

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 13/05/2025

Horário: 10h00

Participantes

Ana Britto – SME/CET
Ana Carolina André Machado Simão Jacob - SMUL
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Deisy (CET - Educação) – SME/CET
Élio Camargo – Conselheiro CTMP
Fabio Saraiva – Imprensa/SMT
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
Giulia Farran Matteo - SMUL
Izumu Honda – Conselheiro CMTT
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT
Jefferson David Gomes Arruda - SMUL
José Renato Soibelman Melhem - SMPED
Lea – SMT/AT
Luciana Trindade – Conselheiro CMTT
Marcus Buelloni – GPL/CET
Mauro Calliari – Conselheiro CTMP
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Pamela Escolastico Rodrigues - SMUL
Ricardo Pradas – SMT/AT
Rodrigo Landin – SMT/AT
Rosi Nicacio – GPL/CET
Sandra Ramalhoso – Conselheira CTMP
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT
Sergio Amaral – GMC/CET
Vanderlei Torroni – Conselheiro CMTT

Pauta

Projeto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba” – Jefferson Arruda, Smul/Planurb.

00:00:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma

Câmara Temática de Mobilidade a Pé. Hoje, nós temos uma pauta única. O assunto é o projeto Bairro Conectado no Terminal Sapopemba. Quem vai fazer a apresentação é o Jefferson Arruda, da Smul/Planurb. Jefferson, eu só vou pedir para você fazer uma pequena apresentação sua antes de dar início e vou passar a palavra direto para você. Não sei se você quer falar alguma coisa, Ana?

00:00:56 Ana Carolina André Machado Simão Jacob: Não, Dawton, pode tocar. O projeto é do pessoal de Planurb lá na Smul, é um projeto que tem sido desenvolvido já há algum tempo, está num grau de maturidade muito bacana para ser apresentado e o Jefferson e a equipe que está aqui acompanhando vão poder compartilhar com vocês. Hoje, eu estou de espectador aqui também.

00:01:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem. Então, Jefferson, bom dia, a palavra é sua.

00:01:25 Jefferson David Gomes Arruda: Está ótimo. Obrigado, Dawton. Bom dia a todos. Queria primeiro agradecer a Ana por ter feito essa apresentação com a ponte, com a câmera, com a câmara técnica. Agradecer. Acho que vamos encarar aqui em Planurb como uma oportunidade de mostrar o projeto. Vai ser um prazer apresentar ele para vocês. Acho que a nossa apresentação tem em torno de 20 a 30 minutos e depois ficamos abertos a dúvidas e contribuições de todos. Vou me apresentar. Eu sou arquiteto de carreira em Smul/Planurb, na coordenadoria de planejamento urbano. Eu estou aqui com a Giulia, que é planejadora territorial. Queria passar a palavra para ela se apresentar também.

00:02:18 Giulia Farran Matteo: Olá, pessoal. Bom dia. Me chamo Giulia. Assim como o Jeff falou, eu sou formada em Planejamento Territorial pela UFBC. Tenho graduação e mestrado lá e trabalho aqui na prefeitura desde 2023. Estou acompanhando esse projeto desde o nascimento dele. Vai ser muito bacana apresentar hoje para vocês. Eu só peço desculpa que eu tenho uma reunião 10h40. Eu vou abandoná-los no meio do caminho, mas eu confio que eu vou poder responder todas as dúvidas de vocês. É isso.

00:02:50 Jefferson David Gomes Arruda: Obrigado, Giulia. Vou começar a apresentação. Esse projeto foi denominado aqui por Smul Planurb como Bairro Conectado ao terminal Sapopemba. É um projeto que faz parte do programa Bairros Verdes e Saudáveis, elaborado pela C40 Cities, que é uma organização internacional que reúne, faz uma articulação com diversas cidades do mundo para poder fazer propostas de intervenção urbana voltadas para a resiliência climática, para discutir mobilidade ativa, para discutir intervenções em espaços públicos e áreas verdes e muito também focado na resiliência urbana. O programa veio até Planurb através de um convite da Secretaria de Relações Internacionais. Planurb fez a inscrição

