

PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO URBANA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

AVALIAÇÃO AMBIENTAL E SOCIAL (AAS)

PLANO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL (PGAS)

PROJETO PARA IMPLANTAÇÃO DE MELHORIA VIÁRIA – ARCO DA INOVAÇÃO

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Fevereiro de 2019

Permitida a reprodução total ou parcial deste documento, desde que citada a fonte.

SUMÁRIO

ESCLARECIMENTOS	4
1 Introdução.....	5
2 Objetivo	5
3 Princípios adotados no Plano de Consulta.....	5
4 Relatório da Consulta Pública	5
4.1 Divulgação e Chamamento Público	6
4.1.1 Horário e sede do evento	8
4.2 Atores Presentes.....	8
4.3 Dinâmica do Evento	8
4.4 Comentários, perguntas e preocupações	10
4.5 Registro Fotográfico	36
Anexo 1 – Cartilha de Divulgação do Empreendimento	43
Anexo 2 – Lista de Participantes	44
Anexo 3 – Apresentações.....	45
Apresentação do Secretário de Mobilidade Urbana	46
Apresentação do Secretário de Habitação e Obra	47
Apresentação da AAS/PGAS	48
Anexo 4 – Documento da Organização Jubileu Sul Brasil entregue pelo Sr. Cosme Vitor, endereçado ao BID e Prefeitura Municipal	49
Anexo 5 – Lista de Entrega de Convites para a Consulta Pública	50
Anexo 6 – Relatório de tráfego local e justificativa da viabilidade da ponte estaiada ..	51
Anexo 7 – Decretos de Utilidade Pública – DUP – das Desapropriações.....	52

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Projeções da capacidade viária da Rotatória do Colinas sem a implantação da Ponte	14
Tabela 2 – Projeções da capacidade viária da Rotatória do Colinas sem a implantação da Ponte	24
Tabela 3 – Parâmetros utilizados nos cálculos de capacidade	29
Tabela 4 – Projeções da capacidade viária da Rotatória do Colinas com a liberação da Ponte em 2020	31
Tabela 5 – Projeções da capacidade viária da Ponte com a liberação em 2020	32

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Publicação da Agenda de Consulta no Site da Prefeitura Municipal de São José dos Campos	7
Figura 2 – Localização do Local da Consulta Pública	8

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Entrada do Auditório com recepção e lista de presença da Consulta Pública	36
Foto 2 – AAS e PGAS impressos disponíveis para consulta na Prefeitura Municipal..	37
Foto 3 – Público recebido na Consulta Pública	37
Foto 4 – Palestra do Secretário de Mobilidade Urbana.....	38
Foto 5 – Palestra do Consultor Ambiental da AAS/PGAS.....	38
Foto 6 – Palestra do Secretário de Gestão Habitacional e Obras.....	39
Foto 7 – Público ouvinte e cartazes exibidos na reivindicação feita durante o pleito...	39
Foto 8 – Participante durante sessão de perguntas	40
Foto 9 – Participante durante sessão de perguntas	40
Foto 10 – Participante durante sessão de perguntas	41
Foto 11 – Participante durante sessão de perguntas	41
Foto 12 – Participante durante sessão de perguntas	42
Foto 13 – Sessão de questões e respostas do processo de Consulta Pública.....	42

ESCLARECIMENTOS

- A Avaliação Ambiental e Social (AAS) e Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) do projeto da ponte foram preparadas completamente pela Prefeitura de São Jose dos Campos (executor);
- A consulta pública foi preparada e convocada pelo executor sem a participação do BID;
- A obra ainda não foi declarada elegível para desembolso por parte do BID ao durante o processo da consulta pública e no momento da reunião da consulta pública.

1 INTRODUÇÃO

A consulta comunitária é um instrumento utilizado como elo entre os atores sociais, com a intenção de conjugar interesses da sociedade e do poder público. Durante as consultas comunitárias, propostas e críticas podem ser apresentadas, depoimentos podem ser colhidos, dúvidas podem ser esclarecidas. É ideal para ouvir a comunidade diretamente afetada pelo tema em questão, bem como colher indicação de alternativas para solucionar eventuais conflitos, conforme a Normativa nacional e estadual e a OP703 – Política de Meio Ambiente e Cumprimento de Salvaguardas, sobretudo a Diretriz B.6 - consultas.

Neste contexto se insere a proposta de construir um canal de comunicação com público diretamente ou indiretamente afetado pelo Projeto do Arco da Inovação, que abrange o município de São José dos Campos.

2 OBJETIVO

O Objetivo deste documento é apresentar o resultado da Consulta Pública do Empreendimento Arco da Inovação, explicitando o processo de chamamento público, público presente, dinâmica do evento e principais perguntas e preocupações expostas pela população, assim como as respostas apresentadas a tais questões.

3 PRINCÍPIOS ADOTADOS NO PLANO DE CONSULTA

O Plano de Comunicação se pauta em uma proposta inclusiva, ou seja, os formatos e linguagem utilizados para a comunicação junto à população deverão se apresentar adequados para transmitir a informação ao público. É importante ressaltar que uma comunicação adequada procura preservar a integridade da informação, ao mesmo tempo que se adequa ao público alvo, neste sentido os seguintes critérios devem ser adotados:

- A linguagem escrita deve ser simples e direta, evitando ao máximo termos técnicos e explicando-os quanto forem indispensáveis.
- Deverão, sempre que possível, ser apresentados exemplos didáticos (desenhos, fotos, animações) de forma a transmitir à população a realidade do significam as obras que compõem o Projeto.
- Qualquer atendimento a solicitações/reclamações da população deverá ser feito com paciência e a atenção para o devido entendimento da demanda. Atenção especial deverá ser dada aos idosos.
- As informações transmitidas ao público, independente do meio, devem ser simples, claras e transparentes.

4 RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

De acordo com as políticas do BID, foi realizada uma Consulta Pública para divulgação da Avaliação Ambiental e Social e o Plano de Gestão Ambiental e Social (AA/PGAS), com o intuito de colher questões e anseios da comunidade. A Consulta foi realizada no Auditório do 7º andar, no Paço Municipal de São José dos Campos, localizado na Rua José de Alencar, número 123, no dia 06 de fevereiro, quarta-feira, com início previsto para as 9:00 e iniciado de fato as 9:20.

As atividades envolvidas na elaboração da Consulta abrangeram:

- Divulgação das consultas: de acordo com as políticas do BID, deve ser garantida e comprovada a ampla participação da comunidade do município abrangido pelo Programa. Isto significa a expressiva divulgação no chamamento da população para participação no evento, além de ser realizada em local de fácil acesso à população, em data e horário conveniente para adesão. Ressalta-se que a Consulta ocorreu independentemente de exigência ou não de Audiência Pública pelo órgão estadual ou municipal de Meio Ambiente. A comunicação para a consulta pública (chamamento) foi realizada com antecedência de 25 dias da realização da mesma (18 dias úteis).
- Organização: o processo de Consulta foi facilitado por meio do Executor, Prefeitura Municipal de São José dos Campos, através da Secretaria de Mobilidade Urbana. A Secretaria providenciou local, infraestrutura (vídeo, áudio, projetor, registro fotográfico, etc.), lista de presença, e a divulgação do evento, que foi pautada na comunicação direta junto aos moradores do entorno e via convite direto a atores e organizações sociais, além da divulgação no site da Prefeitura Municipal.
- Registro da Consulta Pública: foram registrados os nomes dos participantes, assinatura dos mesmos, e registro das questões e recomendações levantadas, bem como, as respostas apresentadas durante a reunião. Uma parte das questões foram discutidas e respondidas durante o evento, porém, algumas questões terão suas respostas apresentadas neste relatório de Consulta.
- Foi também disponibilizado de forma imediata à divulgação do evento o documento da AAS/PGAS para consulta do público.

A Consulta Pública durou 3 horas e 47 minutos, incluindo a abertura/apresentação, exposição, a manifestação da comunidade e respostas fornecidas.

Foi realizada uma apresentação inicial pelo Mestre de Cerimônias que fez a abertura da Consulta e apresentou os palestrantes.

O Secretário de Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, Sr. Paulo Roberto Guimarães Junior apresentou o projeto da infraestrutura a ser implantada, com duração de 37 minutos. Foram apresentados e explicitados de forma didática o projeto e estudos/pesquisas que balizaram a justificativa da implantação da ponte.

Em seguida, houve a apresentação do Secretário de Gestão Habitacional e Obras, Sr. José Turano Junior, que falou durante 27 minutos, complementando informações sobre o projeto da ponte e justificativas da sua implantação, tendo em vista o crescimento urbano da região da cidade.

O consultor ambiental, Sr. Marcelo da Costa, deu sequência na apresentação, contextualizando o processo de análise socioambiental exigido pelo BID para o projeto da Ponte Estaiada, incluindo, também, informações sobre a AAS e sobre o PGAS, em uma exposição de 30 minutos. De forma didática, foi exposto o significado da AAS/PGAS e seu objetivo, além da importância para o BID desse instrumento de análise socioambiental visando garantir a sustentabilidade dos investimentos previstos à região.

Após a apresentação, foi aberta a oportunidade à comunidade para fazer perguntas e comentários a respeito do projeto.

4.1 Divulgação e Chamamento Público

A principal estratégia de divulgação se concentrou em contato direto, junto a agentes sociais e moradores do entorno do empreendimento, e a utilização de cartilha explicativa (Anexo 1) sobre o empreendimento. Dessa forma, procurou-se acessar diretamente as

comunidades, com uma comunicação direta e específica. Foram também divulgados *flyers* contendo a convocação para a Consulta Pública, no qual, o mesmo também foi disponibilizado na internet (Figura 1). Foram também feitos os convites diretamente com a população e estabelecimentos existentes na AID do projeto, conforme a lista de entrega dos convites apresentada no Anexo 5. Apesar do convite direcionado, poucos representantes destes convidados estiveram presentes na Consulta Pública.

Os documentos e a agenda também foram publicados no site da Prefeitura Municipal. (Figura a seguir). Neste mesmo endereço foi dado acesso para que a população em geral pudesse acessar os documentos na íntegra, em formato PDF, possibilitando inclusive, sua leitura antes da consulta pública. Os documentos também estavam disponíveis em formato impresso na Secretaria de Mobilidade Urbana.

Os acessos se deram através do seguinte endereço:

<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/gestao-habitacional-e-obras/arco-da-inovacao/>

<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/gestao-habitacional-e-obras/arco-da-inovacao/consulta-publica/>

Figura 1 – Publicação da Agenda de Consulta no Site da Prefeitura Municipal de São José dos Campos



CONVITE

A Prefeitura de São José dos Campos e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), sob orientação e procedimentos da Normativa nacional e estadual das Políticas de Salvaguardas Ambientais e Sociais do BID, convida você a participar da **reunião que terá como assunto a apresentação do projeto de Ponte Estaiada, em fase de início da sua implantação, e que irá discutir os desdobramentos em relação ao transporte e mobilidade na região do Colinas e seus investimentos, bem como as consequências e resultados de sua implantação.**

Serão apresentados os documentos Avaliação Ambiental e Social – AAS e o Plano de Gestão Ambiental e Social – PGAS do projeto, que estão disponíveis no site da Prefeitura, na Prefeitura e no local da reunião.

 **6.fevereiro.2019** (Quarta-feira)

 **9h**

 **Paço Municipal**
Auditório do 7º andar
Rua José de Alencar, nº 123

www.SJC.sp.gov.br |  **PREFEITURA
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

Fonte: Prefeitura de São José dos Campos, 2019

Auditório do 7º andar do Paço Municipal

Figura 2 – Localização do Local da Consulta Pública



Foram registrados 59 participantes na Consulta Pública, considerando representantes da Prefeitura Municipal, representantes de entidades e organizações sociais, moradores, acadêmicos, dentre outros.

De forma a tornar o processo mais claro, foram elaboradas três apresentações diferentes, de acordo com o apresentador:

- As apresentações se encontram no Anexo 3 deste Documento.

A seguir é apresentada a Sequência em que ocorreu a consulta pública:

09:20 – Abertura Cerimonial – Apresentação dos palestrantes e das atividades previstas na Consulta Pública.

09:25 – Secretário de Mobilidade Urbana Paulo Roberto Guimarães Junior: Iniciou a apresentação agradecendo a presença de todos, frisou a importância do acontecimento da consulta pública e comentou acerca dos seguintes assuntos: (i) Plano Diretor de 2006 que foi consolidado pela Lei Complementar nº 612 em dezembro de 2018 como estudo macro do sistema viário; (ii) Mapa com as principais vias e os atuais gargalos do trânsito de uma forma geral, sendo um dos principais gargalos o cruzamento do Colinas; (iii) Importância das Oficinas Públicas que ocorreram durante o desenvolvimento das políticas públicas e planos municipais, e a importância da opinião da população, sendo que em algumas delas foram apontados como estudo de melhoria o conflito de ciclistas e pedestres e também o desafogamento da rotatória do Colinas; (iv) Motivos da construção da ponte, sendo elas: congestionamento por conta da circulação de cerca de 180 mil veículos por dia; (v) benefício aos ciclistas com a construção de ciclovia do Vidoca que irá interligar desde o Thermas do Vale até a Via Dutra; (vi) diminuição da poluição sonora e ambiental por conta da redução do tempo de congestionamento e consequente diminuição do tempo de permanência dos veículos no cruzamento da rotatória do Colinas, por conta da implantação da Ponte Estaiada; (vii) pesquisa realizada pelo IPPLAN com as pessoas que utilizam a rotatória como rota diária, onde a maioria das pessoas entrevistadas acreditam que a obra irá solucionar os problemas viários, ambientais e em diversos outros aspectos; (viii) garantia da melhora na fluidez do trânsito em pelo menos de 25 a 30 anos; (ix) Explicou detalhadamente, também, o projeto da obra, suas finalidades, as reduções de impactos, publicidade à população e rotas alternativas.

10:05 – Secretário de Gestão Habitacional e Obras José Turano Junior: Iniciou agradecendo a presença de todos, frisou a importância da construção da ponte defendendo os seguintes pontos: (i) Comparação com demais obras viárias realizadas na cidade que solucionaram gargalos; (ii) Economia com o financiamento BID; (iii) Cumprimento da meta do Plano de Governo demandada à Secretaria de Mobilidade Urbana e à Secretaria de Gestão Habitacional e Obras; (iv) Evidenciou o design moderno e integrado do empreendimento por conta da localização e das edificações ao redor; (v) Otimização do projeto de engenharia da Ponte Estaiada, visando o máximo de economia, evidenciando comparativos de valores com outras alternativas; (vi) Questões relacionadas a desapropriações, destacando a não afetação de edificações, tampouco a necessidade de relocação de moradores; (vii) Previsão de fluxo de veículos na rotatória do Colinas, cenários futuros previstos para a rotatória do Thermas, e soluções já analisadas.

10:30 – Consultor Ambiental da AAS/PGAS Marcelo da Costa: Iniciou a reunião agradecendo a presença de todos e explicou de forma detalhada as funcionalidades e princípios do BID, sendo elas: (i) Seu principal foco visando a sustentabilidade, e os instrumentos exigidos para aprovação de financiamentos; (ii) A origem do financiamento para a Ponte Estaiada, sendo a consequente economia de demais obras viárias realizadas no âmbito do contrato de financiamento vigente (PEU); (iii) A importância da transparência no processo de financiamento; (iv) A função da consulta pública e a análise do BID após sua realização, sendo a aprovação do financiamento condicionado à sua realização; (v) Análise de riscos, incômodos, impactos e legislação em geral intrínsecos ao empreendimento e que foram contemplados na AAS; (vi) As consequentes auditorias realizadas nas obras e documentação acerca das condicionantes previstas no PGAS e no monitoramento socioambiental; (vii) o destaque para o Programa de comunicação e gestão de queixas, e que já está implantado pela Prefeitura Municipal; (viii) Apresentação dos programas ambientais previstos no PGAS para a obra em questão, incluindo o Programa de Gestão de Riscos e Desastres

Naturais, Programa de Controle de Impacto Econômico Temporário e de Serviços e Programa de Monitoramento Ambiental. Finalizou sua explanação apresentando os canais de comunicação da prefeitura para que a comunidade possa se manifestar com relação ao empreendimento, além de frisar que o investimento visa melhoria urbana e que será um legado para todos.

11:00 – Abertura para manifestação dos ouvintes.

4.4 Comentários, perguntas e preocupações

Foram ouvidos 15 participantes que fizeram 19 manifestações, colocando suas observações e questionamentos com relação aos investimentos da Prefeitura Municipal, e com diversos níveis de aderência ao cerne da Consulta Pública, a implantação da Ponte Estaiada e seus impactos previstos.

Na sequência, são apresentadas as questões por munícipe e a solução dada ao questionamento.

11:05 – Abertura da Palavra aos Participantes:

1. **Sr. Cosme Vitor, representante da Organização Jubileu Sul Brasil:** Reivindicou mais tempo para os pronunciamentos das pessoas durante a Consulta Pública. Comentou que há um grupo que tem estudado o financiamento do BID no P.E.U. (Programa de Estruturação Urbana). Mencionou, também, que pediram a presença do Jason Anthony Hobbs (BID) através do e-mail, e que o mesmo respondeu que não estaria presente no pleito. Solicitam, assim, uma conversa formal com o mesmo.

Resposta: O tempo foi estendido ao longo das manifestações de acordo com as necessidades, mas, sem prejuízo da oportunidade de manifestação dos demais. Sobre a solicitação feita, é importante que seja formalizado o pedido de reunião com o Sr. Jason ou outro representante do BID, de preferência, junto à equipe gestora do Programa na Prefeitura Municipal de São José dos Campos.

2. **Sr. Wilson Cabral, munícipe e professor da área ambiental:** Apontou que a obra da Ponte Estaiada não atende nenhum dos oito princípios expressos na Política de Mobilidade Urbana. Questionou, também, a Consulta Pública estar sendo realizada com a obra em andamento, e perguntou qual seria a sensibilização do Poder Público de que essa obra poderia ser ou não realizada, ou da relocação do montante para outra destinação. Disse que estranha o BID apoiar um empreendimento nessa situação, e que a obra começou sem licença ambiental emitida, sendo esse um questionamento feito, inclusive, no COMAM (Conselho de Meio Ambiente de São José dos Campos). Apontou, também, que considera os estudos de tráfego realizados para justificar a implantação são precários, e que não abordam a desvalorização dos imóveis, apesar de, em pronunciamento, o Secretário Paulo Guimarães ter dito que foi realizado estudo concluindo que haveria valorização dos imóveis de entorno. Apontou, também, a pouca valorização ocorrida na Via Cambuí frente às respostas da Prefeitura. O munícipe considera, também, precária a não exigência da CETESB para estudos de alternativa, inclusive alternativas não estruturantes, para se resolver o problema de gargalo de tráfego urbano existente na rotatória que receberá o empreendimento. Criticou a falta de solução não estrutural, como, por exemplo a implantação de semáforos em tempo real de maneira adequada, que poderia ser uma solução para a rotatória, reduzindo em 50% o tempo de percurso dos carros no local, utilizando soluções inovadoras como a gestão do controle em tempo real pelo Google Maps, possibilitando a gestão de todo o percurso e não

apenas de um semáforo específico. Por fim, comenta que a obra está sendo pensada em vazão de fluidez para veículos individuais motorizados, o que contraria a política nacional e a municipal de mobilidade urbana. Cita outras opções não incorporadas nos estudos, como uma política de segurança de trânsito escolar na região que poderia fazer com que muitas famílias passassem a deixar seus filhos irem a pé, sozinhos para a escola., o que poderia reduzir o congestionamento no horário de pico.

Resposta: A Lei Complementar 576 de 15 de março de 2016 institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e define no seu artigo 2º os seguintes princípios:

I - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

II - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

III - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

IV - mobilidade às pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;

V - segurança nos deslocamentos das pessoas e bens;

VI - diminuição da necessidade de viagens motorizadas;

VII - fomento à gestão democrática e controle social do planejamento;

VIII - redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana.

A rotatória, desde 2009, começo de 2010, opera com o funcionamento de um sistema australiano chamado Scats, e que o mesmo funciona em tempo real, mas, houve uma reativação por falta de manutenção na gestão anterior no qual o mesmo parou de funcionar. Há outros locais na cidade no qual o sistema de semaforização opera.

3. **Sr. Cosme Vitor, representante da Organização Jubileu Sul Brasil:** O Sr. Cosme Vitor pronunciou-se novamente, dessa vez comentando de que havia uma favela chamada Alpargata no local que receberá o empreendimento, e que houve expulsão de população neste local. Comentou, também, sobre uma suposta moradora que sofre de câncer, ainda residente na Via Cambuí. Mencionou que morava na Nova Taetetuba e que os moradores foram retirados à força de lá, com o argumento de que o local era considerado área de risco, ações essas que estavam sendo financiadas pelo BID. Tal área apresenta uma disputa de usucapião, havendo uma liminar. Disse ainda que o Sr. Jason (BID) “os enganou”, pois, no dia 19 de abril de 2018 houve uma reunião na Defensoria Pública com movimentos populares para ouvir uma denúncia, no qual a presença do Sr. Jason foi apenas para autorizar a Prefeitura a “lançar essa fantasia que está sendo lançada aqui hoje”. A princípio, o Sr. Cosme Vitor questiona a transferência do dinheiro alocado para a Ponte Estaiada em detrimento de haver loteamentos irregulares que necessitam urgentemente de investimentos. Questionou o teor do contrato do BID com a Prefeitura tendo em vista a locação das obras. Apresentou também um documento endereçado ao Sr. Felício Ramuth, então Prefeito de São José dos Campos, e ao Sr. Jason Anthony Hobbs, representante do P.E.U. pelo BID, no qual faz uma contextualização de ações previstas no Programa e problemas observados na relocação da população (à força, segundo o documento, em desrespeito à OP-710). O documento cita que, apesar das denúncias feitas à época, prevaleceram os interesses político-imobiliário, e que a prática foi repetida em outro projeto financiado pelo BID, sequencialmente. Os anos de ocorrência citados no documento variam entre 1998 e 2011. No documento, ainda é apresentado um texto que sugere ser da aprovação do PEU pelo Senado Federal, no qual são apontadas 9 menções de irregularidades e solicitações de esclarecimentos e

ações para sanar possíveis problemas na implantação do Programa. Este documento, entregue pelo Sr. Cosme, encontra-se na sua íntegra no Anexo 4 deste Relatório. O Sr. Cosme disse que o documento será entregue na sede do BID em Washington, e ainda, de forma expressa: “Então, eu dos movimentos populares, perante a Câmara, estou dizendo que banco pratica a gentrificação da cidade de São José dos Campos.” Sr. Cosme fez também denúncia de maus tratos na Comunidade do Banhado pela polícia na tentativa de expulsão das famílias do local. Pediu comprometimento do Consultor Marcelo da Costa para se reunir com a Prefeitura, Defensoria, Procuradoria do Estado e Vereadores e o grupo de comunidade para discussão sobre tais assuntos.

Resposta: A ponte foi incluída no aditivo 3 do contrato que já foi assinado com o banco, e que está em processo de formalização. A Prefeitura Municipal e o BID já assinaram o contrato de inclusão da Ponte Estaiada. Há uma resolução do senado que autorizou a operação de crédito para financiamento do programa de estruturação urbana. O contrato 2323 OC/BR foi assinado em 2011, sofrendo um aditivo em 2015. Um outro aditivo 2 foi formalizado já em 2017, prorrogando o prazo, e o aditivo 3 já foi assinado e está em fase final de formalização. No aditivo não consta o valor da obra em si, permanece o valor do investimento do Banco de U\$ 85 milhões de dólares e inclui a possibilidade de outra obra, no caso a Ponte Estaiada.

Há questões que na verdade não são específicas da obra da Ponte Estaiada, mas, sim do Programa como um todo (P.E.U.). O BID deve averiguar tais denúncias por fazerem parte do mesmo contrato. A Consulta Pública foi direcionada à implantação da Ponte Estaiada e seus impactos, mas, apesar disso, deve haver uma reavaliação do BID sobre os assuntos mencionados no pleito, e a formalização das respostas necessárias. O documento entregue pelo Sr. Cosme Vitor será levado para conhecimento do BID (apresentado no ver Anexo 4). O processo de Consulta Pública não foi realizado nos idos da primeira contratação do financiamento por não terem sido obrigatórios à época pelo Banco, porém, todas as contratações de financiamento no BID exigiram o processo de Consulta Pública antes da tomada do empréstimo. O caso da Ponte Estaiada foi atípico, pois, houve a solicitação de inclusão do projeto já em fase de iniciação da implantação. De todo modo, o Banco observa a necessidade de se realizar todo o processo de análise socioambiental para a adição do empreendimento no contrato, inclusive a Consulta Pública.

4. **Sr. Agliberto Chagas, professor da FATEC e munícipe:** Revelou ser morador do entorno da Ponte Estaiada, e elogiou a equipe da Prefeitura na questão do conhecimento técnico e aplicação técnica nos serviços prestados. Porém, faz menção ao Projeto da Ponte Estaiada como uma decisão política. Comentou que tem conhecimento dos procedimentos do BID e que o mesmo tem a política de investir em projetos estruturantes, o que significa que contemplem a cidade integrada num todo. Questiona o por que o BID faz um aditivo que viabiliza uma obra que era macro viário e que desloca para outro lado(?). Outra questão é de se ter a impressão da política do “puxadinho”, e exemplifica assembleia sobre a política de tarifas no qual participou e que colocou a mesma questão sobre as emendas apresentadas no meio do processo. Por fim, manifesta sua opinião de que não houve uma competência extraordinária de economia de recursos no empréstimo BID, já que é um empréstimo polarizado e no qual o escopo foi reduzido, retirando da Via Cambuí, diminuindo intervenções na Via Dutra e soluções interessantes que foram excluídas do portfólio. Observa que há um

grave problema em São José dos Campos, que são as zonas de transição. Aponta estudo do ITA para dar suporte ao BRT e que o mesmo está engavetado.

Resposta: A apresentação dos projetos que estão dentro de um programa para serem financiados pelo BID, é feita pelo tomador do empréstimo. O BID não tem a competência de fazer a política urbana do município, fazer a definição dos projetos e suas prioridades. Nesses processos, o planejamento participativo é obrigatório em todos os contratos e planos que são realizados pelas entidades governamentais, são muito importantes e dependem bastante da participação da comunidade.

Com relação ao Projeto BRT, entende-se que o manifestante referia-se ao Estudo de Viabilidade Técnica para Implantação de um Sistema de Transporte Rápido de Massa (TRM). Este foi um estudo elaborado em 2008 através do ITA e da Prefeitura Municipal de São José dos Campos. O Estudo contempla a implantação de um transporte de massa que cruza a cidade de São José dos Campos, interligando todas as suas regiões. Porém, o mesmo não apresenta valores.

5. **Sr. Pedro Ribeiro, professor do programa de pós-graduação em planejamento urbano regional e doutor pela Universidade do Vale do Paraíba, e munícipe:** Criticou o empreendimento colocando, primeiramente, a falta de visão de futuro na sua concepção. Informa que há um Plano da Prefeitura que pede o modal não motorizado, pedestres e ciclistas como prioridade, seguido pelo transporte coletivo. Pergunta sobre o BRT e os investimentos feitos na elaboração do seu projeto engavetado. Disse que a gestão passada colocava a rotatória do Itavema como o maior gargalo da cidade, e não a rotatória do Colinas. Comenta que o empreendimento da Ponte Estaiada privilegia uma área nobre da cidade de São José dos Campos ao invés de se fazer investimentos em áreas mais carentes. Diz que o projeto privilegia automóveis particulares e transporte individual, e que isso está na contramão de tudo que acontece no mundo.

Resposta: O complexo da Ponte Estaiada – Arco da Inovação – será implantado no cruzamento da Av. Jorge Zarur, Av. Dr. Eduardo Cury e Av. São João, caracterizadas como vias estruturantes na Macroestrutura Viária aprovada no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (Lei Complementar nº612/2018) – e hierarquizadas como via expressa e vias arteriais, respectivamente.

Os cenários tendenciais, modelados durante a elaboração do Plano de Mobilidade, (LC576/16) demonstram que o referido cruzamento se apresenta como um dos principais pontos críticos de fluxo veicular no município. Estas informações foram apresentadas no Caderno Preliminar, Relatório da Mobilidade Urbana - Diagnóstico e Prognóstico disponível para consulta pública desde sua finalização e utilizado como base para a elaboração das propostas do Planmob.

Diariamente, transitam pela rotatória cerca de 180 mil veículos e aproximadamente 1.246 viagens de ônibus, transportando em torno de 60 mil passageiros. Conforme se observa na Tabela 01 abaixo, a rotatória do Colinas, sem a implantação do Arco da Inovação, terá sua capacidade viária piorando ao longo dos anos, e o nível de serviço total do cruzamento chegará ao seu limite de capacidade em 06 anos, ou seja, no ano de 2026 chegará ao nível “F” de serviço, que representa a pior condição de operação de um cruzamento, de acordo com o *Highway Capacity Manual* (HCM), publicado pela *Transportation Research Board da National Academies of Science* dos Estados Unidos.

A condição de limite de capacidade - nível “F” - de um cruzamento inviabiliza ações operacionais efetivas, como possibilidade de ajustes nos tempos

semafóricos, seja para reduzir o tempo de fila dos veículos nas retenções ou para melhorar o tempo de travessias dos pedestres. A implantação de um dispositivo que melhore a fluidez e a segurança do cruzamento, enquanto os níveis de serviço não atingiram o máximo de capacidade, aumenta consideravelmente a vida útil do sistema viário da região.

Isso posto, é necessária uma intervenção da administração pública para mitigar os efeitos oriundos do excesso de veículos e garantir uma mobilidade eficiente para todos os modos de transporte, e a solução que mais se adequou às condições do local foi a construção de uma Ponte Estaiada, formando um complexo viário constituído pelas pontes e pela rotatória.

Tabela 1 – Projeções da capacidade viária da Rotatória do Colinas sem a implantação da Ponte

Aproximações (Pico Tarde)																
	Av. São João sentido C/B				Av. Dr. Eduardo Cury			Av. São João sentido B/C			Av. Dr. Jorge Zarur			Total do Cruzamento		
Saturação	3.413				4.725			7.875			4.725			20.738		
Capacidade	2.880				3.222			3.186			3.600			12.888		
2013	2.029	0,70	C		1.197	0,37	B	2.274	0,71	C	2.738	0,76	C	8.238	0,64	C
2018	2.333	0,81	D		1.377	0,43	B	2.615	0,82	D	3.149	0,87	D	9.474	0,74	C
2020	2.578	0,90	D		1.521	0,47	B	2.889	0,91	D	3.478	0,97	E	10.466	0,81	D
2021	2.686	0,93	E		1.584	0,49	B	3.010	0,94	E	3.624	1,01	F	10.904	0,85	D
2022	2.798	0,97	E		1.651	0,51	B	3.136	0,98	E	3.776	1,05	F	11.361	0,88	D
2023	2.915	1,01	F		1.720	0,53	B	3.267	1,03	F	3.934	1,09	F	11.837	0,92	D
2024	3.038	1,05	F		1.792	0,56	C	3.404	1,07	F	4.099	1,14	F	12.333	0,96	E
2025	3.165	1,10	F		1.867	0,58	C	3.547	1,11	F	4.271	1,19	F	12.850	1,00	E
2026	3.244	1,13	F		1.914	0,59	C	3.636	1,14	F	4.378	1,22	F	13.171	1,02	F
2027	3.325	1,15	F		1.962	0,61	C	3.727	1,17	F	4.487	1,25	F	13.500	1,05	F
2028	3.408	1,18	F		2.011	0,62	C	3.820	1,20	F	4.599	1,28	F	13.838	1,07	F
2029	3.493	1,21	F		2.061	0,64	C	3.915	1,23	F	4.714	1,31	F	14.184	1,10	F
2030	3.581	1,24	F		2.112	0,66	C	4.013	1,26	F	4.832	1,34	F	14.538	1,13	F
2031	3.677	1,28	F		2.169	0,67	C	4.121	1,29	F	4.962	1,38	F	14.931	1,16	F
2032	3.777	1,31	F		2.228	0,69	C	4.233	1,33	F	5.096	1,42	F	15.334	1,19	F
2033	3.879	1,35	F		2.288	0,71	C	4.347	1,36	F	5.234	1,45	F	15.748	1,22	F
2034	3.983	1,38	F		2.350	0,73	C	4.464	1,40	F	5.375	1,49	F	16.173	1,25	F
2035	4.091	1,42	F		2.413	0,75	C	4.585	1,44	F	5.520	1,53	F	16.610	1,29	F
2036	4.201	1,46	F		2.479	0,77	C	4.709	1,48	F	5.670	1,57	F	17.058	1,32	F
2037	4.315	1,50	F		2.546	0,79	D	4.836	1,52	F	5.823	1,62	F	17.519	1,36	F
2038	4.431	1,54	F		2.614	0,81	D	4.966	1,56	F	5.980	1,66	F	17.992	1,40	F
2039	4.551	1,58	F		2.685	0,83	D	5.101	1,60	F	6.141	1,71	F	18.478	1,43	F
2040	4.674	1,62	F		2.757	0,86	D	5.238	1,64	F	6.307	1,75	F	18.977	1,47	F
2041	4.809	1,67	F		2.837	0,88	D	5.390	1,69	F	6.490	1,80	F	19.527	1,52	F
2042	4.949	1,72	F		2.920	0,91	D	5.546	1,74	F	6.678	1,86	F	20.093	1,56	F
2043	5.092	1,77	F		3.004	0,93	E	5.707	1,79	F	6.872	1,91	F	20.676	1,60	F
2044	5.240	1,82	F		3.091	0,96	E	5.873	1,84	F	7.071	1,96	F	21.275	1,65	F
2045	5.392	1,87	F		3.181	0,99	E	6.043	1,90	F	7.276	2,02	F	21.892	1,70	F
2046	5.548	1,93	F		3.273	1,02	F	6.218	1,95	F	7.487	2,08	F	22.527	1,75	F
2047	5.709	1,98	F		3.368	1,05	F	6.399	2,01	F	7.704	2,14	F	23.181	1,80	F
2048	5.875	2,04	F		3.466	1,08	F	6.584	2,07	F	7.928	2,20	F	23.853	1,85	F
2049	6.045	2,10	F		3.566	1,11	F	6.775	2,13	F	8.158	2,27	F	24.545	1,90	F
2050	6.221	2,16	F		3.670	1,14	F	6.972	2,19	F	8.394	2,33	F	25.256	1,96	F
2051	6.413	2,23	F		3.784	1,17	F	7.188	2,26	F	8.655	2,40	F	26.039	2,02	F
2052	6.612	2,30	F		3.901	1,21	F	7.411	2,33	F	8.923	2,48	F	26.847	2,08	F
2053	6.817	2,37	F		4.022	1,25	F	7.640	2,40	F	9.199	2,56	F	27.679	2,15	F
2054	7.029	2,44	F		4.146	1,29	F	7.877	2,47	F	9.485	2,63	F	28.537	2,21	F
2055	7.246	2,52	F		4.275	1,33	F	8.121	2,55	F	9.779	2,72	F	29.422	2,28	F
2056	7.471	2,59	F		4.408	1,37	F	8.373	2,63	F	10.082	2,80	F	30.334	2,35	F
2057	7.703	2,67	F		4.544	1,41	F	8.633	2,71	F	10.394	2,89	F	31.274	2,43	F
2058	7.941	2,76	F		4.685	1,45	F	8.900	2,79	F	10.716	2,98	F	32.243	2,50	F
2059	8.188	2,84	F		4.830	1,50	F	9.176	2,88	F	11.049	3,07	F	33.243	2,58	F
2060	8.441	2,93	F		4.980	1,55	F	9.461	2,97	F	11.391	3,16	F	34.273	2,66	F

Pico da tarde das 18:00 as 19:00.

A partir do início de 2017, a atual administração executou e irá executar vários projetos voltados à mobilidade ativa (a pé e bicicleta) e ao transporte público coletivo, dentre eles:

Projetos funcionais dos Corredores de transporte público para priorização do deslocamento dos ônibus e implantação do sistema ciclovitário, atualmente em processo de enquadramento junto ao Ministério das Cidades – Programa Avançar Cidades:

- o Av. Pres. Juscelino K. de Oliveira;
- o Av. Pedro Friggi;

- o Av. Dr. João Guilhermino;
- o Av. Eng. Francisco José Longo;
- o Av. Dr. Adhemar de Barros; e
- o Av. Heitor Villa Lobos.
- o Proposta de planejamento estratégico da operação de transporte público coletivo para elaboração do processo licitatório da nova concessão, com o apoio da Fundação Getúlio Vargas, de forma a criar um modelo disruptivo de transporte coletivo para o município;
- o Aplicativo Ônibus na Hora SJC - Informações sobre as linhas da cidade em tempo real;
- o Remodelação do Serviço de Transporte Adaptado – Acesso Já;
- o Revisão do arcabouço legal relativo aos modos ativos de deslocamento – a pé e bicicleta, de forma a adequá-las ao Plano de Mobilidade Urbana municipal:
 - Lei nº8077 de 05 de abril de 2010 - disciplina a construção, manutenção e conservação das calçadas, partes integrantes das vias públicas e do sistema de circulação de pessoas e transporte do Município;
 - Lei nº5093 de 08 de setembro de 1997 - dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiro a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes e assemelhados, para colocação de guarda-sóis, mesas e cadeiras e dá outras providências;
 - Lei nº9372 de 30 de maio de 2016 - autoriza o Executivo Municipal a criar o programa de instalação de Parklets no município.
- o Implantação do Sistema de Bicicletas e Patinetes compartilhados – Programa Bike Sanja;
- o Projeto Rua Calma – Rua Cel. José Monteiro – priorização dos pedestres e ciclistas;
- o Projeto de Acessibilidade da Av. dos Astronautas;
- o Projeto de Traffic Calming na Rua Sebastião Humel;
- o Movimento Paulista de Segurança Viária;
- o Projetos para implantação do sistema ciclovitário:
 - Av. Jorge Zarur e Av. Dr. Eduardo Cury;
 - São Francisco Xavier – Estrada Pedro David;
 - Eixo Astronautas – da Av. Nelson D'Ávila até Embraer, passando pela Dutra e Astronautas;
 - Av. Nelson D'Ávila;
 - Bairro ciclável Chácaras Reunidas;
 - Ponte Maria Peregrina – passeio compartilhado;
 - Passarela Ponte Minas Gerais;
 - Av. Olivo Gomes;
 - Av. São José (Ana Eufrásia);
 - Conexões Parque Industrial.

Com relação à afirmação que a obra privilegiará somente o transporte individual, esta afirmação não expressa a realidade, pois a obra da Ponte Estaiada na rotatória do Colinas (entroncamento das Av. Jorge Zarur, Av. Dr. Eduardo Cury e Av. São João) precisa ser analisada como um todo, e não somente a ponte de forma isolada. Trata-se de um complexo viário que não se articula isoladamente, e sim em conjunto, sendo que todos os movimentos existentes são vinculados e dependentes entre si. Ou seja, avaliar as condições e divisão modal de apenas um ramo deste complexo viário não representa sua totalidade e realidade.

Sendo assim, o fluxo veicular que migrará para as pontes possibilitará a melhoria das condições de fluidez na rotatória (térreo do complexo), a implantação do sistema cicloviário e a melhoria das condições de acessibilidade e segurança dos pedestres.

Transitam pelo local, atualmente, 1.246 ônibus por dia, transportando 60 mil passageiros. Os pontos de ônibus localizados nas proximidades da rotatória são pontos importantes e com alta demanda para o transporte público da região. Os locais de desejo de deslocamento dos passageiros de transporte público, ciclistas e pedestres que transitam pelo local estão localizados no térreo do complexo (shopping, Poupatempo, supermercado, escolas, lojas de conveniência), e a diminuição do fluxo que apenas está de passagem por estes locais melhora as condições de micro acessibilidade. Desta forma, a melhoria na eficiência e qualidade do transporte público que utiliza este complexo viário será assegurada.

Isto posto, a afirmação de que 80% do tráfego da ponte será de veículos individuais não se justifica, visto que não é correta a análise isolada dos movimentos e fluxos veiculares. Necessita-se de uma avaliação combinada, que analisa todo o complexo viário formado pelas pontes, rotatória e acessos.

6. **Sr. Ricardo Low, professor de arquitetura, município:** Disse corroborar com todos os comentários feitos até o momento. Pergunta ao Consultor Marcelo da Costa se poderia comparecer em uma reunião do COMAM o mais breve possível para discutir a questão de todos esses valores sobre a infraestrutura de São José dos Campos. Questiona, também, as pesquisas apresentadas sobre a satisfação e concordância com o Projeto, apresentadas pelo Secretário de Mobilidade Urbana, no qual foi feito com questionário estruturado com 13 questões fechadas e que esse método não abre para comentários dos entrevistados. Questionou qual o objetivo da pesquisa e a base estatística, no qual foi mencionado que a pesquisa alcançou uma amostra de 328 entrevistados.

Resposta: Com relação à pesquisa feita pela Prefeitura, os resultados e informações relacionadas estão disponíveis na página Web do Arco da Inovação (<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/gestao-habitacional-e-obras/arco-da-inovacao/>).

A elaboração dos estudos socioambientais exigidos pelo BID baseia-se em estudos disponíveis elaborados por outros especialistas e entidades oficiais, além de documentos relacionados ao empreendimento fornecidos (licenças ambientais, por exemplo).

Com relação à solicitação de participação na reunião do COMAM, o Consultor Marcelo da Costa se colocou à disposição para participar e compartilhar o momento, porém, sua participação como representante do BID precisa ser formalizada. A solicitação formal pode ser feita à Prefeitura Municipal e ao BID visando a indicação de um especialista/representante de preferência da entidade. De todo modo, a solicitação está registrada neste relatório de Consulta Pública, cabendo uma resposta à participação solicitada.

O Sr. Marcelo Manara, Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade, presente na Consulta Pública, apesar de não presidir o COMAM, encaminhará a solicitação de pauta para a presidência para que a mesma faça o convite ao BID formalmente. As reuniões são mensais, e a data da próxima reunião em fevereiro está prevista para o dia 14.

7. **Sr. Marcos Vasconcelos, representante da Sociedade Amigos de Bairro do Jardim Colinas e presidente da Associação das Empresas Imobiliárias do**

Vale do Paraíba e Litoral Norte: Comentou que as entidades elaboraram material técnico contabilizando número de acessos, alça de acesso entre outras informações relacionadas à acessibilidade dos moradores da região, previstos de serem afetados pela obra da Ponte Estaiada. Apesar de concordar com o objetivo de melhorar a fluidez no trânsito local, e da confiança no conhecimento técnico dos profissionais da Prefeitura Municipal, crê ser incoerente as soluções que afetam a acessibilidade dos moradores. Comunica que só no Jardim Colinas, pelo controle de acesso, há um fluxo de entradas e saídas diariamente de 4 mil veículos. Aponta que há incompatibilidade entre os dados apresentados pela Prefeitura dos estudos de tráfego com este controle realizado pelo condomínio. Solicita de forma colegiada que sejam feitas as ponderações visando o melhor para o município.

Resposta: O ofício foi recebido no fim da semana antecedente ao pleito e a Prefeitura iniciou o processo de esclarecimento e debate com os munícipes.

8. **Sr. Cosme Vitor, representante da Organização Jubileu Sul Brasil:** Em mais uma intervenção, o Sr. Cosme solicitou a palavra, sendo concedida pela organização da Consulta Pública. Solicitou, nesta oportunidade, a presença do Consultor Marcelo da Costa e do Sr. Jason Anthony em reunião junto aos movimentos sociais relacionados à Via Cambuí e Via Banhado para estreitar o diálogo.

Resposta: Ratifica-se que há pré-disposição do Consultor para participar de reuniões junto aos movimentos sociais, porém, é necessária uma autorização formal do BID para sua presença como representante do Banco. Há outros consultores do Banco que detém conhecimentos relacionados aos contratos com a Prefeitura de São José dos Campos e que, a depender do teor da reunião, pode ser designado outro profissional com maior conhecimento no escopo. Independente da presença do Sr. Jason ou do Consultor Marcelo na reunião solicitada, qualquer pessoa designada pelo Banco estará representando a entidade com eficiência. A solicitação da reunião foi registrada na Consulta e será avaliada e respondida pelo BID em conjunto com a Prefeitura Municipal.

9. **Sr. Felipe Enrico, advogado e morador da região de implantação do empreendimento:** Comenta que passa no local do empreendimento sempre, e percebe a necessidade de se encontrar uma solução em relação ao tráfego no local, nos horários de pico. Apontou uma notícia recente no jornal O Vale, do dia 26 de janeiro de 2019, sobre um projeto alternativo e talvez um plano funcional, onde se prevê uma ponte, um viaduto elevado sem semáforos. Dirigindo-se aos Secretários, perguntou qual dentre os dois projetos, aquele mencionado pelo jornal e o apresentado pela Prefeitura na Consulta Pública, atende melhor e com mais eficiência o problema. Perguntou, também, se teria como fazer um estudo com base nessa possível alternativa, no qual, a princípio, possibilitaria redução de custos e eliminação de semáforos, reduzindo-se, consecutivamente, os impactos ambientais previstos, além de maior fluidez no trânsito local.

Resposta: Com relação ao projeto que foi noticiado na mídia, a Prefeitura não tem nenhuma informação adicional, não tendo sido este projeto formalmente apresentado diretamente aos técnicos da Prefeitura e nem por meio do Ministério Público. A avaliação comparativa das alternativas está sendo judicializada, fazendo parte das peças que acompanham o processo judicial, sendo uma das etapas orientadas a obtenção de mais esclarecimento a respeito da proposta de alternativa ao projeto. Foram feitos alguns apontamentos de alternativas mais baratas e mais eficiente, mas, sem a apresentação do devido detalhamento para efetiva análise comparativa entre o projeto atual e respectivas alternativas. A

Prefeitura Municipal se compromete a realizar a análise comparativa assim que tiver acesso às informações detalhadas da alternativa proposta.

De toda forma, foi analisado Projeto de autoria do Engenheiro Ronaldo Garcia, apresentado como uma alternativa melhor à Prefeitura Municipal e ao Ministério Público. A apuração do projeto e a comparabilidade entre as alternativas resultou na seguinte conclusão:

- Analisando o projeto apresentado pelo Engenheiro Ronaldo Garcia, verifica-se que o projeto não contempla todos os movimentos necessários e presentes na rotatória atual.
- Uma das principais demandas existentes, e que a Ponte Estaiada contempla, é a ligação Sul/Oeste – Av. Jorge Zarur sentido Av. São João (Jd. Aquarius), e este percurso não é contemplado na proposta do Eng. Ronaldo. Além de prejudicar o tráfego de veículos em geral, a não existência desta ligação prejudica o transporte público, visto que várias linhas de ônibus utilizam este itinerário.
- Além disso, a ligação da Av. Eduardo Cury sentido Av. São João em direção ao centro da cidade também não é contemplada. Mais uma vez o itinerário do ônibus será prejudicado, pois algumas linhas utilizam esta ligação Urbanova/Centro pela rotatória.
- Outro aspecto de extrema importância, que a proposta não atende, são os deslocamentos seguros de pedestres e ciclistas. A proposta apresentada evidencia como premissa básica a eliminação do semáforo e foram retirados os pontos de travessia no projeto:
 - o “O “Plano Funcional” que apresentamos como alternativa à proposta da PMSJC, foi escolhido como melhor opção dentre as alternativas estudadas, sendo assim o ponto de partida para elaboração dos demais projetos. Ele tem como premissas básicas a eliminação de todos os semáforos atuais e todos os cruzamentos em nível, fazendo a transposição atual praça rotatória por meio de viadutos elevados sobre as Av. São João e Cassiano Ricardo.” (grifo nosso) (Proposta do Eng. Ronaldo Garcia)
- Entretanto, considerando o grande fluxo de pedestres que por ali transitam, as travessias, tanto dos pedestres quanto dos ciclistas, só serão viáveis e seguras com a manutenção dos semáforos com botoeiras, o que descaracterizaria a proposta apresentada.
- Estas questões impossibilitam a construção da proposta apresentada pelo Eng. Ronaldo, visto que prejudicaria, e muito, os desejos de deslocamento da região, principalmente os percursos dos ônibus municipais, pedestres e ciclistas. Conclui-se, portanto, que a proposta apresentada pelo ministério público apenas privilegia os deslocamentos por automóvel, posto que não resolve de forma adequada, segura e eficiente os deslocamentos dos modos ativos (a pé e bicicleta) e do transporte público. Ao contrário da obra que está em curso (Arco da Inovação), que prevê e favorece todos os modos de transporte.
- Importante ressaltar que não é compatível com as características do local soluções de tráfego expresso, pelo fato de se ter no entorno vários polos geradores de tráfego e de demanda de pessoas a pé e ciclistas. Este tipo de solução contraria tanto o Plano de Mobilidade urbana municipal,

aprovado pela Lei nº576 de 2016, quanto a Política de Mobilidade Urbana federal, aprovada pela Lei 12.587 de 2012.

