primeiro sonho do que essa área poderia vir a ser, inclusive acolhendo a água da chuva, como a biovaleta. E a gente está falando de um lugar que pode ter uma ampla contribuição à biodiversidade abrigando mais a flora e a fauna. Uma contribuição à qualidade de vida de todos os seres, seres humanos e não humanos. Uma contribuição à quantidade, à qualidade de água, reduzindo as enchentes, aumentando a água que infiltra no lençol freático, o que é importante para toda arborização do entorno nessa bacia. Uma

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 32 DE 46

contribuição na redução de ilha de calor, à saúde das pessoas e tantos outros benefícios que a gente poderia discutir numa área verde, que é uma ZEPAM.

E que, como eu disse, foi determinada neste parcelamento do solo, como diz a nossa Lei Federal nº 6.766, na qual somos obrigados a respeitar e reservar áreas públicas para todas essas finalidades, que já comentei. E, então, desviar a finalidade dessa área para viário está completamente fora do que é razoável. E hoje, essa imagem que a gente tem, o córrego passando, esse córrego que até hoje ainda não é reconhecido, que os estudos ainda dizem que não existe, que não existe APP, mas ele está aí. E essa é a área que foi devastada e que a gente clama e que vai ser recuperada.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) - MUITÍSSIMO obrigada pela sua contribuição, Elisa. Que eu saiba, esse córrego já existiu e sumiu. Ele já existiu, e outra, ele existia, ele existe, mas ele desapareceu nos anais, não é isso?

E agora, Ivan Ferreira, do Movimento Caravana da Educação. Obrigada, Ivan.

O SR. IVAN FERREIRA - Boa noite a todas as pessoas presentes. Vou ser um pouco mais direto, não querendo dizer que as outras falas não foram importantes, muito pelo contrário. Só que às vezes a gente vem aqui num espaço público do Estado e, enquanto sociedade civil, se priva de dizer, apesar de a grande massa não estar vendo esse debate nesse momento, mas que entende muito tranquilamente, porque desde o início nunca houve nenhum problema técnico nessa obra. A questão dela é política, como foi resgatada desde o Governo Jânio Quadros, e quando a mobilização popular consegue ter uma determinada força, o projeto recua.

Esse projeto já está condenado desde o início, como foi falado, porque é só para tirar o povo mais pobre da Chácara Klabin, que é o metro quadrado mais caro da cidade de São Paulo. Então é a comunidade Souza Ramos e a comunidade Luís Alves. Está aqui o Canejo, na mesa, que é o Presidente da Associação de Moradores da Souza Ramos, que a gente sabe que não tem às vezes uma inserção na Luiz Alves. E é aí que os Vereadores de Direita, da Base do Governo, tentam pressionar, como foram feitas as outras audiências públicas ali no território, em

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 33 DE 46

que vieram ônibus de outras regiões da zona Sul, que eles não tiveram coragem de vir aqui hoje, por exemplo, fazer o debate.

Mas lá estavam vindo para cima, ameaçando e tudo, de morte, como foi a segurança, e eu faço essa denúncia para os Vereadores irem atrás. A segurança, tem gente que estava presente lá na linha de frente, quando a GCM começou a passar pano para a queda das árvores. E a Globo e outras mídias começaram a gravar ao vivo, o segurança me deu uma cotovelada nas costas, falou que era do PCC e me ameaçou de morte no meio da Sena Madureira.

Então a gente tem um problema com todas as obras da Prefeitura que tem essas empresas de segurança terceirizada, provavelmente ligadas ao crime organizado, por isso que essas licitações têm esse valor tão absurdo. A gente está falando de 622 milhões e esquecendo vários outros milhões que já ficaram pelo caminho. São vários outros milhões das outras licitações.

Então, assim, é muito dinheiro que a gente está falando, gente, e esse povo não tem nem vergonha. Vou citar o exemplo do que se diz o pai do túnel atualmente, Sr. Aurélio Nomura, que quando era Vereador pelo PV, Nabil, era contra e ele mora por ali. Não sei se o projeto inicial pegava a piscina do prédio dele, mas quando ele mudou para o PSD, Marina, ele virou a favor, sabe, Renata, assim, em um passe de mágica. O Toninho sabe, que eu já contei para ele essa história.