dentro desse programa em 2023 e fomos aceitos junto com outras cidades, outras cinco cidades, sendo que 23 cidades fizeram uma proposta. A partir de 2023, nós começamos a pensar um pouco desse projeto. O escopo Bairros Verdes e Saudáveis tem a premissa de que uma cidade com áreas verdes qualificadas, uma cidade com modais de transporte qualificados, uma cidade com espaços para ter a possibilidade de desenvolver práticas de atividades físicas ao ar livre, ela não só impacta na saúde, como também vai impactar na redução de gases poluentes, na redução das ilhas de calor. Por isso que o projeto tem esse escopo de bairros verdes e saudáveis. Dentro desse programa também está incluso um foco na cidade de 15 minutos, que é uma premissa de que um bairro diverso, um bairro com várias oportunidades de atividades não residenciais, deveria conectar uma residência a diversos usos em um tempo de 15 minutos, onde seria possível atingir e acessar diversas atividades, tanto de emprego como outras atividades de educação, atividades de abastecimento, como outras atividades complementares. O projeto vem para nós com essa premissa, muito aberto, para que a gente possa desenvolver uma proposta de intervenção urbana, e a C40 se articula conosco como uma consultoria, a partir do que a gente começa a propor dentro desse programa. Esse programa também não vem com uma área específica da nossa cidade para a gente poder aplicá-lo, o local de desenvolvimento ficou a nossa escolha a partir de uma metodologia. Aqui são as cidades que desenvolveram os projetos pilotos, entre elas aqui no Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro. Aqui, vem um pouco do que a gente construiu sobre as premissas do projeto, que é promover conexões entre os equipamentos urbanos e sociais, qualificar e potencializar as áreas verdes e implementar qualificações na mobilidade ativa. Essas premissas também vão adaptar um pouco a questão da cidade de 15 minutos para a realidade de São Paulo, já que muitos bairros da nossa cidade não atingem, por exemplo, atividades de emprego a local de moradia em 15 minutos, a realidade de deslocamentos pendulares ainda é estrutural na nossa cidade. A gente colocou essas premissas adaptando um pouco a cidade de 15 minutos e os bairros verdes e saudáveis para a realidade de São Paulo e principalmente para áreas periféricas onde o nosso projeto está localizado. Na questão da mobilidade ativa, faz parte também dessa adaptação conectar os modais de transporte com outros modais, promovendo uma intermodalidade e conexão com os modais de alta capacidade para promover conexão com bairros mais distantes, e que necessitam de conexão por ônibus e metrô, por exemplo. Aqui, a gente é um pouco referência da expectativa do que o projeto pode intervir. Ele é um projeto que, com essa premissa, tem uma capacidade de promover melhorias em espaços públicos, espaços livres e áreas verdes, muito condizente com o sistema de espaços públicos, áreas verdes e espaços livres do plano diretor, conhecido como Sapavel, e com o sistema de circulação de pedestres, então é aqui um projeto que tem uma conexão com promoção de segurança viária, uma promoção de qualificação dos trajetos de pedestres e ciclistas, conexão com a promoção de arborização viária, de requalificação de áreas verdes. A gente usa como referência muito para poder exemplificar para a população que é um projeto que está voltado em intervenções em áreas

públicas, um projeto que foi desenvolvido em São Miguel, onde tem essa simulação do que é possível chegar com essas intervenções. Temos outra simulação que vai muito nesse escopo de requalificação dos espaços públicos. A partir disso, a gente começa a tentar escolher uma área para poder fazer essa intervenção. A Michele perguntou no início se ele é um projeto-piloto, ele foi construído com uma expectativa de ter uma metodologia que fosse replicável a outros locais da cidade, muito por dialogar com a escala local e a rede de articulação local do plano diretor. Para poder fazer a escolha do local que a gente vai fazer a proposta do projeto e desenvolver estudos, nós partimos de uma escala macro até chegar numa escala micro, nós selecionamos primeiro os planos regionais das subprefeituras, onde tem perímetros de ação que são esses pintados em vermelho. Os planos regionais das subprefeituras são uma espécie de especificação de objetivos e diretrizes do plano diretor dentro da escala da subprefeitura, depois mesclamos esses perímetros com as ilhas de calor na cidade de São Paulo, que são exemplificadas nesse segundo mapa em vermelho, por aquela premissa de adaptar o conceito de cidade 15 minutos com a realidade de um bairro periférico da cidade de São Paulo, nós também colocamos na metodologia para a escolha do local de intervenção um local que tivesse uma presença de modais de transporte público de média e alta capacidade, exemplificados aqui no terceiro mapa, e também colocamos como premissa a escolha de um local que apresentasse nos setores censitários um índice de vulnerabilidade social alta, então nós utilizamos o índice paulista de vulnerabilidade social da Sead, que é um desdobramento do censo demográfico, e selecionamos setores censitários com média alta e muito alta nas categorias de vulnerabilidade social. A partir desses critérios de escolha, nós chegamos em dois perímetros dos planos regionais, o de ID 311, que é o Teotônio Vilela, e o de ID 312, que é o Sapopemba Zilda Arns. Aqui nós colocamos os objetivos e diretrizes desses perímetros de ação, e está destacado aqui aqueles que têm mais sincronia com o Programa Bairros Verdes e Saudáveis da C40, que são a qualificação dos espaços livres e públicos, melhoria da acessibilidade e mobilidade local, a qualificação dos espaços livres vinculados ao transporte público, centralidades e áreas de lazer, e também aqui a qualificação de parques e a melhoria da acessibilidade e mobilidade. Nós chegamos em Sapopemba. Como eu falei no início, esse projeto está sendo desenvolvido desde 2022, então ali em março nós recebemos o convite por meio de SMRI. Entre março e setembro nós começamos a fazer os estudos preliminares para tentar entender onde seria essa área de estudo, como a gente entenderia o escopo do projeto. Em setembro nós fizemos uma articulação com a Superprefeitura de Sapopemba, que foi o local de escolha, não sei se eu deixei claro nos slides anteriores, que esses perímetros se localizam em Sapopemba, no entorno do terminal de ônibus. A partir disso nós fizemos uma articulação com a Superprefeitura. Em setembro fizemos uma primeira visita técnica com a equipe de Planurb e com o auxílio dos técnicos da Subprefeitura. Isso nos ajudou a consolidar um diagnóstico preliminar da área de estudo, que foi publicado em novembro e está disponível no site GeoSampa, que tem uma página dedicada especialmente para esse projeto. Com a publicação do diagnóstico, nós fizemos em dezembro um informe aos conselhos