- Além disso, aparentemente a proposta do Eng. Ronaldo necessita de uma área maior de implantação, o que ocasionaria em maior impacto urbano e desapropriações. Fato este que precisa ser comprovado através do projeto elaborado sobre a base topográfica, visto que a perspectiva apresentada não permite uma afirmação conclusiva.
- Também não foi apresentado pelo Engenheiro Ronaldo Garcia as dimensões como largura das pistas, altura em relação ao solo da solução proposta, não sendo possível estimar a capacidade de absorção do fluxo de veículos e tão pouco o custo estimado da obra.

10. Sr. Gabriel Alves, participante do Núcleo Regional do Plano Diretor Participativo:

Reivindicou que o Projeto da Ponte Estaiada não foi discutido com a sociedade, com a população, e também não foi apresentado um Estudo de Impacto Ambiental, tampouco um Estudo de Impacto de Vizinhança, que é uma exigência legal. Comentou, também, que o projeto não foi apresentado ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano – CMDU, nem para o Conselho de Meio Ambiente – COMAM, e nem para o Conselho de Mobilidade Urbana. Além disso, não foi realizada audiência pública coordenada pelo CONSEMA (Conselho Estadual de Meio Ambiente) que, segundo o Sr. Gabriel, é uma exigência legal. Também criticou a falta de estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, fazendo menção ao projeto do engenheiro Ronaldo Garcia, mestre em planejamento urbano e professor de engenharia da UNIVAP. Coloca ainda que a Consulta Pública não poderia ter caráter para legitimar os procedimentos para atender uma defesa na ação civil pública do Ministério Público e muito menos para validar o acordo com o BID. Fez uma crítica também ao Programa de Estruturação Urbana – P.E.U., dizendo que é um programa fictício, sem amparo legal na legislação municipal, violando, inclusive a Lei de Responsabilidade Fiscal. Disse que o P.E.U. não apresentou plano de obras e que no local de implantação do empreendimento foram permitidas instalações de escolas e estabelecimentos que valorizaram o local, sendo a facilidade incluída a posteriori, liberando primeiro a especulação imobiliária, implantando uma dificuldade no trânsito e vendendo a facilidade na sequência. O Sr. Gabriel Alves fez mais uma intervenção dizendo que o Secretário de Obras citou o Estudo de Impacto de Vizinhança, além de ser mencionado na Lei Orgânica do Município a exigência de audiência pública em obras que tenham impacto ambiental e, por fim, de que não foi considerado o Plano de Macrodrenagem na elaboração do projeto da obra.

Resposta: O órgão licenciador, CETESB, emitiu o parecer CETESB 305/18 de agosto de 2018 com a seguinte conclusão sobre o licenciamento da Ponte Estaiada: “Trata-se de implantação de obra de arte especial, de caráter local, sendo que os indicadores ambientais de vegetação, movimentação do solo e desapropriação, são de pequena monta.” ...“Os potenciais impactos do empreendimento têm características locais”. ...“Deverá ser licenciado por meio de apresentação de um estudo ambiental simplificado, um EAS.” Há diferença de rito e obrigação legal, no qual o licenciamento do empreendimento seguiu a posição do órgão ambiental licenciador que definiu o instrumento para licenciamento da obra como sendo o EAS. O mesmo foi elaborado e a licença ambiental emitida para implantação da obra.

11. Sra. Maria Cecília Ricetto, moradora de edifício no local do empreendimento:

A moradora comenta que o prédio é praticamente o único

que vem sentindo os efeitos diretos da obra, e que esses efeitos já vem ocorrendo a um tempo pela implantação da obra já ter se iniciado. Colocou os seguintes questionamentos, baseados na análise da AAS/PGAS:

- a. Questão 1: quanto ao licenciamento ambiental da CETESB, ocorrido em 10/12/2018, foi solicitado que deveria ser apresentado no prazo de um mês após a emissão da licença de instalação, a comprovação por meio de atas registradas, listas de presença e etc., da implantação das atividades prévias de comunicação social. E no entanto a construção da consulta pública está acontecendo somente hoje, 06/02/2019, ou seja, quase um mês de atraso. Além do descumprimento da solicitação da CETESB, essa consulta pública não deveria ter ocorrido antes que as obras se iniciassem? Muitas intervenções já ocorreram impedindo discussões sobre o projeto e a obra, inclusive na frente do meu prédio. Na opinião vocês, isso está correto? É esse o respeito que nós munícipes merecemos?
- b. Questão 2: na AAS e PGAS, consta que o documento foi elaborado em janeiro de 2019 E que esse documento está na fase preliminar. E acabei de saber nesta reunião, que esse documento foi elaborado pelo BID, quando eu pensei que tinha sido pela prefeitura, quando eu preparei esse documento. Pode-se realizar uma consulta pública com documento em sua versão preliminar, com a obra efetivamente em andamento desde dezembro de 2018 e canteiros de obras menores já implementadas desde agosto de 2018?
- c. Questão 3: Consta na página 24 que para instalação do canteiro, estão previstas várias atividades, serão executadas atividades operacionais e administrativas. Todas essas questões foram utilizadas com o verbo no futuro. Esse plano que somente agora está sendo submetido a população, não está obsoleto? Já que as atividades que ainda constam que serão executadas já estão em operação desde agosto de 2018?
- d. Questão 4: sobre questão de necessidade e prioridade da obra e do interesse público. Quais os dados que levaram ao definir essa obra do interesse público? Quais outras alternativas foram discutidas para definição dessa obra? Houve participação da comunidade? Quais as alternativas de prioridade de investimento da cidade?
- e. Questão 5: pesquisa apresentada no plano de mobilidade urbana, mostra um grande volume de viagens onde se localiza o empreendimento. No AAS e PGAS cita 180 mil veículos que passam pela rotatória e da necessidade de desafogar a rotatória do Colinas. Não seria mais viável construir rotas alternativas ao invés de uma ponte? O que chamaria mais veículos para o local onde sequer vai desafogar.
- f. Questão 6: em vários locais do documento encontra a palavra obra de arte e também na mídia publicada pela prefeitura, se encontra palavras obra de arte e mega empreendimento. A cidade necessita de obras de arte? Um mega empreendimento? Ou necessita de projetos alternativos e melhores projetos de envolvimento de mobilidade.
- g. Questão 7: quanto a descrição das propriedades da área de implantação do empreendimento, o item 2.2.3 indica duas pequenas intervenções, desapropriações em terrenos para a implantação do projeto. No licenciamento da CETESB, constam três áreas desapropriadas, ou seja, Safra Locadora, Templo Batista e Rota Alves Arquitetura. Então precisa revisar esse documento e não duas como constam no PGAS. E a minha

pergunta é: embora aparentemente não se trate de desapropriação, porque não foram incluídas no plano de intervenções em frente ao condomínio London, onde os moradores perderam a ilha de palmeiras que os protegia da poluição ambiental, sonora e iria proteger da visual, além da proteção quanto a segurança viária. Perderam vagas de estacionamento e linhas de acesso local, que já faziam uso há 20 anos. E por que não serão incluídas também as intervenções que serão realizadas nos outros condomínios, realizadas na área de interesse direto?

- h. Questão 8: sobre as instalações do entorno, como determinado nesse item, existem dois postos de gasolina próximos a faixa da obra. De acordo com uma pesquisa feita uma universidade na Espanha, os gases dissipados e combustíveis na hora em que os carros são abastecidos, contaminam o ar em um raio de até 100 metros, sendo comumente encontrados na gasolina níveis poluentes, encontrados na área ao redor dos postos. Levando em consideração a poluição gerada por esses dois postos de combustível, no caso da poluição do atmosférica e não só da poluição do solo, como foi tratada no documento, gerada pelo número de veículos que trafegam no local, considerar a construção de uma ponte, fará com que aumente o número de veículos que irão passar pelo local, aumentando assim ainda mais a poluição atmosférica. Considerar rotas alternativas, diminuir o fluxo de automóveis nesse local, não seria a saída mais eficiente e econômica, levando em conta as questões de saúde pública.
- i. Questão 9: quanto a questão do tráfego local e a justificativa da viabilidade da ponte estaiada e sua vida útil, os dados utilizados nestes cálculos estão disponibilizados? Se sim, onde? Pode se ter acesso a eles na íntegra?
- j. Questão 10: quanto a questão do ruído medido em 03/09/2018, entre 14:26 e 14:44, ou seja, fora do horário de pico, onde é o momento que tem mais trânsito e onde deveria ter mais ruído, foram encontrados valores de 70,2 a 71,8 decibéis, quando o limite máximo permitido pela Lei 8.940/13 é de 60 decibéis. Com a implantação da ponte e aumento dos veículos, esses dados tendem a se elevar, se já estão acima do permitido. A construção dessa ponte não vai contra as questões de saúde pública? Entre interesse público e saúde pública o que é mais prioritário para o município?
- k. Questão 11: Sobre o material particulado, o PGAS prevê a suspensão de material particulado somente durante a obra. Foi avaliada suspensão de material particulado na operação do empreendimento? Já que uma das principais fontes de material particulado para a atmosfera são os veículos automotores?
- l. Questão 12: quanto a qualidade do ar de São José dos Campos no PGAS, foram utilizados dados do relatório da qualidade do ar da cidade disponíveis no site da CETESB, medida somente na sua estação, uma única estação que nós temos aqui na cidade. Para uma efetiva avaliação da poluição local, deveriam ser feitas medidas específicas da região, levando em consideração o número de veículos circulantes. Por que não foram utilizados e atualizados os dados do inventário de emissões atmosféricas contratado pela Prefeitura em 2012 e que até hoje município nenhum viu resultado deste relatório?

- m. Questão 13: segundo o PGAS e plano de consulta que tem por objetivo estabelecer um canal de comunicação junto as comunidades afetadas diretamente com a obra, a troca de informações para conhecer as particularidades de cada comunidade e suas necessidades, e apresentar a obra, os impactos, entre outros. No entanto, o dia-a-dia dos moradores do entorno e mais especificamente do prédio onde eu moro, mostram exatamente o contrário. Obras têm sido realizadas sem os devidos esclarecimentos. Através de comunicados de última hora, de forma verbal. Incluindo questões associadas à segurança viária, a qual o meu condomínio está dentro da área de influência direta do empreendimento, passou a estar exposto em função da retirada da via local, nos deixando sem área de entrada e saída diretamente na via expressa. Por que a comunicação descrita no plano não está sendo seguida minimamente com os moradores do entorno? Qual a solução para isso nessas questões de segurança e de acessos difíceis?
- n. Questão 14: Por fim, foi registrada a queixa da pronunciante sobre maus tratos provenientes de funcionários da obra aos moradores do prédio quando foram abordados sobre a implantação do empreendimento, no qual houve abordagem do engenheiro da obra juntamente com duas viaturas da guarda municipal intimidando os moradores. Outra queixa também relacionada à comunicação deu-se no informe considerado tardio pelos moradores, no qual foi anunciado apenas no sábado à tarde o corte de energia elétrica no domingo por todo o dia.

Resposta: Os documentos AAS/PGAS estão sendo considerados em versão preliminar, pois, dependem da realização da Consulta Pública, e a incorporação dos resultados deste pleito nos documentos, tendo em vista uma série de informações bastante importantes para a avaliação socioambiental do empreendimento. A versão do documento será considerada finalizada após as conclusões e análises feitas a partir das interações dadas na Consulta Pública. Tais documentos são produzidos conjuntamente entre o BID e Prefeitura Municipal.

- a. Resposta 1: A Prefeitura Municipal deverá divulgar e comunicar aos moradores o documento comprobatório das ações de comunicação social previstas nas condicionantes ambientais da licença de instalação. A Consulta Pública é uma exigência específica do BID, não se vinculando com outros pleitos, ações e exigências do licenciamento ambiental ou por outras entidades locais. A Consulta Pública é normalmente prevista de ser realizada antes do início de uma obra financiada pelo BID, porém, neste caso, o cronograma de inclusão da obra no contrato e o gatilho para solicitação da elaboração dos estudos AAS/PGAS, bem como, a Consulta Pública, ocorreu no mês de novembro de 2018.
- b. Resposta 2: A AAS e o PGAS, são documentos preliminares por que devem incluir os resultados da Consulta Pública para serem considerados finalizados. O documento é produzido pela Prefeitura Municipal em conjunto com o BID, através de profissionais da área ambiental. A prática do BID é o de realizar a Consulta Pública com o documento em versão preliminar. Sobre a realização da Consulta Pública com a obra em andamento, vide a Resposta 1 anterior.
- c. Resposta 3: Os estudos foram elaborados entre novembro e dezembro de 2018. Sobre o tempo verbal utilizado no texto da AAS/PGAS, enfatiza-se que a obra encontra-se no início da sua implantação, sendo

executadas apenas as atividades de retirada das intervenções locais visando preparar o terreno para receber as estruturas. A princípio, a obra apenas terá seguimento após a aprovação do BID como elegível o financiamento, justificando-se, portanto, o tempo verbal utilizado no documento. De qualquer forma, entende-se que qualquer impacto previsto e sua proposta de mitigação, compensação ou monitoramento, deve ser realizada independente dos efeitos causados por atividades ligadas à obra antes da elegibilidade do Projeto.

- d. Resposta 4: O complexo da Ponte Estaiada – Arco da Inovação – será implantado no cruzamento da Av. Jorge Zarur, Av. Dr. Eduardo Cury e Av. São João, caracterizadas como vias estruturantes na Macroestrutura Viária aprovada no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (Lei Complementar nº612/2018) – e hierarquizadas como via expressa e vias arteriais, respectivamente.

Os cenários tendenciais, modelados durante a elaboração do Plano de Mobilidade, (LC576/16) demonstram que o referido cruzamento se apresenta como um dos principais pontos críticos de fluxo veicular no município. Estas informações foram apresentadas no Caderno Preliminar, Relatório da Mobilidade Urbana - Diagnóstico e Prognóstico disponível para consulta pública desde sua finalização e utilizado como base para a elaboração das propostas do Planmob.

Diariamente, transitam pela rotatória cerca de 180 mil veículos e aproximadamente 1.246 viagens de ônibus, transportando em torno de 60 mil passageiros. Conforme se observa na Tabela 01 abaixo, a rotatória do Colinas, sem a implantação do Arco da Inovação, terá sua capacidade viária piorando ao longo dos anos, e o nível de serviço total do cruzamento chegará ao seu limite de capacidade em 06 anos, ou seja, no ano de 2026 chegará ao nível “F” de serviço, que representa a pior condição de operação de um cruzamento, de acordo com o Highway Capacity Manual (HCM), publicado pela Transportation Research Board da National Academies of Science dos Estados Unidos.

A condição de limite de capacidade - nível “F” - de um cruzamento inviabiliza ações operacionais efetivas, como possibilidade de ajustes nos tempos semaforicos, seja para reduzir o tempo de fila dos veículos nas retenções ou para melhorar o tempo de travessias dos pedestres. A implantação de um dispositivo que melhore a fluidez e a segurança do cruzamento, enquanto os níveis de serviço não atingiram o máximo de capacidade, aumenta consideravelmente a vida útil do sistema viário da região.

Isso posto, é necessária uma intervenção da administração pública para mitigar os efeitos oriundos do excesso de veículos e garantir uma mobilidade eficiente para todos os modos de transporte, e a solução que mais se adequou às condições do local foi a construção de uma Ponte Estaiada, formando um complexo viário constituído pelas pontes e pela rotatória.

Tabela 2 – Projeções da capacidade viária da Rotatória do Colinas sem a implantação da Ponte

Aproximações (Pico Tarde)												
	Av. São João sentido C/B			Av. Dr. Eduardo Cury			Av. São João sentido B/C			Av. Dr. Jorge Zarur		
Saturação	3.413			4.725			7.875			4.725		
Capacidade	2.880			3.222			3.186			3.600		
2013	2.029	0,70	C	1.197	0,37	B	2.274	0,71	C	2.738	0,76	C
2018	2.333	0,81	D	1.377	0,43	B	2.615	0,82	D	3.149	0,87	D
2020	2.578	0,90	D	1.521	0,47	B	2.889	0,91	D	3.478	0,97	E
2021	2.686	0,93	E	1.584	0,49	B	3.010	0,94	E	3.624	1,01	F
2022	2.798	0,97	E	1.651	0,51	B	3.136	0,98	E	3.776	1,05	F
2023	2.915	1,01	F	1.720	0,53	B	3.267	1,03	F	3.934	1,09	F
2024	3.038	1,05	F	1.792	0,56	C	3.404	1,07	F	4.099	1,14	F
2025	3.165	1,10	F	1.867	0,58	C	3.547	1,11	F	4.271	1,19	F
2026	3.244	1,13	F	1.914	0,59	C	3.636	1,14	F	4.378	1,22	F
2027	3.325	1,15	F	1.962	0,61	C	3.727	1,17	F	4.487	1,25	F
2028	3.408	1,18	F	2.011	0,62	C	3.820	1,20	F	4.599	1,28	F
2029	3.493	1,21	F	2.061	0,64	C	3.915	1,23	F	4.714	1,31	F
2030	3.581	1,24	F	2.112	0,66	C	4.013	1,26	F	4.832	1,34	F
2031	3.677	1,28	F	2.169	0,67	C	4.121	1,29	F	4.962	1,38	F
2032	3.777	1,31	F	2.228	0,69	C	4.233	1,33	F	5.096	1,42	F
2033	3.879	1,35	F	2.288	0,71	C	4.347	1,36	F	5.234	1,45	F
2034	3.983	1,38	F	2.350	0,73	C	4.464	1,40	F	5.375	1,49	F
2035	4.091	1,42	F	2.413	0,75	C	4.585	1,44	F	5.520	1,53	F
2036	4.201	1,46	F	2.479	0,77	C	4.709	1,48	F	5.670	1,57	F
2037	4.315	1,50	F	2.546	0,79	D	4.836	1,52	F	5.823	1,62	F
2038	4.431	1,54	F	2.614	0,81	D	4.966	1,56	F	5.980	1,66	F
2039	4.551	1,58	F	2.685	0,83	D	5.101	1,60	F	6.141	1,71	F
2040	4.674	1,62	F	2.757	0,86	D	5.238	1,64	F	6.307	1,75	F
2041	4.809	1,67	F	2.837	0,88	D	5.390	1,69	F	6.490	1,80	F
2042	4.949	1,72	F	2.920	0,91	D	5.546	1,74	F	6.678	1,86	F
2043	5.092	1,77	F	3.004	0,93	E	5.707	1,79	F	6.872	1,91	F
2044	5.240	1,82	F	3.091	0,96	E	5.873	1,84	F	7.071	1,96	F
2045	5.392	1,87	F	3.181	0,99	E	6.043	1,90	F	7.276	2,02	F
2046	5.548	1,93	F	3.273	1,02	F	6.218	1,95	F	7.487	2,08	F
2047	5.709	1,98	F	3.368	1,05	F	6.399	2,01	F	7.704	2,14	F
2048	5.875	2,04	F	3.466	1,08	F	6.584	2,07	F	7.928	2,20	F
2049	6.045	2,10	F	3.566	1,11	F	6.775	2,13	F	8.158	2,27	F
2050	6.221	2,16	F	3.670	1,14	F	6.972	2,19	F	8.394	2,33	F
2051	6.413	2,23	F	3.784	1,17	F	7.188	2,26	F	8.655	2,40	F
2052	6.612	2,30	F	3.901	1,21	F	7.411	2,33	F	8.923	2,48	F
2053	6.817	2,37	F	4.022	1,25	F	7.640	2,40	F	9.199	2,56	F
2054	7.029	2,44	F	4.146	1,29	F	7.877	2,47	F	9.485	2,63	F
2055	7.246	2,52	F	4.275	1,33	F	8.121	2,55	F	9.779	2,72	F
2056	7.471	2,59	F	4.408	1,37	F	8.373	2,63	F	10.082	2,80	F
2057	7.703	2,67	F	4.544	1,41	F	8.633	2,71	F	10.394	2,89	F
2058	7.941	2,76	F	4.685	1,45	F	8.900	2,79	F	10.716	2,98	F
2059	8.188	2,84	F	4.830	1,50	F	9.176	2,88	F	11.049	3,07	F
2060	8.441	2,93	F	4.980	1,55	F	9.461	2,97	F	11.391	3,16	F

Pico da tarde das 18:00 as 19:00.

A partir do início de 2017, a atual administração executou e irá executar vários projetos voltados à mobilidade ativa (a pé e bicicleta) e ao transporte público coletivo, dentre eles:

Projetos funcionais dos Corredores de transporte público para priorização do deslocamento dos ônibus e implantação do sistema ciclovitário, atualmente em processo de enquadramento junto ao Ministério das Cidades – Programa Avançar Cidades:

- Av. Pres. Juscelino K. de Oliveira;
- Av. Pedro Friggi;
- Av. Dr. João Guilhermino;
- Av. Eng. Francisco José Longo;
- Av. Dr. Adhemar de Barros; e
- Av. Heitor Villa Lobos.
- Proposta de planejamento estratégico da operação de transporte público coletivo para elaboração do processo

licitatório da nova concessão, com o apoio da Fundação Getúlio Vargas, de forma a criar um modelo disruptivo de transporte coletivo para o município;

- Aplicativo Ônibus na Hora SJC - Informações sobre as linhas da cidade em tempo real;
- Remodelação do Serviço de Transporte Adaptado – Acesso Já;
- Revisão do arcabouço legal relativo aos modos ativos de deslocamento – a pé e bicicleta, de forma a adequá-las ao Plano de Mobilidade Urbana municipal:
 1. Lei nº8077 de 05 de abril de 2010 - disciplina a construção, manutenção e conservação das calçadas, partes integrantes das vias públicas e do sistema de circulação de pessoas e transporte do Município;
 2. Lei nº5093 de 08 de setembro de 1997 - dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiro a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes e assemelhados, para colocação de guarda-sóis, mesas e cadeiras e dá outras providências;
 3. Lei nº9372 de 30 de maio de 2016 - autoriza o Executivo Municipal a criar o programa de instalação de Parklets no município.
- Implantação do Sistema de Bicicletas e Patinetes compartilhados – Programa Bike Sanja;
- Projeto Rua Calma – Rua Cel. José Monteiro – priorização dos pedestres e ciclistas;
- Projeto de Acessibilidade da Av. dos Astronautas;
- Projeto de Traffic Calming na Rua Sebastião Humel;
- Movimento Paulista de Segurança Viária;
- Projetos para implantação do sistema cicloviário:
 - Av. Jorge Zarur e Av. Dr. Eduardo Cury;
 - São Francisco Xavier – Estrada Pedro David;
 - Eixo Astronautas – da Av. Nelson D'Ávila até Embraer, passando pela Dutra e Astronautas;
 - Av. Nelson D'Ávila;
 - Bairro ciclável Chácaras Reunidas;
 - Ponte Maria Peregrina – passeio compartilhado;
 - Passarela Ponte Minas Gerais;
 - Av. Olivo Gomes;
 - Av. São José (Ana Eufrásia);
 - Conexões Parque Industrial.

Com relação à afirmação que a obra privilegiará somente o transporte individual, esta afirmação não expressa a realidade, pois a obra da Ponte Estaiada na rotatória do Colinas (entroncamento das Av. Jorge Zarur, Av. Dr. Eduardo Cury e Av. São João) precisa ser analisada como um todo, e não somente a ponte de forma isolada. Trata-se de um complexo viário que não se articula isoladamente, e sim em conjunto, sendo que todos os movimentos existentes são vinculados e dependentes entre si. Ou seja, avaliar as condições e divisão modal de apenas um ramo deste complexo viário não representa sua totalidade e realidade.

Sendo assim, o fluxo veicular que migrará para as pontes possibilitará a melhoria das condições de fluidez na rotatória (térreo do complexo), a

implantação do sistema cicloviário e a melhoria das condições de acessibilidade e segurança dos pedestres.

Transitam pelo local, atualmente, 1.246 ônibus por dia, transportando 60 mil passageiros. Os pontos de ônibus localizados nas proximidades da rotatória são pontos importantes e com alta demanda para o transporte público da região. Os locais de desejo de deslocamento dos passageiros de transporte público, ciclistas e pedestres que transitam pelo local estão localizados no térreo do complexo (shopping, Poupatempo, supermercado, escolas, lojas de conveniência), e a diminuição do fluxo que apenas está de passagem por estes locais melhora as condições de micro acessibilidade. Desta forma, a melhoria na eficiência e qualidade do transporte público que utiliza este complexo viário será assegurada. Isto posto, a afirmação de que 80% do tráfego da ponte será de veículos individuais não se justifica, visto que não é correta a análise isolada dos movimentos e fluxos veiculares. Necessita-se de uma avaliação combinada, que analisa todo o complexo viário formado pelas pontes, rotatória e acessos.

Com relação ao método construtivo (ponte do tipo estaiada ao invés do método tradicional de caixão perdido), a escolha do método mais adequado para a construção da ponte dependeu, fundamentalmente, das condições do tráfego durante e depois que a obra estiver pronta. Na análise feita através de todos os dados já apresentados, concluiu-se que a tecnologia de construção de uma ponte estaiada, mesmo não sendo a tecnologia mais simples, é comprovadamente a que menos impacta no sistema viário durante sua construção, possibilitando a manutenção das condições de tráfego do local sem grandes interferências. Isto se traduz em maior produtividade durante a obra, fato de intensa relevância, considerando o local onde ela se encontra.

- e. Resposta 5: O desenvolvimento das políticas públicas de mobilidade urbana é realizado com base em ações de curto, médio e longo prazo, bem como ações para a solução de problemas pontuais ou para mudança de cultura de mobilidade.

Para o desenvolvimento de rotas alternativas, o município vem trabalhando desde a década de 1970 no desenvolvimento da Macroestrutura Viária municipal, que consiste no planejamento, projeto e execução de vias estruturantes em consonância com os Planos Diretores de Desenvolvimento Intergado.

Além da construção de novas vias, a solução de gargalos de trânsito melhorando a mobilidade urbana em pontos localizados compõem o conjunto de ações para melhorar a fluidez e a segurança nas vias públicas, reduzindo a quantidade de acidentes, de emissão de poluentes e de perdas de produtividade da sociedade reduzindo seus tempos de deslocamento.

- f. Resposta 6: O termo “obra de arte” é uma expressão utilizada nas obras de engenharia para definir construções realizadas por artífices, ou especiais, distinguindo das obras comuns como edifícios ou casas. Portanto, uma ponte é classificada como uma obra de arte especial no ramo da engenharia.
- g. Resposta 7: A disposição das alças, onde se iniciam, sua altura e sua distância até ao Edifício London, estão informadas no Projeto postado no Portal da Transparência.
- h. Resposta 8: O questionamento tem fundamento, tendo em vista que são necessárias mais duas desapropriações além daquelas apontadas no relatório AAS e PGAS. As desapropriações adicionais referem-se a uma

parte da loja Movida, pertencente a Rotta Alves Arquitetura Ltda (Avenida São João, 1970-Jardim Esplanada) e uma área da Nova Moema Empreendimentos, onde se encontra o Shopping Colinas (Avenida São João, n. 2.200, Loteamento Jardim Colinas). Nenhuma das duas desapropriações aparentemente inviabilizam as atividades comerciais, e os seus respectivos Decretos de Utilidade Pública – DUP – são apresentados no Anexo 7 deste Relatório. Como forma de atualização aos relatórios AAS/PGAS, será elaborado documento de avaliação dos impactos e interferências ocorridas entre os meses de Dezembro de 2018 e Fevereiro de 2019, tendo em vista que tais ocorrências, bem como novas previsões de impactos, não foram aventadas à época da elaboração dos relatórios de avaliação ambiental. O documento que deverá ser um complemento anexo à AAS/PGAS será elaborado no mês de março de 2019 e contará com uma vistoria detalhada em campo, bem como com uma avaliação de alterações no projeto executivo desde dezembro de 2018. Sobre a ilha em frente ao condomínio, esta é uma área pública e pode sofrer alterações na sua geometria visando melhoria coletiva aos munícipes e ao funcionamento adequado da cidade. As espécies arbóreas foram replantadas no passeio em frente ao condomínio, não havendo perda de espécies e mantendo sua função. Sobre a segurança viária, serão implantados equipamentos de redução de velocidade neste trecho para maior conforto e segurança dos moradores.

- i. Resposta 9: A obra objetiva maior fluidez no trânsito que hoje já se encontra com gargalo e apresenta tempo muito longo de veículos em velocidades muito reduzidas ou estacionários. Dessa forma, o nível de poluição sonora e do ar devem ser reduzidas com a implantação do empreendimento, segundo estudos da Prefeitura Municipal que justificam sua implantação. Dessa forma, a argumentação vai de encontro com o objetivo da obra. De qualquer forma, será incluído no Programa de Monitoramento a avaliação do tráfego, qualidade do ar e ruído ao longo do primeiro ano de operação do empreendimento para verificar os resultados alcançados, sendo os mesmos divulgados pelas mídias oficiais da Prefeitura Municipal. Os estudos são baseados em outros documentos oficiais fornecidos, não estando no escopo deste a produção de dados, o que não restringe a programação de realização de análises, coletas de materiais e produção de novos dados pela Prefeitura Municipal.
- j. Resposta 10: Segue relatório da justificativa no Anexo 6 Relatório de Tráfego Local e Justificativa da Viabilidade da Ponte Estaiada.
- k. Resposta 11: No caso da ampliação do ruído, deveria-se ter realizado um estudo mais detalhado na fase de planejamento da obra, no qual poderiam ser verificados fatores como buzinaço ou a redução de velocidade dos veículos. Sugere-se a implantação de dispositivos redutores de ruídos ao longo da Ponte Estaiada, incluindo barreiras vegetais e estruturas bloqueadoras ao longo das alças. Além disso, deverá ser feito o controle do ruído ao longo de um ano após a conclusão da obra, verificando-se o seu comportamento, suas fontes e, no caso de aumento das taxas, a implantação de soluções adequadas. Será considerado no Programa de Monitoramento durante a operação o monitoramento do ruído durante o primeiro ano.

- l. Resposta 12: É provável que ocorra o aumento do material particulado durante a operação, sobretudo pelo desgaste de pneus, uso de freios e desprendimento dos veículos que passarão a rodar em maior velocidade no local. Neste caso, deverá ser implantado processo de limpeza adequada e constante das vias, além de estruturas e monitoramento da qualidade do ar ao longo de um ano. Será incluído no Programa de Monitoramento a avaliação da qualidade do ar durante o primeiro ano de operação.
 - m. Resposta 13: É importante frisar que o empreendimento analisado trata da inserção de obras de arte especiais e alterações de geometria em um ambiente já urbanizado não sendo, dessa forma, uma alteração drástica no local (como seria por exemplo, a instalação de uma fábrica em um meio rural), assim considerou-se suficiente basear os estudos em dados pré-existentes oficiais da Cetesb, que realiza com primazia o controle da poluição atmosférica em São Paulo, sendo que a mesma possui um estação bastante completada em São José dos Campos, com dados bem atualizados e consistentes. Contudo, será incluído no Programa de Monitoramento a avaliação da qualidade do ar durante o primeiro ano de operação, tal programa também deverá monitorar a quantidade de material particulado local, de forma a dar resposta também a questão 12, acima.
 - n. Resposta 14: A Prefeitura Municipal irá verificar o caso e deverá dar andamento às ações propostas no Plano de Consulta, atendendo a reivindicação da munícipe. Deverá ser feita reavaliação do treinamento dos funcionários da obra para melhorar a comunicação com a comunidade, deverão ser realizados comunicados em prazo adequado quanto à implantação de obras ou eventuais alterações nos serviços públicos por conta empreendimento como forma de transparência no processo, e feito o monitoramento da comunicação no local da obra. A documentação comprobatória das ações de comunicação deverá estar disponível na Prefeitura Municipal e deverão ser encaminhadas ao BID.
12. **Sr. Cosme Vitor:** Em mais uma intervenção, o Sr. Cosme Vitor reivindicou discutir questões ligadas à Via Cambuí (P.E.U.), dizendo-se prejudicado pelo Programa juntamente com os demais moradores.
- Resposta:** A obra da Via Cambuí encontra-se contratada e em execução, sendo objeto do contrato nº 445/2017, de acordo com a legislação vigente. Todas as desapropriações já foram objeto de indenização pela Prefeitura de São José dos Campos. A Prefeitura já produziu Plano Executivo de Reassentamento, conforme as orientações do BID na OP-710, e faz seu acompanhamento regularmente, não existindo nenhuma pendência até o momento.
13. **Sr. Gilson Machado:** A manifestação do Sr. Gilson foi relativa à atenção do BID sobre as questões sociais da cidade, pois, a instituição vem capitalizando recursos e tendo ações na cidade por 15 anos. Comenta que no Plano Diretor não foi mencionada a Ponte Estaiada, e pede monitoramento do Banco, pede para que o Banco foque nas questões sociais para a população que a mais de 20 anos está excluída das riquezas e dos direitos da cidade. Há uma parcela da comunidade que mora clandestinamente e isso ocorre justamente por causa do Banco. Também comenta que o tempo de vida útil da Ponte Estaiada será de apenas 25 anos, conforme comentado pelo Secretário. Pede ainda que haja inclusão do Aquarius no contexto da cidade de São José dos Campos, dividindo parte do dinheiro do empréstimo para as áreas que são excluídas da cidade,

para loteamentos informais. Citou uma ação penal para tirar mais de 2.650 casas “à bala” (de forma forçada).

Resposta: Sobre a vida útil do empreendimento e cálculos que justificam a alternativa:

Para a determinação do tráfego futuro, os volumes de tráfego são feitos com dois objetivos: (i) fornece elementos para o dimensionamento do projeto; e (ii) fornece elementos para a análise da viabilidade econômica do investimento.

Nestas condições, a solução usual consiste em adotar período de 15 anos, que, correspondendo ao tempo de duração média do pavimento (elemento de menor vida útil do projeto) e as modificações que podem se verificar no sistema viário da região do projeto, é compatível com as necessidades da análise econômica. Com o período de 15 anos é contado a partir do ano de abertura ao tráfego da obra, costuma-se adotar para o período de análise naqueles estudos o prazo de 20 anos. Apenas para o caso de interseção é feita uma exceção, adotando-se um período de projeção de 10 anos a partir do ano de abertura ao tráfego. (Manual de estudos de tráfego DNIT)

Pode se verificar estas projeções nos segmentos que foram concessionados como Rod Presidente Dutra 25 anos (início em 1996), Rodoanel 30 anos (são 4 trechos mas o primeiro iniciou em 2008), Rodovia Fernão Dias 25 anos (início em 2008), Ponte Rio Niterói 30 anos (início em 2015).

Após a definição das matrizes de viagens para o ano base a próxima etapa é a definição das matrizes de viagens futuras que devem ser obtidas em função da projeção de variáveis socioeconômicas relevantes da área de influência do estudo. Neste caso o critério de projeções das viagens baseia-se na expectativa de crescimento do produto interno bruto (PIB) das regiões localizadas na área de influência (contas.tcu.org.br/ ANTT Volume 2 Estudo de Tráfego Lote 6: BR 163MS)

No caso da Ponte Estaiada, foi usado o PIB por termos as projeções de crescimento da economia do país e por este também estar correlacionado a renda familiar, onde existe o desejo de investimento em veículos, viagens e deslocamento dentro da cidade para escolas, comércios e lazer.

Para a análise da capacidade viária do complexo da Ponte Estaiada para os cenários futuros, foram utilizadas as seguintes premissas de cálculo, descritas na Tabela a seguir

Tabela 3 – Parâmetros utilizados nos cálculos de capacidade

Período	Taxa de crescimento	Pontes	Volume absorvido pela ponte
2013 - 2018	15,00%	Av. São João sentido C/B	54,16%
2018 - 2020	10,47%	Av. Dr. Jorge Zarur	42,73%
2021 até 2025	4,19%		
2026 até 2030	2,50%		
2031 até 2040	2,70%		
2041 até 2050	2,90%	Via	Largura
2051 até 2060	3,10%	Ponte Centro/Sul	6,80
		Ponte Sul/Oeste	6,80

Pode se ver que no estudo a taxa de crescimento inicial principalmente nos anos de 2013 a 2018 com crescimento de 15% foi muito superior ao real ocorrido no

Brasil onde o PIB ficou muito abaixo do esperado em função da crise econômica sofrida pelo país desde 2014.

Podemos verificar também na tabela 3 o volume adotado como volume de cálculo para a utilização da ponte (volume a ser absorvido pela ponte). Estes volumes provem da pesquisa origem e destino, realizada em 2011, onde indica que existe um desejo da população que vem da zona sul e se dirige a zona oeste, através da Av. Jorge Zarur, que nos cálculos apresentou uma porcentagem de 42,73% dos movimentos na rotatória, assim como indicou um desejo de 54,16% dos movimentos da rotatória como movimentos do centro com desejo a zona sul. Existe mais um desejo que é dos munícipes que vem da região oeste e se dirigem a região sul, que com o projeto implantado terão uma conversão a direita livre, evitando assim impactar o movimento da rotatória. Este desejo está em 51% dos munícipes que descem a Av. São João e entrarão a direita na via de duas faixas de rolamento que dará acesso a Av. Jorge Zarur em direção a região sul. Este volume também foi subtraído do volume que utilizará a rotatória, pois não impactará no dispositivo.

Portanto, estes movimentos, baseados em desejos da própria população, são os volumes que nortearam o cálculo de utilização das pontes e da rotatória do colinas a partir de 2020 com a liberação do arco da inovação.

Verifica-se nos cálculos realizados, demonstrados nas Tabelas abaixo, que os volumes de tráfego serão bem divididos entre o complexo como um todo (rotatória mais Pontes Estaiadas), ou seja, o complexo trabalha junto e não como dispositivos de tráfego separado.

Considerando-se apenas a capacidade viária dos movimentos da rotatória, expressos na Tabela a seguir, observa-se que a sua vida útil ultrapassa os 26 anos, sendo que alguns movimentos da rotatória chegam a nível de serviço “F” após os 26 anos. Estas simulações de tráfego não consideram a implantação de novas conexões e vias já previstas na Macroestrutura Viária aprovada no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, através da Lei Complementar nº612/2018, que alterará positivamente o fluxo viário do local.

Se levarmos em consideração a análise do nível de serviço apenas na área da ponte, temos os dois ramos com vida útil acima de 30 anos, Ramo centro/sul 32 anos e o Ramo sul/oeste 30 anos.

Conforme já explicado anteriormente, é importante ressaltar que o prazo de 30 anos é uma análise razoável, visto que todas as projeções de desenvolvimento econômico do país são realizadas dentro deste limite. Acima desta data, as análises se tornam fragilizadas pela falta de dados e de aderência com as expectativas de crescimento do país.

Tabela 4 – Projeções da capacidade viária da Rotatória do Colinas com a liberação da Ponte em 2020

Aproximações (Pico Tarde)												
	Av. São João sentido C/B			Av. Dr. Eduardo Cury			Av. São João sentido B/C			Av. Dr. Jorge Zarur		
Saturação	3.413			4.725			7.875			4.725		
Capacidade	2.880			3.222			3.186			3.600		
2013	2.029	0,70	C	1.197	0,37	B	1.114	0,35	A	2.738	0,76	C
2018	2.333	0,81	D	1.377	0,43	B	1.281	0,40	B	3.149	0,87	D
2020	1.182	0,41	B	1.521	0,47	B	1.416	0,44	B	1.992	0,55	C
2021	1.231	0,43	B	1.584	0,49	B	1.475	0,46	B	2.076	0,58	C
2022	1.283	0,45	B	1.651	0,51	B	1.537	0,48	B	2.162	0,60	C
2023	1.336	0,46	B	1.720	0,53	B	1.601	0,50	B	2.253	0,63	C
2024	1.392	0,48	B	1.792	0,56	C	1.668	0,52	B	2.348	0,65	C
2025	1.451	0,50	B	1.867	0,58	C	1.738	0,55	B	2.446	0,68	C
2026	1.487	0,52	B	1.914	0,59	C	1.781	0,56	C	2.507	0,70	C
2027	1.524	0,53	B	1.962	0,61	C	1.826	0,57	C	2.570	0,71	C
2028	1.562	0,54	B	2.011	0,62	C	1.872	0,59	C	2.634	0,73	C
2029	1.601	0,56	C	2.061	0,64	C	1.918	0,60	C	2.700	0,75	C
2030	1.641	0,57	C	2.112	0,66	C	1.966	0,62	C	2.767	0,77	C
2031	1.686	0,59	C	2.169	0,67	C	2.020	0,63	C	2.842	0,79	D
2032	1.731	0,60	C	2.228	0,69	C	2.074	0,65	C	2.919	0,81	D
2033	1.778	0,62	C	2.288	0,71	C	2.130	0,67	C	2.998	0,83	D
2034	1.826	0,63	C	2.350	0,73	C	2.188	0,69	C	3.078	0,86	D
2035	1.875	0,65	C	2.413	0,75	C	2.247	0,71	C	3.162	0,88	D
2036	1.926	0,67	C	2.479	0,77	C	2.307	0,72	C	3.247	0,90	D
2037	1.978	0,69	C	2.546	0,79	D	2.370	0,74	C	3.335	0,93	E
2038	2.031	0,71	C	2.614	0,81	D	2.434	0,76	C	3.425	0,95	E
2039	2.086	0,72	C	2.685	0,83	D	2.499	0,78	D	3.517	0,98	E
2040	2.143	0,74	C	2.757	0,86	D	2.567	0,81	D	3.612	1,00	F
2041	2.205	0,77	C	2.837	0,88	D	2.641	0,83	D	3.717	1,03	F
2042	2.269	0,79	D	2.920	0,91	D	2.718	0,85	D	3.825	1,06	F
2043	2.334	0,81	D	3.004	0,93	E	2.797	0,88	D	3.936	1,09	F
2044	2.402	0,83	D	3.091	0,96	E	2.878	0,90	D	4.050	1,12	F
2045	2.472	0,86	D	3.181	0,99	E	2.961	0,93	E	4.167	1,16	F
2046	2.543	0,88	D	3.273	1,02	F	3.047	0,96	E	4.288	1,19	F
2047	2.617	0,91	D	3.368	1,05	F	3.135	0,98	E	4.412	1,23	F
2048	2.693	0,94	E	3.466	1,08	F	3.226	1,01	F	4.540	1,26	F
2049	2.771	0,96	E	3.566	1,11	F	3.320	1,04	F	4.672	1,30	F
2050	2.852	0,99	E	3.670	1,14	F	3.416	1,07	F	4.807	1,34	F
2051	2.940	1,02	F	3.784	1,17	F	3.522	1,11	F	4.956	1,38	F
2052	3.031	1,05	F	3.901	1,21	F	3.631	1,14	F	5.110	1,42	F
2053	3.125	1,09	F	4.022	1,25	F	3.744	1,18	F	5.268	1,46	F
2054	3.222	1,12	F	4.146	1,29	F	3.860	1,21	F	5.432	1,51	F
2055	3.322	1,15	F	4.275	1,33	F	3.980	1,25	F	5.600	1,56	F
2056	3.425	1,19	F	4.408	1,37	F	4.103	1,29	F	5.774	1,60	F
2057	3.531	1,23	F	4.544	1,41	F	4.230	1,33	F	5.953	1,65	F
2058	3.640	1,26	F	4.685	1,45	F	4.361	1,37	F	6.137	1,70	F
2059	3.753	1,30	F	4.830	1,50	F	4.496	1,41	F	6.328	1,76	F
2060	3.870	1,34	F	4.980	1,55	F	4.636	1,46	F	6.524	1,81	F

Pico da tarde das 18:00 as 19:00.

Tabela 5 – Projeções da capacidade viária da Ponte com a liberação em 2020

2020	1.396	0,39	B	1.486	0,42	B
2021	1.455	0,41	B	1.549	0,43	B
2022	1.515	0,42	B	1.613	0,45	B
2023	1.579	0,44	B	1.681	0,47	B
2024	1.645	0,46	B	1.752	0,49	B
2025	1.714	0,48	B	1.825	0,51	B
2026	1.757	0,49	B	1.871	0,52	B
2027	1.801	0,50	B	1.917	0,54	B
2028	1.846	0,52	B	1.965	0,55	C
2029	1.892	0,53	B	2.014	0,56	C
2030	1.939	0,54	B	2.065	0,58	C
2031	1.992	0,56	C	2.120	0,59	C
2032	2.045	0,57	C	2.178	0,61	C
2033	2.101	0,59	C	2.237	0,63	C
2034	2.157	0,60	C	2.297	0,64	C
2035	2.216	0,62	C	2.359	0,66	C
2036	2.275	0,64	C	2.423	0,68	C
2037	2.337	0,65	C	2.488	0,70	C
2038	2.400	0,67	C	2.555	0,72	C
2039	2.465	0,69	C	2.624	0,74	C
2040	2.531	0,71	C	2.695	0,75	C
2041	2.605	0,73	C	2.773	0,78	D
2042	2.680	0,75	C	2.854	0,80	D
2043	2.758	0,77	D	2.936	0,82	D
2044	2.838	0,79	D	3.022	0,85	D
2045	2.920	0,82	D	3.109	0,87	D
2046	3.005	0,84	D	3.199	0,90	D
2047	3.092	0,87	D	3.292	0,92	E
2048	3.182	0,89	D	3.388	0,95	E
2049	3.274	0,92	D	3.486	0,98	E
2050	3.369	0,94	E	3.587	1,00	F
2051	3.474	0,97	E	3.698	1,04	F
2052	3.581	1,00	F	3.813	1,07	F
2053	3.692	1,03	F	3.931	1,10	F
2054	3.807	1,07	F	4.053	1,14	F
2055	3.925	1,10	F	4.178	1,17	F
2056	4.046	1,13	F	4.308	1,21	F
2057	4.172	1,17	F	4.441	1,24	F
2058	4.301	1,20	F	4.579	1,28	F
2059	4.434	1,24	F	4.721	1,32	F
2060	4.572	1,28	F	4.867	1,36	F

Pico da tarde das 18:00 as 19:00.

14. **Sra. Angela Silva:** Registrou sua indignação pelas políticas operacionais do BID e todo o ferramental a ser utilizado na sustentabilidade e que não os utiliza,

enganando as pessoas. Mencionou o Jardim São José II, onde começou o projeto, e os moradores da Nova Tatetuba, acusando que essas comunidades foram assentadas sem nenhuma melhoria ou desenvolvimento. Acusou também o descaso feito na remoção de famílias na Via Banhado, no qual estão sendo oferecidas indenizações de R\$ 5 mil, além das famílias não quererem e não aceitarem o projeto. Disse que o BID lavou as mãos, e a Prefeitura vem avançando sobre as famílias, ofendendo a OP-710. Perguntou porque não tem dinheiro para o pagamento das indenizações? Como sobra dinheiro para a implantação da Ponte Estaiada ao invés de aportar no P.E.U o dinheiro para indenização das famílias? Questionou também a não inclusão de modais que favoreçam a comunidade mais carente, como as ciclovias, e não o transporte individual como vem sendo feito. Além disso, citou a falta de planejamento sobre a macrodrenagem e a falta de um plano de risco. Manifestou-se contra a obra e acusou o BID de estar buscando o dinheiro público, e mencionou estar montando um processo para denunciar o Banco. Por fim, solicitou que próximas consultas com a comunidade sejam feitas aos finais de semana, possibilitando a participação de outras pessoas que não puderam comparecer dado o horário e dia de trabalho.

Resposta: O Jardim São José II faz parte do Programa Casa da Gente, cumprindo com todas as exigências do Governo Federal através do Programa Habitar Brasil – BID.

A Via Banhado inicialmente fazia parte do contrato original do BID, no Aditivo Contratual nº 1 foi retirado do escopo do PEU.

As ciclovias fazem parte do Programa de Governo, em 21/01/2019 ocorreu a Licitação Pública Nacional nº2/2018, implantação de Ciclovia nas avenidas Eduardo Cury, Jorge Zarur, Rodrigo Reis Tuy e Dep. Benedito Matarazzo. A Licitação encontra-se em andamento.

O Plano de Macrodrenagem encontra-se em aprovação e divulgação até 31/03/2019.

15. **Sra. Amélia Naomi:** Questionou a realização da consulta pública após o início da obra e a falta de audiência pública. Comentou sobre uma rotatória prevista para ser implantada no final da Ponte Estaiada, em local onde há moradores funcionários da ferrovia MRS. Pede para o BID olhar o projeto da Ponte Estaiada em sua extensão inteira, incluindo essa questão

Resposta: A exigência de audiência pública deve ser feita pelos órgãos e entidades locais responsáveis. O BID exigiu a Consulta Pública para esta obra de acordo com suas Políticas Operacionais, e a sua realização foi concebida após o início da obra tendo em vista a inclusão do projeto da Ponte Estaiada no pedido de aditivo recentemente, no qual os processos do Banco iniciaram as devidas solicitações de documentação e análise no ano de 2018, sendo os estudos de AAS/PGAS iniciados em novembro de 2018.