Então, como um cara que era contra muda de partido, está na Base do Governo, vira a favor. Não foi eleito, e fica o recado para a Rute Costa, que está aí ou escutando, que é outra da Base do Governo, que é a favor do túnel. Todo mundo que é a favor do túnel, que a gente pressionar, não vai se reeleger, e o Nomura foi o primeiro.

Atualmente, e com isso eu finalizo, que meu tempo acabou, quem está na Câmara como herdeiro desse túnel, é o George Hato que, inclusive, já é um Vereador com votos herdados do pai dele, porque essa que é a política na cidade, de cabresto mesmo. Então o Jooji Hato, falecido, passou os votos para o filho dele. Quem é da região sabe muito bem, e a gente tem que bater na base dele, porque ele fica com o *slogan* e quem é da quebrada ali sabe, ele arruma a

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 34 DE 46

praça e fala, mais esporte, menos remédio. Menos remédio por um lado e depois taca o túnel para a gente ficar só tendo fumaça na nossa cara ali, e tirar a população mais pobre.

Então é isso, vou terminar, porque meu tempo já acabou e tem muito mais gente para falar. Mas vamos para cima, não vai passar esse túnel, e eu gostaria que fizesse uma CPI, cobrasse. E a Rute Costa, que está *on-line*, se manifestasse, ou às vezes só ligou para marcar presença.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) - Obrigada pelas suas palavras, Ivan. Agora, chamo Carolina Gomes, que é da Juventude em Rede.

A SRA. CAROLINA GOMES - Boa noite a todos os presentes na audiência, uma audiência que está cheia de pessoas, boa noite, Vereadores. Eu queria começar falando que a cidade está muito violenta com a gente. A Prefeitura está muito violenta com a gente, as pessoas que não estão aqui, mas que estavam nas últimas duas audiências, estavam muito violentas com a gente. Inclusive, agora eu estou conseguindo até falar, mas nas últimas duas a gente só ouvia grito, porque eles não sabem argumentar.

A gente tem aqui as nossas contrapropostas. A gente sabe o que a gente quer, a gente quer o Parque Embuaçu, a gente quer mais cultura para a nossa comunidade. O que a gente está querendo agora é que a comunidade Sousa Ramos e Luís Alves possam viver com dignidade, para não ter que ficar vivendo com alagamento que a obra do túnel está deixando. Agora, essas pessoas, a gente está gravando um documentário com o pessoal da minha faculdade, inclusive, estou muito feliz por elas terem topado fazer esse tema. Mas as pessoas, enquanto falavam da obra, estavam falando que a água do alagamento chegava até a cintura. Gente, isso aí é desumano, a gente não pode aceitar isso. Como pessoas, a gente não pode aceitar isso.

E o que eu tinha para falar também é que é um gasto desnecessário de dinheiro, são 622 milhões em um túnel que não precisava ser feito. A gente está mostrando hoje a maior verdade, que a Prefeitura simplesmente está fazendo um descaso. Eles querem realmente avançar com os carros para a população ficar cada vez mais precarizada. Hoje, a gente tem

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 35 DE 46

lugares da cidade que tem 15° de diferença.

A Vila Mariana é um bairro arborizado e agora eles estão querendo tirar, igual tiraram as 172 árvores, estão querendo tirar o nosso verde. Eles estão querendo tirar a nossa qualidade de vida com esse túnel, a gente não vai mais poder ter acesso ao nosso corredor de ônibus, a gente já perdeu parte do nosso corredor verde.

Com isso, eu também gostaria de lamentar a falta dos secretários que foram convocados para essa audiência, mas não se fazem presentes hoje. E lamentar também a falta da Subprefeitura, porque se nas últimas audiências eles estavam debochando com a cara da população, hoje eles não se tornam presentes porque eles sabiam. Eles sabiam que realmente tem gente que não quer esse túnel e que aqui, hoje, temos gente que realmente está comprometida com a população da Vila Mariana.