participativos, muito para informá-los que a partir daquele momento nós teríamos consultas públicas e oficinas participativas, para entender demandas e potencialidades também da área de estudo. Então, ali em abril a gente consegue fazer a nossa primeira oficina participativa, que foi no Céu Jardim Sapopemba, num sábado, que foi uma oficina presencial e também teve uma consulta pública no Participe Mais. Nós prosseguimos com uma publicação do relatório dessa etapa 1 de consulta pública, que foi publicada também no GeoSampa. Prosseguimos com informações nos conselhos participativos, em agosto nós fizemos uma segunda oficina participativa. A diferença dessa segunda oficina para a primeira é que a primeira foi muito focada em identificar problemas e questões do território, pensando ali no escopo do projeto. A segunda oficina participativa também contou com uma consulta pública e o objetivo dela foi tentar coletar propostas e contribuições para uma melhoria da área de estudo. Essa etapa também está consolidada num relatório publicado no GeoSampa, e como vou explicar melhor mais para frente, esse projeto tem um desdobramento de uma consultoria sobre escadarias urbanas, que está sendo elaborada por um consultor contratado pelo BID City Lab. Atualmente, nós prosseguimos com uma articulação com a subprefeitura de Sapopemba e estamos em uma etapa de consolidação das propostas que recebemos na oficina participativa e elaboração de propostas finais para essa área de estudo. Aqui tem um pouco dessas etapas que eu falei no slide anterior. Estamos no passo 4, que é a etapa 3 de elaboração técnica e consulta intersetorial do projeto. A próxima etapa, que é o passo 5, será uma devolutiva para a população sobre as propostas desenvolvidas aqui e também dialogando com o que foi consultado nas participações sociais e consultas públicas. Retomando um pouco para o diagnóstico que nós elaboramos, ele teve uma contribuição de diversas secretarias, que estão listadas aqui em azul nesse slide. Essas contribuições estão listadas no nosso diagnóstico urbanístico e ambiental, que é o diagnóstico preliminar, que precedeu as consultas públicas. O processo participativo teve como base esse diagnóstico e está consolidado nesse relatório. Ele teve como base uma área de estudo, que é essa destacada na circunferência em laranja, que está a um raio de 15 minutos do Terminal Sapopemba. É uma área que as características dela a gente pode destacar o Parque Zilda Arns, que é um parque linear que corta no sentido leste-oeste, aqui no norte da área de estudo. A área também é cortada no sentido norte-sul por um oleoduto da Transpetro, que foi identificado como uma barreira urbana para travessias em alguns pontos. Nós também temos, em sentido leste-oeste, a Avenida Sapopemba, que tem travessias complexas para pedestres em alguns pontos também. A área também tem dois parques planejados pelo plano diretor, que é o Parque Mascarenhas e o Parque Rosa da China, além de um outro parque linear, que é o Parque Ribeirão Oratório, no sul da área de estudo. Ela faz fronteira com Santo André e com o Distrito de São Mateus, mas nós trabalhamos especificamente com a Prefeitura, a Superfutura de Sapopemba, e no processo participativo da etapa 1, as principais questões e problemáticas identificadas pela população estão identificadas aqui nessas manchas laranja, em ilhas de calor, e o que foi principalmente destacado foram as barreiras urbanas e também

foram muito fortes as contribuições da presença de escadarias na área de estudo. É uma área que tem uma condição topográfica bastante difícil, com declividades muito altas, e em diversos locais dessa área de estudo a mobilidade a pé e também por bicicleta ela fica muito dependente de escadarias. Então, esse foi o principal destaque da primeira etapa. A partir dela, nós conseguimos fazer uma outra unidade de planejamento que nós denominamos por rotas, que são essas pintadas em amarelo, laranja e vermelho, identificadas como rota A, rota B e rota C, onde tiveram o maior número de contribuições, e nós entendemos que também são as regiões com maior frequência, maior fluxo de pessoas, e essas rotas foram delimitadas especificamente sobre espaços públicos, contendo leito carroçável, calçadas, parques, praças, escadarias e outras áreas livres. A partir dessa delimitação de rotas, nós fizemos a segunda etapa de processo participativo, e ela, como eu comentei, foi focada na formação de contribuições. Nós fizemos essa oficina participativa com o Conselho Participativo de Sapopemba, consolidamos três grupos, cada grupo trabalhou com uma rota, e essa oficina teve duas etapas. Nós fizemos uma etapa de propostas para as rotas, para os espaços públicos que estão contidos nelas, e fizemos uma segunda etapa que foram contribuições para escadarias, especificamente para escadarias. Para as rotas nós identificamos alguns tipos de intervenções, que foi consolidado em um caderno que foi apresentado aos munícipes que estavam participando. Há intervenções, por exemplo, em melhorias em calçadas, melhorias em escadarias, melhorias em ruas sem saídas, todo esse escopo está apresentado no Gestão Urbana, vocês podem consultar e ver quais são esses tipos de intervenções, e elas também estão especificadas no relatório síntese da etapa 2. Esse processo participativo também foi feito por consulta pública online, a partir de setembro, se não me engano, e foi muito expressivo o número de contribuições que nós recebemos, acho que dobrou o número de contribuições da etapa presencial. Na parte dessa consulta pública sobre escadarias, tinha uma parte específica para coletar contribuições para todas as escadarias e vielas que nós identificamos na região. Nesse momento, a gente tinha identificado cerca de 17 escadarias entre as três rotas que nós especificamos para a etapa 2, mas na nossa avaliação técnica, quando acabou o processo participativo, esse número chegou a cerca de 39 escadarias e vielas, então é um número bastante expressivo na região. Nós fizemos uma premissa de que as escadarias teriam intervenções essenciais que vão principalmente dialogar com acessibilidade e segurança na escadaria, mas também colocamos um rol de intervenções complementares, que vai dialogar com a possibilidade de utilização das escadarias como espaços de lazer e espaços livres. No final dessa fase de contribuições para as escadarias, a população priorizou como em cada rota uma escadaria, e aqui vocês podem ver um pouco da foto das escadarias e o que a população selecionou como contribuições complementares, que são esses adesivos que estão mais coloridos, então o que está mais apagado aqui nessa folha não foi selecionado e a população priorizou outro tipo de proposta nessas escadarias. Aqui, também vai um pouco das fotografias dessas escadas, muitas delas são utilizadas inclusive para conexão com equipamentos públicos, principalmente escolas, e aqui a gente tem um