16. **Sra. Andréa Luswarghi, moradora do Jardim Esplanada e representante do movimento Somos Parque Betânia:** Explicou que o movimento surgiu a aproximadamente um ano, quando um bosque que é a última reserva de mata do centro de São José dos Campos, que está em área privada, começou a ser derrubado e os moradores se reuniram em luta para proteger aquelas árvores. São dois terrenos privados, 37 mil metros quadrados de bosque. Foram coletadas 30 mil assinaturas de moradores da cidade, não apenas do centro, que é onde está o bosque, mas de toda cidade, de toda a periferia. A reivindicação foi para que a área fosse transformada em parque, que foi levada em 4 reuniões com o prefeito. Como o P.E.U. previa nessa mesma linha de

financiamento a criação de outros parques, poderia incorporar este parque. Comentou que tem estudos feitos por especialistas da UNESP, em florestas, em meio ambiente, professores do ITA, do INPE com justificativas para a implantação do parque. Reclamou que não há planejamento participativo efetivo, pois, houve a presença do movimento em diversas reuniões, inclusive no plano diretor, e que todas elas foram usadas apenas para legitimar os processos, sendo que as solicitações foram todas negadas. Perguntou se a Prefeitura sancionou um Plano Diretor que prevê o adensamento da cidade, principalmente na área do centro, como não tem uma Política de Mobilidade Urbana? Foi dada a resposta que seria utilizado o da gestão anterior. Reclamou da falta de ciclovias e também acusou o BID de estar prejudicando a cidade. Questionou as prioridades da Prefeitura para a cidade, no qual parece mais importante a implantação de uma Ponte Estaiada ao invés de outros projetos como a implantação do parque. Manifestou que foi a primeira vez que a população foi convidada a discutir a respeito do projeto da Ponte Estaiada. Deixou as seguintes questões: (i) se o Senado aprovou esse projeto, isso significa que a União é avalista. Se a União é avalista, a Queiroz Galvão poderia ser contratada, tendo em vista que foi proibida por 5 anos pelo Tribunal de Contas? (ii) É possível que a gente interrompa as obras da ponte, já que a população não quer? (iii) O contrato de financiamento compreende 50% do BID e 50% da Prefeitura? (iv) Se essa reunião foi considerada como uma consulta prévia pelo BID.

Resposta: Há condicionantes trazidas na Consulta Pública que são mais abrangentes e que devem ser analisadas de uma maneira mais holística, em todo o Programa P.E.U. Os assuntos previstos na avaliação ambiental da Ponte Estaiada foram inerentes à esta obra. De qualquer forma, as demais questões relacionadas a obras dentro do P.E.U. devem ser respondidas pela Prefeitura Municipal.

O percentual de 50% abrange o aportado no programa como um todo. São prestadas contas ao BID pela Prefeitura Municipal, de maneira geral a cada um mês, ou a cada dois meses. O dinheiro aportado para a construção da ponte até o momento foi totalmente investido com caixa da Prefeitura Municipal, não sendo utilizado financiamento do BID. O dinheiro proveniente do financiamento só pode ser gasto em hora elegível pelo BID. Os dois documentos de avaliação ambiental e social, fazem parte das políticas operacionais do BID e devem ser cumpridos. A consulta pública também faz parte dessas políticas operacionais, e somente após a conclusão desses documentos o BID vai se manifestar com relação a essa obra dando o gasto como elegível. A Consulta exigida pelo BID é denominada de Consulta Pública, e não Prévia, mas, normalmente ela é realizada antes do início das obras, sendo condicionante à AAS/PGAS para concessão de financiamento. Neste caso, a ponte já estava prevista para ser implantada e a elegibilidade do financiamento precisaria dos trâmites exigíveis pelo setor de Meio Ambiente do BID, o que acabou resultando na necessidade da Consulta Pública, mesmo com a obra iniciada.

17. **Sr. João Carlos Faria, pedagogo, munícipe:** Reclamou da Prefeitura não fazer o devido debate com a comunidade, e que o Projeto da Ponte Estaiada não irá funcionar para a mobilidade da cidade. Mencionou diversas áreas prioritárias para investimento na cidade que deveriam anteceder o projeto da Ponte Estaiada. Reclamou, também, do dia e horário programado para a Consulta Pública.

Resposta: São realizadas anualmente audiências públicas em diversas regiões da cidade para debates com a comunidades: 07 reuniões para elaboração da

Lei de Diretrizes Orçamentária, 07 reuniões para elaboração da Lei Orçamentária Anual, 19 oficinas comunitárias para elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado.

O processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana contou com 4 Oficinas Participativas de Diagnóstico e 2 Oficinas Participativas de Propostas, durante a fase de desenvolvimento do plano, e 2 Audiências Públicas para apresentação dos resultados. Apesar do Plano não apresentar qual a infraestrutura (ponte, viaduto, passagem em desnível, etc.) deveria ser adotada para cada situação, identificou quais locais onde seriam necessárias intervenções da administração pública para mitigar os efeitos oriundos do excesso de veículos e garantir mobilidade para todos os modos de transporte.

O processo culminou na aprovação da lei e de seus anexos – Macroestrutura Viária, Hierarquia Viária, Sistema Ciclovitário Estrutural e Plano Estratégico. Todos os documentos estão disponíveis para downloads no sítio da Prefeitura Municipal de São José dos Campos: <http://planmob.sjc.sp.gov.br/>

18. **Sr. Jairo Salvador:** Direcionou a fala ao BID, tendo em vista que notou a posição da Prefeitura em implantar a Ponte Estaiada, independente do financiamento. Mencionou o êxito no Habitar Brasil, no qual conseguiram fazer um acordo sobre a indenização adequada das famílias. Disse que há uma violação da política operacional pela realização da Consulta ou Audiência no horário previsto, não sendo dada ampla divulgação. Fez uma leitura do resultado da auditoria feita pelo BID em 2016 no P.E.U., no qual consta: “os achados da investigação figuram em detalhe na seção 2 deste relatório. Constatou-se que quanto ao programa de estruturação urbana de São José dos Campos, BRL1160, ocorreram descumprimentos e omissões relativos às ações previstas na OP 710, OP 703, OP 102. Os achados estão resumidos no quadro seguinte.” E então a auditoria com parte de auditores independente internacionais que vieram em São José e auditaram o programa dentro do projeto específico, concluíram que o próprio banco descumpriu sua política operacional. Mencionou, então, que o Projeto da Ponte Estaiada saiu exatamente porque não houve o investimento previsto na Via Banhado. Pergunta se o dinheiro da Ponte não deveria ser utilizado para educação e saúde, ou para resolver questões de saneamento na cidade, como o esgoto a céu aberto no marco zero da cidade. Questiona o investimento de 50 milhões na região mais rica da cidade, enquanto há pessoas sem água nem luz. Sugeriu que o BID requisite todo o material das oficinas do plano diretor, onde a população, de forma bem democrática, apontou um principal problema do município, o transporte público. Mencionou que os países como Japão e Suécia estão no caminho oposto e tirando os veículos da rua, enquanto que aqui está se incentivando mais e mais carros.

Resposta: A Via Banhado saiu do Programa de Estruturação Urbana, esta obra foi objeto de uma investigação do MICI em 2012. O relatório encontra-se disponível no site do Banco, e a partir disto, a obra deixou de contar com os recursos do BID.

19. **Sr. Walter Hayashi, vereador e munícipe:** Comentou que vive a 58 anos em São José dos Campos e acompanhou o crescimento da cidade. Elogiou o projeto da Ponte Estaiada e manifestou seu apoio à implantação do empreendimento. Apresentou seu testemunho quanto ao uso do trecho do Jardim das Colinas e a dificuldade em atravessar o local. Elogiou a iniciativa do BID em estar ouvindo os presentes na Consulta Pública. Mencionou a implantação do anel viário que, na época, foi muito criticado, porém, sendo vital atualmente para a mobilidade da cidade.

Resposta: Não houve necessidade de resposta, uma vez que a manifestação não era um questionamento.

13:07 – Encerramento

Em conclusão, durante a consulta realizada em 06 de fevereiro de 2019 no município de São José dos Campos, praticamente, todas as reivindicações estavam ligadas a obras e ações do P.E.U., mas, não necessariamente relacionadas diretamente ao Projeto da Ponte Estaiada.

A grande manifestação pública estava ligada à prioridade de investimento em obra viária em uma região mais nobre da cidade, tendo em vista a necessidade de investimento em outros bairros mais carentes, população em áreas de risco, priorização de modais não motorizados ou coletivos, etc.

Outra evidência trazida pelos munícipes e representantes da sociedade civil, foi o tratamento dado na condução das implantações, principalmente naquelas ações ligadas à relocação de população e indenizações.

O evento, também, foi marcado por um protesto feito por ouvintes que, aparentemente, acompanhavam o Sr. Cosme Vitor, no qual foram exibidos cartazes com frases diversas, em inglês, e que suscitavam questões reivindicadas durante a Consulta Pública. Os dizeres eram relacionados a: falta de licença ambiental, falta de integração de modais de transporte (ciclovias e faixas exclusivas de ônibus).

4.5 Registro Fotográfico

A seguir, é apresentado o registro fotográfico do evento.

Foto 1 – Entrada do Auditório com recepção e lista de presença da Consulta Pública



Foto 2 – AAS e PGAS impressos disponíveis para consulta na Prefeitura Municipal

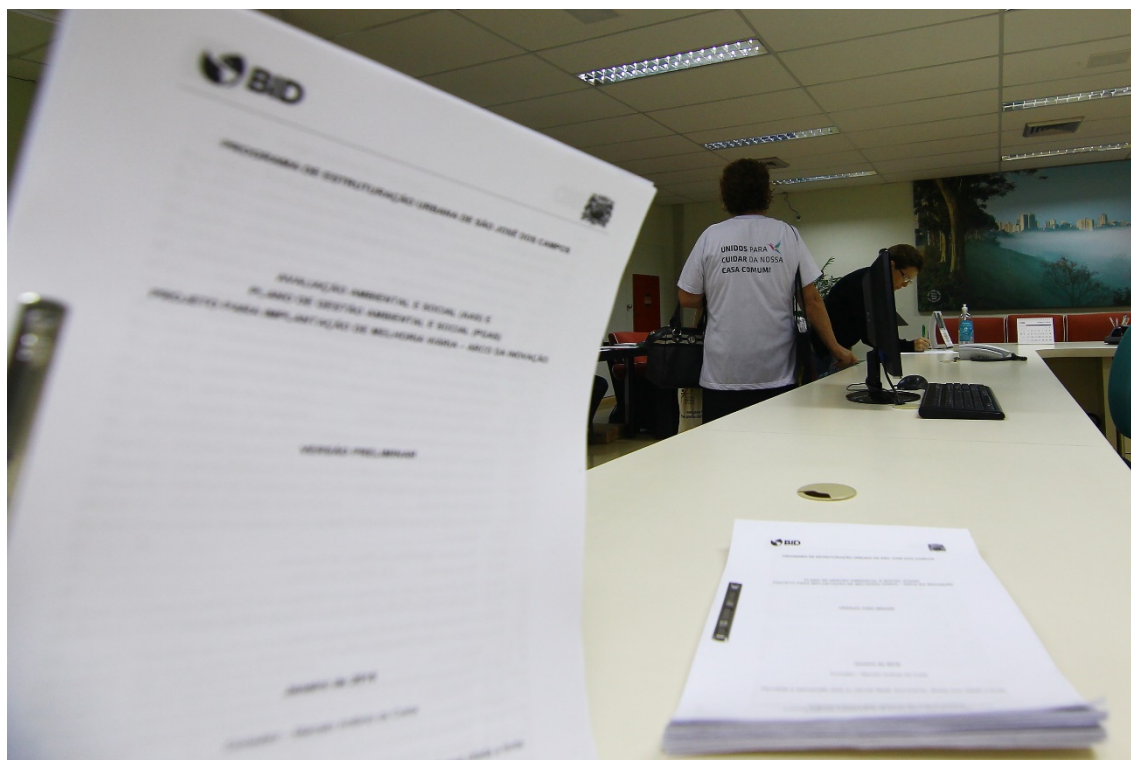


Foto 3 – Público recebido na Consulta Pública



Foto 4 – Palestra do Secretário de Mobilidade Urbana



Foto 5 – Palestra do Consultor Ambiental da AAS/PGAS



Foto 6 – Palestra do Secretário de Gestão Habitacional e Obras



Foto 7 – Público ouvinte e cartazes exibidos na reivindicação feita durante o pleito



Foto 8 – Participante durante sessão de perguntas



Foto 9 – Participante durante sessão de perguntas



Foto 10 – Participante durante sessão de perguntas



Foto 11 – Participante durante sessão de perguntas



Foto 12 – Participante durante sessão de perguntas



Foto 13 – Sessão de questões e respostas do processo de Consulta Pública



ANEXO 1 – CARTILHA DE DIVULGAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

ANEXO 2 – LISTA DE PARTICIPANTES

ANEXO 3 – APRESENTAÇÕES

Apresentação do Secretário de Mobilidade Urbana

Apresentação do Secretário de Habitação e Obra

Apresentação da AAS/PGAS

APRESENTAÇÃO DO SECRETÁRIO DE MOBILIDADE URBANA

APRESENTAÇÃO DO SECRETÁRIO DE HABITAÇÃO E OBRA

APRESENTAÇÃO DA AAS/PGAS

**ANEXO 4 – DOCUMENTO DA ORGANIZAÇÃO JUBILEU SUL BRASIL ENTREGUE
PELO SR. COSME VITOR, ENDEREÇADO AO BID E PREFEITURA MUNICIPAL**

ANEXO 5 – LISTA DE ENTREGA DE CONVITES PARA A CONSULTA PÚBLICA

**ANEXO 6 – RELATÓRIO DE TRÁFEGO LOCAL E JUSTIFICATIVA DA
VIABILIDADE DA PONTE ESTAIADA**

**ANEXO 7 – DECRETOS DE UTILIDADE PÚBLICA – DUP – DAS
DESAPROPRIAÇÕES**



Arco da Inovação

Conheça a obra que vai desafogar o principal ponto de congestionamento da cidade



Por que construir uma ponte na rotatória do Colinas?

Diariamente, 60 mil trabalhadores passam pelo trecho em 1.246 viagens de ônibus. Ao todo, são 180 mil veículos que circulam pelo local. Diminuir o tempo e, conseqüentemente, o cansaço da rotina diária no principal ponto de congestionamento da cidade serão os principais ganhos com o Arco da Inovação.



= **60 mil**
passageiros *por dia*



Por que construir uma ponte estaiada?

- Por ser o método de construção mais eficaz e econômico. Pelo sistema convencional, seriam necessários cerca de 120 metros a mais de cada lado, o que tornaria a obra mais cara. O modelo também é menos agressivo ao meio ambiente.



Ciclistas serão beneficiados com a construção da ponte?



Sim. Visando garantir a segurança às pessoas, a ciclovia da avenida Lineu de Moura, na região oeste, será conectada à avenida Andrômeda, na região sul, através de ciclovia sobre o solo, passando pelo Arco da Inovação. Esta é uma forma a oferecer um deslocamento mais seguro e eficiente. Uma ciclovia, feita na ponte, ofereceria riscos a quem pedala.

De onde sairão os recursos para a obra?

A construção da ponte será financiada pelo

BID
(Banco Interamericano
de Desenvolvimento)

O investimento de R\$ 48,5 milhões só pode ser usado em obras de infraestrutura, não podendo ser aplicado em saúde ou educação, por exemplo. Esse valor, destinado a obras de infraestrutura, é resultado da economia em outras licitações, como da Via Cambuí. O próprio Arco da Inovação gerou uma economia de R\$ 14 milhões.

Por que não usá-los em outras áreas?

R\$ 48,5
milhões



só pode
ser usado
**em obras de
mobilidade.**

Além de reduzir o tempo que motoristas e passageiros perdem no trânsito, diminui a emissão de poluentes e garante segurança viária.

De que forma a ponte estaiada vai melhorar a vida do cidadão?



Além de reduzir o tempo que motoristas e passageiros perdem no trânsito, diminui a emissão de poluentes pelos veículos da região.



Arco da Inovação

São José dos Campos - 2018

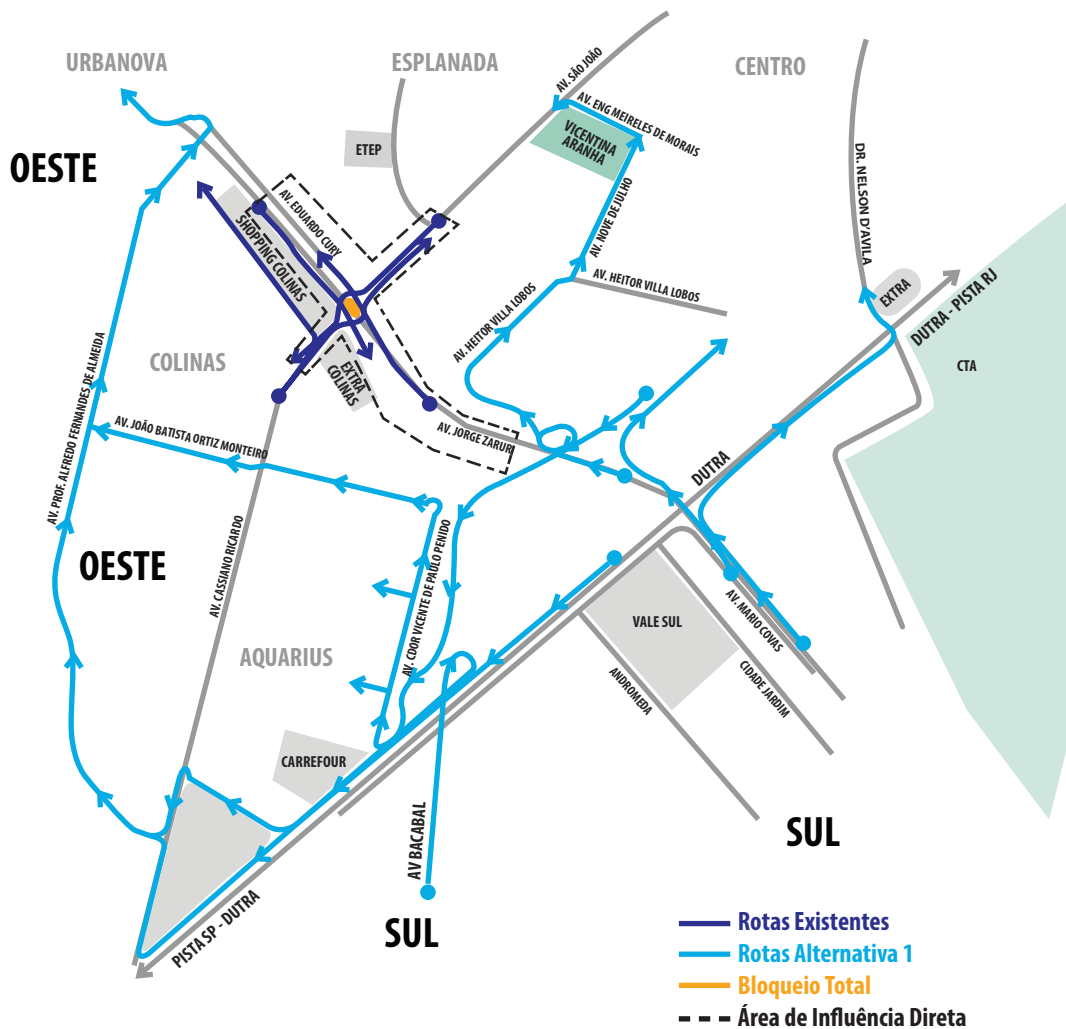
O Arco da Inovação foi projetado pelo engenheiro Catão Francisco Ribeiro, considerado o 'pai das pontes estaiadas'. Premiado internacionalmente por seus cálculos em curva, também foi o responsável pela ponte Octávio Frias de Oliveira, na cidade de São Paulo.



Em São José, Catão deixa novamente a sua marca. O Arco da Inovação será única ponte do Brasil em arco e curva. O projeto prevê que, sob a ponte na rotatória do Colinas, sejam construídos dois viadutos (superior e inferior), que servirão de ligação entre as avenidas Jorge Zarur (sentido bairro) e Cassiano Ricardo. Esses acessos ficarão em formato de "X".



Rotas Alternativas - ROTA AZUL



Origem: **Zona Sul / Dutra / Anel Viário**

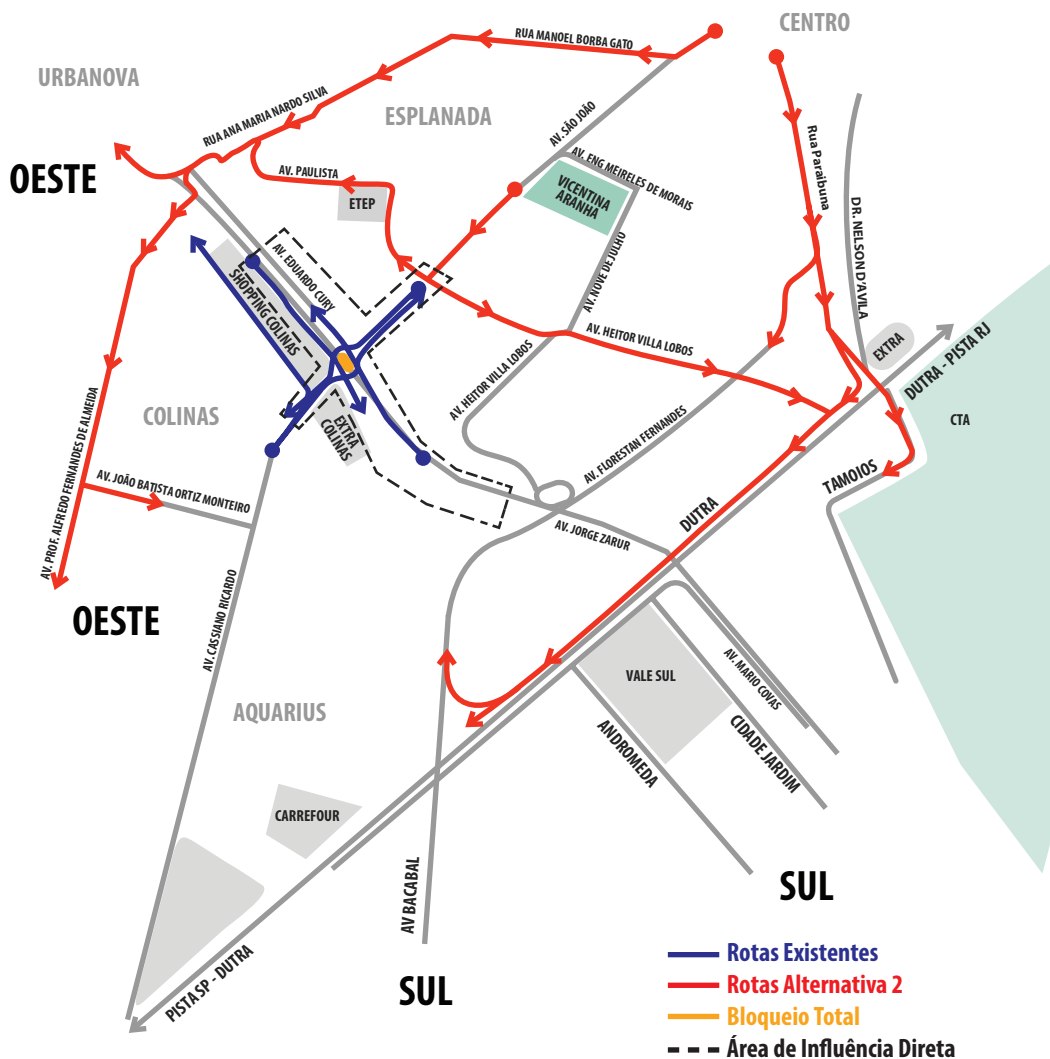
Destino: **Urbanova / Aquarius / Esplanada / Centro**

Pela av. Mário Covas, o motorista deve acessar a av. Jorge Zarur (Anel Viário) para chegar ao centro. Trafegando pela Heitor Villa Lobos, seguindo pela Nove de Julho, chega-se ao Esplanada.

Para chegar ao Aquarius/Urbanova, deve-se seguir a av. Jorge Zarur, acessar a alça do Anel Viário no sentido Dutra e ir até a Benedito Matarazzo. A partir daí, o motorista entra na av. Vicente Penido e tem acesso às ruas do Aquarius. Seguindo pela rua Carlos Auricchio ou pela Cassiano Ricardo e acessando a av. Campos Elíseos, sairá no entroncamento da Miguel Naked com a av. Eduardo Cury, que possibilitará chegar ao Urbanova e ao Esplanada.



Rotas Alternativas - ROTA VERMELHA



Origem: **Centro**

Destino: **Urbanova / Aquarius / Zona Sul**

O motorista que parte do centro, a partir da avenida Madre Teresa, passa pela rua Luís Jacinto e tem a possibilidade de acessar a rua Francisco Berling. Depois, pode ir à rua Paraibuna.

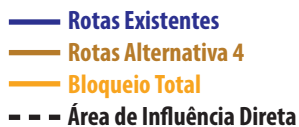
Pela Paraibuna, chega-se ao Anel Viário, ligação direta para a zona sul. Ou segue pela Paraibuna até a av. Benedito Matarazzo, ligação para o Jardim Aquarius.

Quem vai para o Urbanova, a partir rua Luís Jacinto, pode optar por seguir em frente até a rua Borba Gato. Lá, é possível acessar a avenida Ana Maria Nardo e, conseqüentemente, av. Eduardo Cury. Dessa maneira, o motorista opta por ir ao Urbanova ou ao Jardim Aquarius pela Miguel Naked.

Saindo da av. São João, pode acessar a Madre Paula, continuar pela Heitor Villa Lobos até a av. Benedito Matarazzo, acessar a marginal da Dutra e seguir em direção ao Viaduto do Kanebo para chegar à zona sul.

Destino: **Centro**

Para quem está na rua Armando Cobra pode seguir em direção à av. João Batista Ortiz (sentido final da Via Oeste). À direita, entra na av. Eduardo Cury e sai na av. Linneu de Moura, chegando ao Urbanova, ou seguir pela rua Ana Maria Nardo em direção ao Esplanada e ao centro.



Destino: **Centro / Aquarius / Zona Sul**

100



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	Thiago Flores Lemos
RG:	35.258.467-3
Endereço:	R. Kankita Shimamoto, 401
Telefone:	12-98579-1971
Entidade:	Divisão São Paulo
Assinatura:	

Nome:	CECILIA TRIPICAN
RG:	17.254.809
Endereço:	
Telefone:	
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	FILIPPE DE PAULA SANTOS
RG:	46.855.370-8
Endereço:	
Telefone:	
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	Andre Diniz
RG:	45.817.986-3
Endereço:	
Telefone:	
Entidade:	PT São José dos Campos
Assinatura:	

Nome:	Regina Aparecida de Souza
RG:	20608.772
Endereço:	AV. Barbacena 1126
Telefone:	99708.1430
Entidade:	Município
Assinatura:	

Nome:	PEDRO MARIA CAMPOS FILHO
RG:	9.792.603
Endereço:	RUA GROELANDIA 379
Telefone:	12-99101-4024
Entidade:	
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	GILSON MACHADO DA COSTA
RG:	22767310
Endereço:	R. Monte Nebo 300
Telefone:	39835518/37368-78
Entidade:	Associação Caminho Hawaie
Assinatura:	

Nome:	JOSE ANTONIO JERÔNIMO
RG:	10.666.337-9
Endereço:	R. GILBERTO T. BRUNATO 316 - AQUARIUS
Telefone:	93165.7460
Entidade:	MUNICÍPIO
Assinatura:	

Nome:	Mark Antonio Pirobini
RG:	15301901
Endereço:	Al. Prof. Paulo L. Jose Longo
Telefone:	236047809
Entidade:	Sociedade Civil
Assinatura:	

Nome:	Isabel Micala Ferreira
RG:	2203970014
Endereço:	R. João Batista da Silva nº50 CANIDU 2
Telefone:	937630716
Entidade:	ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES
Assinatura:	Isabel Micala Ferreira

Nome:	Felipe Guio Ruffato
RG:	30456415-1
Endereço:	R. Benedito Protti, 471
Telefone:	1219974450/1
Entidade:	Piedade Delicada
Assinatura:	

Nome:	Amelia Nassim
RG:	
Endereço:	
Telefone:	
Entidade:	
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	CELSO LOPES
RG:	3405 108-9
Endereço:	Av. Prof. Joaquim P. Garcia, 120 – J. Colinas
Telefone:	3570.0300
Entidade:	SAB COLINAS
Assinatura:	

Nome:	Marcelo A. da Costa
RG:	23230 644-3
Endereço:	Rua Coronel Faria e Silva, 189
Telefone:	(11) 510 52-916
Entidade:	DD
Assinatura:	

Nome:	ROMULO AZUL
RG:	13866390
Endereço:	AV. SARGENTO BARROS, 121, RIO 12
Telefone:	98199.2655
Entidade:	MORADOR ENTORÇO
Assinatura:	

Nome:	MILTON TAKAHASHI
RG:	4.159.848-9
Endereço:	R. POZE LONAS TRINSEIRO, 21 - URBANOVA
Telefone:	(12) 3922-9206
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	Agilberto Chagas
RG:	16.644.260
Endereço:	Ra. Chui 33
Telefone:	12 99191-9861
Entidade:	Município
Assinatura:	

Nome:	Marcelo Avelino dos Santos
RG:	159.1399-7
Endereço:	Camara Municipal
Telefone:	(12) 39256588
Entidade:	Marcelo Ver. Avelino
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	Antônio Henrique de Silva
RG:	9881610-2
Endereço:	R. V. de S. Alves, cinco Aveiro nº 86
Telefone:	39219535
Entidade:	Associação STANLEY, HAVAT
Assinatura:	Henrique

Nome:	Flávia Rosa de Almeida Prado
RG:	8502.225-1
Endereço:	Al. José Alves de S. Filho, 119
Telefone:	3921.2270
Entidade:	Movimento Somos Parque Betânia
Assinatura:	Flávia Almeida

Nome:	Cristina de Almeida Prado
RG:	10989.512-5
Endereço:	Al. José Alves de Siqueira Filho, 115 V. Betânia
Telefone:	3942-5944
Entidade:	Movimento Somos Parque Betânia
Assinatura:	Cristina

Nome:	Cláudio Pereira
RG:	3723.024-8
Endereço:	Av. Rm. Barbosa 688 212-1
Telefone:	99719 4793
Entidade:	CECUPA
Assinatura:	Cláudio

Nome:	João G. Vitoriano
RG:	4.116 253-4
Endereço:	Rua Beato L. V. Humberto, 134 URBOSUS II
Telefone:	337905305
Entidade:	Cam. Municipal - Gds Vitoriano Agnino Cruz
Assinatura:	João

Nome:	JOHN Donizeth Jesus Vitoriano
RG:	30.934.044-2
Endereço:	
Telefone:	
Entidade:	Câmara Municipal
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	Maria Cecília Ricetto Funchal Aires
RG:	16.129.448-0
Endereço:	Av. Jorge Zaveri, 121 - apto. 12
Telefone:	3942-5185
Entidade:	município
Assinatura:	

Nome:	Sebastião A. Pinto
RG:	19.616.823-5
Endereço:	Rua Francisca Lucas dos Santos
Telefone:	988537994
Entidade:	município
Assinatura:	

Nome:	Cosme V. Ton
RG:	76976237
Endereço:	R. SÉLEN DOS CARAJAS 485
Telefone:	
Entidade:	SUBIDEN SUL BRASIL
Assinatura:	

Nome:	ANDREA HITOMI ENOMOTO
RG:	24749329-6
Endereço:	RUA LUIZ WFFA 160 ID. SAN MELO - SJL
Telefone:	99149-0972
Entidade:	AEA-SJC
Assinatura:	

Nome:	Ricardo Lima
RG:	4116328
Endereço:	R. Jorge B. Menezes, 215 apt 11 JPC
Telefone:	15-3922-7400
Entidade:	COMAM
Assinatura:	

Nome:	Carolina Cassiano Fenucci
RG:	35421313-1
Endereço:	Rua Guanahani 100 apto 203 Vila Rubi
Telefone:	(12) 997189098
Entidade:	ACEVP
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	Angela Aparecida dos Silva
RG:	20.46432-5
Endereço:	Rua Guanabara, 959
Telefone:	(12) 99740-9977
Entidade:	Forum Popular Plano Diretor
Assinatura:	[Assinatura]

Nome:	Pedro Ribeiro Moreira Neto
RG:	4.952.012-3
Endereço:	Luís Jacinto 88
Telefone:	997 35 15 85
Entidade:	UNIVAP
Assinatura:	[Assinatura]

Nome:	Andrea Luswarghi
RG:	20607160
Endereço:	R. Carlos Chagas
Telefone:	983039977
Entidade:	Sonhos Parque Betânia
Assinatura:	[Assinatura]

Nome:	DOUGLAS EDUARDO LUVIANOV
RG:	
Endereço:	
Telefone:	997475777
Entidade:	SEMOP
Assinatura:	

Nome:	Maria de Fátima Lima
RG:	19720390
Endereço:	Al. José Alves de S. Filho
Telefone:	
Entidade:	
Assinatura:	[Assinatura]

Nome:	Silvane Lima
RG:	9254093
Endereço:	Al. José Alves de S. Filho
Telefone:	
Entidade:	
Assinatura:	[Assinatura]



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	Gabriel Alves do S. do J. do 02
RG:	11.176.695-4
Endereço:	Rua Descoberta de Fernando Melo P. do, 33 Gab. 17
Telefone:	12 99762 6249
Entidade:	monape
Assinatura:	

Nome:	Maria Goreti Camallo Nunes
RG:	8.716.859-5
Endereço:	Av. Vicente Cintra de Oliveira N.º 199
Telefone:	9-9605-2646 = 98834-1475
Entidade:	Associação de Moradores de Ligeiros Caminho II e Haver
Assinatura:	

Nome:	Paulo Ricardo de Oliveira
RG:	SD 710.885-5
Endereço:	Rua Chico Biquina, 765
Telefone:	12 98234-417-1
Entidade:	Município
Assinatura:	Paulo Ricardo de Oliveira

Nome:	Marcelo DE MELO GAMA
RG:	26837230-5
Endereço:	CANARA MUNICIPAL
Telefone:	3925 6526
Entidade:	CANARA
Assinatura:	

Nome:	Marco Antonio Gondim de Vasconcelos
RG:	18222161-1, SSP/SP
Endereço:	Av. Ademar Barros 1291
Telefone:	12 39043939 12 991570912
Entidade:	SAB COLINAS @ ASSEI VAP (Presidente)
Assinatura:	Associação Empresas Imobiliárias do Vale do Paraíba e Litoral Norte

Nome:	Wilson Cabral
RG:	1608774
Endereço:	AV Hektor Villa Lobos 500
Telefone:	
Entidade:	ITA
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	ARLINDO REVIS DE OLIVEIRA JR
RG:	8314196-0
Endereço:	AV. TUBARÃO, 80 - AP. 43 - J. AQUARIUS - JJS
Telefone:	12-3206 0193
Entidade:	Assoc. URBANISTA
Assinatura:	

Nome:	Marcelo Regina dos Santos
RG:	33323414-5
Endereço:	Palace Shopping
Telefone:	12-994382180
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	TELES EDUARDO PIVETTA
RG:	26.616.583 - X
Endereço:	BENEDITO PINOTTI, 950
Telefone:	(12) 991470018
Entidade:	PREFEITURA SJC
Assinatura:	

Nome:	LUIS GUSTAVO DE PAULA SILVA
RG:	35.721.391-1
Endereço:	RUA RAPHAEL FARO DE LIMA
Telefone:	
Entidade:	
Assinatura:	Luis Gustavo de P. Silva

Nome:	Rui Carlos de Almeida
RG:	15444414-9
Endereço:	R. Ipanema 515
Telefone:	99702 4820
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	JOSUE LOPES DE OLIVEIRA
RG:	14.134.205.
Endereço:	Rua Polar 282 Apt. 71, SJC
Telefone:	(12) 988521373
Entidade:	ADVOGADO
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	JOÃO CARLOS FARIAS
RG:	22.305.775
Endereço:	RUA BENVENUTO SIMÕES 135
Telefone:	3929-64-77
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	ELIY STEY DE MOURA TATU
RG:	24.533.635-1
Endereço:	RUA 02 Nº 85 SÍTIO Bon Jours
Telefone:	988449416 - 39220284
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	Matheus Henrique de Castro Homem Alves
RG:	42.341.225-5
Endereço:	R. Aguiari - n. 250 Vila São Bento
Telefone:	(12) 98240.9495
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	JOSE VIOCHA DA CONCEIÇÃO
RG:	16.717.867-2
Endereço:	RUA JOSE MARCOS DA COSTA Nº 132
Telefone:	(11) 98834-4201
Entidade:	3955 Grupo
Assinatura:	

Nome:	GLAUBER COSTA
RG:	17.853.970
Endereço:	R. BENEDITO ALVES PRIMO 30
Telefone:	97403-9230
Entidade:	COLINAS SHOPPING
Assinatura:	

Nome:	Jairton SALVADOR DE SOUZA
RG:	54.513.819-2
Endereço:	AV. COM. VICENTE DE PAULA PEREIRA 532
Telefone:	3342-2540
Entidade:	DEFENSORIA PÚBLICA
Assinatura:	



PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
CONSULTA/REUNIÃO PÚBLICA SOBRE APRESENTAÇÃO DO
PROJETO PONTE ESTAIADA

LISTA DE PRESENÇA – DIA 06.02.19 – AUDITÓRIO 7º ANDAR PAÇO MUNICIPAL

Nome:	EVERTON FELIX
RG:	32.357 783
Endereço:	R. 21 DE ABRIL, 777
Telefone:	94721-2376
Entidade:	
Assinatura:	Evertton Felix

Nome:	Almar Ferreira
RG:	8797086-7
Endereço:	TRAV. OLAUDINO PRISCO, 36
Telefone:	98129-9557
Entidade:	Sindmapi
Assinatura:	Almar Ferreira

Nome:	Georges Salim Assad Junior
RG:	27.219 502-9
Endereço:	Rua Sebastião Yampi, 185 - sala 08
Telefone:	3302-9232
Entidade:	
Assinatura:	

Nome:	HERMANN J. H. KUX
RG:	39.168.220-9
Endereço:	INPE - Av. dos Astronautas 1758 - Jd. da Granja
Telefone:	012-3208-6426
Entidade:	INPE
Assinatura:	

Nome:	Walter Rito
RG:	1875.506
Endereço:	Camara municipal
Telefone:	(12) 99715-3162
Entidade:	
Assinatura:	Walter Rito

Nome:	
RG:	
Endereço:	
Telefone:	
Entidade:	
Assinatura:	

AVALIAÇÃO AMBIENTAL E SOCIAL (AAS) E PLANOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL (PGAS) DO ARCO DA INOVAÇÃO

CONSULTA PÚBLICA



Banco Interamericano
de Desenvolvimento

Prefeitura Municipal de
São José dos Campos



- a) Investimento para o Arco da Inovação
 - Como o Programa de Investimento é preparado
 - Como o BID Atua
 - Quadro Referencial
- b) Como estão as áreas em que serão feitas as obras?
 - Meio natural
 - Ocupação local
- c) Principais Impactos e Cuidados Socioambientais da Prefeitura Municipal
 - Impactos e riscos
 - Cuidados Socioambientais
 - Como falar com a Prefeitura Municipal de SJC?

Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID

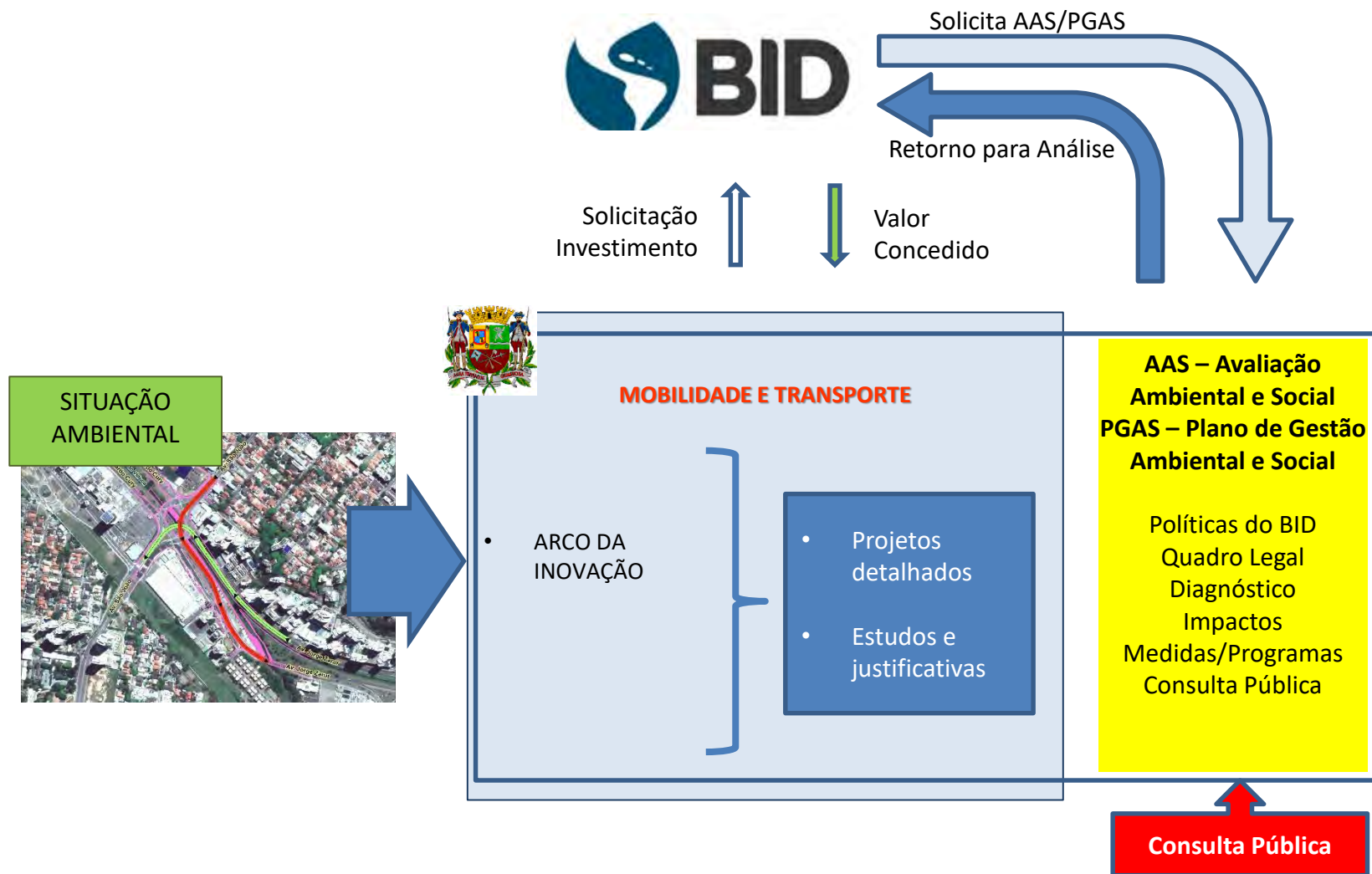
- Atuou no financiamento das fases anteriores do Programa
- Irá financiar R\$ 48,5 milhões para o Arco da Inovação
- Possui Políticas Operacionais específicas, baseadas na experiência do Banco e em diversos acordos internacionais dos quais o BID é signatário
- Procura estimular no processo de construção dos programas de financiamentos uma atuação dos executores no sentido de ter uma comunicação adequada junto às populações afetadas e a manter uma postura socioambiental responsável

Processo de Consulta Pública

- É participativo aos públicos: (i) comunidades diretamente afetadas e (ii) sociedade em geral e atores envolvidos (empresas, autarquias, órgãos licenciadores, etc.)
- Visa (i) dar transparência ao processo, (ii) captar informações que possam colaborar com os estudos elaborados, (iii) facilitar o processo de implantação do projeto proposto

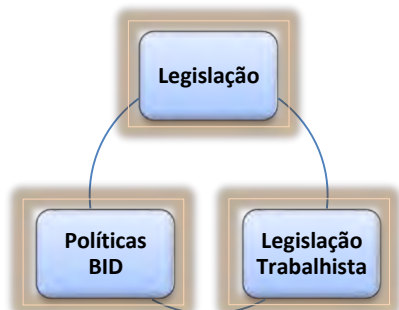
AAS / PGAS

Como o BID Atua



CONSULTA PÚBLICA

Arco da Inovação

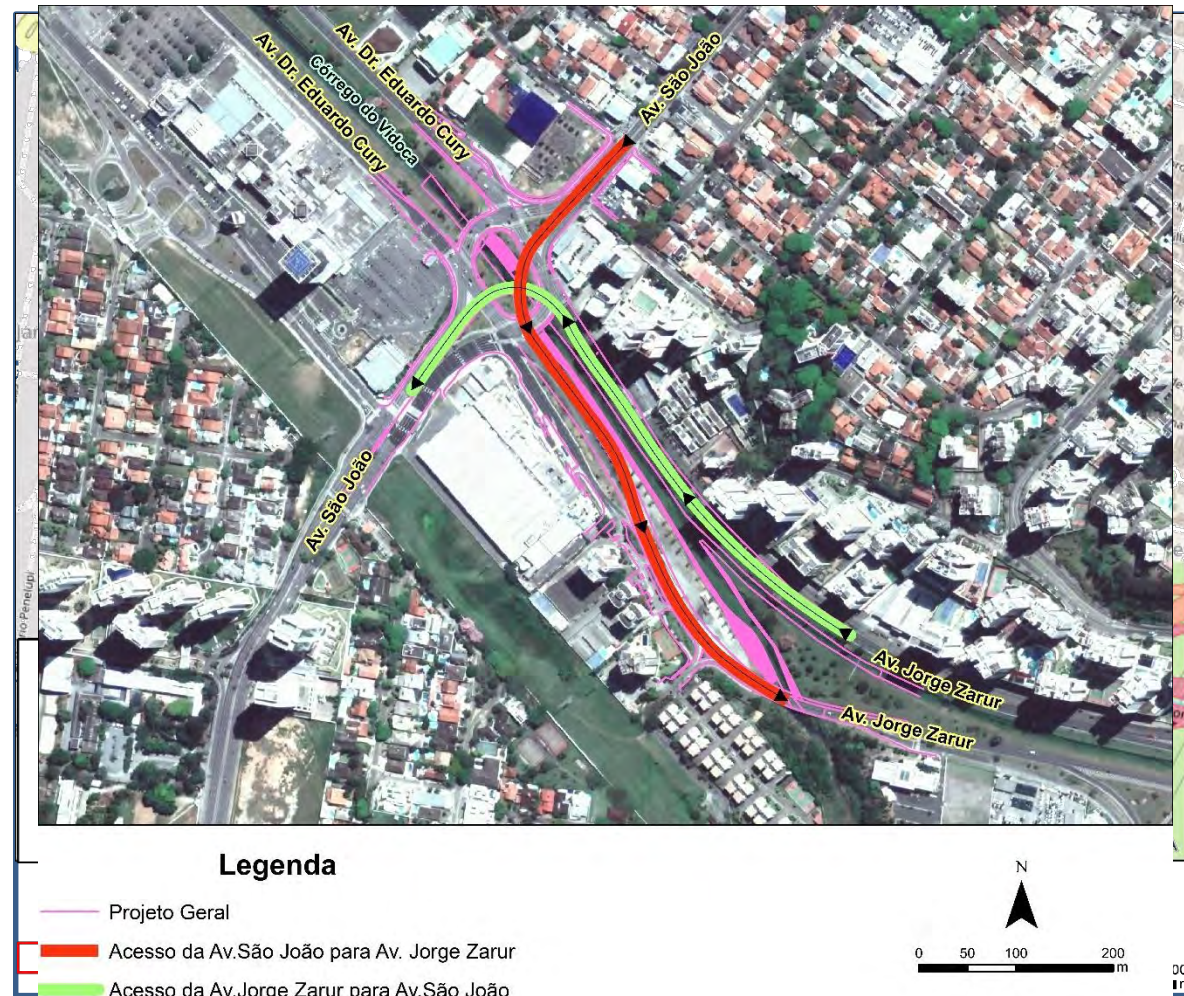


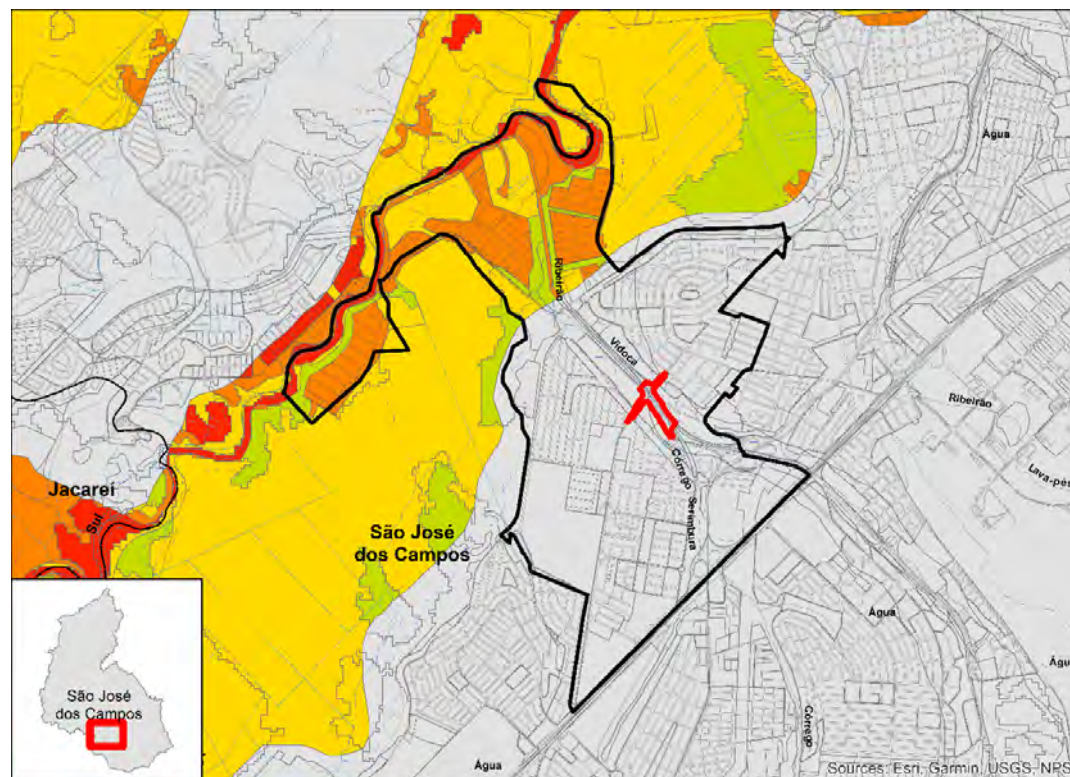
Legislação Trabalhista

Legislação

- CLT
- Lei 6.514/77 (Segurança e Medicina do Trabalho)
- Portaria 3.214/78 (Aprova as NRs do MT)
- Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho

- a) Investimento para o Arco da Inovação
 - Como o Programa de Investimento é preparado
 - Como o BID Atua
 - Quadro Referencial
- b) Como estão as áreas em que serão feitas as obras?
 - Meio natural
 - Ocupação local
- c) Principais Impactos e Cuidados Socioambientais da Prefeitura Municipal
 - Impactos e riscos
 - Cuidados Socioambientais
 - Como falar com a Prefeitura Municipal de SJC?