Gostaria de concluir. Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) - Muito obrigada, Carolina. E agora eu chamo Marcio Vidal, que é da assessoria do Vereador Celso Giannazi.

O SR. MÁRCIO VIDAL MARINHO – Boa noite. Queria cumprimentar a Mesa, pela Presidente Renata Falzoni; os Srs. Vereadores, também os integrantes das comunidades e integrantes do movimento.

Falo em nome do coletivo Educação em Primeiro Lugar, que é composto pelo Vereador Celso Giannazi, pelo Deputado Estadual Carlos Giannazi e pela Deputada Federal Professora Luciene Cavalcante, que participam desse movimento desde o início, entraram com as ações que ajudaram a parar as obras. Inclusive, o Vereador Celso não conseguiu nem falar na audiência que foi citada, que foi violenta, com aquela confusão toda.

Ele gostaria de estar aqui hoje, mas precisou ir a Parelheiros urgentemente, então eu falo em nome dele. Deixo o nosso trabalho, o nosso apoio, nós estamos com vocês, podem contar com nossos mandatos e todo o apoio a essa bancada forte que resiste a cada dia.

Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Muito obrigada, Sr. Márcio. Estendo os

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 36 DE 46

agradecimentos ao nosso colega Vereador Celso Giannazi. Eu queria uma salva de palmas para o nosso Colega Toninho Vespoli que está saindo, o nosso grande apoiador. Super obrigada, Vereador. (Palmas)

A próxima oradora é a Sra. Eliane Pimenta, Movimento Salvem a Sena Madureira.

A SRA. ELIANE PIMENTA – Boa noite. Obrigada, Vereadores, pelo espaço. Antes de mais nada, eu queria lembrar que nós tivemos duas audiências chamadas pela Prefeitura: uma no dia 04 de setembro, outra no dia 08 de setembro de 2025.

A segunda aconteceu porque nós tivemos mais GCM do que debate, tivemos mais proibição da população de participar do que um debate. Então, com muita briga, literalmente; no braço, na força, nós conseguimos fazer com que a população da comunidade Souza Ramos participasse naquele momento.

Depois disso, tivemos no dia 08 a segunda audiência, porque foi impossível debater naquela. E, novamente, tivemos uma grande armação: ônibus pago, todo mundo presente, contra o nosso movimento, a favor de um túnel, que nem sabiam o que estavam fazendo lá. E temos provas disso.

Nessa audiência, o Secretário Marcos Monteiro prometeu que faria um debate técnico com a população. Onde está você, Marcos Monteiro? Eu queria saber onde está você, Marcos Monteiro? Você está com medo de debater com a população, está com medo de debater com os Vereadores? Nós temos proposta técnica, nós temos engenheiros, nós temos propostas alternativas a todo esse escândalo de 622 milhões.

Nós queremos o debate técnico, nós queremos o debate com a população, nós queremos que haja diálogo, nós queremos a participação desse movimento, que é um movimento espontâneo de toda a população. A Vila Mariana se uniu, e não foi só Vila Mariana: Nós temos um abaixo-assinado de mais de 30.000 assinaturas contra esse túnel, e nós vamos resistir.

Nós vencemos esse absurdo da Prefeitura, no primeiro contrato, por fraude. Provamos que era fraude, e o Prefeito fugiu. O Prefeito foi obrigado a fugir, porque senão seria

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 37 DE 46

processado, não é? Nós vamos continuar. Essa população não desiste.

O Salvem a Sena Madureira está presente na Câmara Municipal, está presente nas ruas e nós vamos lutar, porque a Souza Ramos fica e o túnel, não. Túnel, não! Túnel, não! Túnel, não!

Obrigada, Vereadores. Eu gostaria de agradecer todo o apoio dos quatro Vereadores que fizeram estudos, investiram, dos demais Vereadores presentes, a Vereadora Luana, Vereador Giannazi, enfim, todas as bancadas que nós sabemos que estão junto com a população. E nós vamos lutar, sim, porque nós não precisamos de 622 milhões nesse túnel, tem muita coisa importante para fazer.

Obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Muito obrigada, Sra. Eliane, que representa o Movimento Salvem a Sena Madureira.

Próximo orador é o Sr. Rafael Gândara Calabria, PT Vila Mariana.

O SR. RAFAEL GÂNDARA CALABRIA – Vou ser bem sucinto, eu sou Rafael Calabria, especialista em mobilidade e atuante na Vila Mariana com o PT; a Eliana, que está aqui; com o Vitor, que também está aí; a Márcia, que está por aí também.

O grupo tem acompanhado junto com o pessoal da REDE e do PSB e militantes, que também não são de partidos. Tenho acompanhado essa luta, desde aquela marcha que fizemos da Prefeitura até a Sena Madureira, em 01 de setembro, contra essa obra. Também trabalho com o Vereador Nabil Bonduki, que vai fazer a fala daqui a pouquinho, e vou ser bem sucinto, que eu queria reforçar muito um ponto que tem sido o mantra, que o Luciano e eu estamos repetindo sempre, de ninguém ter dúvida de que túnel não resolve trânsito.

Nós vimos, esses dias, um grupo favorável ao túnel, gente falando: “Ah, mas hoje está ruim o trânsito”, e pode piorar, porque o túnel vai estimular que mais pessoas que não usam mais carro, que usam em outros horários, que usam a Bandeirantes embaixo, depois da saúde, voltem à Sena Madureira. Esse túnel vai canalizar mais trânsito na Sena Madureira.

O Vereador Nabil vai fazer uma apresentação de um mapa do estudo do EIA/RIMA,

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 38 DE 46

que mostra o aumento do trânsito na Sena Madureira e na Embuaçu, que é uma rua de bairro, uma rua local, onde vai ter mais trânsito. Só que o estudo, em nenhum momento, fala textualmente sobre o aumento, ele só mostra um mapa, que está lá jogado. Quem quiser ver, entende; quem não entende, não entende.

Então, a Prefeitura não assume e tenta abafar que até quem fez o estudo pró-túnel sabe que vai, sim, piorar o trânsito. Não é porque está ruim que não pode piorar. Pode, sim, e vai piorar o trânsito, se o túnel sair do papel.

Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Não ao túnel. Muito obrigada, Rafael Calabria. E agora o nosso último a falar será o Sr. Gabriel de Medeiros Jacques, regional do PSOL – Centro.

O SR. GABRIEL DE MEDEIROS JACQUES – Boa noite. Sou Gabriel, represento a regional do PSOL no Centro, mas tenho acompanhado essa luta como ativista da proteção animal.

Eu acho que o meu camarada Marco me representou muito bem nas falas, com todo o debate ambiental. Eu queria também cumprimentar os Vereadores que estão conosco nessa luta e me solidarizar com quem sofreu violência nas audiências anteriores, e lamentar que o Prefeito e seus representantes - a gente tem que dar nome para essa gestão, que é a gestão do Prefeito de Prefeito Ricardo Nunes, que tem medo do povo – não está presente para nos ouvir hoje.

E, como ativista e defensor da causa animal, uma outra coisa me preocupa bastante, Vereador Nabil. Houve uma imagem que me chocou bastante, nos últimos dias, que aconteceu no Bosque dos Salesianos: após derrubarem várias árvores, tinha um saruê desesperado, andando de um lado para o outro, porque tinha perdido o seu habitat.

O Brasil inteiro se chocou com o que aconteceu com o cachorro Orelha em Florianópolis, lamentou a crueldade que sofreu esse animal, e eu gostaria que o Prefeito Ricardo Nunes e sua gestão se solidarizassem com todos os animais, incluindo também esses que vão

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 39 DE 46

perder seu habitat nesse local.

É importante mencionarmos a proposta do companheiro Marco. Realmente poderia ter um parque naquele local, mas que seja um parque para que o povo possa usufruir, para que possamos passear com o cachorro, e não mais um objeto de privatização da gestão do Ricardo Nunes.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Super muito obrigada.