pouco do passo a passo, que foi a etapa 1 de contribuição, que são os problemas e oportunidades. Colocamos aqui para exemplificar um pouco das perguntas que foram feitas, aqui também exemplificando um pouco da opinião das pessoas sobre as escadarias, onde nós vimos que a maioria delas são consideradas como inadequadas pela população, aqui depois temos as propostas que foram encaminhadas na etapa 2, e a análise técnica, que é uma etapa que ainda está em desenvolvimento, aqui em Istmo Planurb. Nós temos como principal resultado desse processo, uma demanda por qualificação de espaços públicos existentes, a melhora na iluminação pública, como forma de melhoria da mobilidade ativa também, a readequação das calçadas e ciclovias e superação de barreiras, principalmente sobre o duto da Transpetro e de grandes lotes. A partir dessas contribuições, nós temos a premissa de consolidá-las no que estamos chamando do Plano Bairro Conectado, que vai ter um diálogo com a conexão e qualificação de espaços públicos, equipamentos e modais de transporte, intervenções e qualificações no território, que podem ser táticas, podendo ser testadas, ou intervenções que tenham uma premissa de implantação a longo prazo. Nós utilizamos nesse processo informações das secretarias encaminhadas via CEI, consolidamos e compatibilizamos com as ações prioritárias do Plano Diretor, com o diagnóstico urbanístico e ambiental publicado, com as etapas de participação social e a revisão técnica que estamos elaborando. Também temos uma expectativa de poder consultar as secretarias que têm projetos associados com esse tipo de intervenção que o projeto dialoga, principalmente a Secretaria do Verde, Secretaria de Transporte, e seria uma etapa que está por vir. A partir dessas premissas e de entender essas etapas, nós chegamos em 27 tipos de ações que estão conectados com a mobilidade ativa, com a requalificação de espaços públicos e áreas livres e com o microclima urbano. Também consolidamos uma análise que identificou cerca de 39 escadarias e passagens, que são as passagens que nós estamos chamando principalmente as vielas. Fizemos agora um plano de trabalho que vai fazer uma cocriação das propostas com outras secretarias, a apresentação das propostas para a população e a finalização do projeto Bairro Conectado. Também temos um braço desse projeto, que é uma consultoria contratada pelo BID City Lab. Quem fez a ponte para poder fazer essa consultoria foi o C40, e o plano urbano auxiliou na elaboração de um plano de trabalho que ficou delimitado em construir um escopo de intervenções replicáveis para escadarias urbanas em bairros em situação de vulnerabilidade social. Especificamente essas intervenções replicáveis para as escadarias não está sendo desenvolvida por Smul Planurb, e sim pela consultoria contratada, mas Smul Planurb assessora esse consultor na construção das soluções e também pretende absorver as soluções que foram propostas no plano Bairro Conectado para existir um diálogo entre o que está sendo proposto pela secretaria e o que está sendo proposto pela consultoria contratada pelo BID. A partir disso, a etapa que a gente chegou foi exemplificar tipos de ações possíveis ao longo das rotas e da área de estudo. Trazemos aqui o quanto nós especificamos essas ações até o momento. A partir de uma ação de alargamento de calçada. Nós chegamos em um tipo de ação que tem um objeto e objetivo. Fizemos uma relação com planos setoriais e

os agentes envolvidos. Como eu comentei no slide anterior, nós temos 27 tipos de ações que variam, por exemplo, de alargamento de calçadas, qualificação de cruzamentos, diminuição do trajeto de pedestre, melhoria de ciclovias, também dialoga com a melhoria de parques e praças. A expectativa é que elas sejam absorvidas nesse plano bairro conectado. A expectativa é que a gente termine esse plano no começo do próximo semestre, passando por uma etapa de diálogo com outras secretarias. Essas ações têm uma característica de serem replicáveis em outros locais da cidade de São Paulo. Lógico que dialogando com as especificidades desses locais. Tem um diálogo também com projetos que estão sendo desenvolvidos pela secretaria como Território Educador, Território Céu e Urbanismo Social. Como eu falei, nos próximos meses, nós pretendemos consolidar e fazer a devolutiva tanto para as secretarias como para a população. E a metodologia dele, a gente entende que tem esse aspecto replicável, partindo dessa escolha do local, a partir dos planos regionais, até chegar nessa escolha de ações. Por enquanto, é a etapa que a gente tem desenvolvido o projeto. Acho que um canal para poder saber mais sobre o que está sendo desenvolvido é o Gestão Urbana. Nós estamos em processo também de atualizar esse site que está com as informações desse projeto. Lá, vocês vão encontrar, tanto no diagnóstico, como no relatório das etapas de participação, diversas outras informações e outras especificações sobre esse processo de chegar nesses 27 tipos de ações. Eu acho que encerro aqui a explanação sobre o projeto e fico aberto a dúvidas e questões sobre ele.

00:33:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bom a sua colocação, a sua apresentação. Projeto espetacular. Que bom a gente saber que projetos como esse estão sendo desenvolvidos aqui pela Prefeitura de São Paulo. Vem muito de encontro com uma proposta que a SMT vem fazendo com relação ao plano cicloviário. A gente vem, na verdade, tratando esse plano como se fosse uma intervenção urbana, não apenas mais como um plano cicloviário, onde se propõe sempre fazer um trabalho conjunto do ciclista junto com o pedestre e os modais ativos, na verdade. Parabéns. Que bom que a gente tem esse resultado já do trabalho que você traz, pelo que você me colocou, por dois anos, acho que desde 22, que você vem trabalhando nisso. Então está colhendo já o fruto do trabalho que vocês plantaram. Com isso, eu vou abrir aqui a palavra para as pessoas que temos aqui três inscritos. Eu vou pedir para os três fazerem as colocações seguidas, a Sandra, o Mauro e o seu Elio, e depois você responde. Se realmente se estender muito na colocação, a gente interrompe e a gente pede para você responder.