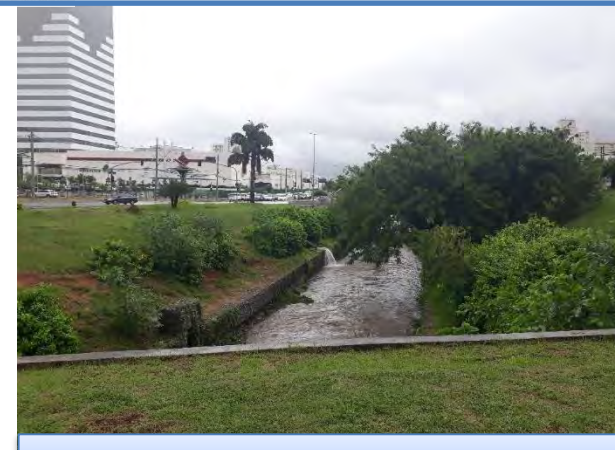
Legenda

- Área de Influência Direta do Projeto
- Área de Influência Indireta do Projeto
- Limite municipal
- Arruamento

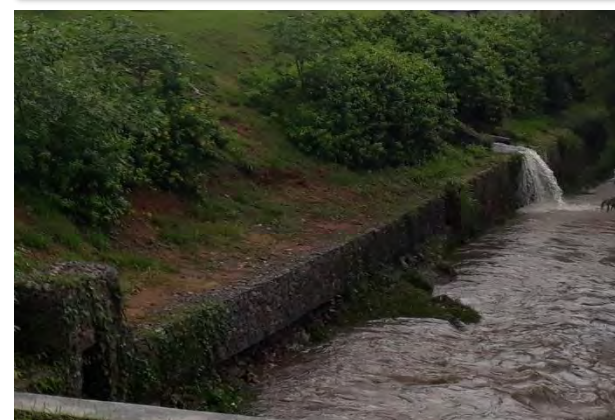
Perigo de Inundação

- Muito Alto
- Alto
- Moderado

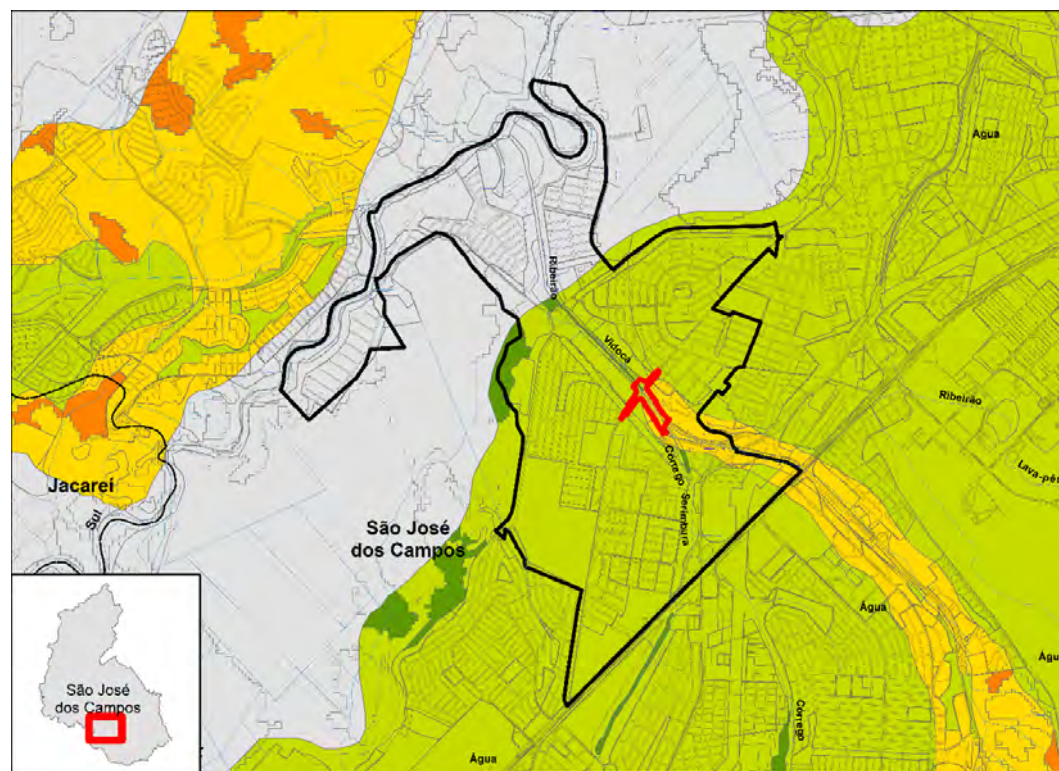
- Baixo
- Muito Baixo
- Nulo



Drenagem descaracterizada



Detalhe da drenagem



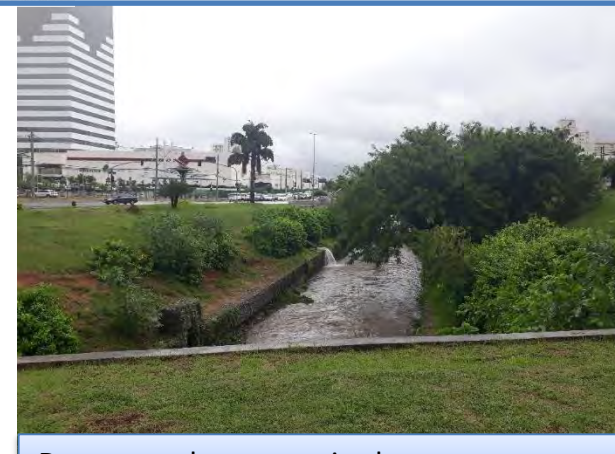
Legenda

- Área de Influência Direta do Projeto
- Área de Influência Indireta do Projeto
- Limite municipal
- Arruamento

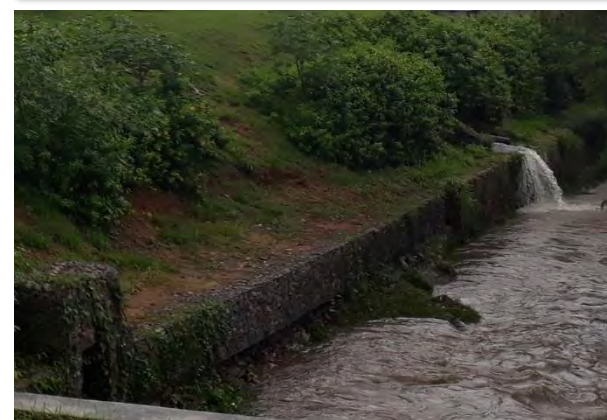
Perigo de Escorregamento

- Muito Alto
- Alto

- Moderado
- Baixo
- Muito Baixo
- Nulo



Drenagem descaracterizada



Detalhe da drenagem



 Área de Influência Direta do Projeto

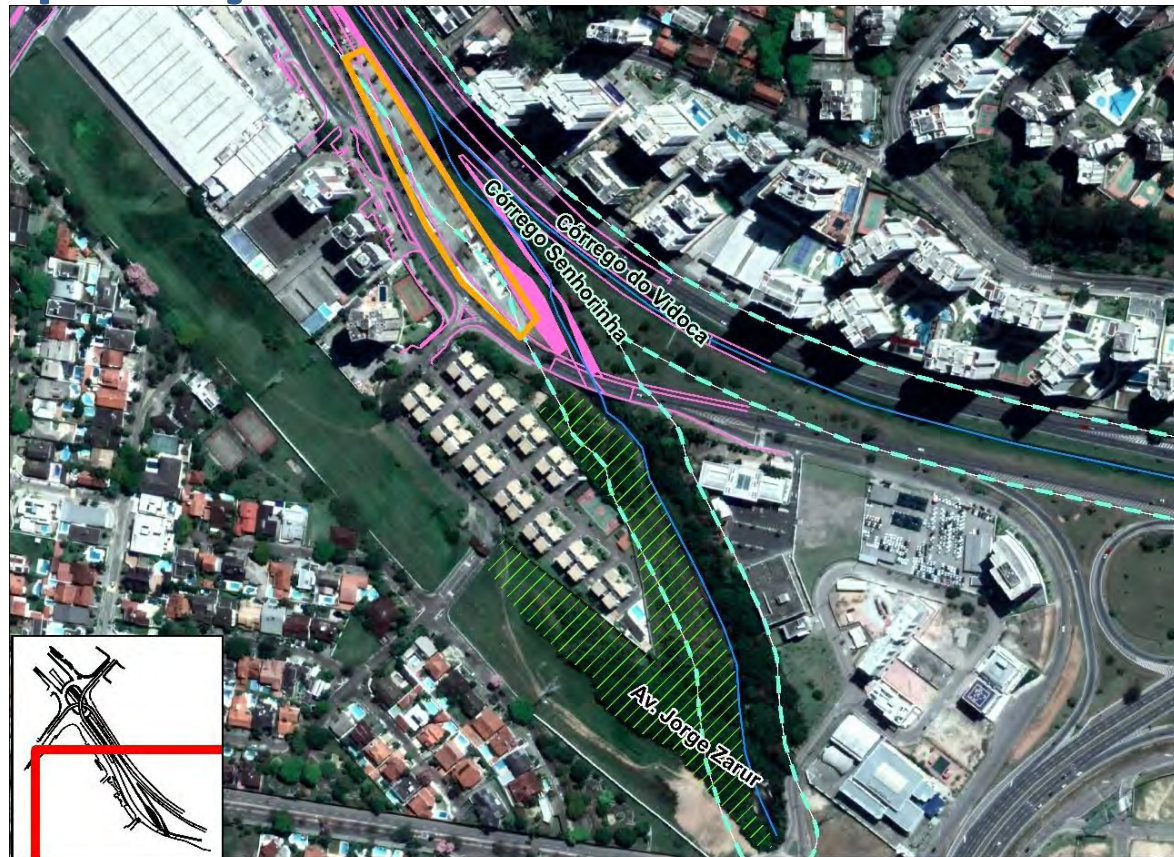
 Área de Influência Indireta do Projeto



AAS / PGAS

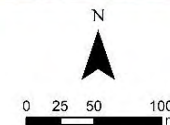
Diagnóstico do Meio Natural

Área de Compensação Ambiental



Legenda

- Área do Canteiro
- Projeto Geral
- Curso d'água
- APP
- Área para Compensação Ambiental



Questões Importantes!

Não são identificados problemas de inundação e alagamento na área

As áreas de Preservação Permanente do rio estão descaracterizadas

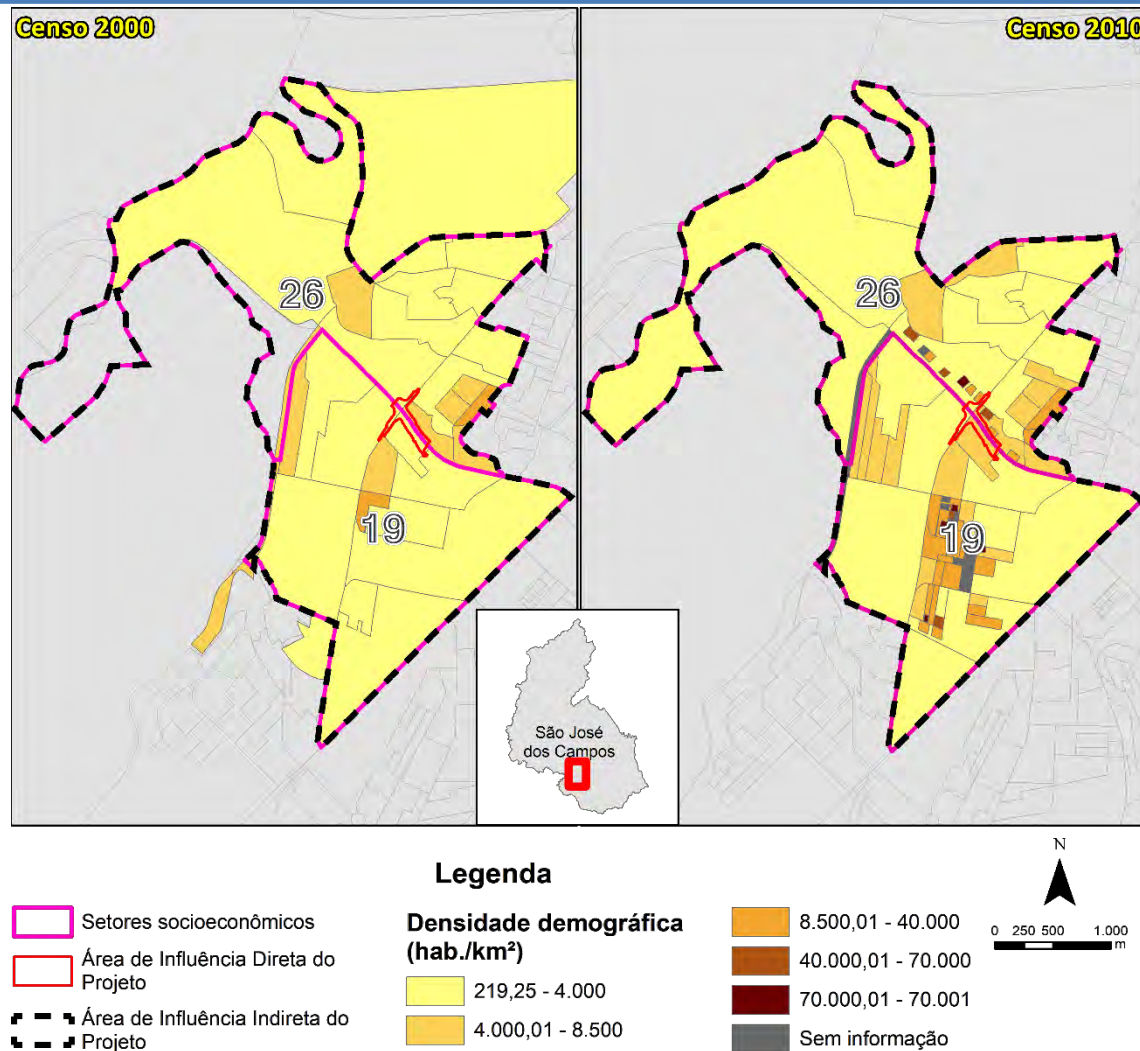
Apesar de baixo risco, a maior susceptibilidade da área está ligada a processos erosivos

Deverão ser monitorados e controlados as emissões atmosféricas e contaminação solo e da água

- a) Investimento para o Arco da Inovação
 - Como o Programa de Investimento é preparado
 - Como o BID Atua
 - Quadro Referencial
- b) Como estão as áreas em que serão feitas as obras?
 - Meio natural
 - Ocupação local
- c) Principais Impactos e Cuidados Socioambientais da Prefeitura Municipal
 - Impactos e riscos
 - Cuidados Socioambientais
 - Como falar com a Prefeitura Municipal de SJC?

AAS / PGAS

Diagnóstico da Ocupação Local



AAS / PGAS

Diagnóstico da Ocupação Local



Legenda

- Área de Influência Direta do Projeto
- Imóveis afetados
- Áreas a serem desapropriadas



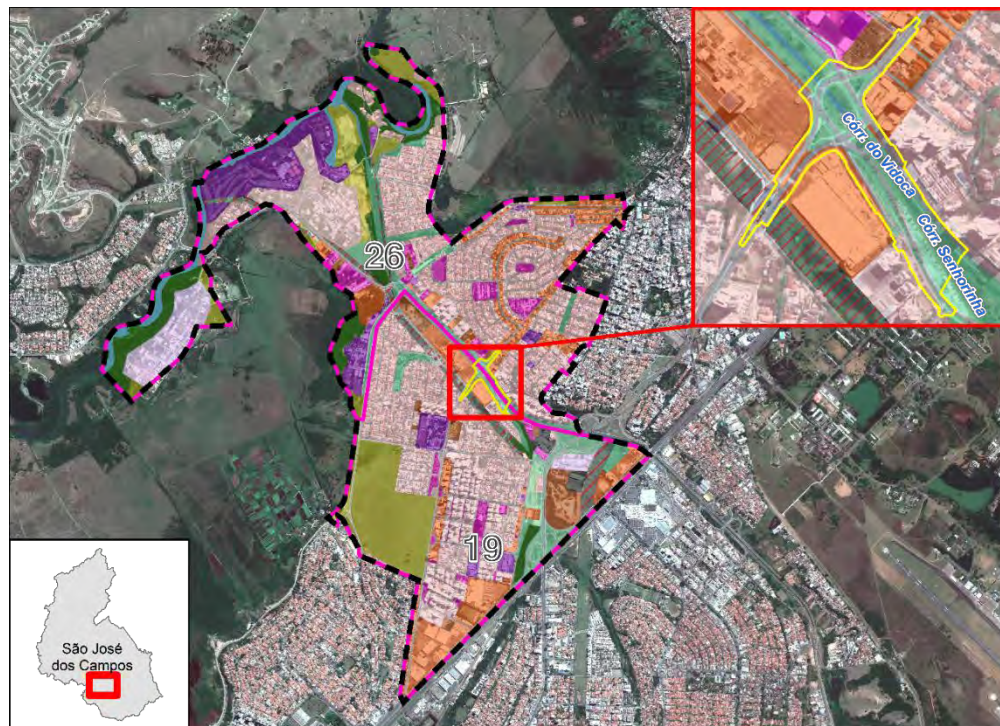
Igreja Batista



Detalhe da drenagem

AAS / PGAS

Diagnóstico da Ocupação Local



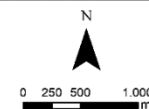
- Área de Influência Direta do Projeto
- Área de Influência Indireta do Projeto
- Setores socioeconômicos

Legenda

Classe de uso

- Campo antrópico/Pastagem
- Corpo d'água
- Equipamento urbano
- Espaço verde urbano
- Industrial
- Institucional

- Linha de Transmissão (Faixa de domínio)
- Predominantemente comercial
- Predominantemente residencial
- Sistema viário
- Vazio urbano
- Vegetação natural
- Área de expansão urbana



Questões Importantes!

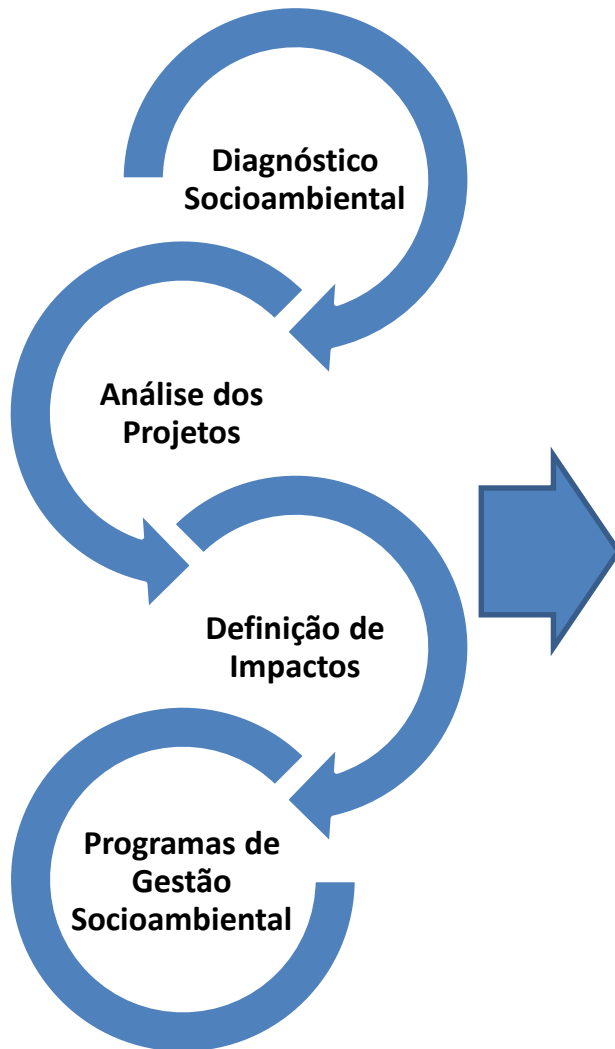
A área de
implantação não
exigirá o
reassentamento
de população

Duas
desapropriações
serão feitas
afetando
pequenos trechos
de terrenos não
residenciais (não
inviabiliza
atividades)

No caso da
reconformação
viária e de
passeios deve-se
atentar para as
áreas de acesso e
circulação

São identificadas
áreas de
ocupação
residencial
próximas à
implantação

- a) Investimento para o Arco da Inovação
 - Como o Programa de Investimento é preparado
 - Como o BID Atua
 - Quadro Referencial
- b) Como estão as áreas em que serão feitas as obras?
 - Meio natural
 - Ocupação local
- c) Principais Impactos e Cuidados Socioambientais da Prefeitura Municipal
 - Impactos e riscos
 - Cuidados Socioambientais
 - Como falar com a Prefeitura Municipal de SJC?



Os cuidados socioambientais são organizados em Programas de Gestão Socioambiental para que todos saibam como trabalhar evitando impactos, reduzindo os incômodos as pessoas e comércios

Programas e ações para aumentar o ganho do impacto (no exemplo acima, implementar um programa de comunicação social, mostrando preceitos do bom uso da infraestrutura viária, o respeito às leis de trânsito e disponibilizando canais de atendimento e gestão de queixas

AAS / PGAS

Principais Impactos



Possibilidade de Contribuição com a Economia

- Aumento de pessoas empregadas / Aumento de renda.

Escavações e tráfego de veículos em áreas de obra

- Potencial impacto ao patrimônio histórico e cultural, sub superficial ou edificado.
- Aumento de poeira no entorno das obras
- Aumento de ruído no entorno das obras
- Eventuais Incômodos aos moradores e lojas próximas

Eventual Interrupção de água, luz, telefone ou internet

- Incômodos aos usuários

Interdição ou desvio no acesso às edificações pela abertura de valas

- Transtornos para acessar esses locais

Instalação de Canteiro de Obras e áreas de apoio/empréstimo

- Eventuais incômodos aos vizinhos da área

Os incômodos são temporários e ocorrerão somente durante as obras!

**Melhor fluidez do tráfego de veículos e
eliminação de gargalos no trânsito**

- Melhoria na qualidade de vida dos usuários

- Melhoria na gestão do transporte

Os ganhos são permanentes, com melhoria na mobilidade urbana!

Sistema de Gestão Ambiental e Social

Programa de Comunicação Social, Divulgação e Gestão de Queixas

Programa de Consulta Comunitária

Programa de Controle Ambiental de Obras (PCAO) – 21 Subprogramas

Programa de Gestão de Riscos de Desastres Naturais

Programa de Controle de Impactos Econômicos Temporários e Serviços

Programa de Monitoramento Ambiental

AAS / PGAS

Como falar com a Prefeitura Municipal



Site
(www.sjc.sp.gov.br)

- Consulta de processos;
- Pagamento de IPTU;
- Certidões fiscais;
- Informações escolares

Emergências

- Todas as ligações locais para o telefone 190, da Polícia Militar, que demandam em intervenção da Prefeitura, são encaminhadas eletronicamente e em tempo real para o Centro de Operações Integradas (COI)

**Atendimento
Telefônico (156)**

- Serviços e informações públicas municipais, e atendimento nos seguintes casos:
- Serviço já solicitado à empresa e não atendido ou considerado não satisfatório.
 - Críticas ou denúncias sobre serviços prestados pela empresa

**Atendimento
Presencial**

- Paço Municipal - Rua José de Alencar, 123, Centro
- CEP: 12209-904 , +55 (12) 3947-8000. Horário 8h15 às 17h00

Momento para perguntas e respostas

Obrigado pela Atenção!!



Prefeitura
São José dos Campos



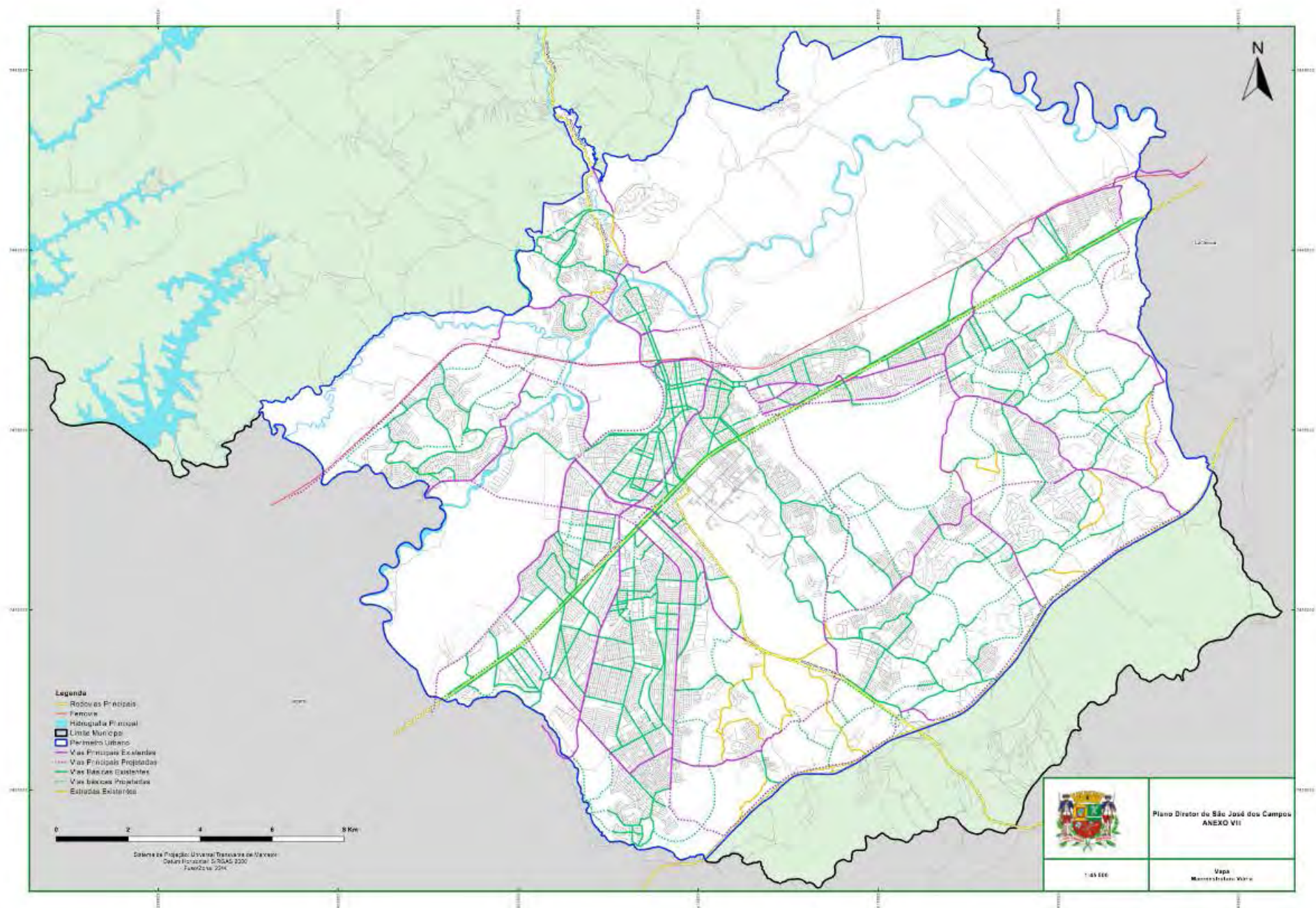
PREFEITURA
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

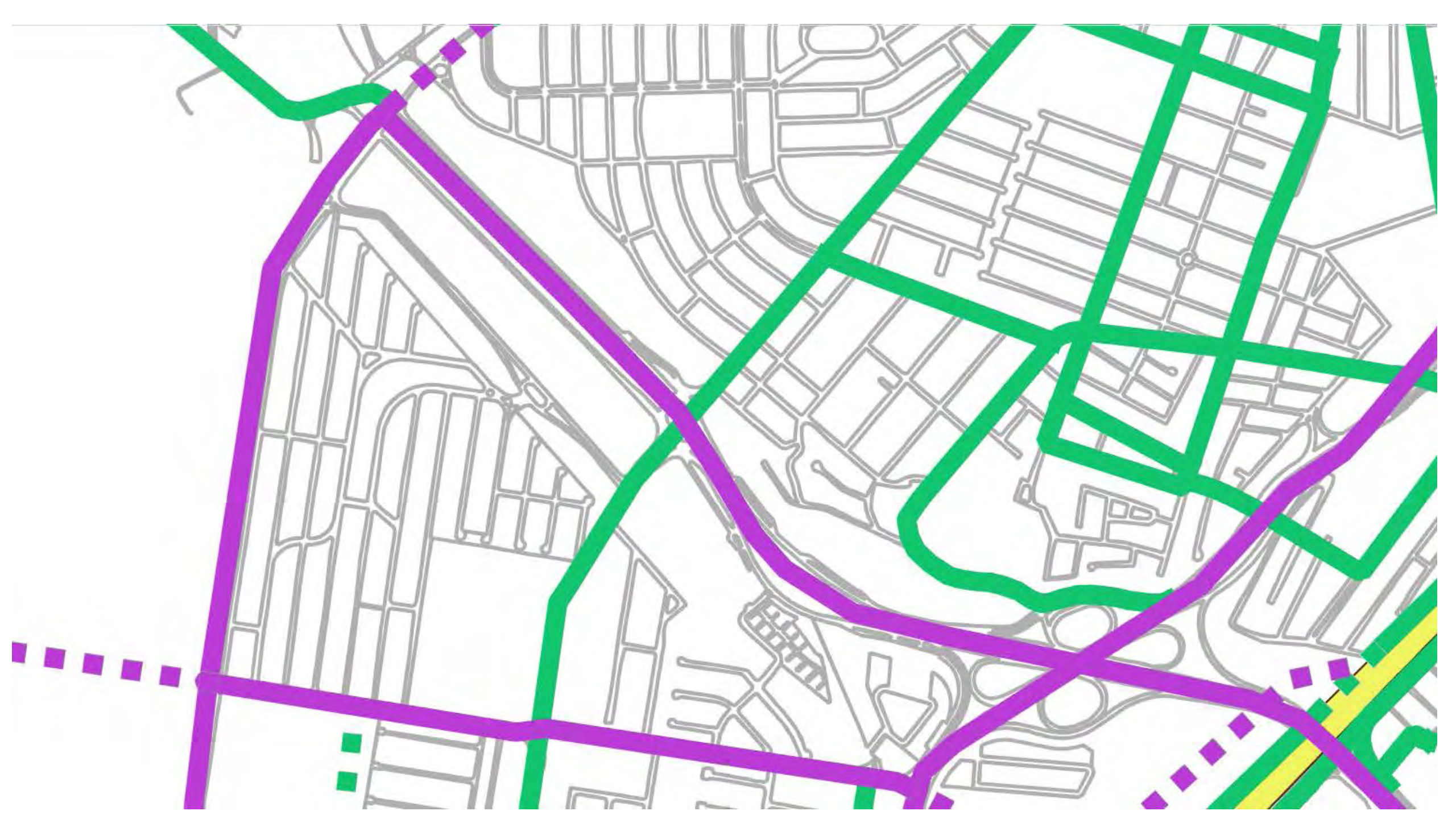
www.SJC.sp.gov.br



CONCEPÇÃO

- Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - LC 306/06
- Política Municipal de Mobilidade - LC 576/16
- Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - LC 612/18





PLANO DE MOBILIDADE

Oficinas de diagnóstico

https://servicos2.sjc.sp.gov.br/media/704539/diagnostico_planmob.pdf

Quadro 17 - Resumo das conclusões – Macrozona Oeste

Caracterização da dinâmica de ocupação e expansão urbana

- Transposição à linha férrea: aprovação de condomínios junto aos limites da linha férrea dificultam a elaboração de propostas de conexão das áreas urbanas cortadas pela linha;
- Presença de extenso trecho de APA estadual;
- Projeto viário existente contrapartida dos condomínios de Urbanova;
- Baixa conectividade com centro e sul da cidade, especialmente Urbanova com uma única ligação;
- Presença da Johnson (barreira);
- Presença da Univap e UNIP;
- Maior renda observada entre as macrozonas;
- Formada por condomínios horizontais (Urbanova) e verticais (Jd. Aquarius);
- Vocação residencial;
- Atrai grande quantidade de viagens vindas do centro (funcionários de casa) e gera grande quantidade de viagens para o sudeste (Embraer);
- Vetor de crescimento: condomínios de alto padrão.

Caracterização da mobilidade

- Participação significativa do transporte individual privado na divisão modal;
- Relação entre extensão dos condomínios e distâncias percorridas externas a estes, resultando em longos trajetos de pedestres até pontos de ônibus;
- Gargalo importante na ponte, conflito com ciclistas e pedestres.

Projetos existentes para a área

- Projeto de hotel na Av. Shishima Hifumi em antiga área de cava de areia (em aprovação);
- Possibilidade de implantação do WTC: inserção de novo PGT de grande porte em área residencial conformada por torres e com baixa conectividade.

Principais demandas identificadas e questões a endereçar

- Necessidade de ampliação da conectividade dessa área com o restante da malha urbana;
- Necessidade de criação de ligações com a Macrozona Sul, desafogando a rotatória do Colinas;
- Possibilidade de exploração de potencial turístico das margens do rio Paraíba, com implantação ciclovia de lazer.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

CADERNO PRELIMINAR

Relatório da mobilidade urbana

Diagnóstico e prognóstico

Plano Diretor de Mobilidade Urbana de São José dos Campos - PlanMob SJC



São José dos Campos

Maio/2015

Quadro 17 - Resumo das conclusões – Macrozona Oeste

Caracterização da dinâmica de ocupação e expansão urbana

- Transposição à linha férrea: aprovação de condomínios junto aos limites da linha férrea dificultam a elaboração de propostas de conexão das áreas urbanas cortadas pela linha;
- Presença de extenso trecho de APA estadual;
- Projeto viário existente contrapartida dos condomínios de Urbanova;
- Baixa conectividade com centro e sul da cidade, especialmente Urbanova com uma única ligação;
- Presença da Johnson (barreira);
- Presença da Univap e UNIP;
- Maior renda observada entre as macrozonas;
- Formada por condomínios horizontais (Urbanova) e verticais (Jd. Aquarius);
- Vocação residencial;
- Atrai grande quantidade de viagens vindas do centro (funcionários de casa) e gera grande quantidade de viagens para o sudeste (Embraer);
- Vetor de crescimento: condomínios de alto padrão.

Caracterização da mobilidade

- Participação significativa do transporte individual privado na divisão modal;
- Relação entre extensão dos condomínios e distâncias percorridas externas a estes, resultando em longos trajetos de pedestres até pontos de ônibus;
- Gargalo importante na ponte, conflito com ciclistas e pedestres.

Projetos existentes para a área

- Projeto de hotel na Av. Shishima Hifumi em antiga área de cava de areia (em aprovação);
- Possibilidade de implantação do WTC: inserção de novo PGT de grande porte em área residencial conformada por torres e com baixa conectividade.

Principais demandas identificadas e questões a endereçar

- Necessidade de ampliação da conectividade dessa área com o restante da malha urbana;
- Necessidade de criação de ligações com a Macrozona Sul, desafogando a rotatória do Colinas;
- Possibilidade de exploração de potencial turístico das margens do rio Paraíba, com implantação ciclovia de lazer.

PRINCIPAIS QUESTÕES

Por que construir uma ponte na rotatória do Colinas?

Diariamente, 180 mil veículos passam pelo trecho com destino a todas as regiões da cidade. O local também é um importante corredor de transporte público, por onde circulam 18 linhas e 60 mil trabalhadores em 1.246 viagens. Diminuir o tempo e, consequentemente, o cansaço da rotina diária no principal ponto de congestionamento da cidade serão os principais ganhos com o Arco da Inovação.

 = **180 mil**
veículos *por dia*

Por que construir uma ponte estalada?

- Por ser o método de construção mais eficaz e econômico. Pelo sistema convencional, seriam necessários cerca de 120 metros a mais de cada lado, o que tornaria a obra mais cara. O modelo também é menos agressivo ao meio ambiente.

Ciclistas serão beneficiados com a construção da ponte?



Sim. Visando garantir a segurança às pessoas, a ciclovia da avenida Lineu de Moura, na região oeste, será conectada à avenida Andrômeda, na região sul, através de ciclovia sobre o solo, passando pelo Arco da Inovação. Esta é uma forma a oferecer um deslocamento mais seguro e eficiente. Uma ciclovia, feita na ponte, ofereceria riscos a quem pedala.

De onde sairão os recursos para a obra?

A construção da ponte será financiada pelo

BID
(Banco Interamericano de Desenvolvimento)

O investimento de R\$ 48,5 milhões só pode ser usado em obras de infraestrutura, não podendo ser aplicado em saúde ou educação, por exemplo. Esse valor, destinado a obras de infraestrutura, é resultado da economia em outras licitações, como da Via Cambuí. O próprio Arco da Inovação gerou uma economia de R\$ 14 milhões.

Por que não usá-los em outras áreas?

R\$ 48,5
milhões



só pode
ser usado
em obras de
mobilidade.

Além de reduzir o tempo que motoristas e passageiros perdem no trânsito, diminui a emissão de poluentes e garante segurança viária.

De que forma a ponte estaiada vai melhorar a vida do cidadão?



Além de reduzir o tempo que motoristas e passageiros perdem no trânsito, diminui a emissão de poluentes pelos veículos da região.





Por que construir uma ponte na rotatória do Colinas?

Diariamente, 180 mil veículos passam pelo trecho com destino a todas as regiões da cidade. O local também é um importante corredor de transporte público, por onde circulam 18 linhas e 60 mil trabalhadores em 1.246 viagens. Diminuir o tempo e, consequentemente, o cansaço da rotina diária no principal ponto de congestionamento da cidade serão os principais ganhos com o Arco da Inovação.



+



=

180 mil
veículos *por dia*



Hora Pico na Rotatória Colinas			
	2018	2020	2025
Manhã	17.990	14.887	18.006
Almoço	19.798	16.059	19.424
Tarde	20.583	16.649	20.137



Por que construir uma ponte estaiada?

- Por ser o método de construção mais eficaz e econômico. Pelo sistema convencional, seriam necessários cerca de 120 metros a mais de cada lado, o que tornaria a obra mais cara. O modelo também é menos agressivo ao meio ambiente.

Tecnologia faz pontes estaiadas proliferarem no Brasil

<http://www.cimentoitambem.com.br/tecnologia-faz-pontes-estaiadas-proliferarem-no-brasil/>



Avanço dos cálculos estruturais, através de softwares, permitiu que modelo construtivo se tornasse o ideal para vãos acima de 120 metros

Por Altair Santos

A arquitetura de pontes no Brasil tem dado preferência para o modelo estaiado. Em São Paulo, a Octavio Frias de Oliveira inspirou outras capitais. Curitiba, por exemplo, terá sua primeira **ponte estaiada**, cortando a Avenida das Torres. Em Manaus, atravessando o rio Negro, foi inaugurada recentemente a segunda maior **ponte estaiada** do mundo sobre água doce. Seria um modismo? Para o engenheiro civil Catão Francisco Ribeiro, considerado o "pai da **ponte estaiada**" no país, trata-se de um avanço tecnológico. "Os programas de cálculos estruturais evoluíram muito, o que permitiu aos projetos de pontes estaiadas saírem da teoria para a prática, que é o que a gente chama hoje de o estado da arte", diz.



Catão Francisco Ribeiro, considerado o "pai da ponte estaiada" no Brasil: "Não é modismo, é avanço tecnológico".

A recomendação técnica é que a opção por projetos de pontes estaiadas prevaleça quando existirem vãos acima de 120 metros. No entanto, ensina Catão Francisco Ribeiro, há situações – principalmente em áreas urbanas – em que a **ponte estaiada** pode ser a melhor opção mesmo com vãos menores. "Ela permite trabalhar com tabuleiros finos. Então, às vezes, há pouco espaço entre o lugar onde vai passar o veículo em cima e o lugar onde vai passar o veículo embaixo. Isso obriga a lançar mão de estruturas mais esbeltas", explica, completando que a questão estética também influencia. "Por vezes, o município busca uma referência arquitetônica. Neste

caso, é o apelo estético que decide."

A dimensão dos vãos a serem vencidos pelas pontes estaiadas também influencia no custo da obra. "Quanto maior o vão, maior o custo", resume Catão Francisco Ribeiro, ressaltando, porém, que questões ambientais também têm peso na escolha de projetos de pontes estaiadas. "Se o projeto for para uma ponte sobre um rio, e o meio ambiente não permite que se mude a condição de flução das águas, então você é compelido a fazer um pilar numa margem e um pilar na outra. Isso faz com que o vão aumente e consequentemente o custo da obra aumente. Se for possível colocar pilares dentro da água, para fazer vãos menores, a obra fica mais barata."



Ciclistas serão beneficiados com a construção da ponte?



Sim. Visando garantir a segurança às pessoas, a ciclovia da avenida Lineu de Moura, na região oeste, será conectada à avenida Andrômeda, na região sul, através de ciclovia sobre o solo, passando pelo Arco da Inovação. Esta é uma forma a oferecer um deslocamento mais seguro e eficiente. Uma ciclovia, feita na ponte, ofereceria riscos a quem pedala.



De onde sairão os recursos para a obra?

A construção da ponte
será financiada pelo

BID

**(Banco Interamericano
de Desenvolvimento)**

O investimento de R\$ 48,5 milhões só pode ser usado em obras de infraestrutura, não podendo ser aplicado em saúde ou educação, por exemplo. Esse valor, destinado a obras de infraestrutura, é resultado da economia em outras licitações, como da Via Cambuí. O próprio Arco da Inovação gerou uma economia de R\$ 14 milhões.



Por que não usá-los em outras áreas?

R\$ 48,5
milhões



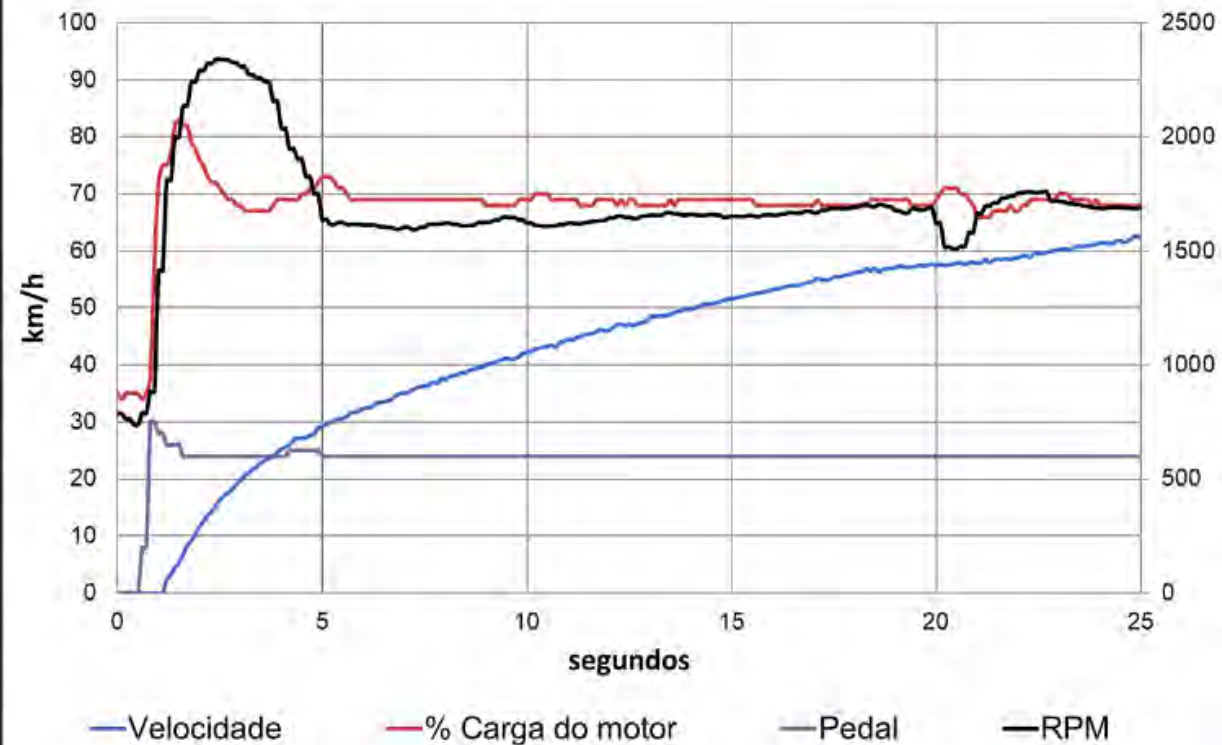
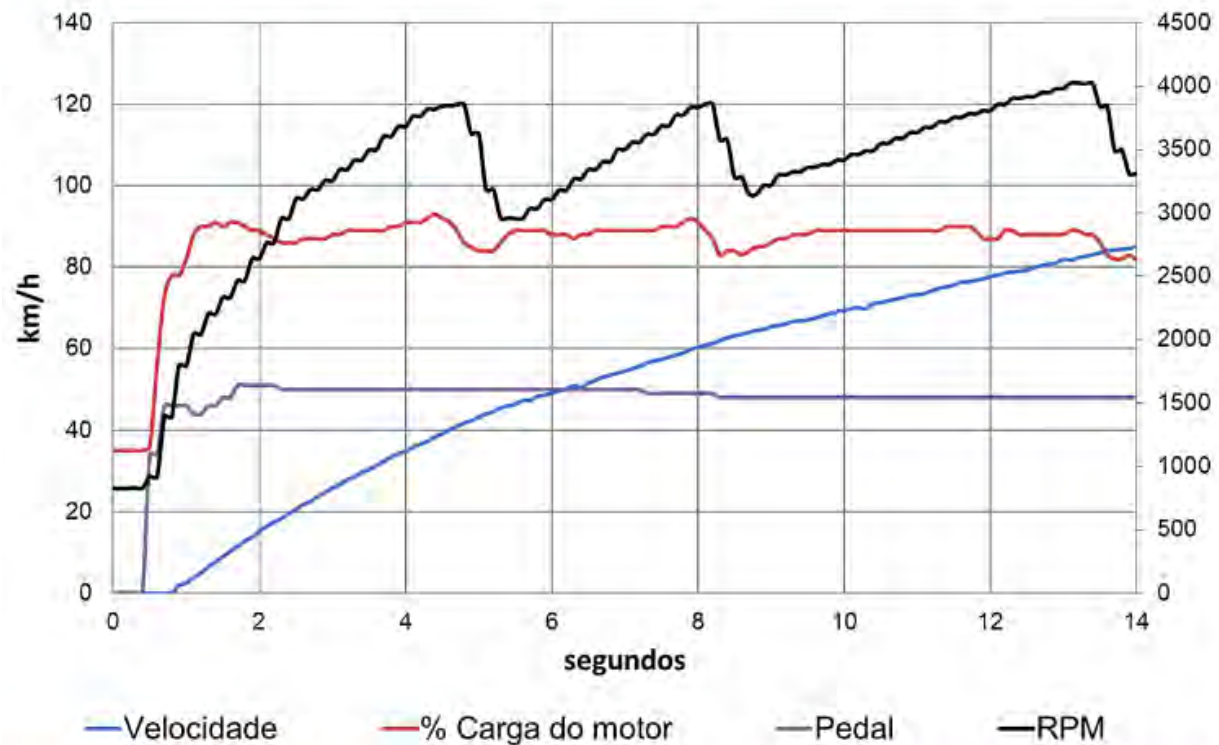
só pode
ser usado
**em obras de
mobilidade.**

Além de reduzir o tempo que motoristas e passageiros perdem no trânsito, diminui a emissão de poluentes e garante segurança viária.