A nossa nobre colega, Vereadora Rute Costa, foi mencionada. E eu não sei se ela está *on-line*, se ela gostaria de se posicionar. (*Pausa*) Vai ser meio assim: dou-lhe uma, dou-lhe duas, dou-lhe três. (*Pausa*)

De acordo com o nosso combinado, passo a palavra à nossa colega Vereadora Marina Bragante, da Rede. (Palmas)

A SRA. MARINA BRAGANTE – Boa noite.

Eu queria começar a partir de uma fala da Elisa, que falou: “Isso aqui é só um sonho para a gente”. E na hora que ela falou, eu lembrei que a Ministra Marina Silva fala uma frase, que eu acho muito bonita, e tem muito a ver com o que estamos fazendo aqui hoje: “O sonho é a matéria-prima da política”. E é isso que estamos fazendo: estamos sonhando com uma cidade diferente desta em que estamos vivendo.

Eu fui anotando várias coisas que todo mundo está sonhando junto para esta cidade: mais democracia; mais escuta ativa da população, porque esta população que está aqui vem falando sobre isso em todos os lugares possíveis, e naqueles não possíveis também, e não temos sido escutados; é uma cidade que protege o meio ambiente, não só as 172 árvores, um saruê, mas o meio ambiente urbano, que é absolutamente fundamental para que vivamos nesta cidade; é uma cidade que acredita, promove e respeita a participação social.

E acho que, de novo, o que fazemos é insistir em fazer audiências públicas sobre este projeto, entendendo que ele não foi discutido suficientemente. E que, de fato, quando nos propomos a pegar um recurso dos mandatos e juntar, para termos uma proposta técnica, é porque entendemos que tem outras soluções, e que elas não estão sendo exploradas. E não

somos nós somente, mas todo mundo, não somente quem está à mesa, deste lado.

É uma cidade que entende que, de fato, São Paulo tem desafios de mobilidade, mas que o carro não é a solução. Não dá para, em 2026, continuarmos seguindo com o que Maluf achava que era uma solução para a cidade. O mundo inteiro está falando: “Vamos parar de usar carro”. A Renata, maravilhosa, desde antes de eu nascer, só usa bicicleta, mostrando que é possível. E nós, como cidade, não conseguimos entender isso. E isso não quer dizer que não podemos usar carro, quer dizer que nós precisamos oferecer outras possibilidades para que cidade não pare – e não pare dentro de um túnel, que é muito pior do que parar fora do túnel.

É uma cidade que tem compromisso com o recurso público, que entende que somos muito desiguais. Falamos de territórios que são próximos do Centro e que já têm muito privilégio com relação à cidade inteira. Mas, quando nos estendemos para a periferia, é uma cidade absolutamente desigual. E esses 621 milhões de reais fazem diferença para trabalhar a redução da desigualdade, que é tão urgente na nossa cidade.

É uma cidade que cuida de quem mora em São Paulo. E isso tem me incomodado muito neste um ano e três meses que estamos aqui na vereança, porque a sensação é que São Paulo não cuida de quem é de São Paulo. Estamos abertos para todo mundo do Brasil inteiro vir para cá, adoramos isso, mas não cuidamos de quem mora aqui – não deixamos as pessoas dormirem à noite; não deixamos as pessoas terem uma opção de vida de mais saudável; não deixamos as pessoas terem parques para serem só parques; não deixamos as pessoas viverem na comunidade em que ela cresceu, em que ela construiu suas relações socioafetivas. É quase como se nós não gostássemos de nós mesmos como cidade.

E, por último, eu acho que é uma cidade que deveria arriscar, testar, uma solução diferente por um milhão de reais. Porque um milhão de reais para o meu bolso – eu iria falar um palavrão – é muita coisa, mas um milhão de reais para esta cidade, pensando que ela vai ter muito menos impacto na vida das pessoas, na vida da comunidade Souza Ramos, na vida das árvores que ainda restam na Sena Madureira, na vida de quem mora no entorno, vale testar.