00:35:11 Sandra: Bom dia. Tudo bem? Eu moro aqui na Sapopemba. Olha só que coincidência. É a minha avenida. Eu moro bem aqui no comecinho da avenida Sapopemba. Este ano a gente teve a Conferência das Cidades e nós fizemos algumas pré-conferências, e uma foi aqui na Sapopemba e eu estava presente. A reclamação muito grande do povo, porque eles não conseguiam chegar até os terminais, tanto o Sapopemba como o São

Mateus. O Sapopemba é antes e o São Mateus é um pouco mais para frente. Justamente falando do problema do relevo, que realmente é muito íngreme, as escadarias, essas coisas todas. Então, queria parabenizar pelo projeto, acho que é importantíssimo trazer isso para cá, mas eu moro num lugar que acho que vocês não vão chegar e essa é a minha preocupação. Eu moro na altura do número 1.500. Foi um pedaço, é um pedaço da avenida Sapopemba que vai do zero até o 2.500, mais ou menos, em que não há nenhuma intervenção. Infelizmente, não temos melhoria de calçadas, não temos projetos que venham para cá. Fica, por exemplo, difícil de eu chegar no ponto de ônibus. Alguns anos atrás, com a Telma, a gente chegou a ver onde eu fui atropelada, foi bem aqui na esquina. Você falou a dificuldade das travessias, são travessias complicadas aqui na Sapopemba, e uma fica aqui perto. Então, a minha questão aqui com você é a seguinte, eu não consegui identificar no mapa se vai chegar até aqui. Se a minha praia está aí no seu projeto, do zero até o 2.500, se também está no projeto. Realmente, a questão das travessias, eu fui uma vez perto do terminal Sapopemba, numa paróquia, e não consegui fazer a travessia, precisaram parar o trânsito, um carro se pôs na frente para que eu pudesse fazer a travessia. É um lugar muito populoso e é um lugar que a gente precisa ter muita atenção e eu parabenizo vocês por terem colocado esse pedacinho de São Paulo no projeto. Obrigada.

00:38:10 Mauro Calliari: Bom dia. Jefferson, obrigado pela apresentação, muito clara, muito precisa a sua apresentação. Acho que vou falar de duas coisas que acho muito boas e vou falar de uma preocupação depois. Achei muito bom que você contou o processo que vocês usaram. Talvez, pudesse parar de compartilhar a tela para a gente poder se olhar, todo mundo. Acho que foi muito boa a sua apresentação, ela mostrou o processo de escolha, muito interessante o jeito que vocês usaram para escolher essa área. Gostei da premissa da replicabilidade e achei espetacular que vocês estão preocupados com uma coisa muito pouco falada, que é a escadaria. Normalmente, isso é um assunto que fica meio que jogado, a gente vê uma ou outra intervenção boa. Paraisópolis tem bons exemplos de desenhos, acho que não precisei ir muito longe. Cria até a minha curiosidade saber se vocês estão contratando o escritório do Tiago Frito, que acho que foi quem me contatou esses dias para poder falar sobre isso e me entrevistou também. Bom, dito isso, tenho uma preocupação que é a seguinte, este projeto, que imagino que seja financiado pelo BID, não falamos de dinheiro, mas gostaria de saber quanto é a verba, ele corre um grande risco de ficar só no piloto, Jefferson. Não sei quem é seu chefe, quem é sua área, mas a minha preocupação tem a ver com o fato de a gente ter visto já neste mesmo grupo aqui, no Conselho de Transportes, no Conselho de Política Urbana, toda vez que a gente vê alguma coisa chamada piloto, a gente corre o risco desse negócio ficar como piloto e nunca ser replicado. Nós temos território céu, território educador, ruas completas, aquela coisa toda que foi feita em São Miguel, áreas calmas, redes e ruas, estou só colocando alguns aqui que estou lembrando, todos eles são bons pilotos. Tem um processo, tem alguém como você que vai lá e estuda, só que muitas