De que forma a ponte estaiada vai melhorar a vida do cidadão?



Além de reduzir o tempo que motoristas e passageiros perdem no trânsito, diminui a emissão de poluentes pelos veículos da região.

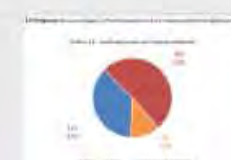
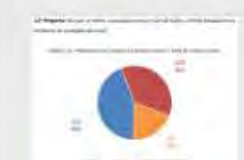
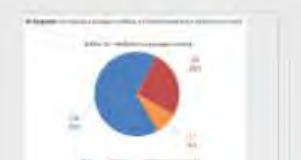
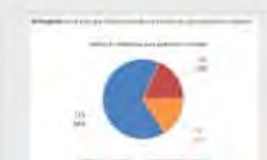
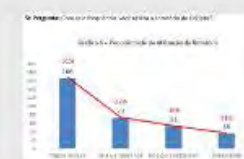
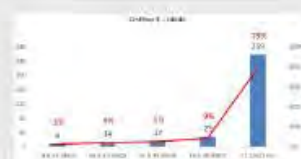


PESQUISA DE OPINIÃO

Agosto de 2018

Tabela 1 - Distribuição da amostra por bairro

BAIRROS	Quilômetros	Amostragem
BARROSA DO RUISETHIAN	1.782	205
BARROSA DO RUISETHIAN	1.518	56
BARROSA DO RUISETHIAN	2.034	56
BARROSA DO RUISETHIAN	1.055	33
BARROSA DO RUISETHIAN	1.899	25
BARROSA DO RUISETHIAN	1.424	18
BARROSA DO RUISETHIAN	1.078	24
BARROSA DO RUISETHIAN	812	13
BARROSA DO RUISETHIAN	828	9
Total Geral	22.945	383



CENTRAL DE PESQUISA E
RELACIONAMENTO COM O MUNÍCIPE

Pesquisa sobre a obra da Ponte Estaiada
Secretaria de Mobilidade Urbana
AGOSTO/2018



Tabela 1 – Distribuição da amostra por bairro

BAIRROS	Qtde de Cadastros	Amostra*
JARDIM DAS INDUSTRIAS	7.782	105
BAIRRO URBANOVA	3.910	60
JARDIM ESPLANADA	3.034	40
VILA ADYANNA	1.995	22
VILA EMA	1.890	20
JARDIM ALVORADA	1.429	19
JARDIM DAS COLINAS	1.078	14
JARDIM APOLO	811	12
JARDIM AQUARIUS	416	9
Total Geral	22.345	301

Gráfico 3 – Idade

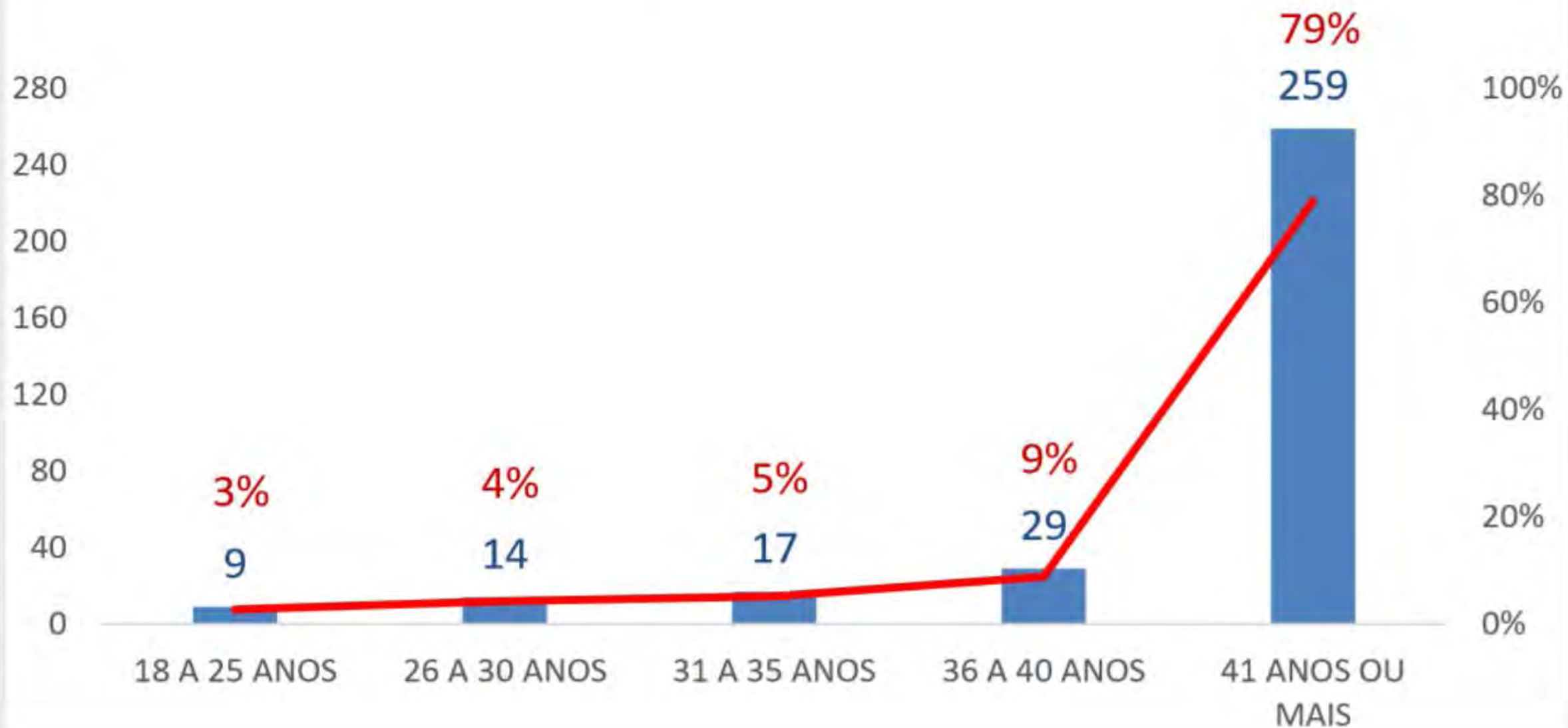
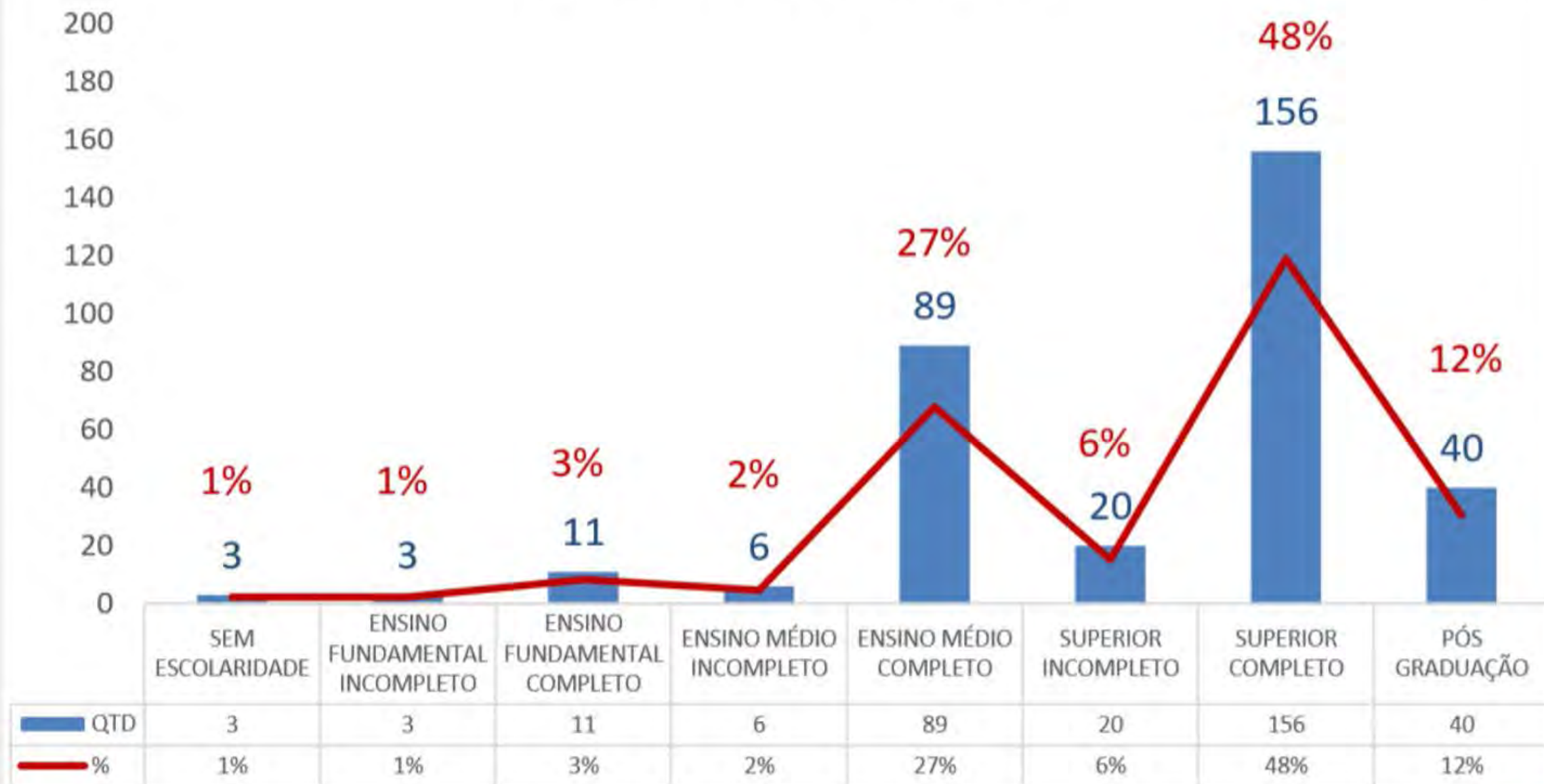
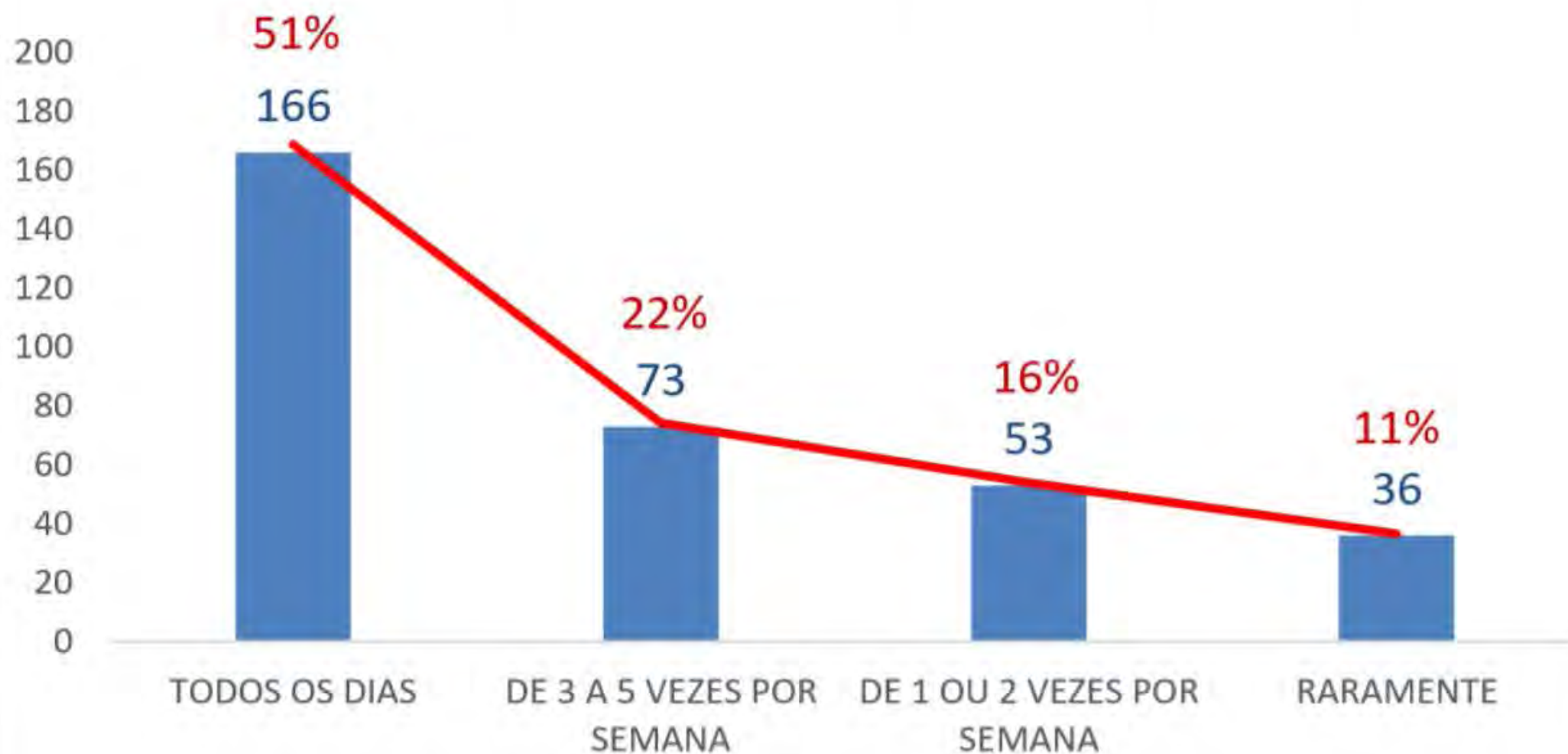


Gráfico 4 – Grau de Escolaridade



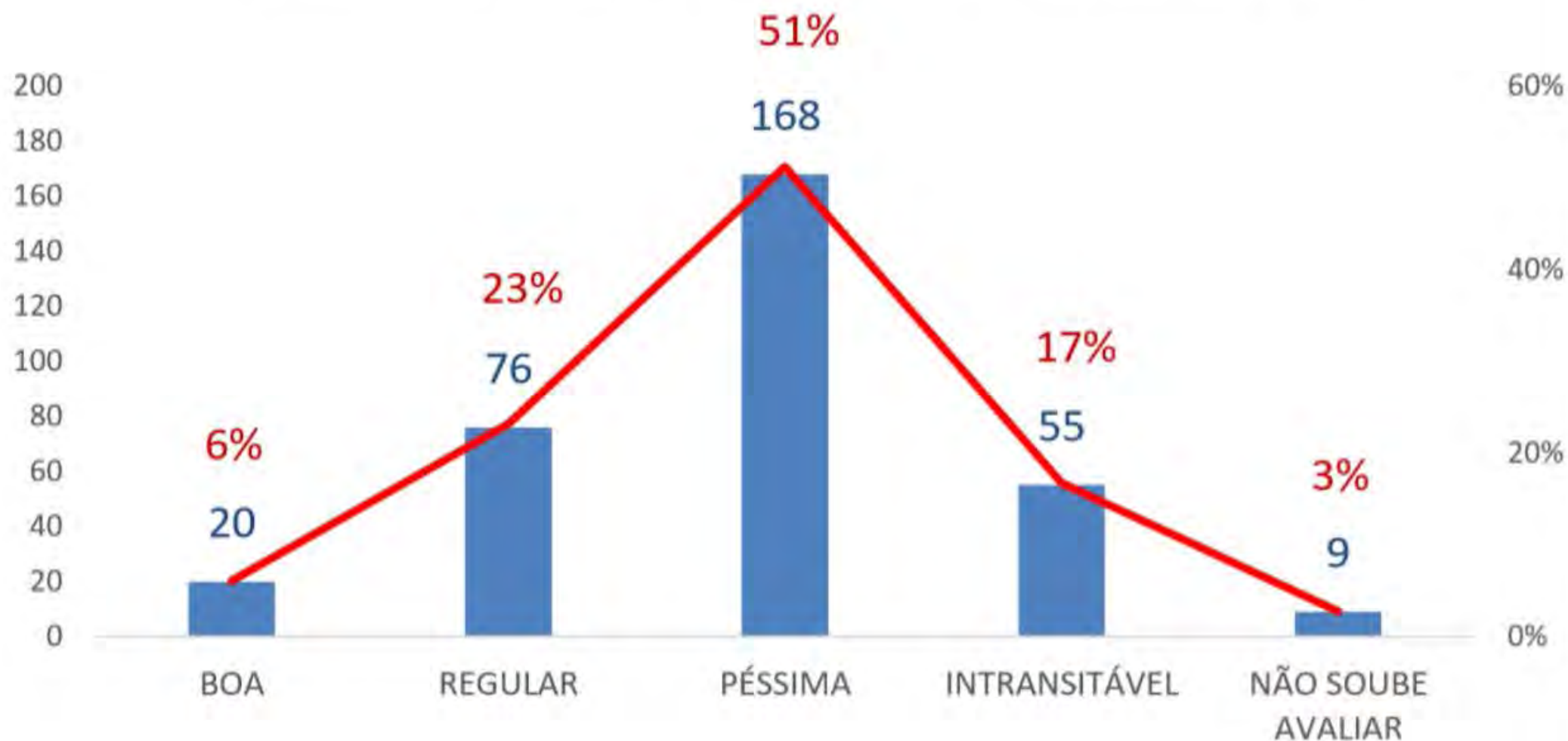
5ª Pergunta: Com que frequência você utiliza a rotatória do Colinas?

Gráfico 6 – Periodicidade de utilização da Rotatória



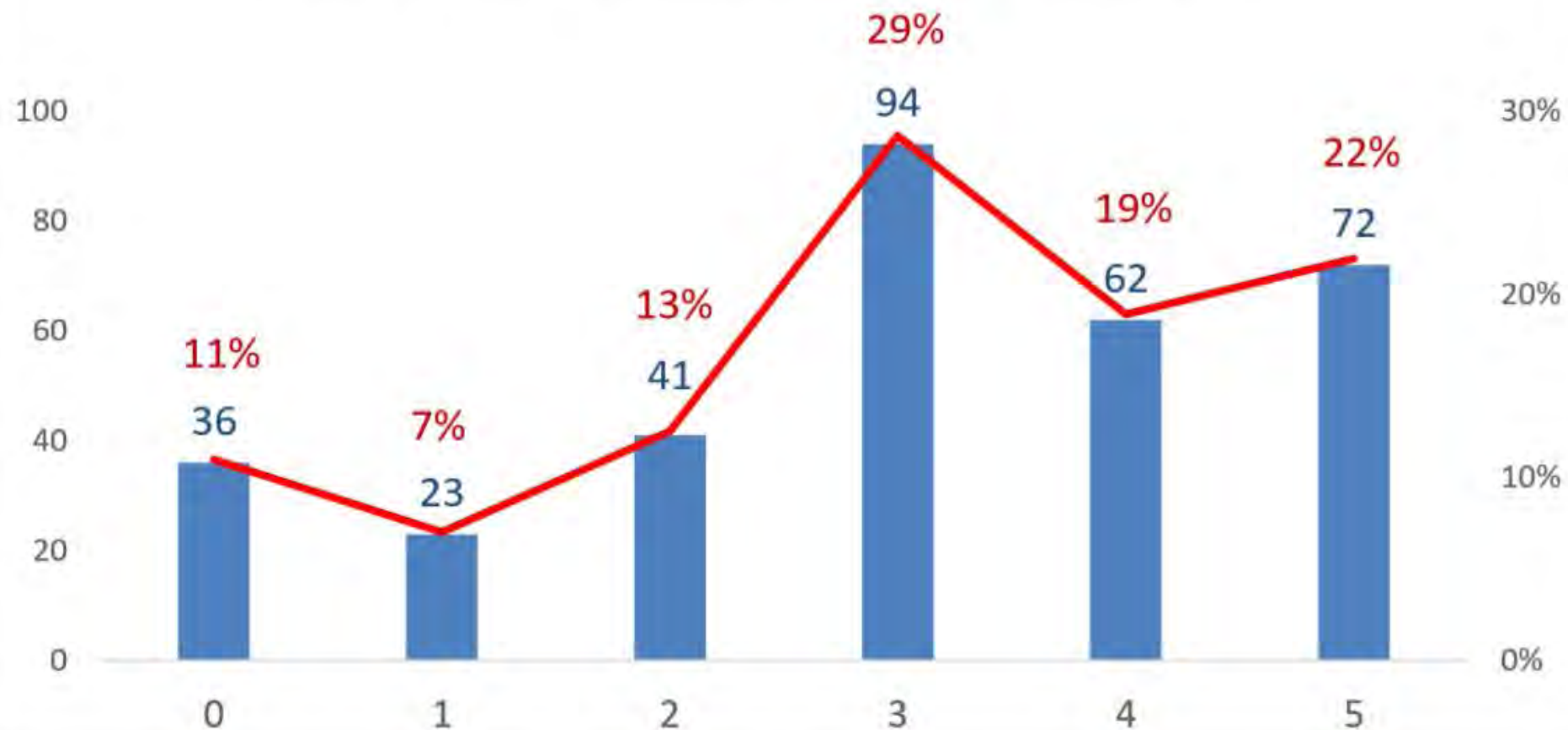
6ª Pergunta: Como você avalia as condições de tráfego no local nos horários de pico?

Gráfico 7 – Condições de tráfego no local nos horários de pico



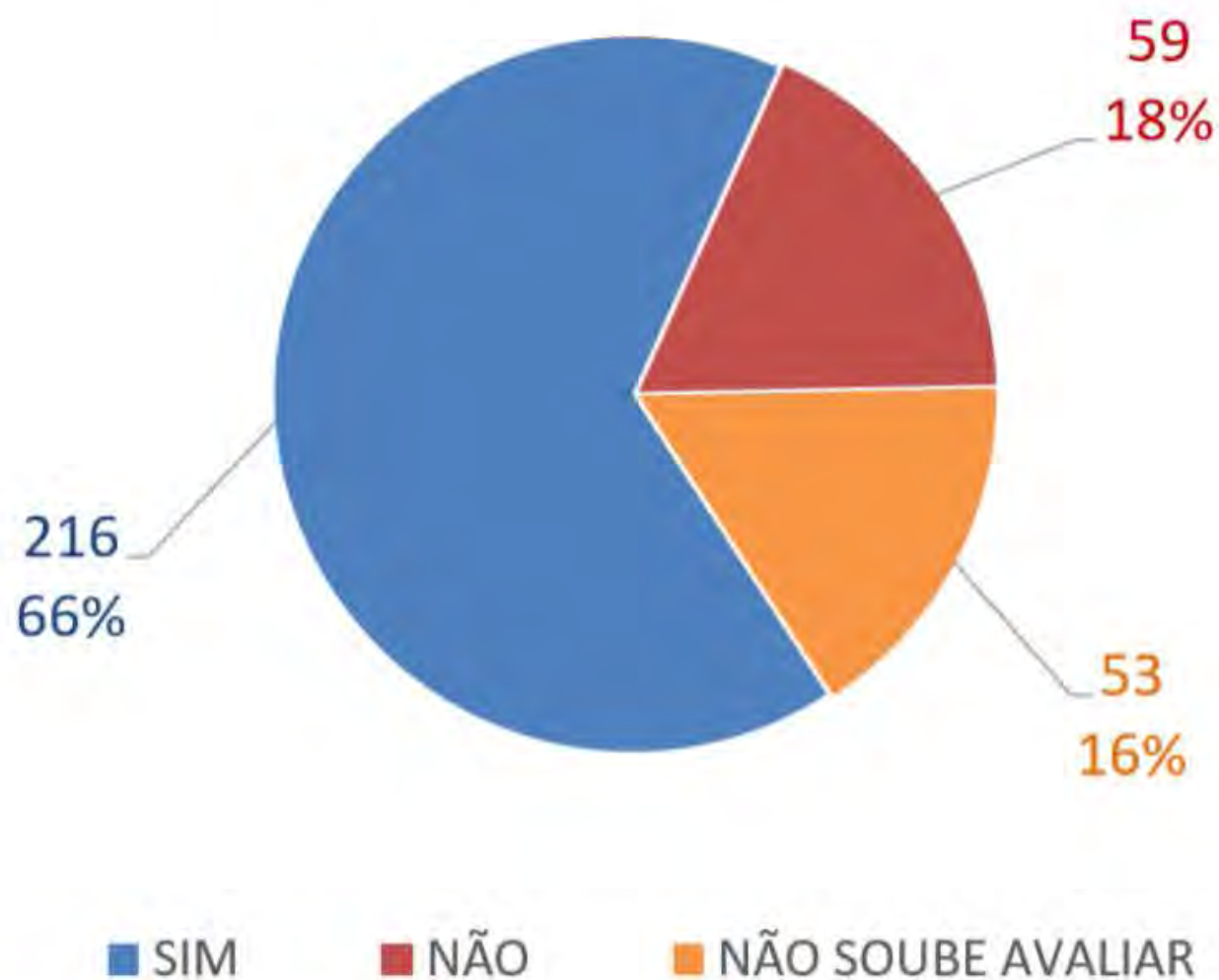
7ª Pergunta: Em uma escala de 0 a 5, onde “0” significa nenhuma informação e “5” conhecimento total sobre o assunto, qual é seu nível de conhecimento sobre a Ponte Estaiada?

Gráfico 8 – Nível de conhecimento sobre a Ponte Estaiada



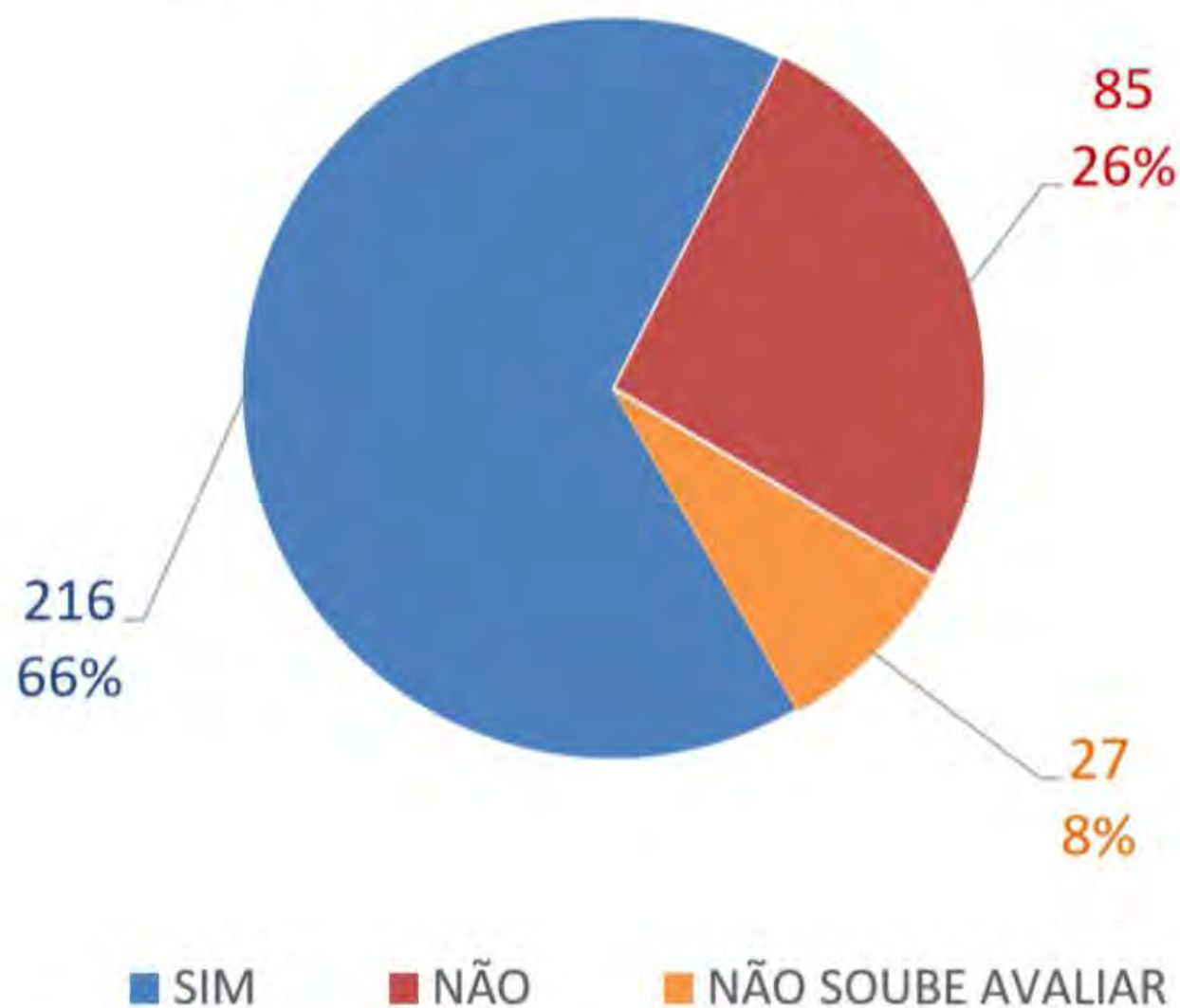
8ª Pergunta: Você acha que a Ponte Estaiada trará melhorias para pedestres e ciclistas?

Gráfico 9 – Melhorias para pedestres e ciclistas



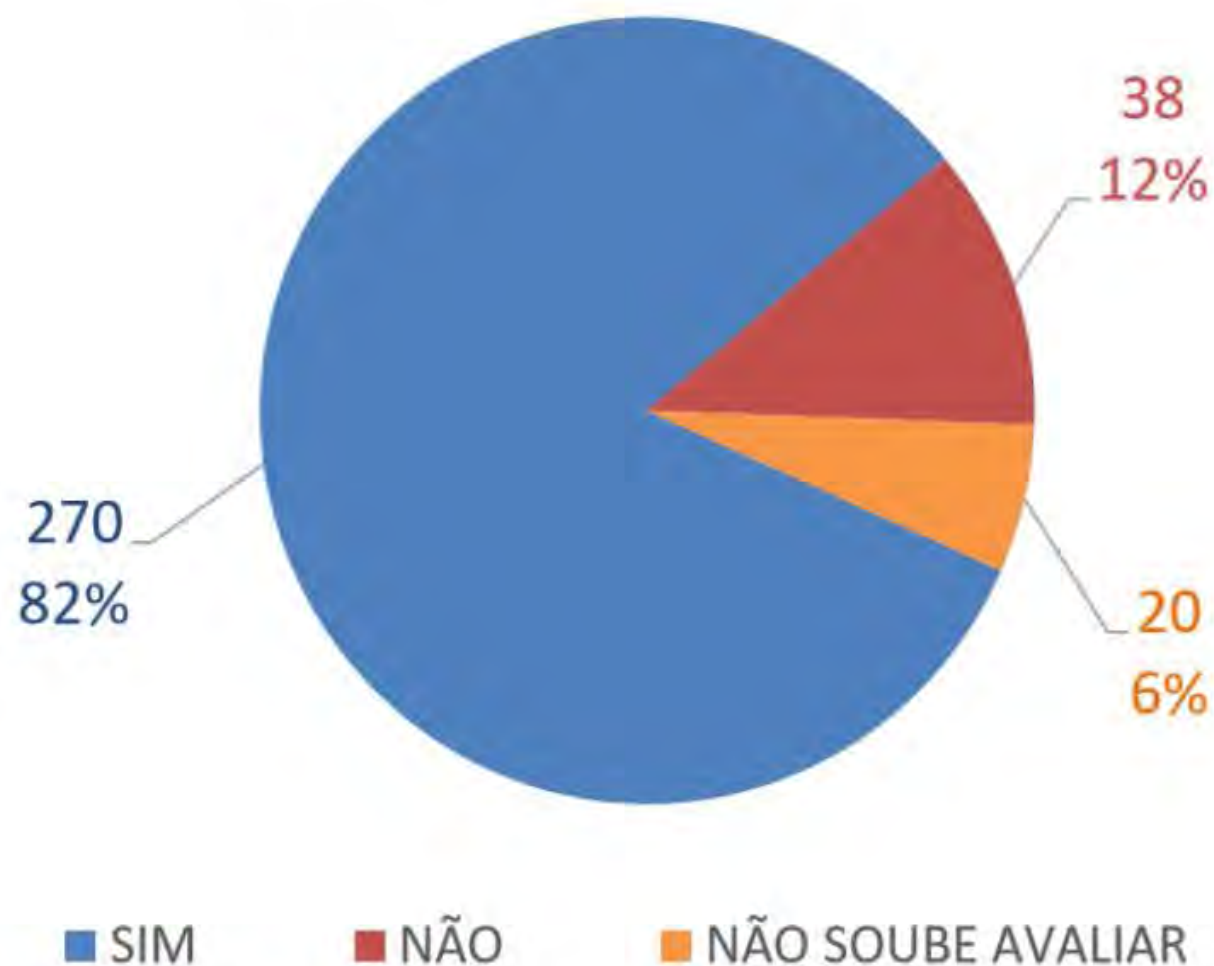
9ª Pergunta: Em relação à paisagem urbana, a Ponte Estaiada trará melhorias no local?

Gráfico 10 – Melhorias na paisagem urbana



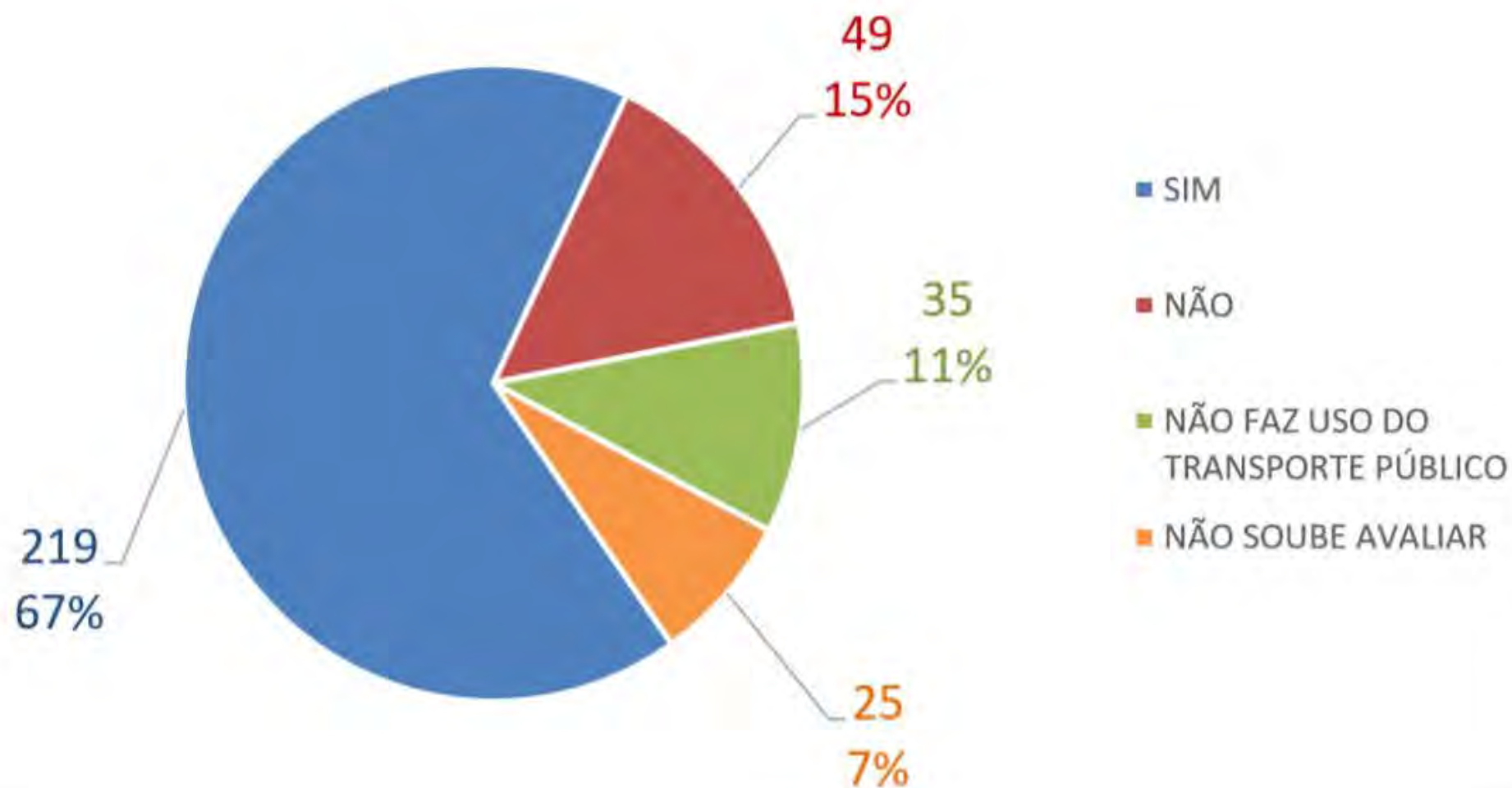
10ª Pergunta: Em relação à fluidez do trânsito, a Ponte Estaiada trará melhorias no local?

Gráfico 11 – Fluidez do trânsito



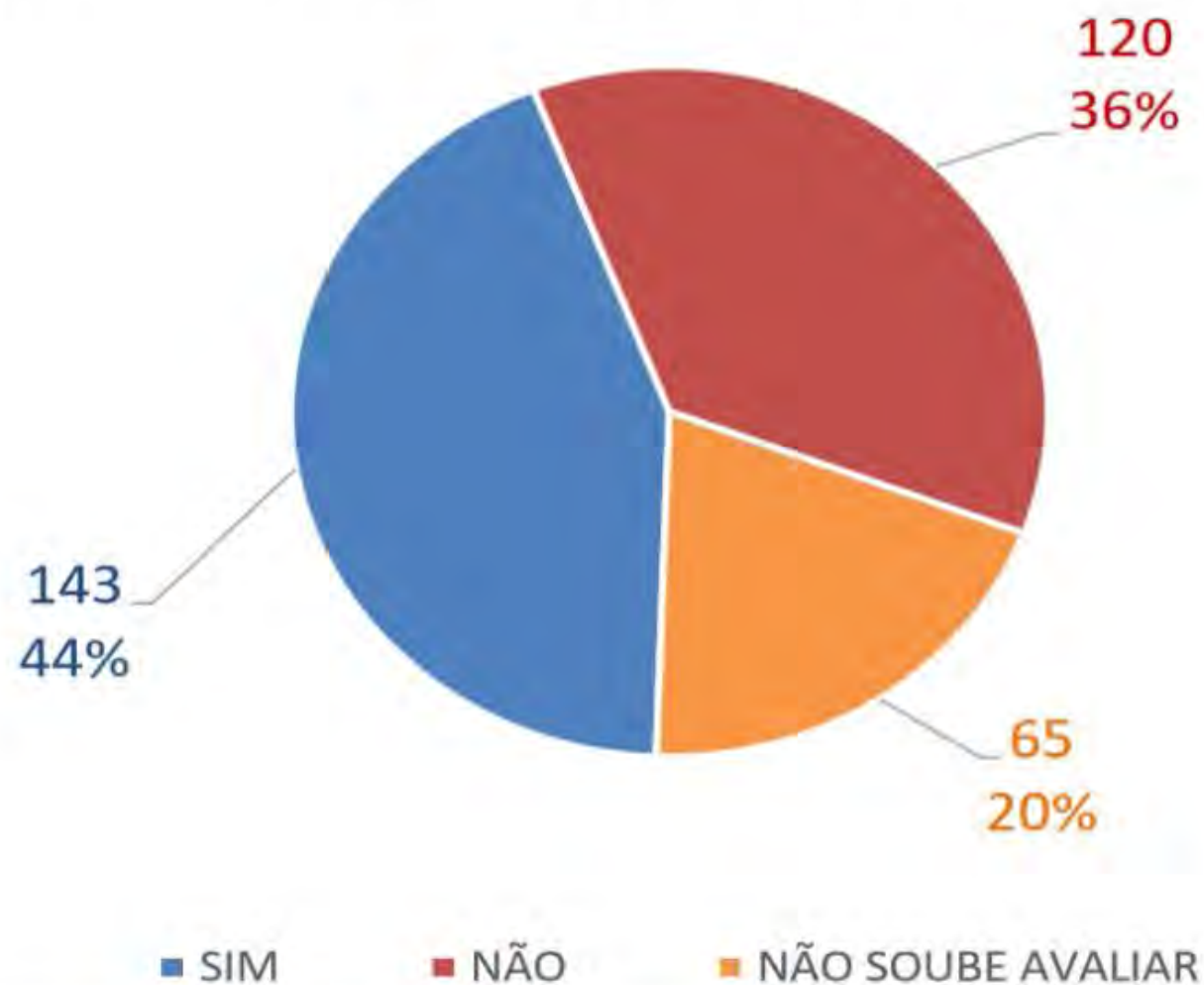
11ª Pergunta: Em relação ao transporte público, a Ponte Estaiada trará melhorias nos tempos de viagem?

Gráfico 12 – Tempo de viagem do transporte público



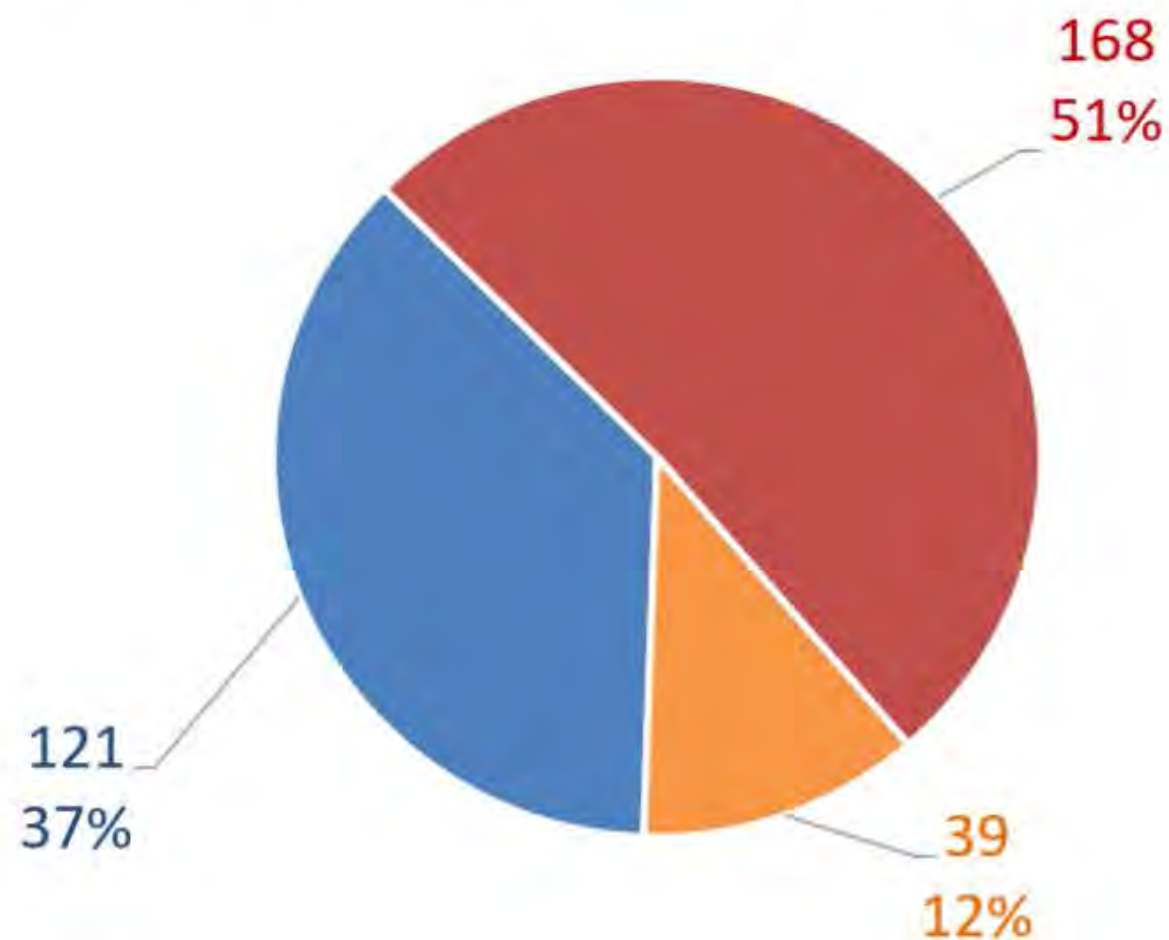
12ª Pergunta: No que se refere à poluição sonora/ nível de ruído, a Ponte Estaiada trará melhorias às condições do local?

Gráfico 13 – Melhorias em relação à poluição sonora / nível de ruído no local



13ª Pergunta: Na sua avaliação, a Ponte Estaiada trará um impacto ambiental significativo?

Gráfico 14 – Avaliação quanto ao impacto ambiental



■ SIM

■ NÃO

■ NÃO SOUBE AVALIAR

2010



<http://www.saojosedoscampos.blogspot.com/2010/05/prefeitura-de-sao-jose-dos-campos.html>

2013



<http://www.aquariuslife.com.br/desafios-da-mobilidade-urbana-acoes-metas-e-projetos/>

2014



<http://www.aquariuslife.com.br/planejamento-readequacoes-prol-mobilidade-urbana/>

2018



<http://www.aquariuslife.com.br/ponte-estaiada-concorrencia-licitacao-reduz-preco-estimado-prefeitura/>

EU AMO SÃO JOSÉ DOS CAMPOS



Potencial

Com população de 615.871 habitantes, 21º maior PIB do Brasil e 8º do Estado de São Paulo em 2007, PIB per capita de R\$ 30,2 mil, São José dos Campos, a apenas 100 km da capital, é um dos centros industriais e de serviços mais importantes do Estado de São Paulo e do Brasil. Terceira maior cidade exportadora do país, com US\$ 4,859 bilhões em 2009, ocupa a 9ª posição entre as melhores cidades do Estado de São Paulo e a 27ª entre os melhores municípios do Brasil para se trabalhar, em pesquisa realizada pela Revista Você S/A em 2009.

Ponte estaiada em São José dos Campos

Postado por eu amo sao jose dos campos on quinta-feira, 27 de maio de 2010



A Prefeitura de São José dos Campos estuda a construção de uma ponte estaiada para ligar as avenidas São João e Jorge Zarur, localizadas no Jardim Colinas, zona oeste da cidade. A obra está orçada em R\$ 50 milhões. Este tipo de construção é sustentada por cabos de aço revestido, similar a que foi inaugurada recentemente em São Paulo. Em São José, a futura



Desafios da mobilidade urbana; ações, metas e projetos

Publicado em: 28 de agosto de 2013 por Redação

Compartilhe:    

Confira entrevista exclusiva com o secretário de Transportes, Wagner Balieiro, que abordou diversos temas relacionados ao Jardim Aquarius e à cidade de São José dos Campos



Secretário de Transportes Wagner Balieiro

O município de São José dos Campos possui a segunda maior população do interior paulista – segundo o IBGE, inferior apenas à cidade de Campinas. Com uma crescente frota de veículos e avenidas cada vez mais saturadas, os joseenses percebem que a cidade passa por uma grande e necessária transformação no que dispõe sobre mobilidade urbana.