Vale falar: “Beleza, esse povo aí da Oposição apresentou um projeto diferente. E se

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 41 DE 46

testássemos? Porque, se pudermos economizar dinheiro, eu faço isso o dia inteiro na minha vida, e imagino que vocês também. E São Paulo, apesar de ter o maior orçamento da história da cidade, também pode economizar no que é inútil, no que não vai dar certo.

E, por último, é uma cidade que carece de parques.

Por isso, quando a Elisa e o Marco falaram do projeto de lei do Parque Embuaçu, eu queria reforçar, porque estamos nesta audiência pública propondo duas coisas melhores para a vida de todo mundo: uma é “não ao túnel”, com um projeto que economiza, que melhora a vida e que estimula uma mobilidade que é melhor para todo mundo, seja você que vai andando a pé, seja você que está indo de *bike*, sejam vocês todos, que é muita gente, que anda de ônibus na nossa cidade; e o outro é a possibilidade – e daí são dois sonhos bonitos de se ter – de termos mais um parque.

E, sim, é mais um parque numa região que tem Ibirapuera muito perto? Sim, mas, assim mesmo, nós continuamos precisando de mais parques, porque vivemos um momento de emergência climática que já impacta a vida de todos nós, e vai seguir impactando, se nós não nos permitirmos sonhar e pensar diferente.

É isso. Obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) – Valeu, Marina.

E agora eu passo a palavra ao Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Eu vou falar daqui, porque é mania de professor de falar de pé. E eu não gosto de falar sentado.

A SRA. MARINA BRAGANTE – Falaram que, quando se fala de pé, fala-se mais rápido, hein.

O SR. NABIL BONDUKI – Fala mais rápido?

Pode ser. Depende.

Primeiro, queria cumprimentar todas e a todos – os meus queridos amigos, colegas, Marina, Renata, Toninho já foi; os nossos representantes da Souza Ramos, da Vila Mariana, da cidade. É muito importante estarmos aqui.

Eu queria, primeiro, pedir desculpa por ter me atrasado um pouquinho, porque o avião ficou quase uma hora parado antes de conseguirmos sair. E a avenida 23 de Maio estava superlotada – porque não adianta fazer a avenida, com a quantidade de carros que tem. É o que temos discutido há muito tempo.

Eu quero falar que estou muito feliz por termos feito um trabalho conjunto com vários Vereadores de partidos diferentes. São quatro partidos participando desta frente. E isso é fundamental para o nosso país, para que possamos ter objetivos claros. Embora juntando gente que não é do mesmo partido, são pessoas que têm o mesmo propósito em relação à cidade.

O que estamos fazendo hoje tem um nome: urbanismo insurgente.

O que é urbanismo insurgente? É a contraproposta em relação àquilo que o Poder Público está propondo. Há muito tempo fazemos isso, e nem tinha esse nome antigamente.

Eu lembro que, quando eu comecei a trabalhar profissionalmente, nós criamos um laboratório de habitação na Escola de Belas Artes, e o objetivo era fazer uma proposta de política habitacional contra a proposta que o BNH fazia na época. E não se chamava urbanismo insurgente, mas hoje tem este nome. E isso é muito importante.

Por que é importante nós fazermos urbanismo insurgente? Porque temos condição, a partir de uma proposta objetiva, uma proposta construída através de técnicos, mas com objetivo político, apresentar alternativa em relação ao que o Poder Público está propondo. E eu acho que esse é um dos caminhos. É um pequeno caminho – vou chamar pequeno –, mas é grande, porque envolve 620 milhões. Mas ele é um pequeno exemplo de uma coisa que temos que fazer na cidade como um todo. O que é: construir um outro modelo de desenvolvimento urbano para a cidade. Eu bato nesta tecla já há algumas décadas.