vezes, e acho que a maior parte das vezes, se não me engano, em nenhuma, isso vira uma política. Até áreas calmas, por exemplo, que era para ser um monte, a gente vê uma coisa muito devagar, e todos eles se parecem. O que você está fazendo nesse território, agora com um novo nome, Bairro Conectado, é muito bem feito, me parece, as premissas estão legais, os desenhos são razoáveis, achei que faltou árvore, achei que faltou ciclovia nos seus croquis, mas são coisas que podem dar certo. A minha preocupação com você, com o seu trabalho, é qual é a chance desse negócio simplesmente virar um piloto que tem uma verba, a gente usa e fica. Nós temos vários pilotos que nunca viram políticas públicas. Vou dar um exemplo, você colocou isso, e é uma pergunta. Eu não vi nenhum pedaço da sua apresentação que tem uma data, um prazo. Está lá, inclusive acabei de entrar aqui no site de gestão urbana e está assim, a gente vai atualizando à medida que vão surgindo novas fases. Isto não é um bom jeito de acompanhar projetos, Jefferson. Bons projetos precisam de data. Tem que escrever uma data. Vai ficar pronta a fase 1, a fase 2. Eu não vi na sua apresentação, é possível que você tenha. Mas, assim, qual é o compromisso desse negócio ficar pronto? Eu sei que dá trabalho, eu sei que vocês estão em uma posição de ter que falar com todas as secretarias, mas eu realmente sugiro que enquanto não tiver data, isso não vá. E a última coisa é plano de metas. Eu não sei se vocês colocaram isso no plano de metas, lançamento de um piloto chamado Bairro Conectado, assim, assado, até setembro de 2025. Isso aí começou em 2022, nós já estamos em 2025. Você está falando assim, o projeto vai estar pronto no começo do próximo semestre. Isto não é um bom jeito de fazer projeto. Bom projeto tem que ter prazo. Eu acho que é importantíssimo vocês colocarem. Eu torço muito para isso aparecer. Acho que a questão do custo também é importante que apareça. Esse dinheiro vem de onde? Quanto vai ser gasto? E essa história de replicabilidade não é implantada se você não pegar esse negócio e falar assim, isto funciona assim, assim, assim. É muito difícil fazer o que vocês fizeram. Tem um diagnóstico, vocês foram lá, fizeram um processo participativo. A minha preocupação, que todo o seu trabalho, muito bem feito, possa ficar sugado pelo excesso de iniciativas que não se concretizam. Cadê o São Miguel? Cadê o Áreas Calmas, lá de Tiradentes? Como é que está indo? Por que esse negócio não é a mesma coisa? Esse plano regional que vocês registraram da prefeitura, eles foram feitos lá 10 anos atrás. Ninguém sabe se isso aí está valendo, se não está. Eu, francamente, temo por ser mais um projeto que não vá, além de ser um projeto piloto, se for instalado. E daí a minha sugestão para você, para você realmente colocar isso no plano de metas, colocar prazo, colocar verba e colocar já quais são as outras áreas, você já identificou pelo menos uma, que vão ser sujeitas a isso depois. Obrigado.

00:43:24 Élio Camargo: Bom dia, pessoal. Parabéns, Jefferson, pela apresentação. Mas eu queria me limitar a fazer as minhas palavras o que o Mauro colocou. São preocupações que a gente sente há muito tempo. Eu não vou entrar em nenhum detalhe, somente isso. Obrigado.

00:44:01 Jefferson David Gomes Arruda: Obrigado a todos pelas questões, pelas

contribuições. Vou responder primeiro à Sandra, que fez esses comentários sobre a questão das travessias, do relevo e da sua área de moradia. Como eu comentei, o projeto tem aquele escopo de cidade de 15 minutos. Para delimitar a área de estudo, nós utilizamos um raio de caminhabilidade de 15 minutos a partir do terminal Sapopemba. Significa que nesse raio eu consigo caminhar a pé, a partir do terminal de ônibus. Ele não pega esse endereço que você comentou. Mas, como a premissa é ter um processo de metodologia de estudo, a partir do terminal São Mateus, por exemplo, que acredito que seja o local mais próximo que você comentou, é possível delimitar uma área de estudo sobre essa área, sobre esse bairro. Mas muito obrigado pelas colocações também. E agora eu vou tentar dialogar com a pergunta do Mauro e também do Elio. Primeiro, sobre as escadarias, o Mauro comentou que é um tema pouco falado. De fato, a partir da elaboração do que seria a consultoria com o BID, nós percebemos que, inclusive, não tem muitas referências bibliográficas sobre o tema. Eu acho que nessas iniciativas de melhoria da mobilidade a pé, há escopos de intervenções em escadarias, mas não existe algo específico para as escadarias. Em manuais de sinalização urbana, de intervenção urbana, existem metodologias de intervenção, mas não há nada específico para as escadarias. A consultoria pretende também construir essas referências. Ela está sendo desenvolvida pelo Tiago, que você comentou, que é o sócio do escritório Estúdio Mais Um, que foi contratado pelo BID. Eu esqueci de comentar que essa consultoria vai finalizar em junho, onde ele vai disponibilizar ao BID essas referências bibliográficas e vai disponibilizar o pacote de intervenções para escadarias. A consultoria com o BID ainda não está disponível, não tem uma informação disponível no nosso site, mas nós estamos trabalhando para atualizá-lo. E sobre a questão dos prazos e das verbas, que foi a sua principal pergunta e também que foi compartilhada pelo Hélio, ela também é uma preocupação nossa. A C40 não atua com uma possibilidade de aplicação de verbas para poder implantar o projeto, mas a nossa preocupação foi tentar aliar as intervenções com programas e planos setoriais das outras secretarias e também com a possibilidade de implementação dessas ações por exemplo, Fundurb ou os orçamentos que chegam aos conselhos participativos. Também em junho desse ano, nós fizemos uma apresentação do projeto da Secretaria do Verde, e especificamente as ações de arborização viária dialogam muito com o projeto dessa secretaria, onde nos foi informado que se fossem identificadas áreas para plantio de árvores, por exemplo, seria possível ser implantado por esse programa. Eu acho que é um grande desafio na cidade de São Paulo ter projetos pilotos que se encaminhem até a sua finalização, mas a gente tem tido essa preocupação de colocar intervenções replicáveis e que dialoguem com o orçamento do município. Nós também temos um diálogo com a subprefeitura, onde tem sido informado para a gente que chega à subprefeitura orçamentos de emendas parlamentares ou verbas do orçamento cidadão que às vezes os conselheiros têm um pouco de dificuldade de encaminhar propostas para esse orçamento. Nós também temos uma expectativa de que essas intervenções dialoguem com essas possibilidades de implementação por meio de técnicos da subprefeitura e por meio do