São importantes novidades, como por exemplo, o bilhete único e as polêmicas implantações das faixas exclusivas para o transporte coletivo e do estacionamento rotativo por meio da zona azul – sistema que será instalado em breve no Jardim Aquarius. Para esclarecer estas e muitas

outras questões, a Revista Aquarius Life entrevista o secretário municipal de Transportes, Wagner Balieiro.

Ponte Estaiada



Aquarius Life –
Como se encontra
o projeto da Ponte
Estaiada na
rotatória do
Colinas?

Wagner Balieiro –
O projeto foi feito e
estamos buscando
recursos. É uma
ponte estimada
em R\$76 milhões,
bem similar à
existente na
Marginal
Pinheiros. O
projeto passa por
uma revisão. É
uma obra que
precisa de recurso
federal ou
estadual, o
município sozinho



não conseguirá arcar com a construção da ponte.

Planejamento e readequações em prol da mobilidade urbana

Publicado em: 16 de setembro de 2014 por Redação

Compartilhe:    

Como amenizar o trânsito caótico da região? Secretário de Transportes revela projetos e esclarece dúvidas de leitores

Bairro que desafia sua infraestrutura viária, Jardim Aquarius sofre reformulação para minimizar impacto do intenso crescimento da frota de veículos. Confira entrevista com o novo Secretário de Transportes –Luiz Marcelo Silva Santos – e saiba tudo sobre projetos e previsões para as ruas e avenidas da zona oeste e também de São José dos Campos



Luiz Marcelo
Silva Santos,
Secretário de
Transportes

Cada vez mais o Jardim Aquarius recebe grandes empreendimentos residenciais e comerciais, que refletem diretamente no aumento do número de veículos que trafegam pelas estreitas vias do bairro – planejadas para ser um loteamento na já distante década de 80. Hoje saturada, essas mesmas ruas e avenidas são disputadas diariamente por ônibus, caminhões, carros, motos, pedestres e bicicletas. O resultado é um intenso carregamento do fluxo, principalmente nos horários de pico.

Mas como aliviar o problema e melhorar a qualidade de vida se a tendência é o crescimento contínuo de veículos? Como melhorar a travessia de pedestres? O bairro terá uma ligação direta com o Anel Viário? E zona azul? E a ponte Estaiada? E a extensão da Via Oeste? E o BRT?

Para responder estas e muitas outras questões, a Aquarius Life entrevistou o novo Secretário de Transportes, Luiz Marcelo Silva Santos. Na conversa – que se estendeu naturalmente e contou com várias perguntas enviadas por leitores – também foram questionados temas como a saída de veículos do Extra e o balanço dos corredores de ônibus.



próxima ao colégio Objetivo e está em tratativas com a proprietária da área, a CTEEP (Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista), para obter a permissão para a implantação dessa alternativa de trânsito no local.



Rotatória do Colinas

Aquarius Life – Como resolver o caótico trânsito da rotatória do Colinas? Consta previsão da ponte Estaiada?

Luiz Marcelo– Existe o projeto para a ponte, mas não os recursos, que são da ordem de R\$ 76 milhões. A Prefeitura estuda alternativas viáveis na área com mudanças no planejamento e engenharia de trânsito das vias de circulação na região da rotatória.



Pavimentação da via que liga a Cassiano R. à Via Oeste

Aquarius Life – Como está o projeto de pavimentação da via que liga a Cassiano Ricardo com a Via Oeste? Consta previsão?

Luiz Marcelo– O projeto que previa inicialmente somente a pavimentação da Rua João Bernardo Ortiz foi alterado recentemente para a inclusão de uma rotatória na ligação com a Via Oeste. A rua foi incluída nas obras que

Ponte Estaiada: concorrência em licitação reduz preço estimado pela prefeitura

Publicado em: 25 de maio de 2018 por Redação

Compartilhe:

Valor inicial de R\$ 63 milhões cai perante lance máximo de R\$ 48,7 milhões; dois consórcios e uma empresa disputam o projeto





Arco da Inovação

Ponte Estaiada - Colinas



Prefeitura
São José dos Campos



ENGENHARIA

Estudos técnicos, análises e definições

ESTUDO DE
TRÁFEGO

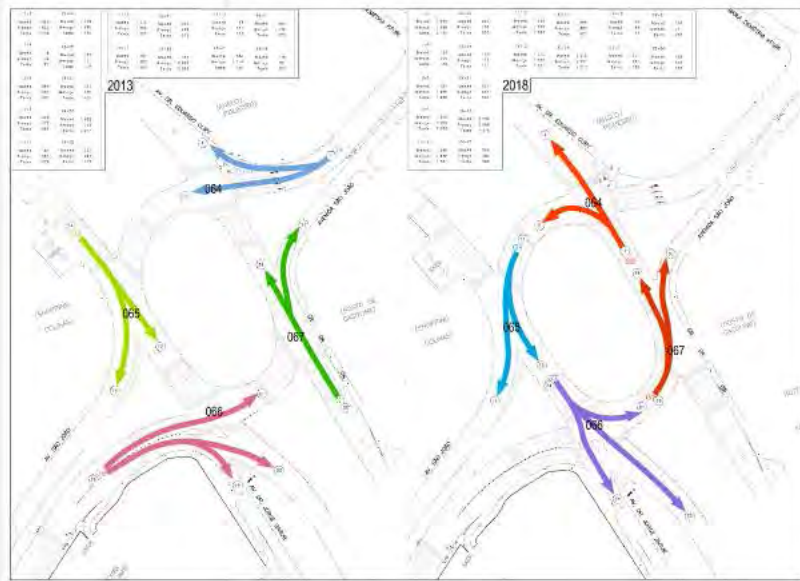
PROJETO

OBRAS
MITIGADORAS

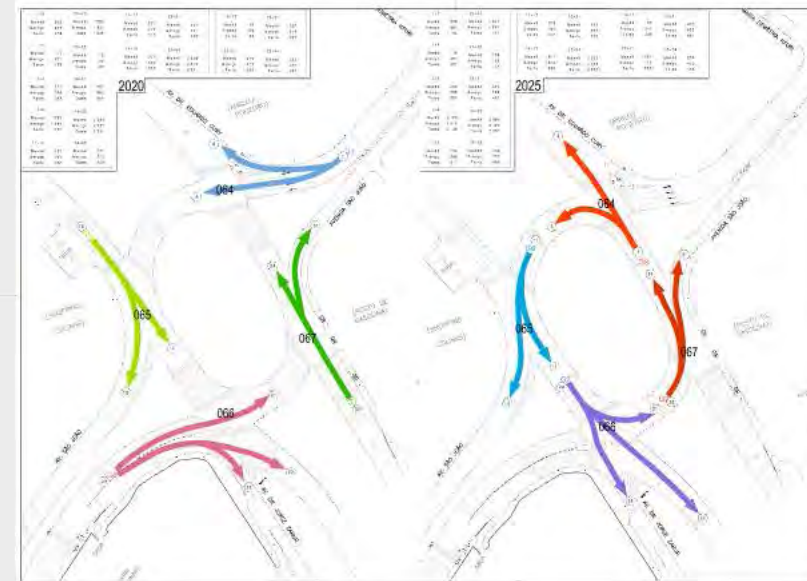


Volume de tráfego

2013 - 2018



2020 - 2025

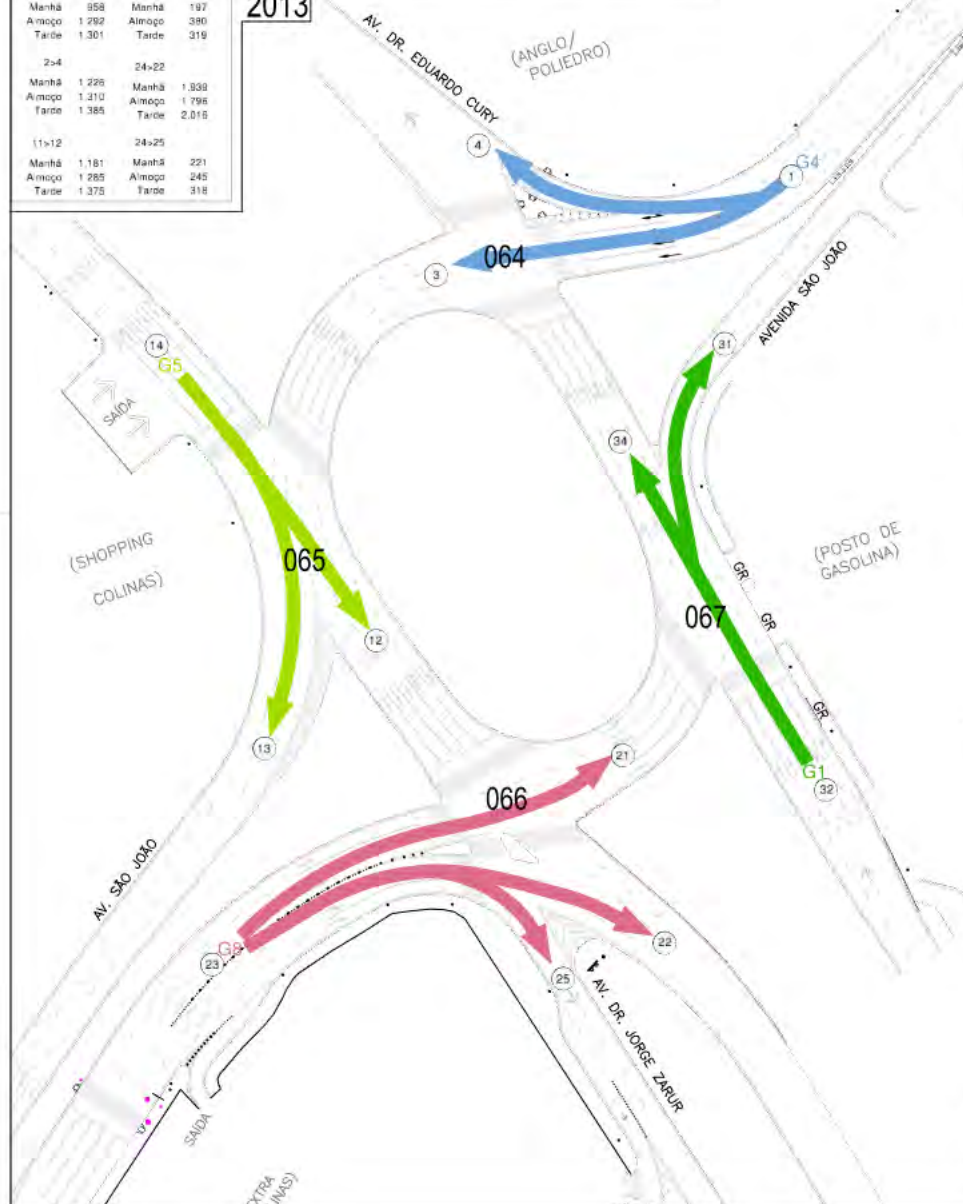


1x3	23x22	11x13	32x31	14x13	33x31
Manhã 1.462	Manhã 1.254	Manhã 1.212	Manhã 309	Manhã 43	Manhã 360
Almooço 1.823	Almooço 1.042	Almooço 1.059	Almooço 434	Almooço 161	Almooço 1.192
Tarde 1.878	Tarde 1.130	Tarde 1.037	Tarde 375	Tarde 153	Tarde 1.075

1x4	23x25	14x12	32x34	23x21	33x34
Manhã 78	Manhã 87	Manhã 1.052	Manhã 1.796	Manhã 844	Manhã 178
Almooço 174	Almooço 101	Almooço 1.063	Almooço 2.062	Almooço 1.114	Almooço 281
Tarde 151	Tarde 114	Tarde 1.044	Tarde 2.363	Tarde 1.030	Tarde 233

2x3	24x21	2x4	24x22	11x12	24x25
Manhã 958	Manhã 197	Manhã 1.226	Manhã 1.939	Manhã 1.181	Manhã 221
Almooço 1.292	Almooço 380	Almooço 1.312	Almooço 1.796	Almooço 1.265	Almooço 345
Tarde 1.301	Tarde 319	Tarde 1.385	Tarde 2.015	Tarde 1.375	Tarde 318

2013

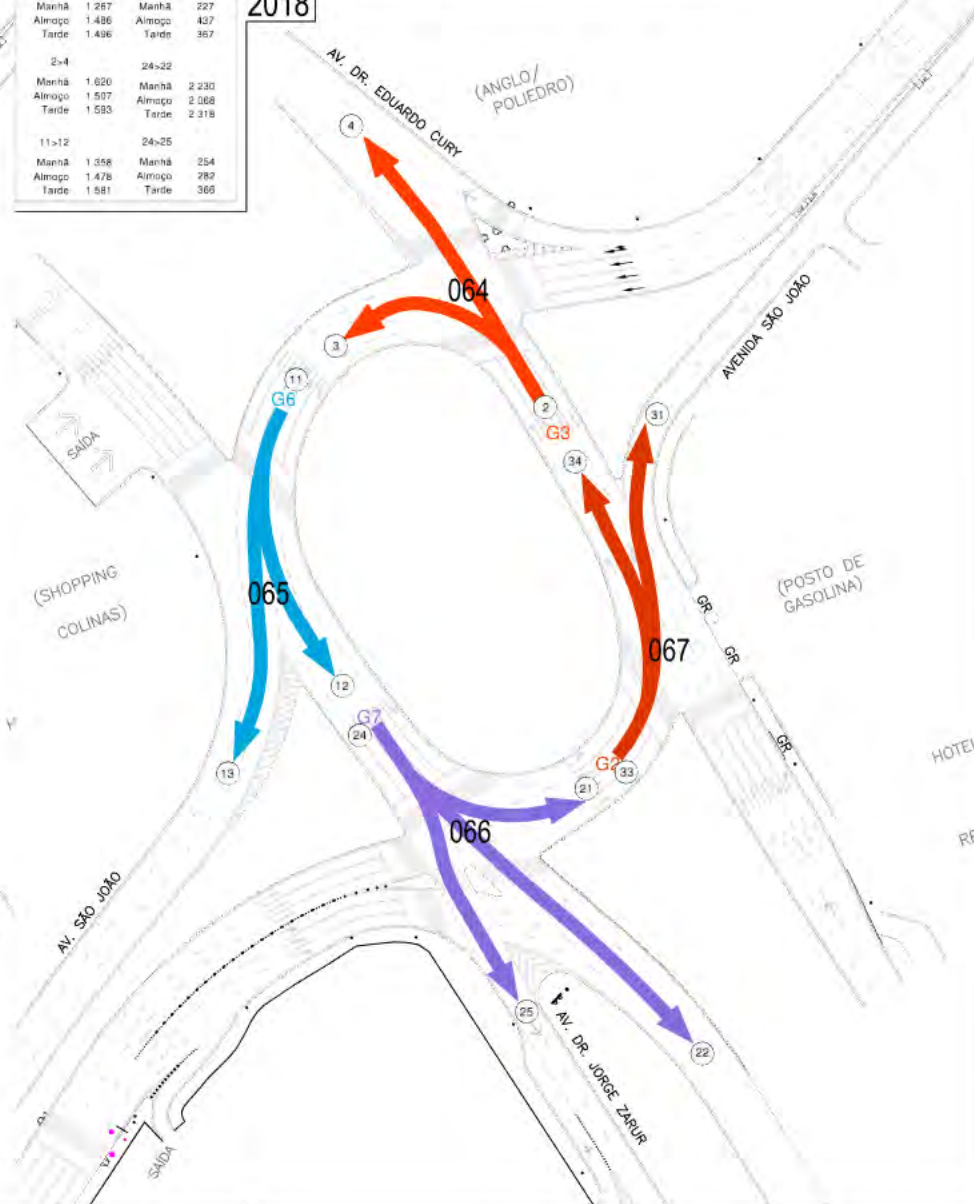


1x3	23x22	11x13	32x31	14x13	33x31
Manhã 1.830	Manhã 1.442	Manhã 1.394	Manhã 355	Manhã 49	Manhã 1.104
Almooço 1.866	Almooço 1.198	Almooço 1.908	Almooço 499	Almooço 185	Almooço 1.371
Tarde 2.160	Tarde 1.300	Tarde 1.883	Tarde 431	Tarde 176	Tarde 1.236

1x4	23x25	14x12	32x34	23x21	33x34
Manhã 104	Manhã 100	Manhã 1.210	Manhã 2.270	Manhã 971	Manhã 205
Almooço 200	Almooço 116	Almooço 1.222	Almooço 2.371	Almooço 1.281	Almooço 323
Tarde 174	Tarde 131	Tarde 1.201	Tarde 2.717	Tarde 1.165	Tarde 268

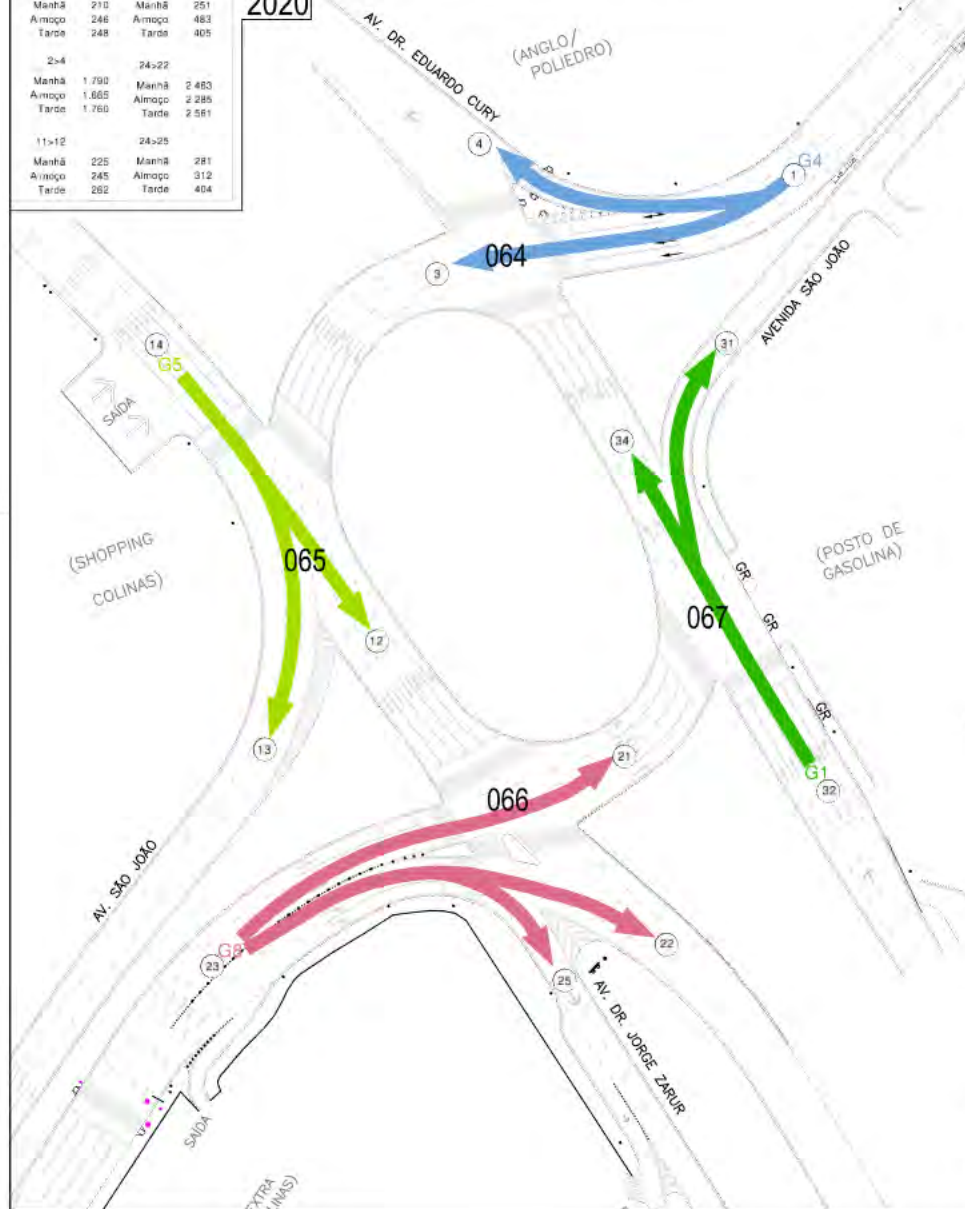
2x3	24x21	2x4	24x22	11x12	24x25
Manhã 1.267	Manhã 227	Manhã 1.620	Manhã 2.230	Manhã 1.358	Manhã 254
Almooço 1.486	Almooço 437	Almooço 1.507	Almooço 2.068	Almooço 1.478	Almooço 282
Tarde 1.496	Tarde 367	Tarde 1.593	Tarde 2.318	Tarde 1.581	Tarde 365

2018

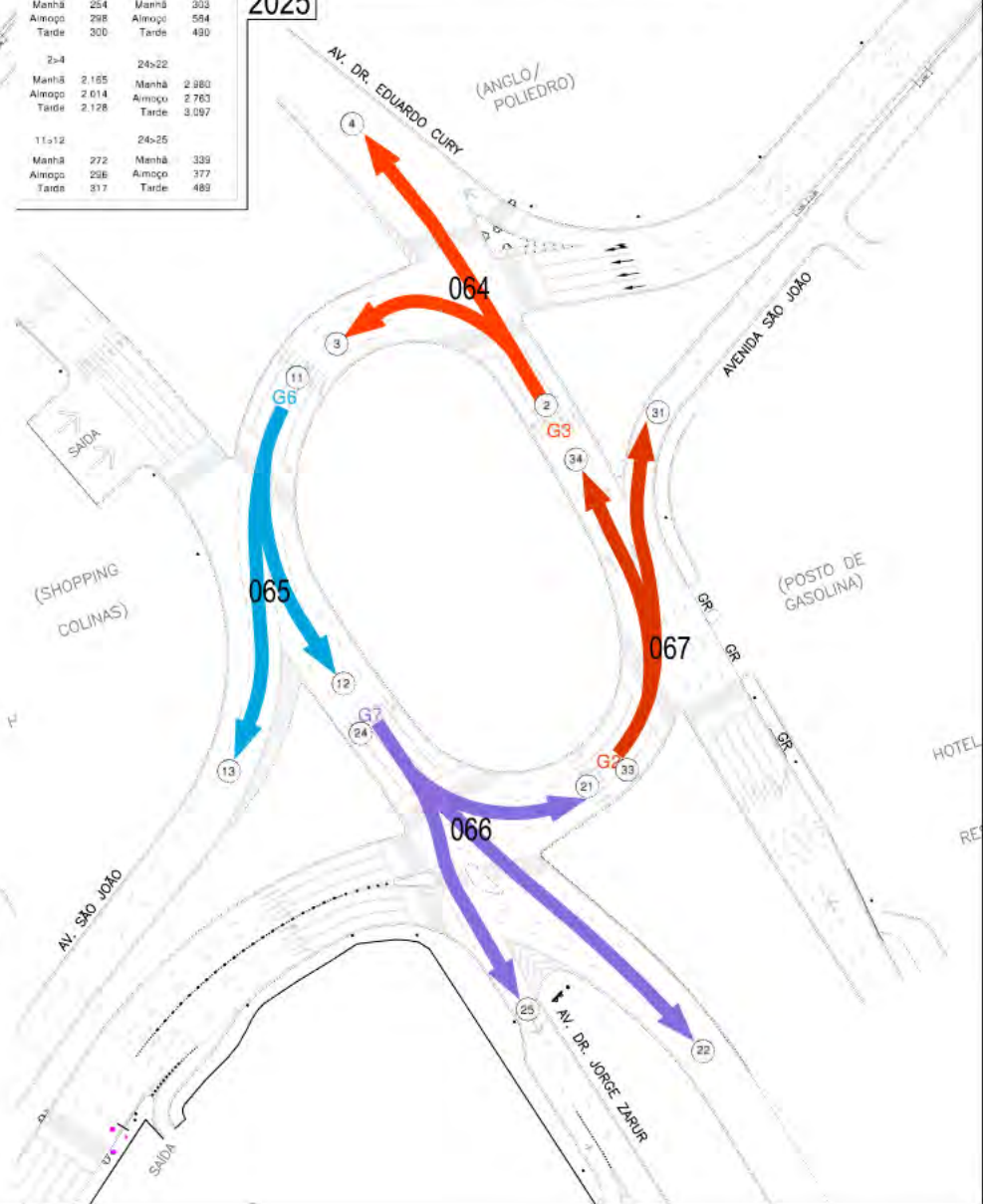


1x3	23x22	11x13	32x31	14x13	33x31
Manhã 809	Manhã 1.593	Manhã 231	Manhã 382	Manhã 54	Manhã 1.220
Almooço 825	Almooço 1.323	Almooço 316	Almooço 551	Almooço 204	Almooço 1.515
Tarde 954	Tarde 1.438	Tarde 312	Tarde 476	Tarde 194	Tarde 1.365
1x4	23x25	14x12	32x34	23x21	33x34
Manhã 115	Manhã 110	Manhã 1.337	Manhã 2.508	Manhã 1.073	Manhã 228
Almooço 221	Almooço 128	Almooço 1.350	Almooço 2.619	Almooço 1.415	Almooço 357
Tarde 192	Tarde 145	Tarde 1.327	Tarde 3.001	Tarde 1.309	Tarde 296
2x3	24x21	2x3	24x21	2x3	24x21
Manhã 210	Manhã 251	Manhã 254	Manhã 303	Manhã 254	Manhã 303
Almooço 246	Almooço 483	Almooço 298	Almooço 584	Almooço 298	Almooço 584
Tarde 248	Tarde 405	Tarde 300	Tarde 490	Tarde 300	Tarde 490
2x4	24x22	2x4	24x22	2x4	24x22
Manhã 1.790	Manhã 2.483	Manhã 2.165	Manhã 2.980	Manhã 2.165	Manhã 2.980
Almooço 1.665	Almooço 2.285	Almooço 2.014	Almooço 2.763	Almooço 2.014	Almooço 2.763
Tarde 1.760	Tarde 2.581	Tarde 2.128	Tarde 3.097	Tarde 2.128	Tarde 3.097
11x12	24x25	11x12	24x25	11x12	24x25
Manhã 225	Manhã 291	Manhã 272	Manhã 339	Manhã 272	Manhã 339
Almooço 245	Almooço 312	Almooço 256	Almooço 377	Almooço 256	Almooço 377
Tarde 262	Tarde 404	Tarde 317	Tarde 489	Tarde 317	Tarde 489

2020



2025



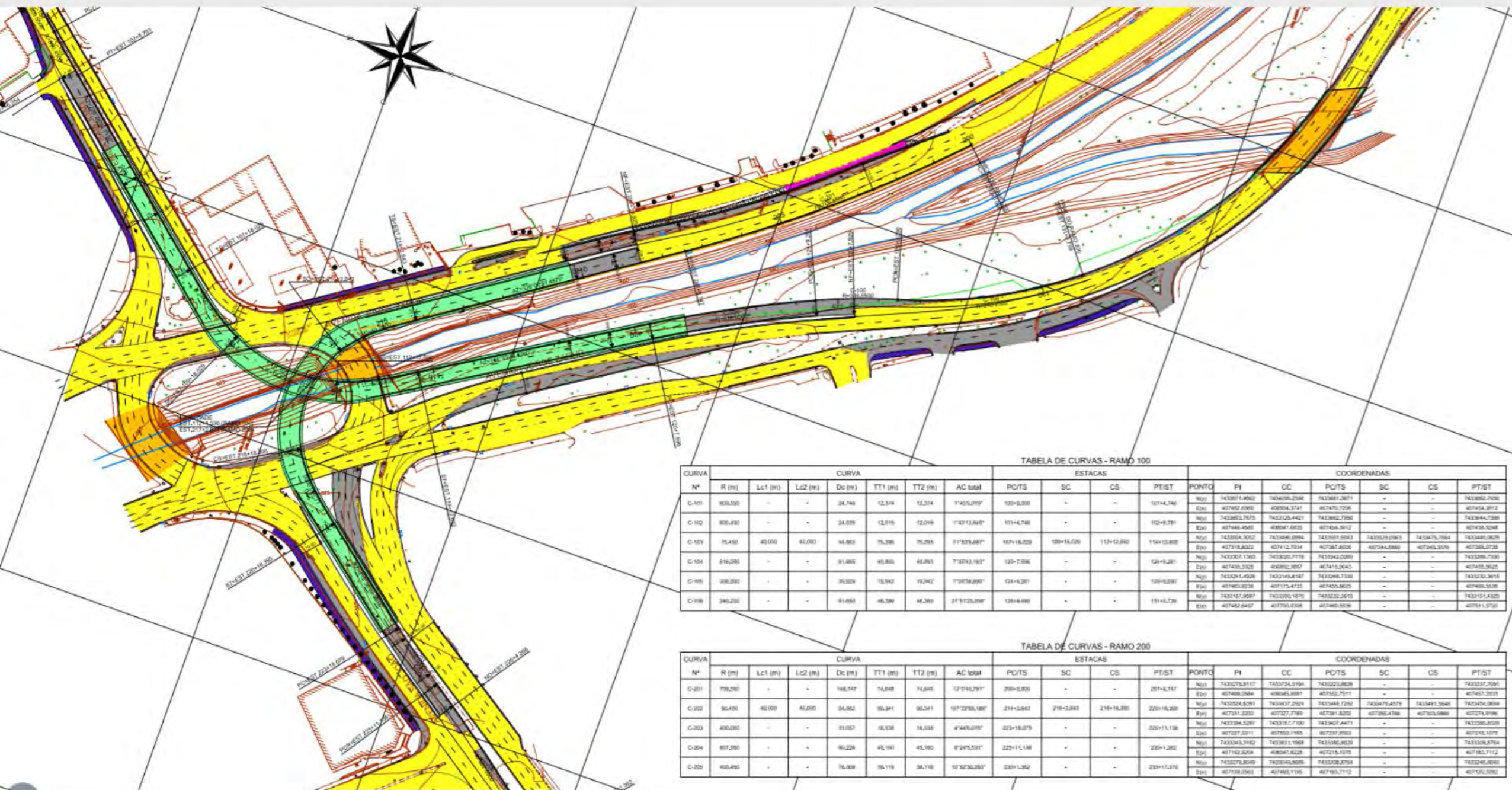


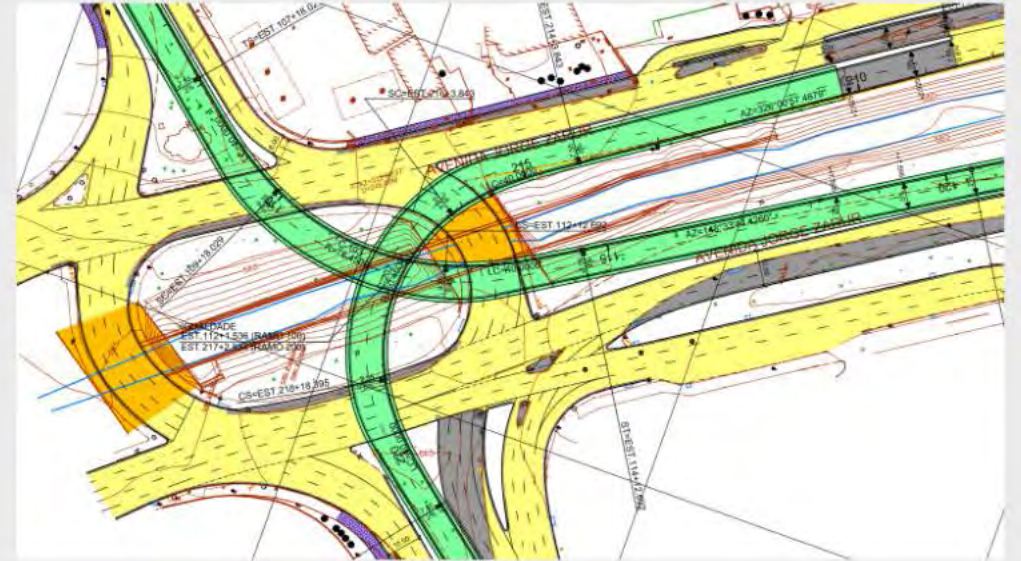
TABELA DE CURVAS - RAMO 100

TABELA DE CURVAS - RANJO 100																			
CURVA		CURVA							ESTACAS					COORDENADAS					
Nº	R (m)	Lc1 (m)	Lc2 (m)	Dc (m)	TT1 (m)	TT2 (m)	AC total	PC/TS	SC	CS	PT/ST	PONTO	PI	CC	PC/TS	SC	CS	PT/ST	
C-101	800,000	-	-	24,746	12,374	12,374	1°45'5,019"	100+0,000	-	-	101+4,746	N(1)	7433871,9062	7434036,2546	7433881,2671	-	-	7433882,7056	
												E(1)	407462,6960	406904,3747	407470,7206	-	-	407454,8912	
												N(2)	7433862,7675	7432125,4421	7433862,7958	-	-	7433844,7386	
C-102	800,000	-	-	24,000	12,000	12,000	1°12'13,848"	101+4,746	-	-	102+8,781	E(2)	407446,4560	406947,6626	407454,9612	-	-	407438,5248	
												N(3)	7433859,3052	7433486,8894	7433857,5543	-	-	7433440,0628	
												E(3)	407319,8022	407412,7934	407387,8026	407344,5580	407346,5076	407356,3738	
C-103	15,450	40,000	40,000	14,862	75,288	75,288	1°1'52'9,487"	107+16,029	108+16,029	112+12,892	114+13,892	N(4)	7433859,3052	7433486,8894	7433857,5543	7433829,3052	7433447,7684	7433440,0628	
												E(4)	407319,8022	407412,7934	407387,8026	407344,5580	407346,5076	407356,3738	
												N(5)	7433827,1300	7433820,7118	7433842,0089	-	-	7433286,7330	
C-104	816,000	-	-	91,885	45,943	45,943	7°12'42,181"	120+7,396	-	-	124+9,281	E(5)	407438,3328	406962,9857	407418,0043	-	-	407418,9628	
												N(6)	7433827,1300	7433820,7118	7433842,0089	-	-	7433286,7330	
												E(6)	407438,3328	406962,9857	407418,0043	-	-	407418,9628	
C-105	308,000	-	-	35,808	17,904	17,904	1°1'3'8,891"	124+9,281	-	-	129+5,039	N(7)	7433827,1300	7433820,7118	7433842,0089	-	-	7433286,7330	
												E(7)	407438,3328	406962,9857	407418,0043	-	-	407418,9628	
												N(8)	7433827,1300	7433820,7118	7433842,0089	-	-	7433286,7330	
C-106	240,200	-	-	91,650	45,389	45,389	2°1'1'23,058"	126+4,490	-	-	131+5,739	N(9)	7433827,1300	7433820,7118	7433842,0089	-	-	7433151,1325	
												E(8)	407462,8437	407350,0338	407466,5536	-	-	407511,3732	
												N(10)	7433827,1300	7433820,7118	7433842,0089	-	-	7433286,7330	

TABELA DE CURVAS - RAMO 200

TABELA DE CURVAS - RUA 200																			
CURVA	CURVA								ESTACAS				COORDENADAS						
Nº	R (m)	Lc1 (m)	Lc2 (m)	Dc (m)	TT1 (m)	TT2 (m)	AC total	PC/TS	SC	CS	PT/ST	PONTO	PI	CC	PC/TS	SC	CS	PT/ST	
C-201	799,200	-	-	148,747	74,374	74,374	12°1'46,791"	200+0,000	-	-	201+4,747	N(1)	7433275,2117	7433734,3194	7433275,2117	-	-	7433287,7592	
												E(1)	407408,0844	406945,8891	407408,0844	-	-	407407,3923	
												N(2)	7433254,6291	7433407,2924	7433448,7262	7433479,4578	7433481,5645	7433454,3844	
C-202	90,400	40,000	40,000	54,952	80,341	80,341	10°1'2'55,185"	214+5,843	216+5,843	218+16,886	220+16,886	N(3)	7433254,6291	7433407,2924	7433448,7262	7433479,4578	7433481,5645	7433454,3844	
												E(2)	407331,5233	407327,7789	407381,6202	407386,4788	407393,5888	407374,9188	
												N(4)	7433254,6291	7433407,2924	7433448,7262	7433479,4578	7433481,5645	7433454,3844	
C-203	400,000	-	-	33,857	16,929	16,929	4°44'6,098"	223+16,079	-	-	229+11,138	E(3)	407331,5233	407327,7789	407381,6202	407386,4788	407393,5888	407374,9188	
												N(5)	7433254,6291	7433407,2924	7433448,7262	7433479,4578	7433481,5645	7433454,3844	
												E(4)	407331,5233	407327,7789	407381,6202	407386,4788	407393,5888	407374,9188	
C-204	607,500	-	-	80,228	40,114	40,114	8°24'5,531"	229+11,138	-	-	236+1,262	N(6)	7433254,6291	7433407,2924	7433448,7262	7433479,4578	7433481,5645	7433454,3844	
												E(5)	407331,5233	407327,7789	407381,6202	407386,4788	407393,5888	407374,9188	
												N(7)	7433254,6291	7433407,2924	7433448,7262	7433479,4578	7433481,5645	7433454,3844	
C-205	400,400	-	-	76,888	38,444	38,444	10°1'2'30,253"	230+1,362	-	-	239+12,370	N(8)	7433275,2117	7433734,3194	7433275,2117	-	-	7433287,7592	
												E(6)	407408,0844	406945,8891	407408,0844	-	-	407407,3923	
												N(9)	7433254,6291	7433407,2924	7433448,7262	7433479,4578	7433481,5645	7433454,3844	

Acessibilidade local

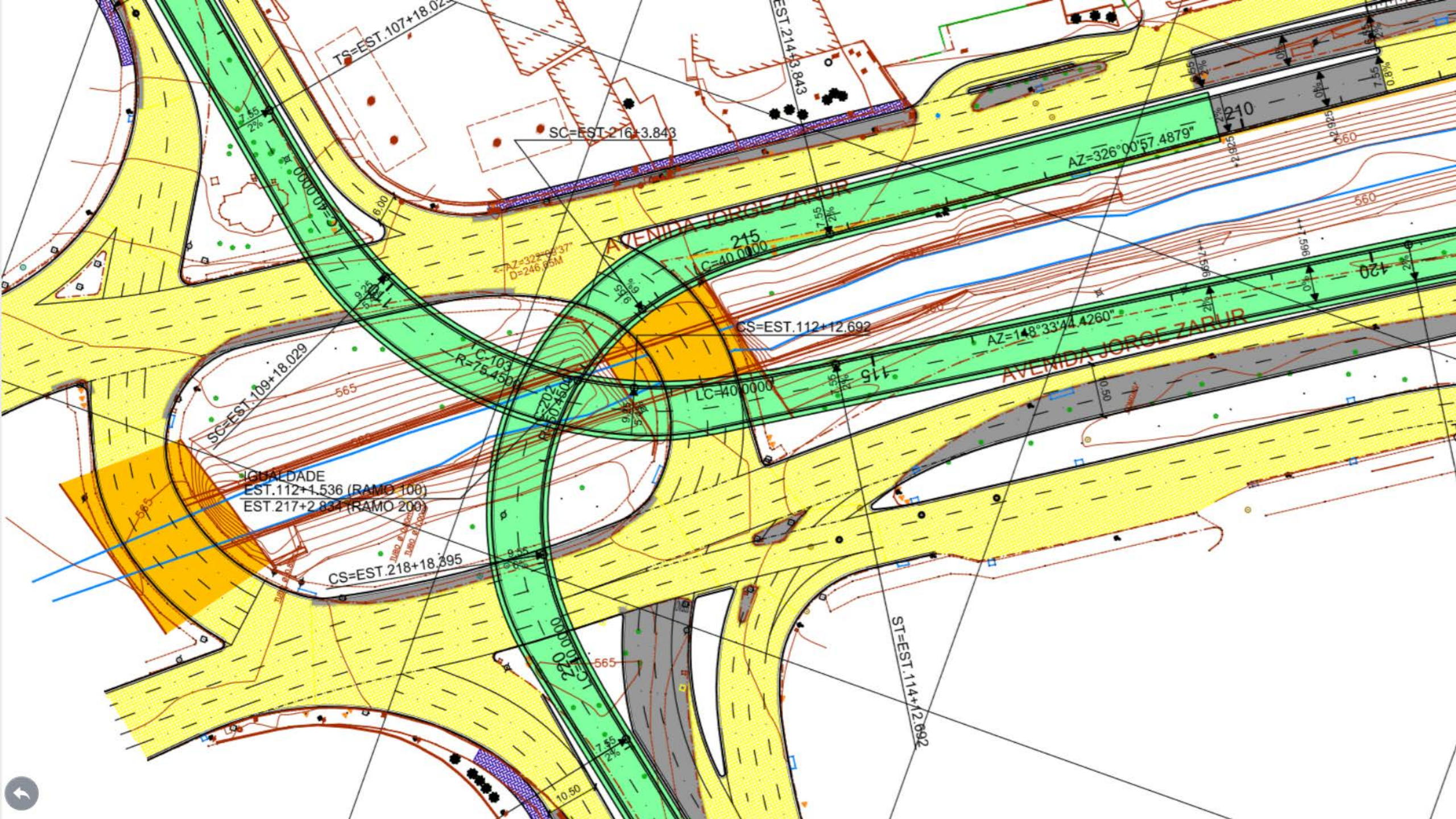








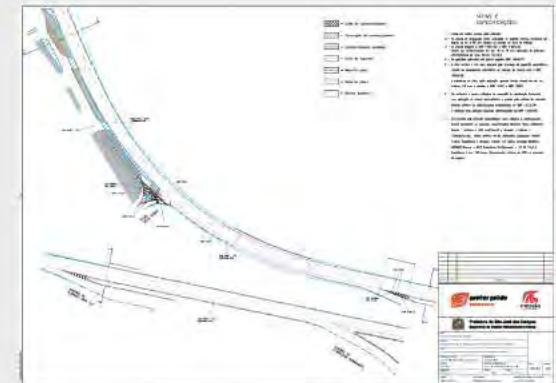
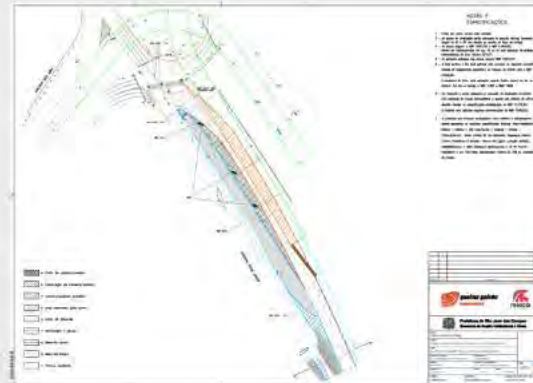
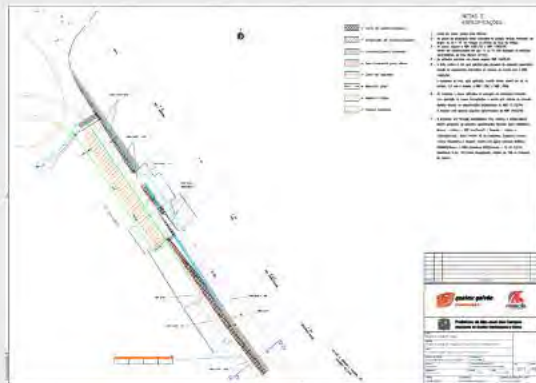
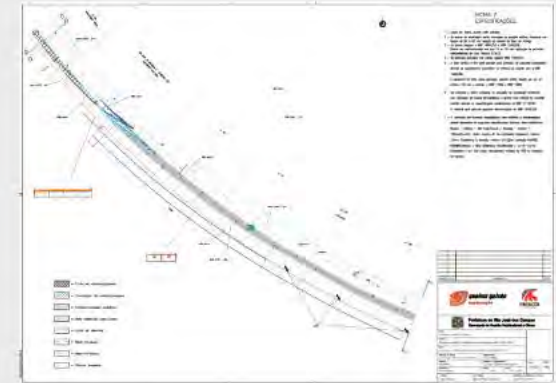
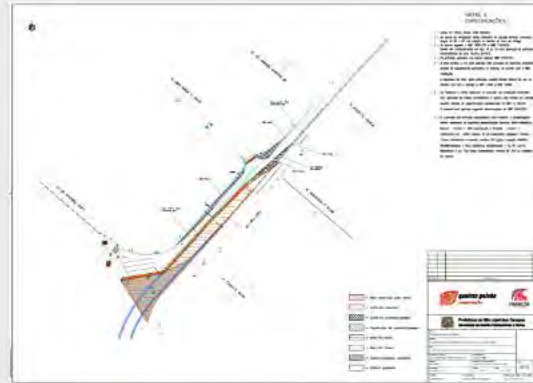
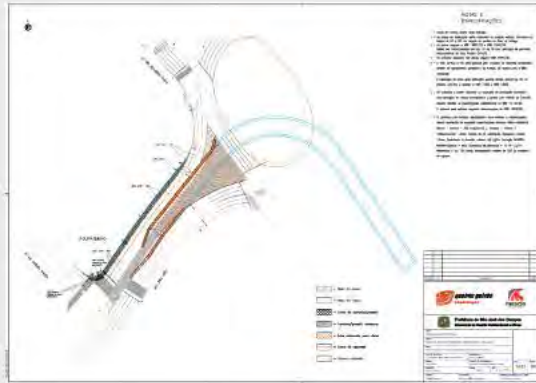


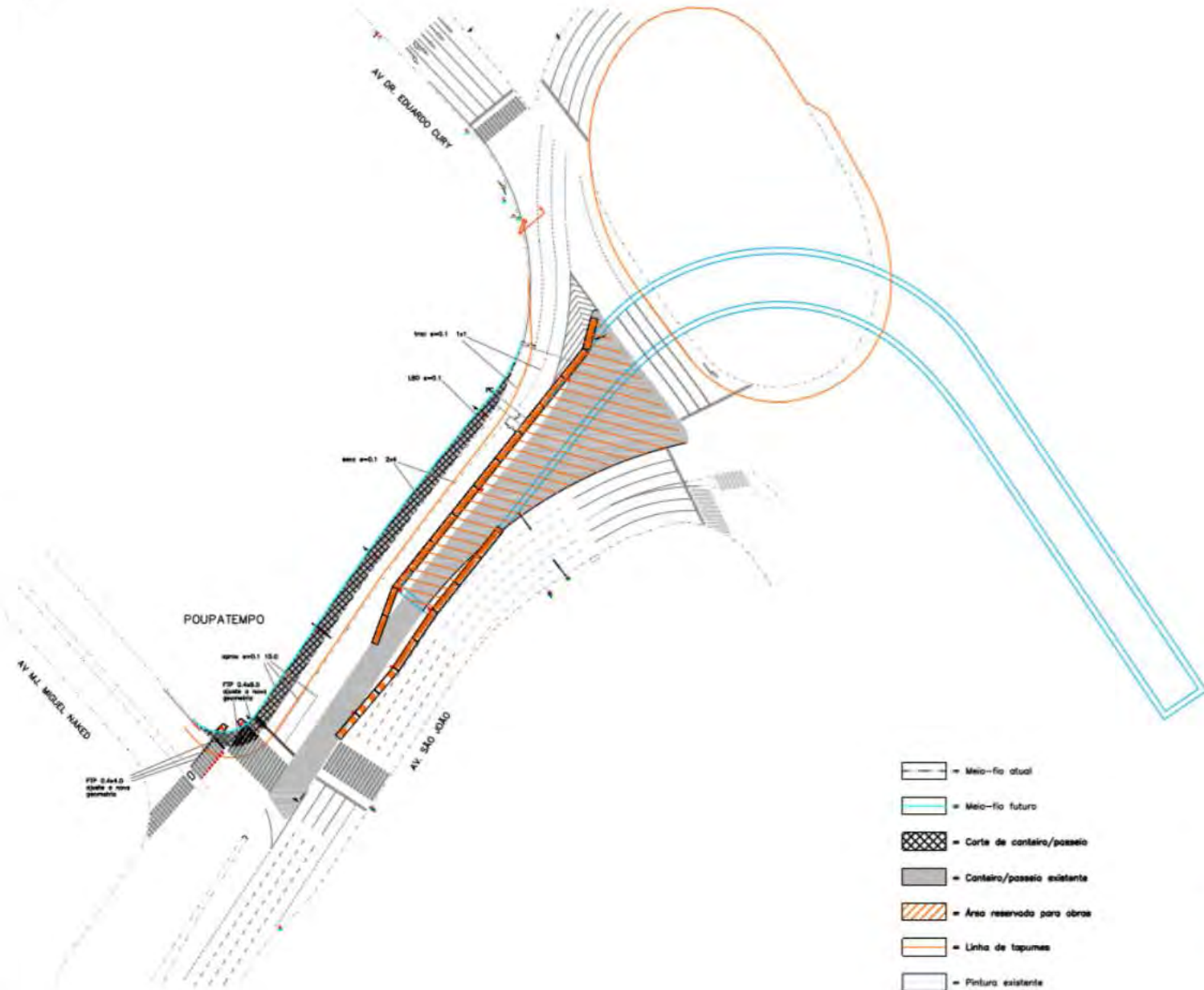


Redução do impacto de tráfego durante a obra

Área de influência







- [illegible]



 Prefeitura de São José dos Campos
Secretaria de Gestão Habitacional e Obras

[illegible]



-  = Área reservada para obras
 = Linha de lapumes
 = Corte de canteira/passeio
 = Construção de canteira/passeio
 = Meio-fio atual
 = Meio-fio futuro
 = Canteira/passeio existente
 = Pintura existente

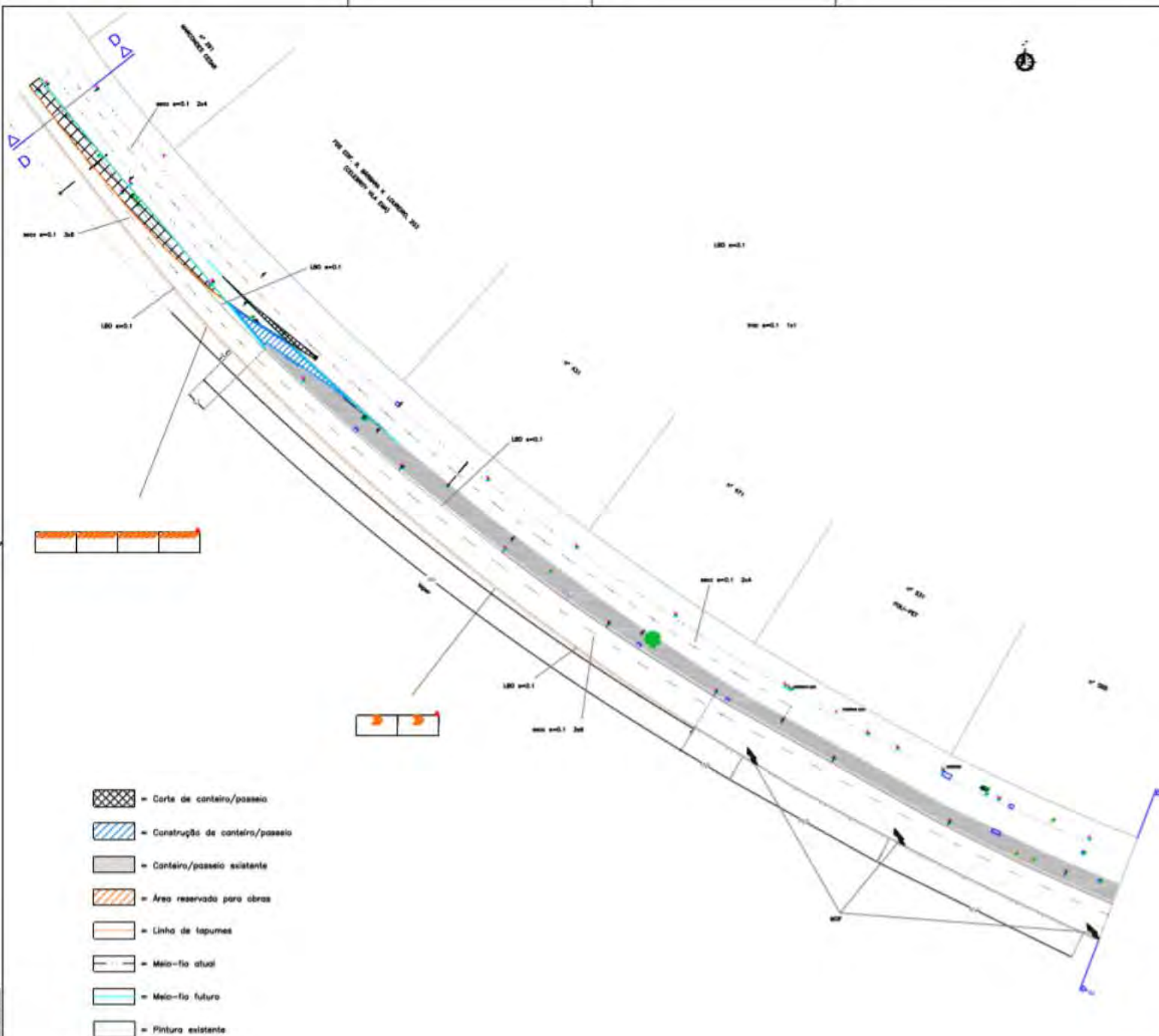
[illegible]

Prefeitura de São José dos Campos
Secretaria de Gestão Habitacional e Obras

[illegible]

NOTAS E ESPECIFICAÇÕES:

- 1 - Cotas em metros, exceto onde indicado.
- 2 - As placas de sinalização serão colocadas na posição vertical, formando um ângulo de 93 a 97° em relação ao sentido do fluxo de tráfego.
- 3 - As placas seguem a NBR 14891/02 e NBR 11904/05. Devem ser confeccionadas em aço 18 ou 18 com aplicação de películas retrorefletivas de Grau Técnico (GT+GT).
- 4 - As películas aplicadas nas placas seguem NBR 14644/07.
- 5 - A fita acrílica a frio será aplicada pelo processo de espessura pneumática, através de equipamento automático ou manual, de acordo com a NBR 15402/06. A espessura da fita, após aplicação, quando limpa, deverá ser de, no mínimo, 0,5 mm e atender a NBR 11862 e NBR 13086.
- 6 - Os materiais a serem utilizados na execução da sinalização horizontal com aplicação de massa termoplástica a quente pelo método de extrusão deverão atender as especificações estabelecidas na NBR 13.132/94. O material será aplicado segundo determinações da NBR 15402/06.
- 7 - O Laminado pré-formado elastoplástico retro-refletivo e antiderrapante deverá apresentar as seguintes especificações técnicas: Retro-refletência: Branco - mínimo = 200 mcd/lux.m2 / Amarelo - mínimo = 150mcd/lux.m2; Abalo: mínimo 45 de coeficiente; Espessura: mínimo 1,5mm; Resistência à abrasão: mínimo 0,5 (g)Car (rotação MUNGELL HGMH)/Branco = 90,5 (tolerância 90,5/Amarelo = 10 90 7,5/14); Resistência à luz: 100 horas; Alongamento: mínimo de 75% no momento de ruptura.