Esse modelo com que se construiu no século XX, desde cem anos atrás, quando a cidade optou por fazer avenidas, em 1924, quando foi lançada a primeira proposta do plano de avenidas, é uma proposta que tem a ver com isso aqui. É a mesma proposta, a proposta de fazer avenidas, para facilitar o trânsito de automóveis, grande parte delas em fundo de vale, porque eram os lugares desocupados.

Então, como os lugares eram desocupados, o Córrego Itororó, o Córrego Saracura, o Córrego Sumaré. Então, nesses lugares todos, se fazia o quê? Avenidas para circular o automóvel. Esse modelo foi o modelo que, inclusive, nos atrasou no sentido de que desenvolvêssemos um sistema de metrô, por exemplo, na cidade de São Paulo, porque naquela mesma década estava se propondo um sistema de metrô, e a Prefeitura optou por fazer um plano de avenidas.

É por isso que eu estou falando que é um pequeno exemplo de uma coisa maior, que é o projeto de cidade diferente, que não prioriza o automóvel, que prioriza transporte coletivo, mobilidade de ativa, que possa também recuperar as áreas verdes.

Então, todas as propostas que foram apresentadas, a recuperação do parque, que você mostrou muito bem, a reabilitação, vamos dizer assim, do fundo de vale, é um pequeno exemplo de uma coisa que deveria se fazer de uma maneira mais ampla.

Eu não vou repetir vários argumentos que já foram falados, porque que é que essa obra inadequada, mas a gente tem que fazer essa discussão no âmbito dessa estratégia, que é uma estratégia de pensar a cidade diferente.

Por isso essa obra, essa luta nossa, ganha uma outra dimensão. Ela tem uma dimensão local, vamos dizer assim, porque não queremos que ali tenha uma obra, mas é uma luta que, se for bem-sucedida, é uma luta contra um modelo de cidade, a favor de um novo modelo de cidades. (Palmas)

Essa a relevância desse trabalho que nós estamos fazendo aqui, da luta de todos nós que estamos há quase um ano e meio, pelo menos, desde setembro, nessa discussão, mas na verdade essa discussão estava lá atrás, em 2011. Eu me lembro de 2011, quando o Kassab apresentou essa obra, a gente já falava disso, já falava que ela estava em desacordo com o que o Plano Diretor propunha e, portanto, ela é uma coisa que já tem uma história.

Eu queria finalizar para dizer: bom, tudo bem, aqui está todo mundo de acordo. Infelizmente, não vieram os que são a favor, infelizmente, para a gente poder debater, para poder se contrapor, mas o que a gente precisa tirar daqui que é muito importante é: quais são os

pontos estratégicos para a gente a inviabilizar essa briga.

Eu acho que a questão do EIA-Rima, talvez, seja aquela que tenha mais, é argumentação concreta para que a gente pare essa intervenção. Porque, realmente, o EIA-Rima não deveria valer mais. Portanto, quando usar o EIA-Rima de 2009-2010, não me lembro bem da data, para se fazer uma obra em 2026, uma licitação, com tudo o que a cidade mudou, realmente, o EIA-Rima teria que ser refeito.

Então, a gente tem uma alternativa de trânsito que foi desenvolvida pelos nossos companheiros, pelo Alexandre, pela equipe do escritório deles, mas temos uma coisa muito concreta que é uma obra que foi licitada com EIA-Rima superado. Claro, há todos os argumentos que foram colocados aqui que vão se somar a isso, a remoção da Sousa Ramos, a questão da APP, tudo isso são um conjunto de questões, mas onde isso tudo é considerado numa avaliação ambiental estratégica é numa visão do todo, como é que tudo isso se soma e que se discute se essa obra é feita pelo custo que ela tem, pelo benefício e pelo custo que ela tem e pelo e pelos prejuízos que ela vai trazer.