conselho participativo. Também as intervenções têm uma característica de, em alguns momentos, serem pontuais e de não necessitarem de serem implantadas em conjunto ou em etapas. É lógico que elas se articulam e que seria extremamente importante elas serem implantadas em conjunto, mas elas poderiam ser implantadas separadas também. Existe esse diálogo com essas possibilidades de implantação por meio dessas peças orçamentárias. Sobre o prazo, eu comentei que a expectativa é que o projeto tenha se consolidado nesse Plano Bairro Conectado até o início do próximo semestre. A gente tem trabalhado junto com a Ascom para que esteja no nosso site o fluxograma do que já aconteceu no projeto e com o que pode acontecer no futuro a partir dos nossos prazos. Acho que esse site do Gestão Urbana que a Giulia comentou com o link dele, ele vai ser atualizado em breve contendo esses prazos e acho que vai ficar mais fácil de fazer esse acompanhamento. Acho que respondi um pouco das suas dúvidas, mas é uma preocupação que a gente tem também e é uma das dificuldades de um projeto como esse.

00:51:02 Mauro Calliari: Posso só perguntar se ele já está no plano de metas? Foi colocado ou não?

00:51:06 Jefferson David Gomes Arruda: Ele não foi colocado no plano de metas, mas há ações correlatas que há com o projeto.

00:51:25 Ana Carolina André Machado Simão Jacob: Obrigada, Jefferson, pela apresentação, foi muito boa. Obrigada, Sandra, Mauro e Elio pelas colocações. Complementando aqui essa pergunta do Mauro que é uma preocupação de todos nós, a questão da replicabilidade, a continuidade das políticas públicas e esforços muito semelhantes que são feitos por diversas frentes da Prefeitura visando a caminhabilidade. Então, primeiro, em relação ao programa de metas. A Smul está com uma meta de implantação de 10 projetos de redesenho urbano e caminhabilidade. O Bairro Conectado Sapopemba pode entrar como um desses. A gente ainda não tem a definição de quais serão esses 10. Mas por que também que a gente não tem essa definição? Porque essa questão da repetição de esforços é uma preocupação muito grande da nossa secretária, Elisabeth França, e ela tem pedido para toda a equipe um esforço de unificar esses projetos. Então, a gente está dando um passo lá nas secretarias de parar de falar de território educador, que, por sinal, está em implantação na cidade de Tiradentes. Depois de muito tempo, é um que a gente discute há seis anos aqui, agora estamos com o primeiro em implantação. Território do céu, urbanismo social, ruas temáticas. A gente tem muitas iniciativas e a intenção dela é vamos pegar o que é o essencial, o que deve ser feito nesses projetos e parar de se preocupar com os nomes e pensar numa frente de ação da prefeitura. Qual é a cara da prefeitura de São Paulo atuando em projetos de redesenho urbano e encaminhabilidade? E esse diagnóstico, essa forma de estruturar a política pública que foi apresentada pelo Jefferson, também vai

integrar essa nossa iniciativa que vai pautar a ação da secretaria nos próximos quatro anos, considerando esse também. Então, como prazo, ele pode entrar sim nessa gestão. A replicabilidade, a gente tem essa intenção de uniformizar esse tipo de ação para que a gente possa efetivamente entregar os projetos sem essa preocupação de este projeto pertencer a determinada secretaria ou determinada pessoa, porque às vezes tem uma paternalização dos projetos, as pessoas adotam como filhos e querem aquele projeto com aquele nome, que muitas vezes tem uma simbiose muito grande com o outro, que está no estágio mais avançado e poderia incorporá-lo. Esse é um esforço que a secretaria está fazendo agora. Nesse primeiro semestre, a gente está estruturando isso, aproveitando os projetos existentes também, porque a gente tem alguns projetos que estão avançados, que podem ser implantados, mas levando muito em consideração também os projetos de outras secretarias. Entra esse esforço do pessoal de Planurb de dialogar com as outras secretarias para que as iniciativas que eles estão identificando, as necessidades, as demandas da população, sejam vistas por essas secretarias e também incorporadas pelos projetos que estão em andamento nelas.

00:54:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o importante, só complementando o que a Ana colocou, acho que o importante é que a gente tem... Quer completar primeiro, Jefferson? Depois eu falo.

00:54:49 Jefferson David Gomes Arruda: Pode ser. Eu só ia complementar que a meta que a Ana comentou é a 51 dessa versão preliminar do programa de metas e que é a correlação que eu comentei entre o projeto e essa versão do plano de metas do município.

00:55:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Então, nós entregamos as últimas contribuições, acho que era até dia 11, o plano de metas está sendo colocado depois das audiências públicas. As contribuições se encerraram no dia 11. Isso significa que, claro, que muitas propostas podem ser inseridas no plano de metas, com certeza. Mas, assim, eu vejo que a Secretaria dos Transportes, através da CET, fez também algumas propostas. Todas elas no sentido de melhorar a segurança para todos os usuários, quer dizer, reduzir o número e a gravidade dos atropelamentos, que o índice está muito alto, realmente, na cidade de São Paulo. Ou seja, projeto de melhorias de caminhabilidade do PDS, priorizando sempre o deslocamento a pé e estimulando os modos ativos, pedestres, ciclistas, quer dizer, um programa com uma série de ações que vem aplicando elementos de moderação de tráfego, tratamento de travessieiros pedestres, a readequação das calçadas, redução de velocidade, regulamentando a 30 km por hora, quer dizer, nós estamos dizendo o seguinte, são programas que eles dialogam com toda certeza, que se você é conversado com essas propostas que estão surgindo. Essa proposta realmente maravilhosa, esse tratamento que foi dado, principalmente nas escadarias que você colocou, eu acho realmente que é um grande

desafio fazer uma proposta capaz de traduzir um percurso capaz de ser percorrido por qualquer pessoa. Eu acho que o projeto tem que ser o facilitador ao invés do pedestre. Quando a gente termina, olhando as premissas básicas, que nesse caso específico é atender às necessidades locais do bairro que está se propondo, eu acho que a proposta, de fato, sempre ela leva à democratização do espaço, dos espaços urbanos, porque eu acho que esse é um dos objetivos. Claro, requalificar esta área de caráter permanente e que seja, de fato, a prioridade do pedestre. É isso. Eu acho muito bom mesmo, muito bom mesmo. Mais uma vez, parabéns.