Rotas alternativas



Origem: Sul
Destino: Urbanova/ Aquarius/ Centro



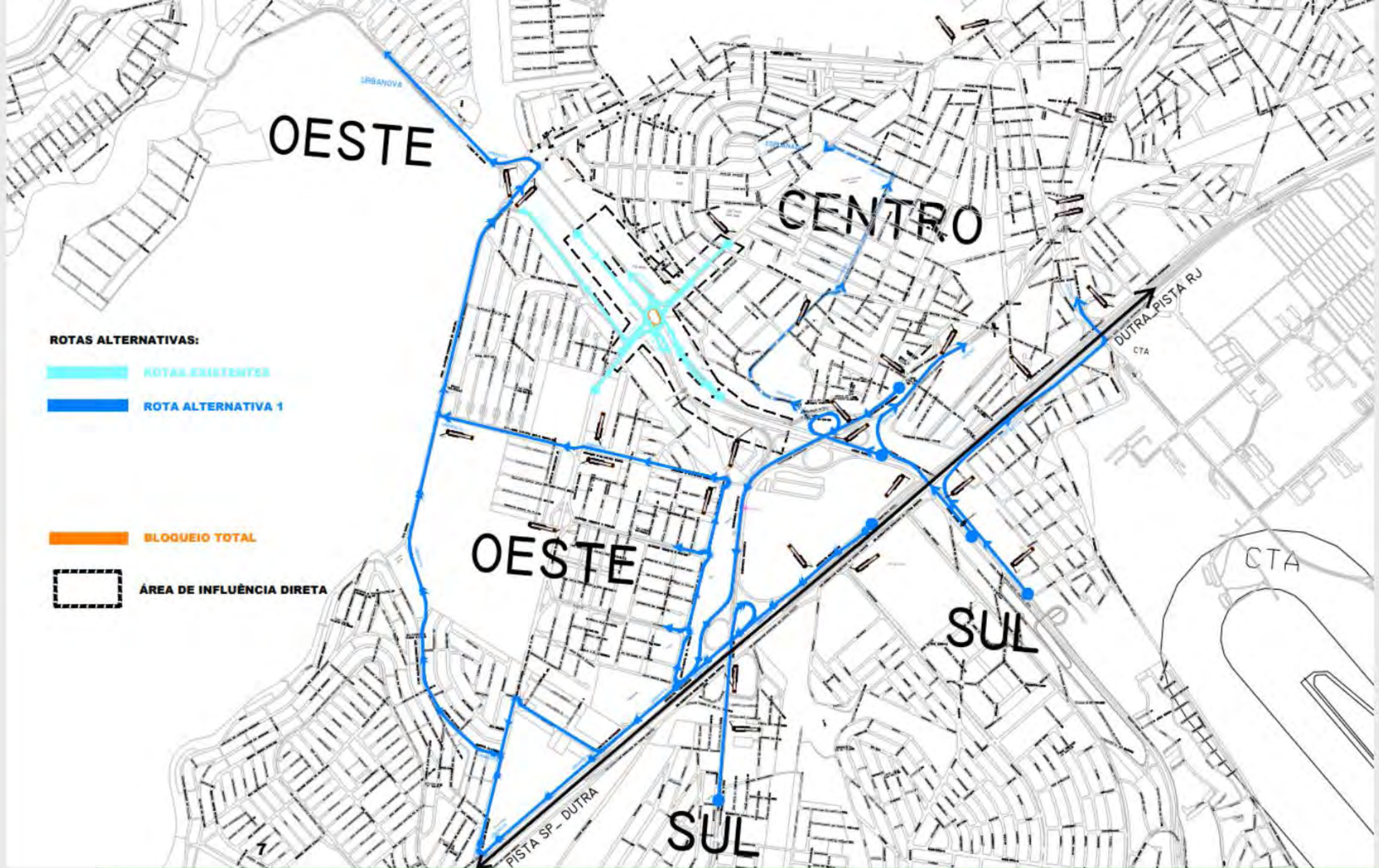
Origem: Centro
Destino: Aquarius/ Urbanova/ Sul



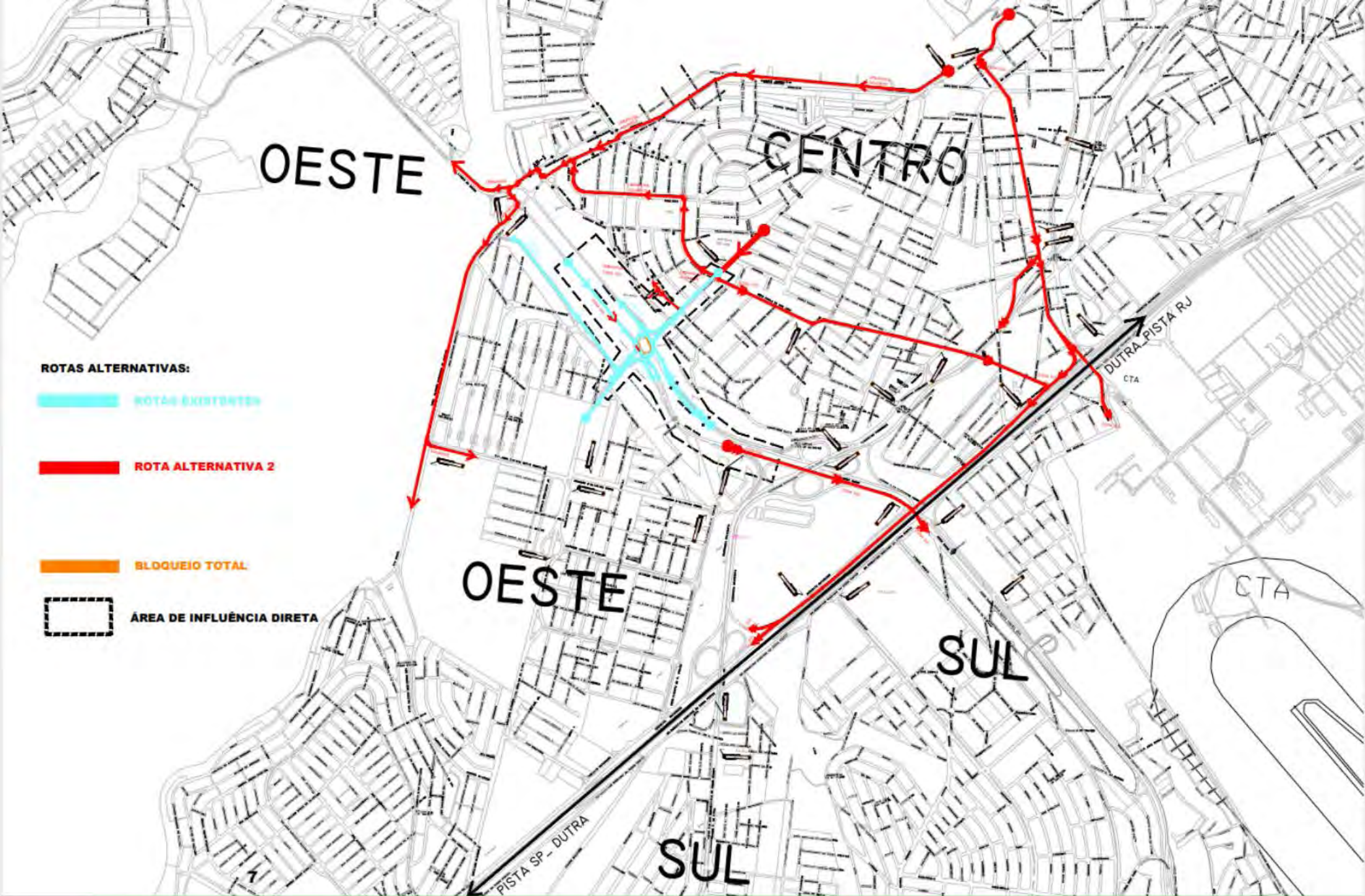
Origem: Aquarius
Destino: Centro/ Urbanova



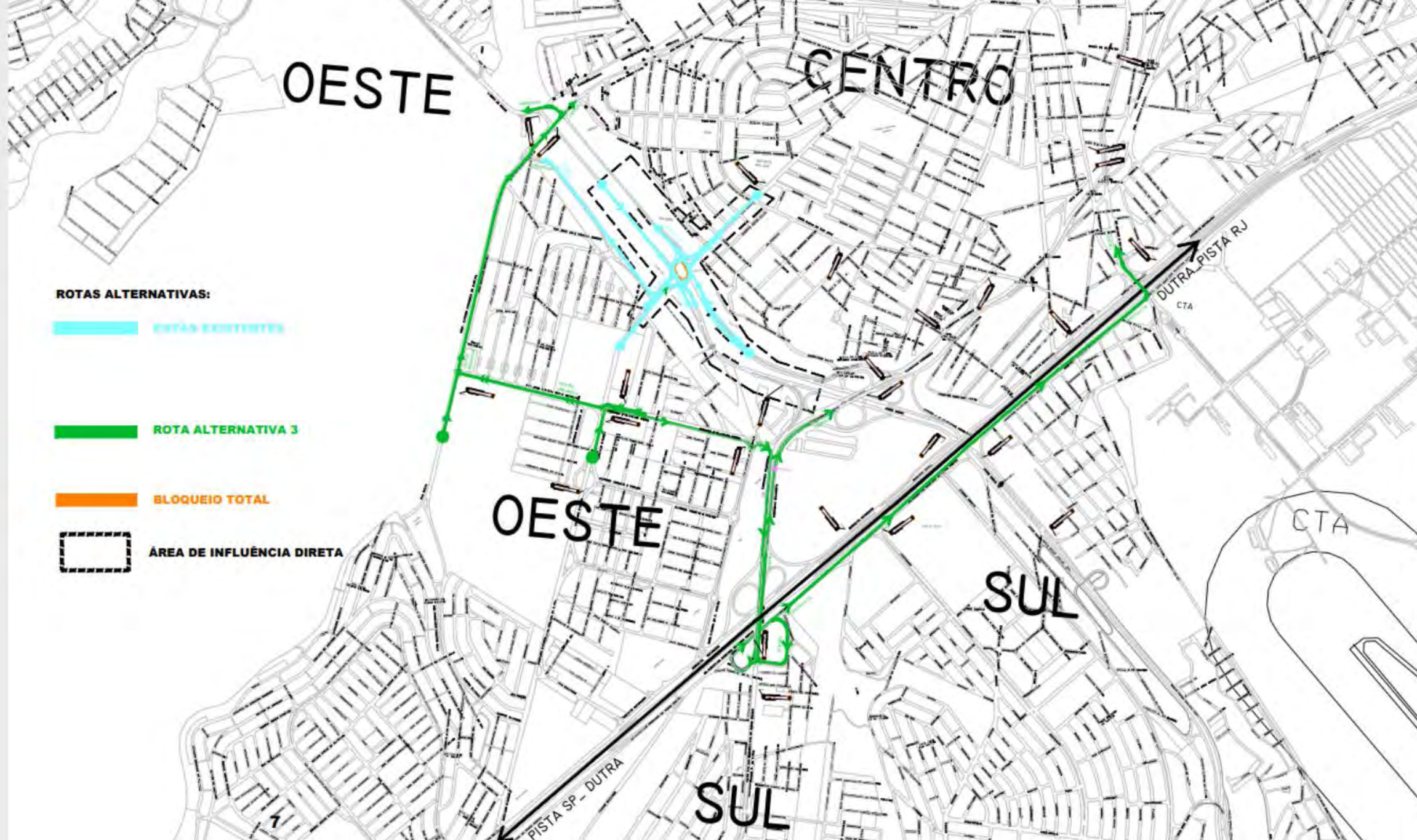
Origem: Urbanova
Destino: Centro/ Aquarius



Ori
De



Orig
Des



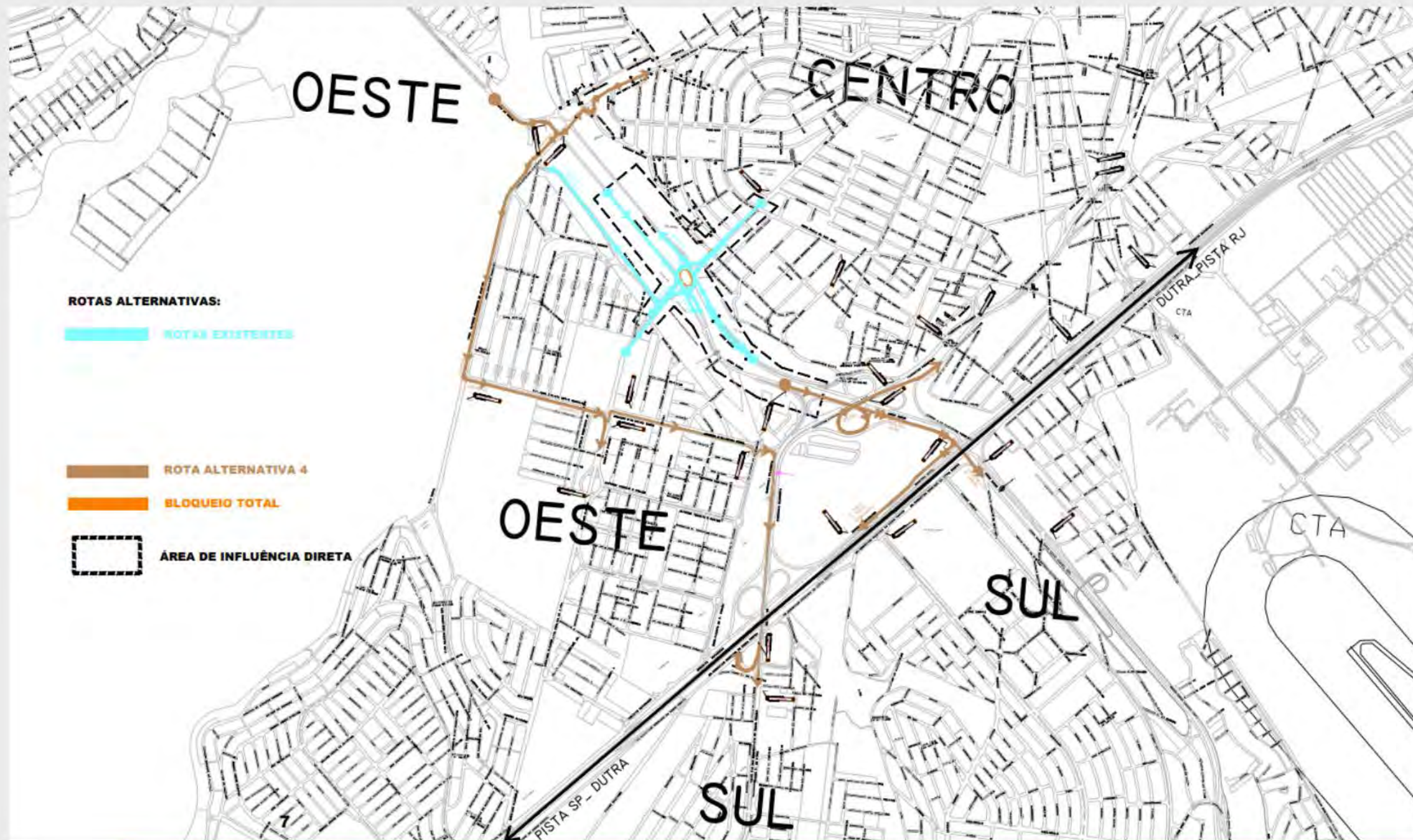
ROTAS ALTERNATIVAS:

—— RUTAS EXISTENTES

—— ROTA ALTERNATIVA 3

■ BLOQUEIO TOTAL

□ AREA DE INFLUÊNCIA DIRETA





Arco da Inovação

Ponte Estaiada - Colinas



Prefeitura
São José dos Campos



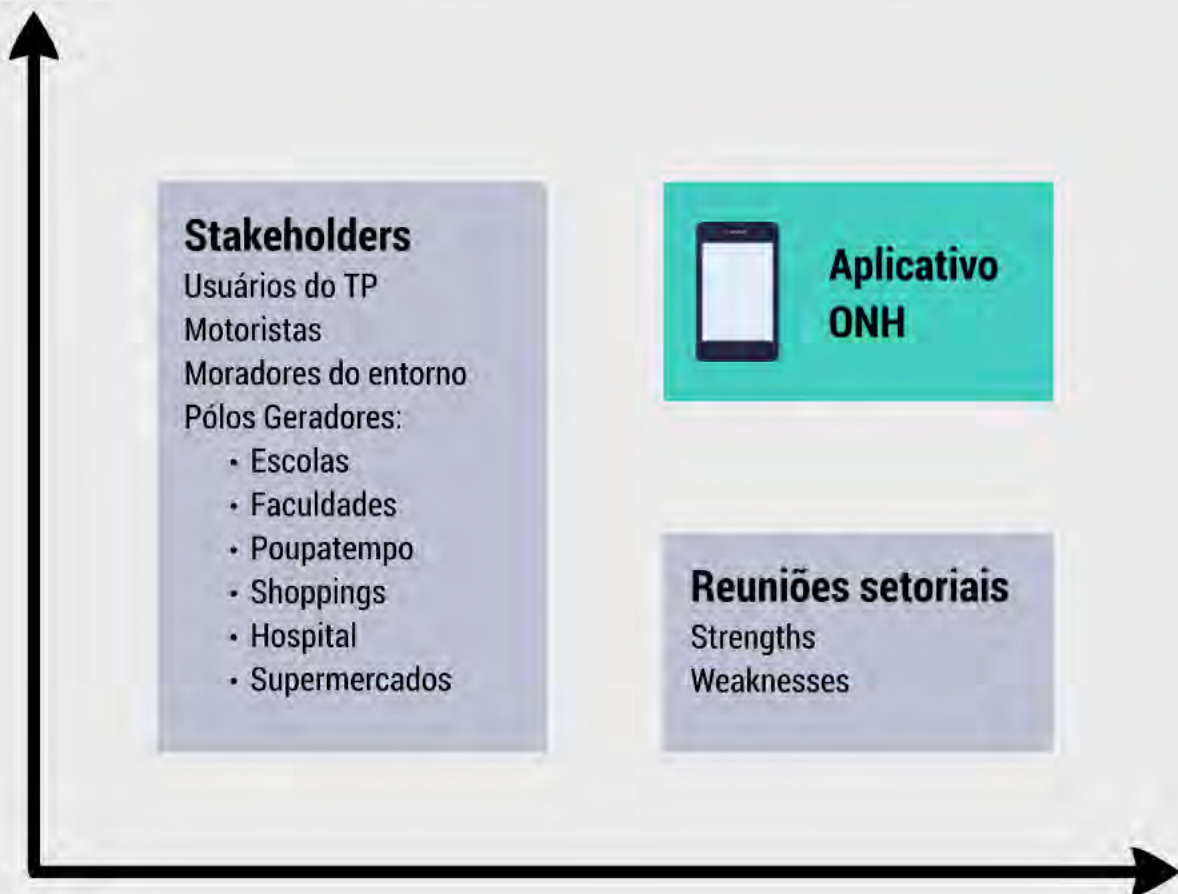
RELACIONAMENTO

Ações de comunicação

**ESTRATÉGIA DE
COMUNICAÇÃO**

**MATERIAIS DE
DIVULGAÇÃO**

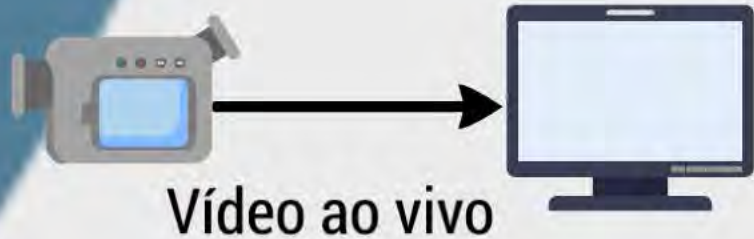
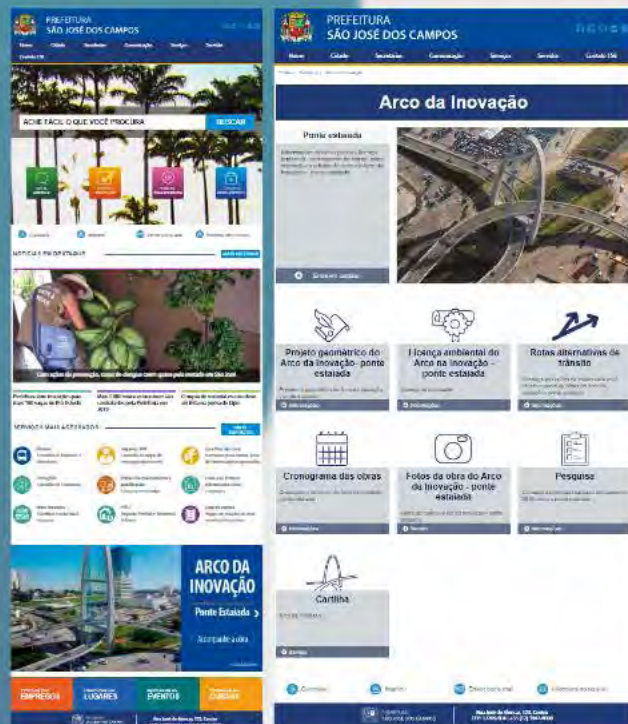
COMUNICAÇÃO DIRIGIDA



COMUNICAÇÃO DE MASSA

- Veículos de comunicação
- Mídias alternativas
- Mídia espontânea
- Mídias sociais
- Site oficial
- Sistema 156
- Sinalização provisória

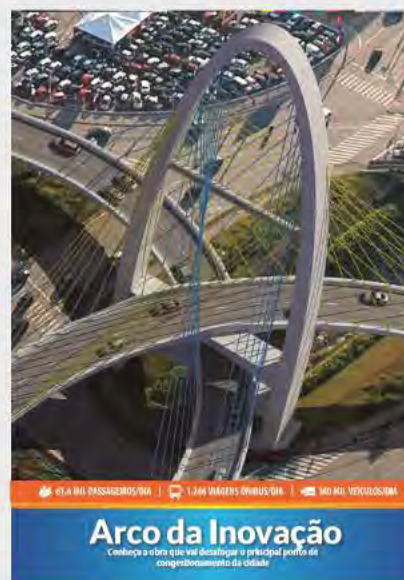
Hotsite de acompanhamento



Vídeo ao vivo

COMUNICAÇÃO E TRANSPARÊNCIA

Cartilha



Jornal impresso



Spots de rádio

Hotsite de acompanhamento





Arco da Inovação - ponte estaiada

Professores educadores são
da Prefeitura em

Compra de material escolar deve
ser feita na ponta do lápis

MAIS SERVIÇOS

do PAZ
são as vagas de
trabalho disponíveis



Qualifica São José
Inscrições para cursos, listas
de convocados e aprovados

de chamamento e
licitação
por secretarias



Concurso Público
Informações sobre
concursos

ento Pedagógico e Territorial
na



Lista de espera
Vagas em escolas da rede
municipal de ensino



ARCO DA INOVAÇÃO

Ponte Estaiada >

Acompanhe a obra



Projeto geométrico do Arco da Inovação - ponte estaiada

Projeto do geométrico do Arco da Inovação -
ponte estaiada

➔ Informações



Licença ambiental do Arco na Inovação - ponte estaiada

Licença de instalação

➔ Informações



Rotas alternativas de trânsito

Conheça as opções de trajeto para você
utilizar durante as obras do Arco da
Inovação - ponte estaiada

➔ Informações



Cronograma das obras

Cronograma de obras do Arco da Inovação -
ponte estaiada

➔ Informações



Fotos da obra do Arco da Inovação - ponte estaiada

Fotos da obra do Arco da Inovação - ponte
estaiada

➔ Serviço



Pesquisa

Conheça a pesquisa realizada em agosto de
2018 sobre a ponte estaiada

➔ Informações

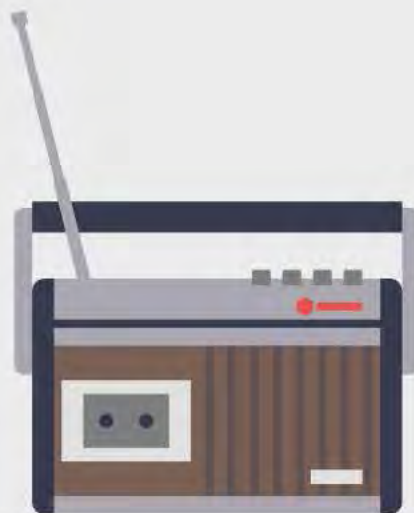
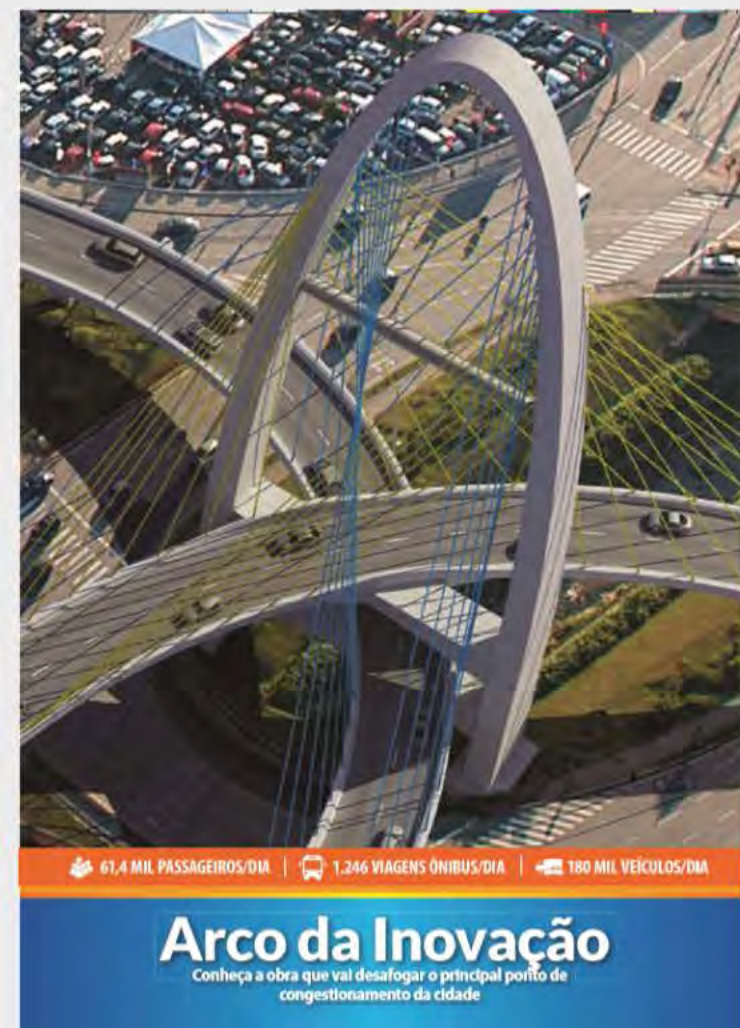


Cartilha

Arco da Inovação

➔ Serviço

Cartilha



Spots de rádio

Jornal impresso





Vídeo ao vivo



PREFEITURA
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

ARCO DA INOVAÇÃO



Ponte Estaiada – Jardim Colinas

Evolução da Malha Viária – São José dos Campos



Anel Viário



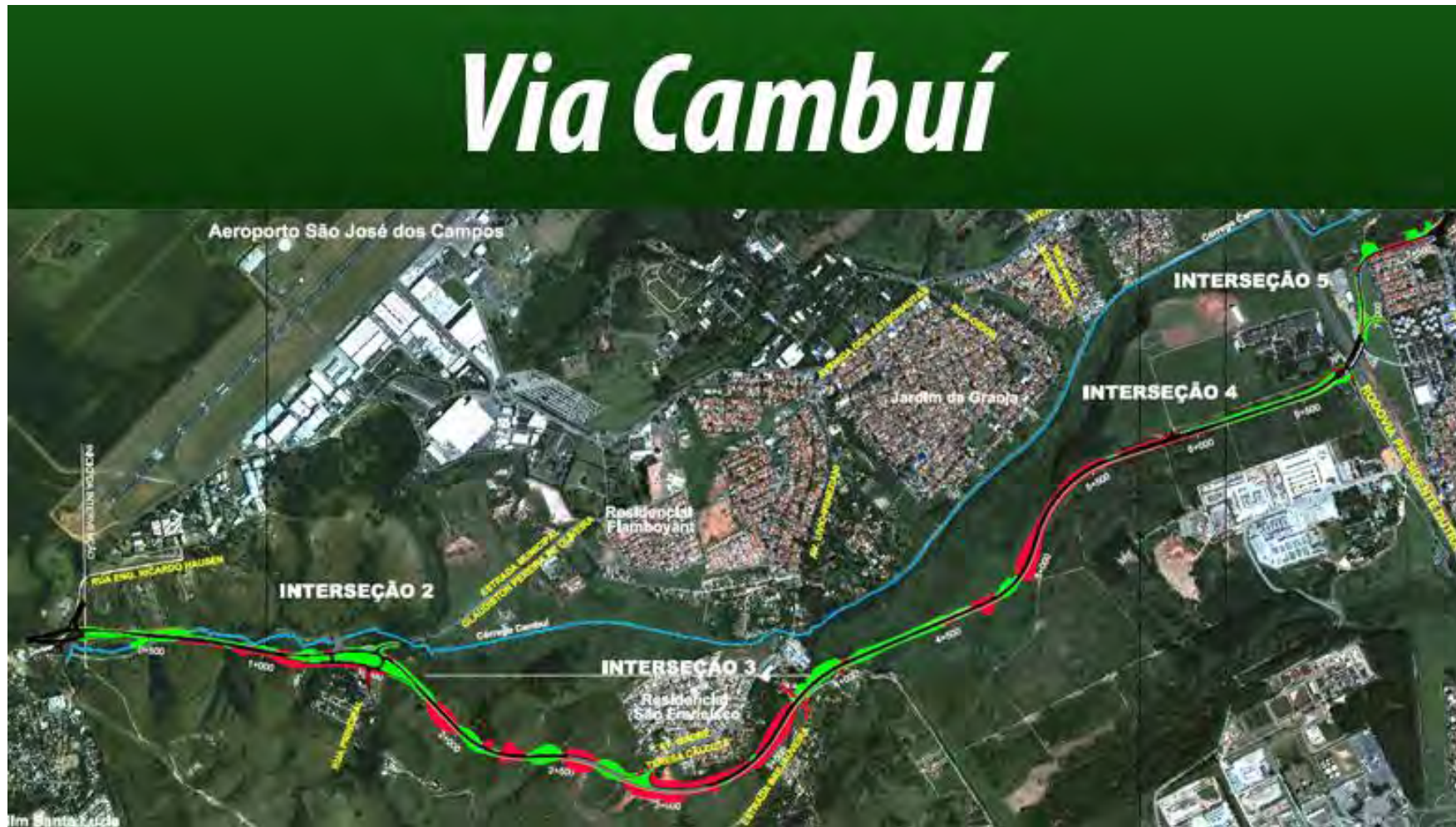
Via Norte

Evolução da Malha Viária – São José dos Campos



Via Oeste

Evolução da Malha Viária – São José dos Campos



Em mar/2018 surgiu uma janela de oportunidade para o cumprimento de uma meta do Plano de Governo!

Economia – Licitações do BID

OBRA	VALOR INICIAL	VALOR CONTRATO	ECONOMIA
Via Cambui - Obras	139.940.805,75	90.397.050,26	49.543.755,49
Via Cambui - Supervisão	8.041.900,82	5.853.949,37	2.187.951,45
Jardim Primavera 1A e 1B	5.166.737,65	3.769.935,70	1.396.801,95
Jardim Augusta	12.794.344,36	8.241.882,18	4.552.462,18
Total			57.680.971,07



R\$ 57,7 MM!



Plano de Governo

TRÂNSITO

Felício vai implantar o Onda Verde, sistema que vai revisar o tempo de semáforos, com o objetivo de melhorar a fluidez do trânsito.

- Todas as novas obras viárias da cidade terão ciclovias. Além disso, o Plano Cicloviário de São José será ampliado.

- As faixas exclusivas de ônibus funcionarão apenas nos horários de pico. A faixa da Av. dos Astronautas será liberada.
- Abrir o acesso do viaduto Santa Inês para a Via Dutra.
- Melhorar o fluxo na rotatória do Colinas.



Rotatória do Colinas – Evolução Temporal



1985

Rotatória do Colinas – Evolução Temporal



1997

Rotatória do Colinas – Evolução Temporal



2010

Rotatória do Colinas – Evolução Temporal



2018

DESAFIO DE GRANDES NÚMEROS



Rotatória do Colinas – por dia

- 180 mil veículos;
- 300.000 pessoas;
- 18 linhas de Ônibus;
- 1.256 viagens de Ônibus;
- 60 mil passageiros em Transporte Coletivo.



Meta da SGHO: CONSTRUÇÃO DE UM COMPLEXO VIÁRIO

Premissas:

1. Durante toda a sua construção a rotatória existente não seria interditada, pois é um dispositivo muito importante e sobrecarregado de tráfego da cidade, o que já era motivo da intervenção não poderia ter sua fluidez reduzida;
2. Obra esbelta e com reduzida altura da estrutura dos tabuleiros para que ornasse/que estivesse aderente ao seu entorno com o m² (terra nua e área construída) entre os mais caros do município;
3. Com o menor custo, melhor qualidade e menores transtornos aos munícipes (menor prazo de execução).



SÓ NOS RESTAVA
UM COMPLEXO
VIÁRIO COM
GRANDES VÃOS



Soluções de melhor custo-benefício

Ponte em Balanços Sucessivos



Ponte Estaiada



Aspectos considerados na definição da melhor solução:

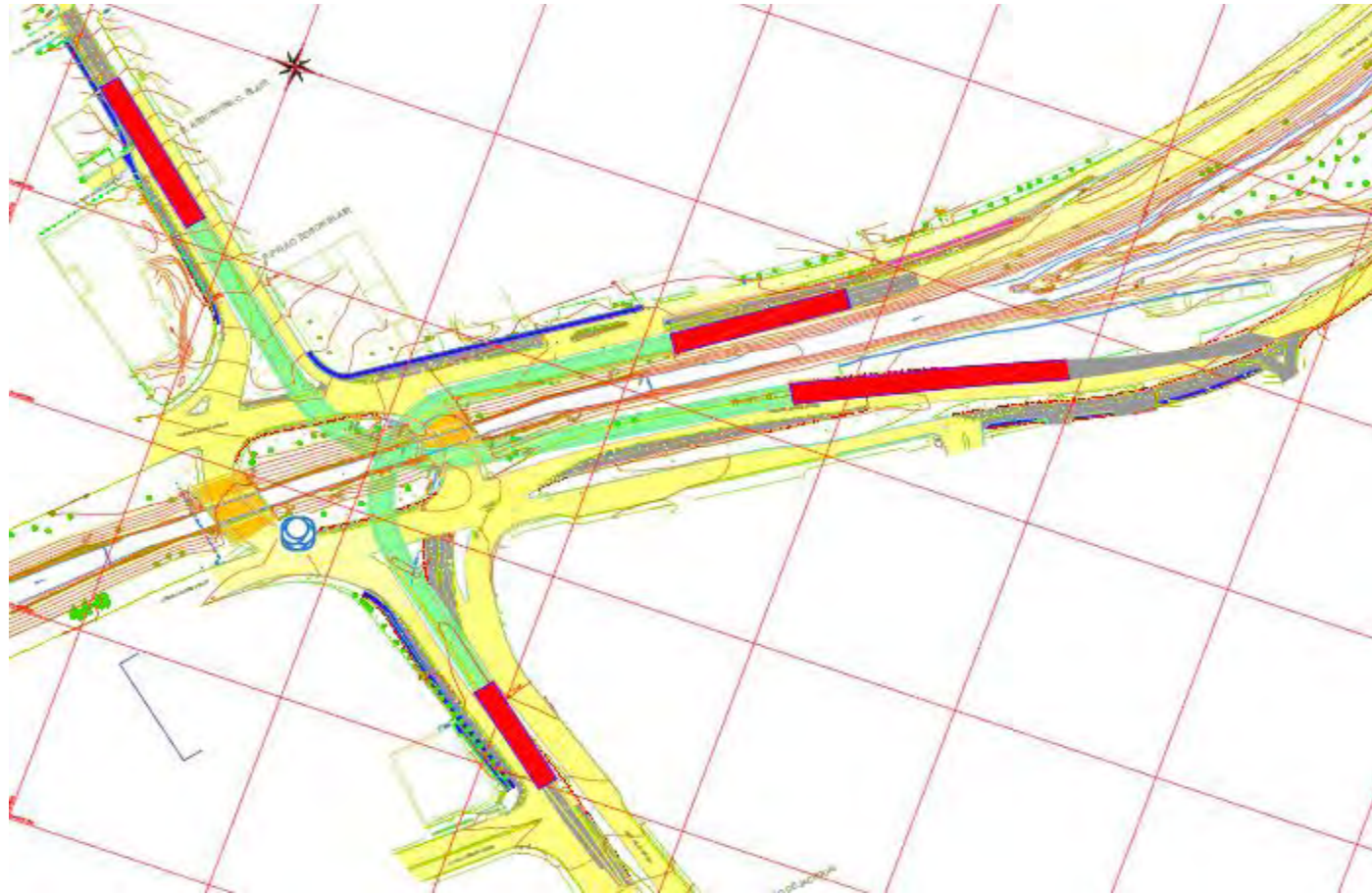
- Contexto Urbano
- Custo da Obra = \$\$\$\$\$
- Desapropriações = \$\$\$\$
- Remanejamento de Interferências = \$\$
- Licenciamento Ambiental = \$\$
- Transtornos aos Municípes = imensurável



CONTEXTO URBANO



PONTE EM BALANÇOS SUCESSIVOS

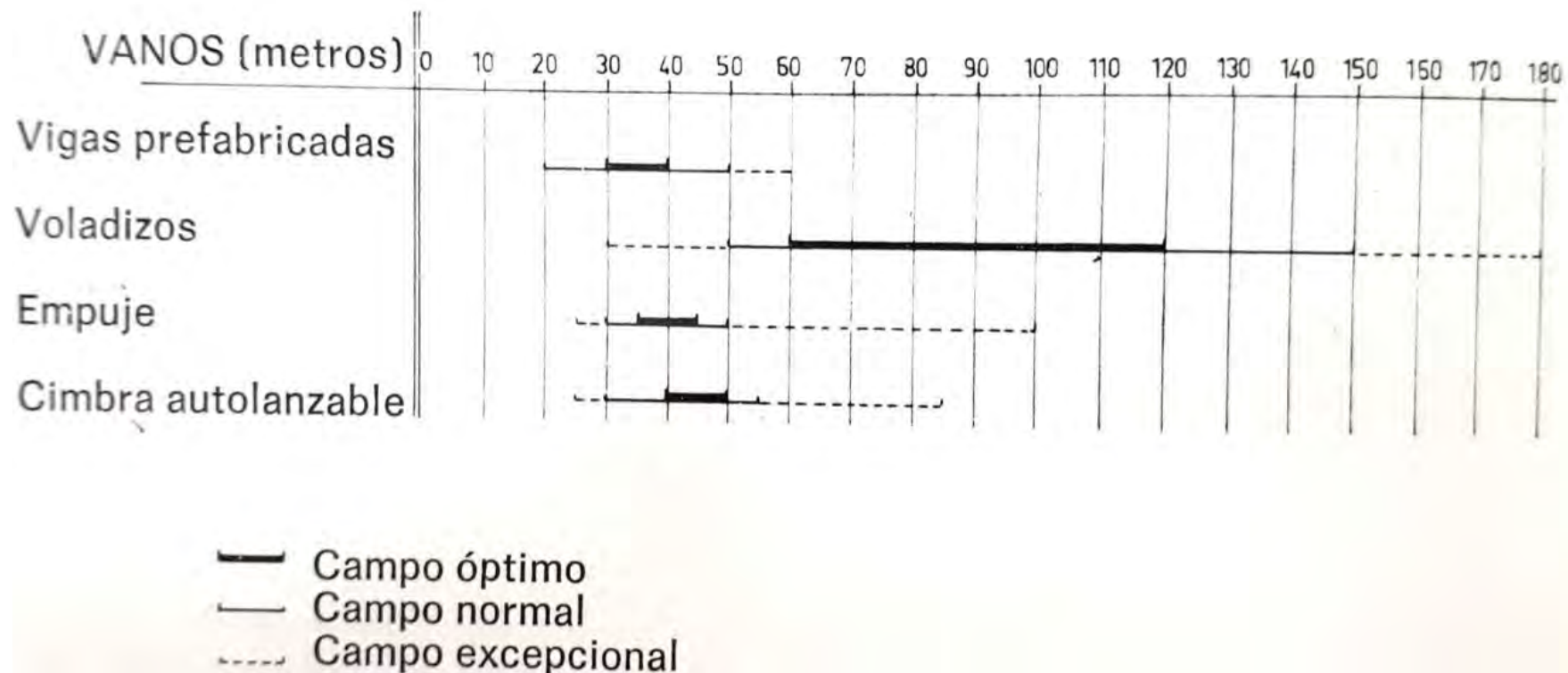


A adoção da solução estrutural em células de concreto em balanços sucessivos:

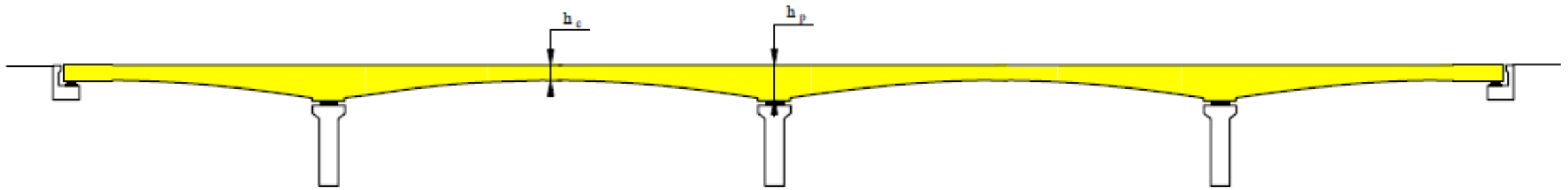
- Pista superior do maior vão da obra seria de 63,6m e o maior vão da pista inferior seria de 57,1m com isso;
- Os vãos passam a ser de 127,2 e 114,2m;
- Não adequação à faixa ótima de utilização desse tipo de estrutura.