Então, eu acho que a gente tem que encontrar outros caminhos. Eu acho que está no Ministério Público, mas o Ministério Público está com inquéritos sobre esse negócio já há bastante tempo. Então, a gente não pode confiar só no Ministério Público. A gente vai ter que ter todas as frentes para poder parar essa obra, para poder garantir que isso seja uma conquista para a Vila Mariana, para o pra região da Sena Madureira, mas que possa ser uma conquista para a cidade, para que a gente interrompa, porque não é a única obra que está prevista. Eu quero destacar, embora não tenha tanta mobilização como essa obra, nós temos várias obras viárias em andamento na cidade de São Paulo e em projeto. Então, são várias, inclusive, de túneis. Tem o túnel na Juscelino Kubitschek, tem o túnel na Roberto Marinho, tem o alargamento da rua, como é que se chama, Ribeirão Claro que são várias obras viárias que vão se somar a esses 622 milhões com alguns bilhões de reais para todas essas obras serem feitas.

Só o túnel da Roberto Marinho é de 2 bilhões e tal, uma coisa desse tipo. Então, nós vamos somar muito. Não é uma única questão, é uma frente. Eu não vou falar tudo que já se

falou da Prefeitura etecetera, não só da falta de transparência, da falta democracia, mas de uma série de problemas contratuais que essa Prefeitura tem e apresenta e que é outra frente em que temos, também, que avançar, que é mostrar tudo o que está sendo feito de irregular nas contratações, contratos de emergência, contratos desnecessários, contratos superfaturados, valores superfaturados de produtos que são comprados.

Em suma, é um escândalo essa Prefeitura. Escândalo que precisa ser denunciado, e essa obra é apenas um dos exemplos disso. (Palmas)

Então, não ao túnel! E vamos lutar para que ele, realmente, não aconteça. (Palmas)

Obrigado, gente. (Palmas)

- Manifestação da plateia.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) - Antes de finalizarmos os nossos trabalhos de hoje, a nossa audiência pública, eu queria só lembrar que em todas as consultas públicas do Plano de Metas do Governo, o túnel foi rechaçado, não à meta 40. Em todas as audiências públicas, inclusive, aquelas que não ocorreram, em que ficaram todos na porta, a população foi contra, então, imaginem que as audiências públicas devem servir, sim, para nortear os rumos da gestão pública dos gestores públicos.

Então, eu quero deixar um recado do que me incomoda. Qual o recado que nós estamos recebendo das secretarias municipais de mobilidade urbana, da CET da Secretaria de infraestrutura aos não estarem aqui?

Antes de acusá-los, eu gostaria de saber qual o recado que a gente tem que interpretar desse não ouvir a população que, sistematicamente, vem se colocando contra o túnel?

Nós estamos aqui, de uma forma muito madura, trazendo soluções que nem eu, talvez, fosse de acordo, mas são soluções técnicas, soluções que fomos consultar pessoas que falam a linguagem dessa turma do viário, dessa turma que pensa só em mobilidade e fluidez de automóveis, que fala, claramente, o padrão paulista de faixa de pedestre. Eu estou engolindo aquilo, mas abro mão à tese de travessias na linha de desejo para a gente conseguir economizar um 622 milhões de reais e me admira estar ouvindo o que eu estou falando.

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

fls. 47

REUNIÃO: 21686 DATA: 26/03/2026 FL: 46 DE 46

Olhem só como a gente amadurece nesta Câmara. Olhem o grau de maturidade que estamos para a Prefeitura, para nós negociarmos em grande estilo e todos nós sabemos, inclusive, eles sabem, que o túnel não resolve. O túnel gasta dinheiro, o túnel vai atrair mais congestionamento. Isso é técnico, e não somos nós que estamos inventando. Sabemos que não é solução. E fica aquela frase: que é mais fácil você mudar a órbita de um planeta do que mudar uma coisa que é tão cultural que a cidade de São Paulo tem tão enraizada que o meu automóvel, meu carro, a minha rua, a minha vaga, aquelas coisas todas.

Bom, é isso aí.

Muitíssimo obrigada a todos vocês. Muito obrigada pela nossa resiliência, resiliência o nosso nome. Vamos continuar batalhando, valeu? (Palmas)

- Manifestação da plateia.

A SRA. PRESIDENTE (Renata Falzoni) - Nada mais havendo a tratar, estão encerrados os nossos trabalhos.