3.2. El campo de aplicación de la construcción por voladizos abarca corrientemente las luces entre 60 m y 150 m (fig. I-20).



A altura de estrutura para a solução em caixão de concreto em balanços sucessivos deve ser maior do que a altura da estrutura estaiada. A SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes) recomenda a seguinte altura:



$$\text{On pier: } \frac{l}{h_p} = 14 + \frac{l}{45}$$

Segundo essa recomendação, os caixões teriam as seguintes alturas:

Pista superior: 7,6m.

Pista inferior: 6,9m.

TABELA COMPARATIVA

	PONTE EM BALANÇO SUCESSIVO	PONTE ESTAIADA
ALTURA SEÇÃO	6,90m a 7,60m	1,40 m
ELEVAÇÃO INFERIOR	14,30 m	7,80 m
ELEVAÇÃO SUPERIOR	30,00 m	16,30 m
RAMPA ASCENDENTE INFERIOR	155,00 m	70,00 m
RAMPA DESCENDENTE INFERIOR	159,63 m	102,63 m
RAMPA ASCENDENTE SUPERIOR	191,00 m	110,00 m
RAMPA DESCENDENTE SUPERIOR	295,00 m	165,00 m



Resultados (ponte em balanços sucessivos):

- Rampas: 353m maior
- Tabuleiro: 3.400m² maior
- Subida: 13,70m maior, gerando aumento do consumo de combustíveis, da emissão de poluentes e da geração de ruídos dos seus motores.



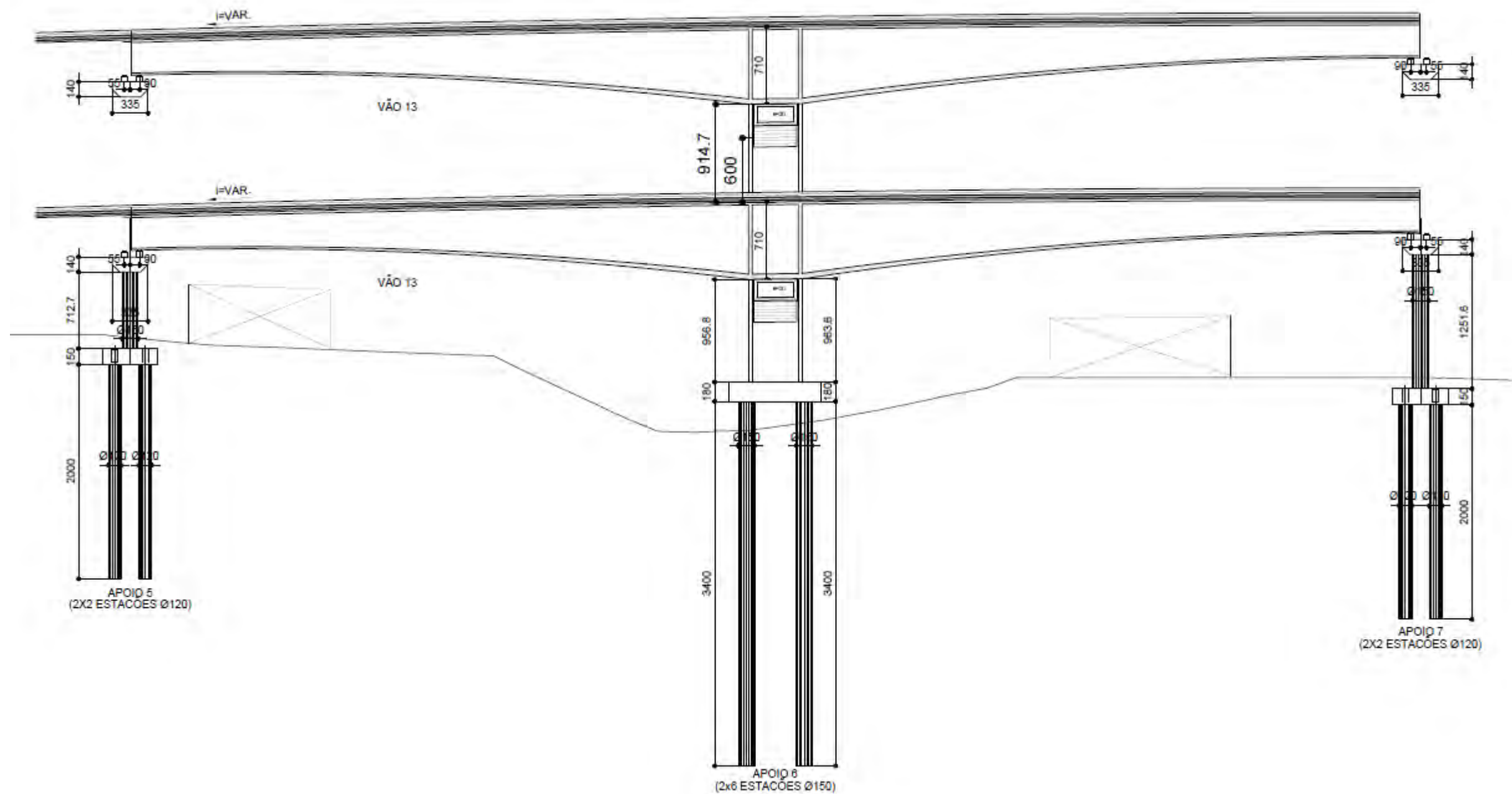
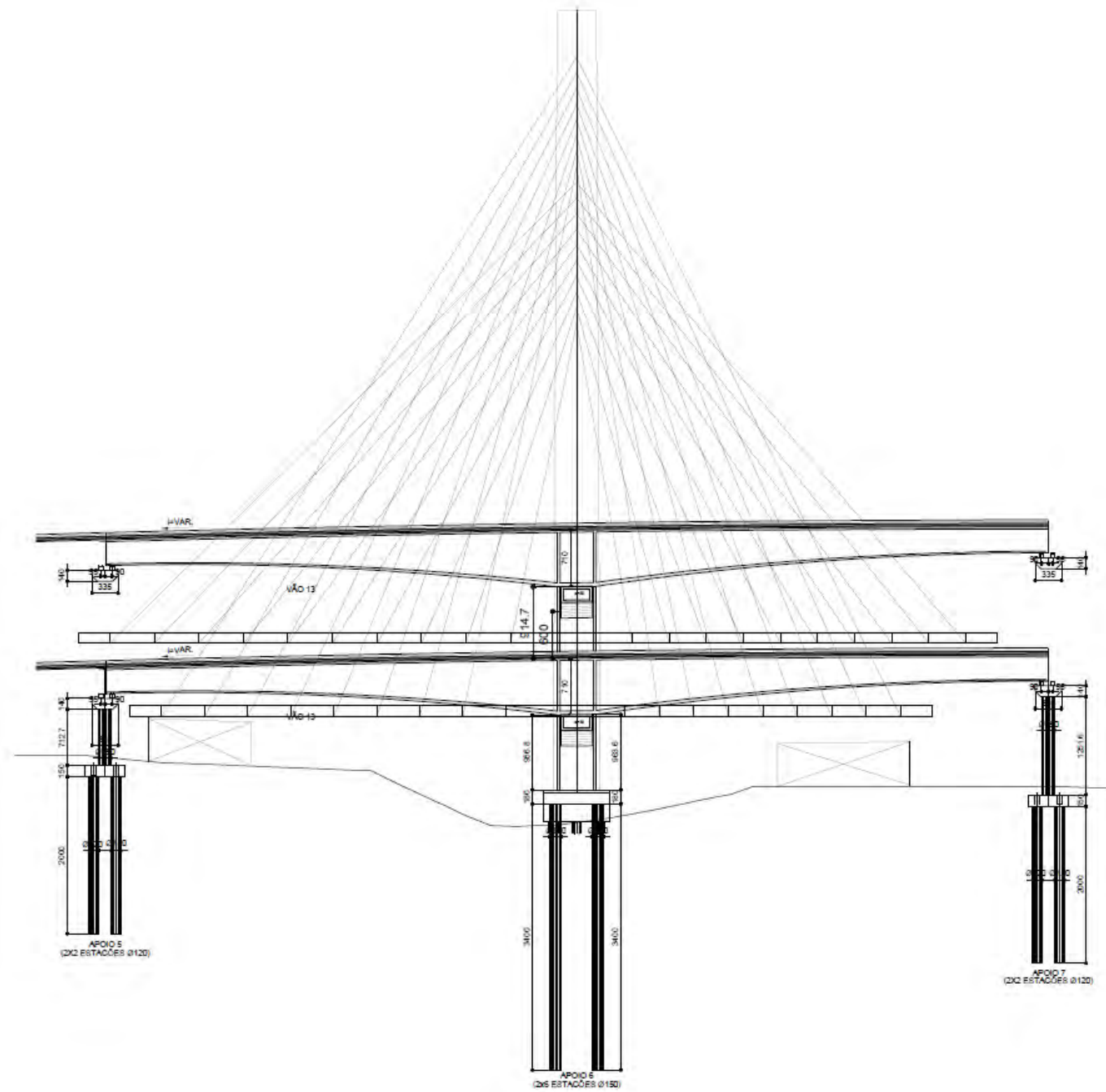




Foto 2: Viaduto em Balanços Sucessivos.



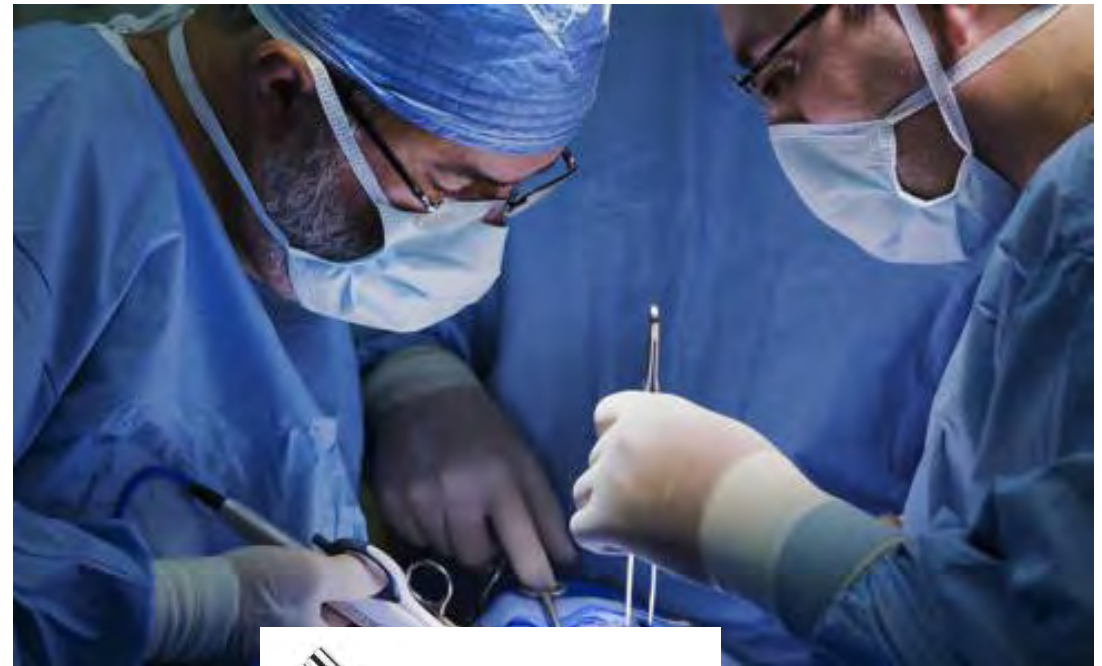
Foto 1: Viaduto em Balanços Sucessivos.





Maquete Eletrônica.

Com a precisão de um cirurgião, o projetista, maior especialista em pontes estaiadas no Brasil, concebeu o Arco da Inovação, cumprindo todas as premissas estabelecidas.





Arco da Inovação.



COMPARATIVO DO CUSTO DAS ALTERNATIVAS

ALTERNATIVA	Área (m²)	Custo / m² (R\$)	CUSTO PRÓPRIO (R\$)	DESAPROPRIAÇÕES	REMANEJAMENTO DE INTERFERENCIAS	LICENÇA AMBIENTAL	TRANSTORNOS AOS MUNICÍPIES	TOTAL
ESTAIADA - Caixa Estaqueada	1.268,25	2.010,75	2.550.134,01	1.450.979,95	414.248,96	Obra + Canteiro = 6.445,75 m²	6.445,75 m²	2.550.134,01
ESTAIADA - Pre-Moldado	3.000,00	1.999,73	5.999.195,86					5.999.195,86
ESTAIADA - Estaiado	2.177,53	19.486,21	42.431.807,84					42.431.807,84
ESTAIADA - Total	6.445,78	7.909,23	50.981.137,71				IMENSURÁVEL	52.846.366,62
CAIXAO - Balanço Sucessivo	2.413,00	6.500,00	15.684.500,00	15.279.392,61	2.554.248,96	Obra + Canteiro = 9.855,80 m²	9.855,80 m²	15.684.500,00
CAIXAO - Caixa Estaqueada	1.472,00	2.500,00	3.680.000,00					3.680.000,00
CAIXAO - Pré-Moldado	5.970,80	4.000,00	23.883.200,00					23.883.200,00
CAIXAO - Total	9.855,80	4.388,05	43.247.700,00				IMENSURÁVEL	61.081.341,57

61,1 MM x 52,8MM



Histórico da Mobilidade Urbana:

- Pense a cidade:

- Antes do Anel Viário (1988)
- Antes do alargamento sob a Dutra (2010/2011)









**SGHO e SEMOB já estudam um novo
complexo viário para melhorar a
mobilidade nesse ponto!**

- Alterações na zona de conforto
- Reclamações sem propósito de colaboração, fazem parte da vida de todos os povos, mas tiramos sempre duas lições inexoráveis:

- 1 - Os transtornos passam e as obras ficam;
- 2 - Obras só são efetivas se beneficiarem muita gente.



MUITO OBRIGADO!

Mais informações:

Site: <http://www.sjc.sp.gov.br>

Telefone: 3947-8073

E-mail: obras@sjc.sp.gov.br



Ao Sr. Felício Ramuth, prefeito de São José dos Campos
Ao Sr. Jason Anthony Hobbs, representante do Projeto PEU – BID

Desde 1996 a cidade de São José[de] dos Campos iniciou um processo de gentrificação nas áreas centrais. Para isso conta com o suporte financeiro oriundo do BID, cujos projetos originais foram aprovados e autorizados pelo Senado Federal, pois envolvem financiamento externo, gerando conseqüentemente, endividamento com comprometimento do orçamento do município em moeda estrangeira.

O primeiro projeto foi concebido no contexto da desfavelização promovida pela prefeitura a partir de 1998. Esse projeto recebeu o número PO-1126\OC-BR. Em essência realizou a remoção de 455 famílias da região central para áreas distantes do centro urbano. Ou seja, foram três bairros, em que as comunidades estavam plenamente integradas ao local, com costumes, tradições e geração de renda.

Em documento preparatório para o Plano Diretor, produzido pela Prefeitura em 2011, os próprios técnicos *concluíram que a fase inicial do reassentamento das famílias no Jardim São José 2 foi realizada com dificuldade devido a algumas resistências e também devido ao fator cultura e costumes da população*

(<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-110529158-68>)

Ou seja, admite-se que as famílias foram coagidas a abandonar suas casas, desrespeitando as diretrizes da OP 710 do banco que estabelece como princípio **atenção especial as considerações socioculturais**

(<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-110529158-68>).

Essa denuncia foi feita a época para representantes do banco, para autoridades brasileiras como o Ministro da Justiça e Senadores e Deputados. Infelizmente prevaleceu o interesse político-imobiliário em detrimento da vida da população atingida.

Posteriormente outro projeto financiado pelo BID foi autorizado para São Jose dos Campos, repetindo a mesma pratica de ignorar a participação popular e os direitos das populações atingidas.

Em 12 de julho de 2011 o Senado aprovou o PEU

‘Os parlamentares aprovaram, ainda, operação de crédito externo de até US\$ 85.672.400,00 entre o município de São José dos Campos (SP) e o BID, destinada a financiar parcialmente o Programa de Estruturação Urbana de São José dos Campos. Os recursos serão destinados à realização de obras de infraestrutura, remanejamento de famílias de áreas de risco e a construção de parques urbanos na cidade. ‘
(<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2011/07/12/senado-aprova-emprestimos-para-rio-de-janeiro-e-sao-jose-dos-campos>).

Com base nestas considerações, queremos respostas para as seguintes questões que afetam a vida das comunidades atingidas pelas operações do BID em São Jose dos Campos

1. O projeto aprovado pelo Senado Federal estabeleceu as ações a serem executadas com esse financiamento, que em nenhum momento fez referencias ao projeto hoje em apresentação. Portanto não autorização do Senado Federal para esta obra.
2. Foram feitas denuncias relativas aos direitos das comunidades afetadas pela Via Cambuí ao representante do BID, Sr. Jason Anthony-Hobbs, em reunião com os atingidos na Defensoria Pública, com a participação do defensor, líderes comunitários. O representante do banco, que havia dito que estariam presentes na reunião representantes da Prefeitura juntos para ouvir os relatos da comunidade, no entanto, sem dar qualquer justificativa a prefeitura não

compareceu. O comportamento da Prefeitura novamente repetiu o mesmo padrão de desrespeito aos direitos das comunidades e as diretivas do BID verificados por ocasião da implantação do Habitar-Brasil BID.

3. Considerando o impacto da obra em apresentação, cuja execução já aproxima de uma fase irreversível, sua discussão com a comunidade, de acordo com as diretrizes do banco, deveria ser realizada antes de sua contratação.
4. Mesmo sem autorização do Senado o banco autorizou a obra
5. Conforme o processo 678 98, está correndo na Primeira Vara da Comarca de São Jose dos Campos, o usucapião da área do bairro Vila Nova Tatetuba, movido pelos moradores. Considerando que a diretiva do BID somente autoriza a execução da obra após a posse de todas as matrículas dos imóveis afetados, a Prefeitura desrespeitou mais uma vez as normas do banco e iniciou a obra da Via Cambuí a despeito dos direitos dos moradores, sem aguardar o julgamento do mérito da ação.
6. De acordo com a licença de instalação da obra da Via Cambuí, a prefeitura teria que ter comprovado no prazo de noventa dias da concessão da licença, a realização do Plano de Macrodrenagem da Bacia do Ribeirão Cambuí, esclarecer como se dara a mitigação de eventuais cheias nas imediações da Via Cambuí entre a Via Dutra e a interligação da Rua João Marson.
7. Quando será apresentado esse plano, pois, eventuais cheias da Bacia do Cambuí atingirão as comunidades do Sitio Bom Jesus, Residencial São Francisco, Corintinha, Sape, Vila Guarani e Residencial Cambuí.
8. Esse laudo é essencial, pois aquela é uma região sujeita a enchentes, ainda antes da execução da obra, pois em 2008 houve grande enchente na região inclusive com vitima fatal e outra em 2017.
9. O financiamento do PEU esta estruturado em regularização fundiária, modernização da maquina publica e obras de infra-estrutura. O governo atual acabou com a Secretaria de Regularização Fundiária, com isso adotou a pratica de intimidar as famílias dos loteamentos irregulares com processos judiciais demolitórios, ao invés de usar os recursos para regularização e habitação popular.

Certos de que seremos atendidos,

São José dos Campos, 6 de fevereiro de 2019.

Jubileu sul Brasil

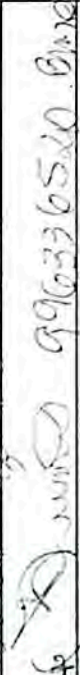
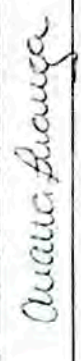
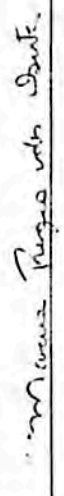


Cosme Vitor



PMSC

ENTREGA DE CONVITES AUDIÊNCIA PÚBLICA – “Arco da Inovação”

EMPREENHIMENTO	ENDEREÇO	ASSINATURA
Mercure Hotel	Av. Jorge Zarur, 81 - Jardim Apolo	
Bar Chaparral Express	Av. São João, 2135 - Jardim das Colinas	
Subway	Av. São João, 2135 - Jardim das Colinas	
Bradesco Dia&Noite	Av. São João, 2135 - Jardim das Colinas	
Lojas Americanas	Av. São João, 2135 - Jardim das Colinas	
Farmácia Chaparral	Av. São João, 2135 - Jardim das Colinas	
Posto Ipiranga Chaparral	Av. São João, 2135 - Jardim das Colinas	
VillaBella Colinas	Endereço Av. São João, 2025 - Jardim Esplanada II	 996336520 Buro
Casa Decorada	Av. São João, 1945 - Jardim Esplanada	
DeMartini Móveis	R. Pedro Rabêlo de Araújo, 159 - Jardim Apolo II	 98156-3183 Tai
Movida rent-a-car	Av. São João, 1970 - Jd. Esplanada	
Templo Batista Bíblico	Av. São João, 2000 - Jd. Esplanada	
Esplanada Society	R. Irmã Maria Demétria Kfuri, 620 - Jd. Esplanada	
Colinas Shopping	Av. São João, 2200 - Jardim das Colinas	

[illegible]

Alternativa de melhor custo-benefício

A solução estrutural adotada para o Complexo Viário foi adequada à situação em que a rotatória se encontra, e toda a sua implantação e geometria foi pensada para reduzir ao máximo os insumos necessários para a sua execução, acarretando consequentemente em redução do custo da **obra, desapropriações, remanejamento de interferências, licenciamento ambiental** e, principalmente os **transtornos aos munícipes** durante a construção.

Desse modo, iniciamos os estudos do projeto básico da obra privilegiando e garantindo dois aspectos fundamentais:

1 - que durante toda a sua construção a rotatória existente não seria interditada, pois é um dispositivo muito importante e sobrecarregado de tráfego da cidade.

2 - que fizéssemos uma obra esbelta e com reduzida altura da estrutura dos tabuleiros.

Para não interditar a rotatória durante a construção da ponte, estudamos soluções com cimbramento suspenso, que permitem a execução da estrutura em avanços sucessivos, sem exigir grandes restrições no uso do solo abaixo do seu tabuleiro. Tal solução se mostrou mais econômica em seu custo próprio, mas ao analisarmos de forma global (**custo próprio + desapropriações + remanejamento de interferências + licenciamento ambiental + transtornos aos munícipes** durante a construção) seu custo seria muito maior.

Ensaio técnicos simulados foram realizados e comprovaram que a construção de duas plataformas elevadas nas condições de mão e direção conforme identificadas nas contagens estatísticas são absolutamente eficientes para garantir a maior fluidez viária. É recorrente entre especialistas em urbanismo que ações empreendidas para a melhoria da mobilidade urbana contribuem para o aumento da qualidade de vida das pessoas, desta forma qualquer solução que propicie mais segurança, conforto e bem estar à população deve ser viabilizada pelo poder público.

Optamos então pela solução estaiada, pois é uma estrutura mais esbelta, 353 m menor em seu comprimento, 3.400 m² menor em área e que apresentou o menor custo-benefício.

Ao avançar os estudos da solução estaiada, chegamos à conclusão que seria possível fazer um mastro único, capaz de suportar os dois tabuleiros, e o próprio mastro vencendo o vão do Córrego Vidoca. Assim, o mastro foi implantado ***cirurgicamente*** na

3.2. El campo de aplicación de la construcción por voladizos abarca corrientemente las luces entre 60 m y 150 m (fig. I-20).

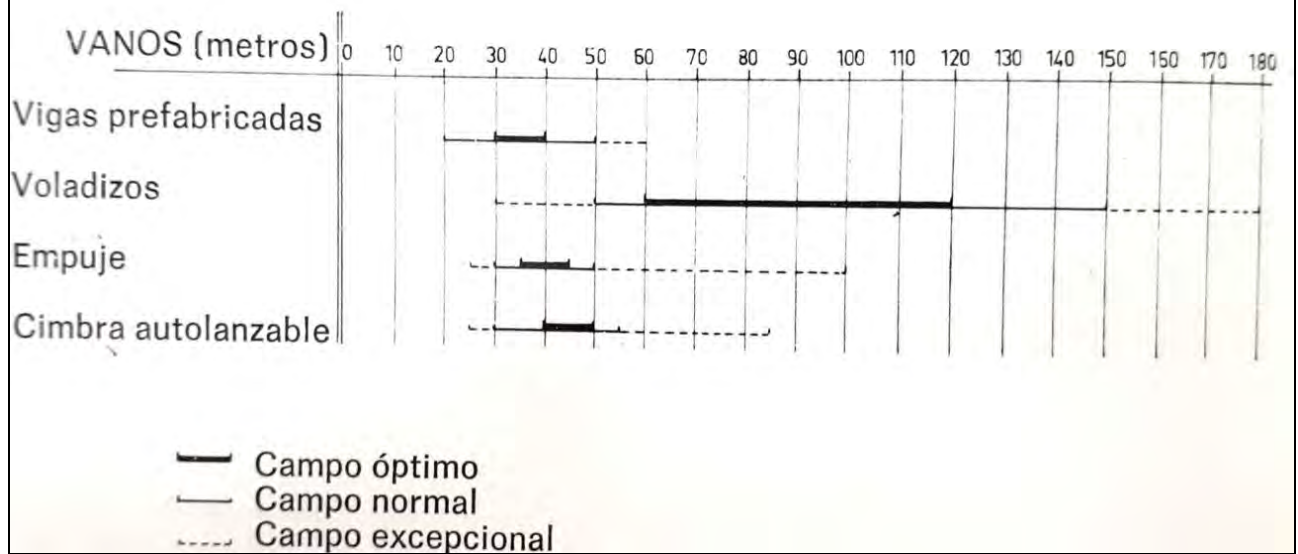


Figura 2: Campo de aplicação dos procedimentos de construção de grandes pontes em concreto protendido.

A altura de estrutura para a solução em caixão de concreto em balanços sucessivos deve ser maior do que a altura da estrutura estaiada. A SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes) recomenda a seguinte altura:

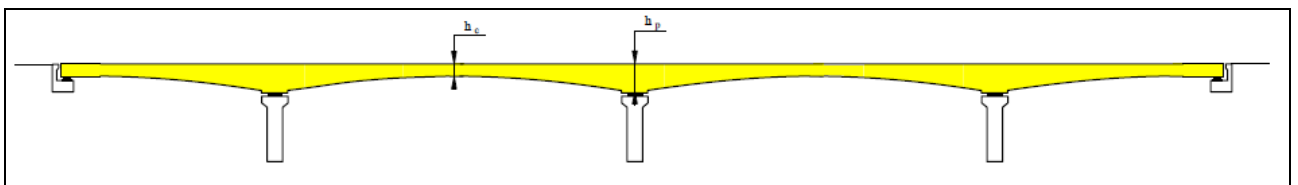


Figura 3: Profundidade parabolicamente variável.

$$\text{On pier: } \frac{l}{h_p} = 14 + \frac{l}{45}$$

Segundo essa recomendação, os caixões teriam as seguintes alturas:

Pista superior: 7,6m.

Pista inferior: 6,9m.

Como a altura da estrutura estaiada é de apenas 0,4m (distância entre o topo do pavimento e o fundo da estrutura), para atender as mesmas alturas de estrutura, e não prejudicar o gabarito rodoviário exigido em norma, seria necessário elevar a pista inferior em 6,5m. Para isso seria necessário prolongar o trecho de acesso em 85 metros na rampa ascendente e 57 metros na rampa descendente. A pista superior deveria ser elevada em 13,7 metros (6,5 + 7,2). A rampa ascendente passaria a ter 81 metros a mais de extensão e a rampa descendente 130 metros de acréscimo. Portanto teríamos uma obra 353 m maior. Os veículos deverão subir 13,7 m a mais do que seria necessário na solução estaiada, aumentando o consumo de combustível, a emissão de poluentes e a geração de ruído dos seus motores (Anexo 03).

Esses 353 metros a mais de obra custariam em torno de R\$ 15 milhões a mais, considerando que seu custo por metro quadrado será o mesmo do trecho convencional do projeto da solução estaiada, apesar de sabermos que as solicitações serão maiores, pois teremos pilares mais altos, que incrementam as solicitações devido aos esforços horizontais atuantes (vento, frenagem, retração, etc).

Assim, a escolha de uma solução estrutural de uma obra de arte especial não pode ser definida analisando apenas o custo do tabuleiro principal. Ela deve ser tomada levando em conta todos os aspectos em que a obra está inserida. Colocar dois paredões, um de 6,9 metros de altura e outro, acima do primeiro de 7,6 metros de altura, não é definitivamente a melhor solução estética a ser tomada. Seguem ilustrações de balanços sucessivos convencionais e a ponte estaiada em questão.

Aumentar o comprimento da obra em mais de 350 m de extensão, numa área urbanizada, e cheia de interferências para serem resolvidas é algo que pode até mesmo inviabilizar a implantação de tal estrutura.

Assim, nós não temos dúvidas que escolhemos a melhor solução a ser utilizada, a estrutura que vai agregar valor à Cidade de São José dos Campos. Trata-se de uma obra no estado da Arte, uma obra que simboliza o polo tecnológico inovador que nossa cidade merece e o que a mesma representa para o Brasil.

Memória de Cálculo das Alternativas

ALTERNATIVA	Área (m²)	Custo / m² (R\$)	CUSTO PRÓPRIO (R\$)	DESAPROPRIAÇÕES	REMANEJAMENTO DE INTERFERENCIAS	LICENÇA AMBIENTAL	TRANSTORNOS AOS MUNÍCIPES	TOTAL
ESTAIADA - Caixa Estaqueada	1.268,25	2.010,75	2.550.134,01	1.450.979,95	414.248,96	Obra + Canteiro = 6.445,75 m²	6.445,75 m²	2.550.134,01
ESTAIADA - Pre-Moldado	3.000,00	1.999,73	5.999.195,86					5.999.195,86
ESTAIADA - Estaiado	2.177,53	19.486,21	42.431.807,84					42.431.807,84
ESTAIADA - Total	6.445,78	7.909,23	50.981.137,71				IMENSURÁVEL	52.846.366,62
CAIXAO - Balanço Sucessivo	2.413,00	6.500,00	15.684.500,00	15.279.392,61	2.554.248,96	Obra + Canteiro = 9.855,80 m²	9.855,80 m²	15.684.500,00
CAIXAO - Caixa Estaqueada	1.472,00	2.500,00	3.680.000,00					3.680.000,00
CAIXAO - Pré-Moldado	5.970,80	4.000,00	23.883.200,00					23.883.200,00
CAIXAO - Total	9.855,80	4.388,05	43.247.700,00				IMENSURÁVEL	61.081.341,57

DECRETO N. 18.088, DE 21 DE FEVEREIRO DE 2019.

Declara de utilidade pública para fins de desapropriação e implantação da Ponte Estaiada, parte da área de terreno abaixo descrita e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso IX do artigo 93 da Lei Orgânica do Município, de 5 de abril de 1990, e nos termos do artigo 6º do Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941, com as alterações introduzidas pela Lei n. 2.786, de 21 de maio de 1956;

Considerando o que consta no Processo Administrativo n. 109.433/18;

DECRETA:

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, parte da área de terreno constituída de benfeitorias, abaixo descrita, que consta pertencer à empresa Nova Moema Empreendimentos Ltda., destinada a implantação da Ponte Estaiada, a saber:

I - Imóvel: parte da área registrada sob a Matrícula n. 96.434, do 1º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de São José dos Campos;

II - Propriedade: Nova Moema Empreendimentos Ltda.;

III - Localização: Avenida São João, n. 2.200, Loteamento Jardim Colinas;

IV - Situação: a área está situada entre a Avenida Doutor Eduardo Cury e a Avenida Major Miguel Naked, defronte com a Avenida São João;

VI - Medidas e Confrontações: o perímetro inicia-se no vértice 01, coordenada UTM N-7.433.464,6871 e E-407.256,0448 cravado na divisa com a Avenida São João, deste segue no sentido horário, confrontando com a referida Avenida, em curva com ângulo central de 00°40'33", raio de 964,81 metros e distância de 11,38 metros até encontrar o vértice 02, cravado no alinhamento da Av. São João, deste segue confrontando com a referida Avenida em curva com ângulo central de 04°46'09", raio de 964,81 metros e distância de 80,31 metros até encontrar o vértice 03, cravado na confluência da Avenida São João com a Avenida Major Miguel Naked, deste segue em curva com ângulo central de 34°25'51", raio de 20,00 metros e desenvolvimento de 11,90 metros até encontrar o vértice 04, cravado na confluência da Avenida São João com a Avenida Major Miguel Naked, deste deflete a direita segue confrontando com a área remanescente até encontrar o vértice inicial 01, através dos seguintes

azimutes e distâncias: do vértice 04 deflete à direita e segue com azimute de $290^{\circ}15'09''$ e distância de 1,33 metros até encontrar o vértice 05, deste deflete à direita e segue com azimute de $33^{\circ}45'28''$ e distância de 35,71 metros até encontrar o vértice 06, deste deflete à esquerda e segue com azimute de $314^{\circ}59'20''$ e distância de 1,44 metros até encontrar o vértice 07, deste deflete à direita e segue com azimute de $44^{\circ}32'42''$ e distância de 6,38 metros até encontrar o vértice 08, deste deflete à direita e segue com azimute de $132^{\circ}02'13''$ e distância de 2,27 metros até encontrar o vértice 09, deste deflete à esquerda e segue com azimute de $33^{\circ}13'13''$ e distância de 26,73 metros até encontrar o vértice 10, deste deflete à direita e segue com azimute de $122^{\circ}11'05''$ e distância de 1,42 metros até encontrar o vértice 11, deste deflete à esquerda e segue em curva com ângulo central de $03^{\circ}05'44''$, raio de 627,00 metros e desenvolvimento de 33,90 metros até encontrar o vértice 12, deste segue em curva com ângulo central de $23^{\circ}22'41''$, raio de 28,54 metros e desenvolvimento de 11,65 metros até encontrar o vértice 13, deste deflete à direita e segue com azimute de $197^{\circ}17'59''$ e distância de 11,35 metros até encontrar o vértice inicial 01;

VI - Área Total: o perímetro descrito perfaz uma área de $388,40 \text{ m}^2$ (trezentos e oitenta e oito metros e quarenta decímetros quadrados);

VIII - Benfeitorias: a área a ser desapropriada possui uma floreira em alvenaria, revestida por pastilhas cerâmicas com 0,50m de altura, medindo $108,15 \text{ m}^2$ (cento e oito metros quadrados e quinze decímetros quadrados);

Parágrafo único. A área acima descrita está mais bem caracterizada na Planta e Memorial Descritivo constantes no Processo Administrativo n. 109.433/18.

Art. 2º Fica declarada de natureza urgente a desapropriação objeto do presente Decreto, nos termos do art. 15, do Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941, com as alterações dadas pela Lei n. 2.786, de 21 de maio de 1956.

Art. 3º Havendo disponibilidade orçamentária e financeira, bem como concordância quanto ao preço e forma de pagamento, far-se-á a desapropriação e poderá resolver-se por acordo, mediante escritura pública, uma vez satisfeito os seguintes requisitos:

- I – que o preço do imóvel não ultrapasse o valor fixado no Laudo de Avaliação;
- II – que a empresa proprietária ofereça:
 - a) traslado de título aquisitivo e prova de transcrição imobiliária;
 - b) certidão vintenária atualizada do imóvel;
 - c) certidão atualizada de aquisição do imóvel e negativa de alienação, hipoteca, arresto, ações reipersecutórias e demais ônus;
 - d) certidão negativa de débitos municipais.

Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

São José dos Campos, 21 de fevereiro de 2019.



Felício Ramuth
Prefeito



José Turano Júnior
Secretário de Gestão Habitacional e Obras



José de Mello Corrêa
Secretário de Gestão Administrativa e Finanças



Melissa Pulice da Costa Mendes
Secretária de Apoio Jurídico

Registrado no Departamento de Apoio Legislativo da Secretaria de Apoio Jurídico, aos vinte e um dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e dezenove.



Everton Almeida Figueira
Departamento de Apoio Legislativo

DECRETO N. 18.057, DE 11 DE JANEIRO DE 2019.

Declara de utilidade pública para fins de desapropriação e implantação da Ponte Estaiada, parte da área de terreno abaixo descrita e dá outras providências.

O PREFEITO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso IX do artigo 93 da Lei Orgânica do Município, de 5 de abril de 1990, e nos termos do artigo 6º do Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941, com as alterações introduzidas pela Lei n. 2.786, de 21 de maio de 1956;

Considerando o que consta no Processo Administrativo n. 44.685/18;

DECRETA:

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, parte da área de terreno abaixo descrita que consta pertencer a empresa Rotta Alves Arquitetura, destinada à implantação da Ponte Estaiada, a saber:

I - Imóvel: parte da área registrada sob a Matrícula n. 225.572, 1º Cartório de Registro de Imóveis de São José dos Campos;

II - Proprietário: Rotta Alves Arquitetura Ltda;

III - Localização: Avenida São João, 1970 – Jardim Esplanada;

IV - Situação: a área esta situada na esquina da Avenida São João com a Rua Coronel Manoel Martins Júnior defronte com a Avenida São João;

V - Medidas e Confrontações: o perímetro inicia-se no vértice 01, coordenada UTM N-7.433.681,5660 e E-407.458,3779, cravado na divisa com a propriedade Templo Batista Bíblico de São José dos Campos (Matrícula 63.508) e segue acompanhando a referida divisa com azimuth 306º11'39" e distância 3,24 m até encontrar o vértice 02, deste deflete a direita confrontando com área remanescente até encontrar o vértice 04, através dos seguintes azimutes e distâncias: do vértice 02 segue em curva com ângulo central de 0º36'48", raio de 797,00 m e desenvolvimento de 8,53 m até encontrar o vértice 03, deste segue com azimuth de 39º34'16" e distância de 21,53 m até encontrar o vértice 04, deste deflete a direita confrontando com a confluência da Rua Coronel Manoel Martins Júnior com a Avenida São João, seguindo em curva com ângulo central de 72º22'08", raio de 5,00 m e desenvolvimento de 6,32 m até encontrar o vértice 05, deste segue com azimuth de 220º08'05" e

Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -

distância de 25,07 m confrontando com a Avenida São João até encontrar o vértice inicial 01;

VI - Área total: o perímetro descrito perfaz uma área de 95,67 m² (noventa e cinco metros e sessenta e sete decímetros quadrados).

VII - Benfeitorias: a área a ser desapropriada possui rampa e padrão de energia.

Parágrafo único. A área acima descrita está mais bem caracterizada na Planta e no Memorial Descritivo constantes no Processo Administrativo n. 44.685/18.

Art. 2º Havendo disponibilidade orçamentária e financeira, bem como concordância quanto ao preço e forma de pagamento, far-se-á a desapropriação e poderá resolver-se por acordo, mediante escritura pública, uma vez satisfeito os seguintes requisitos:

I - que o preço do imóvel não ultrapasse o valor fixado no laudo de avaliação;

II - que a empresa proprietária ofereça:

a) traslado de título aquisitivo e prova de transcrição imobiliária;

b) certidão vintenária atualizada do imóvel;

c) certidão atualizada de aquisição do imóvel e negativa de alienação, hipoteca, arresto, ações reipersecutórias e demais ônus;

d) certidão negativa de débitos municipais.

Art. 3º Fica revogado o Decreto n. 17.947, de 24 de agosto de 2018.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

São José dos Campos, 11 de janeiro de 2019.



Felício Ramuth
Prefeito



José Turano Júnior
Secretário de Gestão Habitacional e Obras



Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -



José de Mello Corrêa
Secretário de Gestão Administrativa e Finanças



Venâncio Silva Gomes
Secretário de Apoio Jurídico em exercício

Registrado no Departamento de Apoio Legislativo da Secretaria de Apoio Jurídico, aos onze dias do mês de janeiro do ano de dois mil e dezenove.



Daisy Alves de Oliveira Gonçalves
Departamento de Apoio Legislativo
(Portaria n. 3131/2018)

DECRETO N. 18.044, DE 3 DE JANEIRO DE 2019.

Declara de utilidade pública para fins de desapropriação e implantação da Ponte Estaiada, parte da área de terreno abaixo descrita e dá outras providências.

O PREFEITO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso IX do artigo 93 da Lei Orgânica do Município, de 5 de abril de 1990, e nos termos do artigo 6º do Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941, com as alterações introduzidas pela Lei n. 2.786, de 21 de maio de 1956;

Considerando o que consta no Processo Administrativo n. 44.682/18;

DECRETA:

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, parte da área de terreno abaixo descrita que consta pertencer a empresa Safra Locadora Ltda., destinada à implantação da Ponte Estaiada, a saber:

I - Imóvel: parte da área registrada sob a Matrícula n. 113.287, 1º Cartório de Registro de Imóveis de São José dos Campos;

II - Proprietário: Safra Locadora Ltda.;

III - Localização: Avenida São João, s/n., Loteamento Jardim Esplanada;

IV - Situação: a área esta situada entre a Rua Irmã Maria Demétria Kfuri e a Avenida Doutor Eduardo Cury defronte com a Av. São João;

V - Medidas e Confrontações: o perímetro inicia-se no vértice 01, coordenada UTM N-7.433.650,6005 e E-407.420,4591 cravado na divisa com a confluência da Rua Irmã Maria Demétria Kfuri, deste segue em curva, no sentido horário, confrontando com a referida confluência com ângulo central de 42°13'52", raio de 7,00 metros e desenvolvimento de 5,16 metros até encontrar o vértice 3B, cravado no alinhamento da Avenida São João, deste segue confrontando com a referida Avenida com azimuth de 221°17'55" e distância de 56,51 metros até encontrar o vértice 2B, cravado na confluência da Avenida São João com a Avenida Doutor Eduardo Cury, deste segue em curva com ângulo central de 20°49'47", raio de 42,00 metros e desenvolvimento de 15,27 metros até encontrar o vértice 02, cravado na divisa com a área remanescente, deste deflete a direita e segue confrontando com a área remanescente até encontrar o vértice inicial 01 através dos seguintes azimutes e distâncias: do vértice

Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -

02 segue em curva com ângulo central de 12°12'09", raio de 32,50 metros e desenvolvimento de 6,92 m até encontrar o vértice 03, deste segue com azimute de 41°46'04" e distância de 44,71 metros até encontrar o vértice 04, e deste segue com azimute de 41°06'29" e distância de 11,46 metros até encontrar o vértice 05, deste segue com azimute de 40°26'53" e distância de 13,12 metros até encontrar o vértice inicial 01;

VI - Área total: o perímetro descrito perfaz uma área de 119,09 m² (cento e dezenove metros e nove decímetros quadrados).

Parágrafo único. A área acima descrita está mais bem caracterizada na Planta e no Memorial Descritivo constantes no Processo Administrativo n. 44.682/18.

Art. 2º Havendo disponibilidade orçamentária e financeira, bem como concordância quanto ao preço e forma de pagamento, far-se-á a desapropriação e poderá resolver-se por acordo, mediante escritura pública, uma vez satisfeito os seguintes requisitos:

I - que o preço do imóvel não ultrapasse o valor fixado no laudo de avaliação;

II - que a empresa proprietária ofereça:

a) traslado de título aquisitivo e prova de transcrição imobiliária;

b) certidão vintenária atualizada do imóvel;

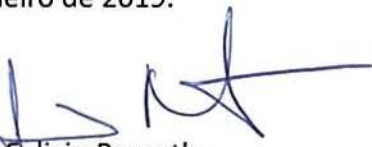
c) certidão atualizada de aquisição do imóvel e negativa de alienação, hipoteca, arresto, ações reipersecutórias e demais ônus;

d) certidão negativa de débitos municipais.

Art. 3º Fica revogado o Decreto n. 17.945, de 24 de agosto de 2018.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

São José dos Campos, 3 de janeiro de 2019.


Felício Ramuth
Prefeito


Anderson Farias Ferreira
Secretário de Gestão Habitacional e Obras
José Turano Júnior
Secretário de Gestão Habitacional e Obras

Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -



José de Mello Corrêa
Secretário de Gestão Administrativa e Finanças



Venâncio Silva Gomes
Secretário de Apoio Jurídico em exercício

Registrado no Departamento de Apoio Legislativo da Secretaria de Apoio Jurídico, aos três dias do mês de janeiro do ano de dois mil e dezenove.



Everton Almeida Figueira
Departamento de Apoio Legislativo

DECRETO N. 18.056, DE 11 DE JANEIRO DE 2019.

Declara de utilidade pública para fins de desapropriação e implantação da Ponte Estaiada, parte da área de terreno abaixo descrita e dá outras providências.

O PREFEITO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso IX do artigo 93 da Lei Orgânica do Município, de 5 de abril de 1990, e nos termos do artigo 6º do Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941, com as alterações introduzidas pela Lei n. 2.786, de 21 de maio de 1956;

Considerando o que consta no Processo Administrativo n. 44.684/18;

DECRETA:

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, parte da área de terreno abaixo descrita que consta pertencer ao Templo Batista Bíblico de São José dos Campos, destinada à implantação da Ponte Estaiada, a saber:

I - Imóvel: parte da área registrada sob a Matrícula n. 63.508, 1º Cartório de Registro de Imóveis de São José dos Campos;

II - Proprietário: Templo Batista Bíblico de São José dos Campos;

III - Localização: Rua Irmã Maria Demétria Kfuri, n. 817, Loteamento Jardim Esplanada II;

IV - Situação: a área esta situada na esquina entre a Rua Irmã Maria Demétria Kfuri com a Avenida São João defronte com a Rua Irmã Maria Demétria Kfuri;

V - Medidas e Confrontações: o perímetro inicia-se no vértice 01, coordenada UTM N-7.433.681,5660 e E-407.458,3779, cravado no alinhamento da Avenida São João, e segue pelo referido alinhamento com azimuth 220º09'58" e distância 25,07 m até encontrar o vértice 02, deste segue em curva a direita confrontando com a confluência da Avenida São João com a Rua Irmã Maria Demétria Kfuri com ângulo central de 90º55'23", raio de 7,85 m e desenvolvimento de 4,91 m até encontrar o vértice 03, deste deflete a direita e segue confrontando com a área até encontrar o vértice inicial 01, através dos seguintes azimutes e distâncias: do vértice 03, deflete a direita e segue com azimuth 50º48'10" e distância 6,58 m até encontrar o vértice 04, deste segue em curva com ângulo central de 01º42'22", raio de 797,00 m e desenvolvimento de 23,74 m até encontrar o vértice 05, deste deflete a direita segue com azimuth de 126º17'36" e distância de 3,23 m até encontrar o vértice inicial 01;



Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -

VI - Área total: o perímetro descrito perfaz uma área de 101,71 m² (cento e um metros e setenta e um decímetros quadrados).

Parágrafo único. A área acima descrita está mais bem caracterizada na Planta e no Memorial Descritivo constantes no Processo Administrativo n. 44.684/18.

Art. 2º Havendo disponibilidade orçamentária e financeira, bem como concordância quanto ao preço e forma de pagamento, far-se-á a desapropriação e poderá resolver-se por acordo, mediante escritura pública, uma vez satisfeito os seguintes requisitos:

I - que o preço do imóvel não ultrapasse o valor fixado no laudo de avaliação;

II - que a empresa proprietária ofereça:

a) traslado de título aquisitivo e prova de transcrição imobiliária;

b) certidão vintenária atualizada do imóvel;

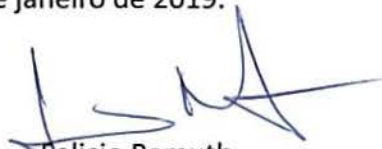
c) certidão atualizada de aquisição do imóvel e negativa de alienação, hipoteca, arresto, ações reipersecutórias e demais ônus;

d) certidão negativa de débitos municipais.

Art. 3º Fica revogado o Decreto n. 18.045, de 3 de janeiro de 2019.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

São José dos Campos, 11 de janeiro de 2019.


Felício Ramuth
Prefeito


José Turano Júnior
Secretário de Gestão Habitacional e Obras


José de Mello Corrêa
Secretário de Gestão Administrativa e Finanças

Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -



Venâncio Silva Gomes
Secretário de Apoio Jurídico em exercício

Registrado no Departamento de Apoio Legislativo da Secretaria de Apoio Jurídico, aos onze dias do mês de janeiro do ano de dois mil e dezenove.



Daisy Alyes de Oliveira Gonçalves
Departamento de Apoio Legislativo
(Portaria n. 3131/2018)