00:58:28 Mauro Calliari: Eu queria só complementar uma coisa que você falou em relação ao plano de metas. Essa Câmara Temática fez algumas propostas e o Cidade a Pé fez muitas propostas. A gente foi olhar depois, elas estão entre as top 10 de mais curtidas. Tem aumento de 1 para 10 milhões de metros quadrados. Nós colocamos propostas sobre segurança viária exatamente na linha que você falou e eu espero que elas sejam aprovadas porque elas realmente dão um passo além. Mas eu queria só comentar o que a Ana Carolina falou, que essa preocupação da Secretaria da França, eu acho espetacular que a gente acabe com essa miríade de nomes que se confundem e que não deixam a gente ter uma grande prioridade. Eu acho ótimo que a gente passe a ter grandes diretrizes. Gostaria muito de poder vê-las aqui quando a Secretaria conseguir fazer um compilado de tudo que foi iniciado e não terminado e quais são as diretrizes. É escadaria. Então, não é mais a escadaria no contexto de um ou outro projeto. É escadaria. Todas as escadarias. Não vamos falar mais de dois ou três projetos, vamos falar de 150 escadarias. Não vamos mais falar de, sei lá, na área de Secretaria de Transporte, acho que, Dawton, a gente poderia falar disso, assim, as tais das lombofaixas, as travessieiras elevadas, como princípio. Ah, jardim de chuva, todo mundo fala de jardim de chuva. Quantos tem? Quantos estão sendo feitos? Eu acho que, para transformar esses pequenos projetos, que não vão para lugar nenhum, em grandes diretrizes, que sim, serão replicadas, acho uma ótima iniciativa. Estou louco para a gente assistir aqui, depois, a consolidação desse plano que a Secretaria vai fazer. Tenho certeza de que a Beth vai colocar isso para acontecer.

01:00:19 Jefferson David Gomes Arruda: Obrigado pelas colocações. Acho que seria muito importante, assim, a gente consolidar essas propostas, né, estar numa fase de desenvolvimento, mas me coloco aqui na disposição, em nome da equipe, de trazer quando, trazer aqui para a Câmara Técnica, quando o projeto já estiver finalizado, para poder apresentar para vocês. Também queria comentar um pouco do que o Hélio colocou aqui no chat da reunião, que essas soluções, né, de moderação do tráfego de automóveis e priorização dos pedestres, são elementos que nós temos discutido e utilizado, assim como o alargamento de calçadas, que foi o exemplo apresentado aqui nos slides, nós trazemos muitos do que vocês comentaram aqui. Acho que vai ser um momento bom poder

compartilhar com vocês quando estiver consolidado e também é bom saber que essas contribuições do plano de metas estão sendo bem acatadas, a gente pode também consultá-las depois. Muito obrigado.

01:01:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que o Mauro, ele colocou muito bem, eu acho que o grande desafio de uma gestão vem ser essas barreiras aí de todas as secretarias, a unificação do projeto onde você, de fato, vem a tratar o problema e não importa aonde, tem o tema e o tema tem que ser replicado na cidade inteira, eu vejo o Mauro sempre colocando, o nosso grande problema na cidade de São Paulo é a escala, São Paulo é muito grande, dependendo da proposta e do tamanho do projeto, ele desaparece. É uma luta, vamos dizer assim, e eu tenho apresentado o nosso plano aqui, sempre eu tenho colocado como um plano intersecretarial, onde entra SMT, Smul, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, subprefeituras, quer dizer, a ideia é que o plano, ele seja um plano único e intersecretarial, e não importa o nome que seja dado a essa proposta de intervenção que está sendo colocada. O importante é criar caminhos estruturados para os pedestres e sempre ladeados ali por estruturas cicloviárias capazes de conduzir as pessoas onde realmente eles têm que ser conduzidos. Não esquecer que eu vi que a sua proposta também caminhou no sentido do terminal, no terminal de ônibus, essa preocupação dos 15 minutos, um projeto já bastante antigo, a questão dos 15 minutos da cidade. Então, que bom! Que bom que está sendo recolocado, está sendo resgatado essa proposta e o objetivo é, de fato, levar isso adiante e queira todas as secretarias envolvidas e o próprio prefeito olhem esses projetos, essas propostas com bons olhos e com capacidade de fazer uma gestão que, de fato, leve à implementação da implantação dessas propostas. Porque a cidade de São Paulo merece esse tratamento e ser mudado um pouco do sentido das coisas que estão sendo feitas. É isso. Realmente eu fico muito feliz quando eu vejo um projeto como esse que vem realmente de encontro com aquilo que a gente pensa. Esse grupo de imobilidade a pé, especialmente, claro, vem pensando sempre nessa questão da caminhabilidade, da acessibilidade universal, ela não pode deixar de ser pensada nunca mais, espero que isso seja uma prática constante e que todas as propostas que venham a ser apresentadas, elas venham junto com a acessibilidade universal. Isso. Bom, não sei se tem mais alguma pergunta, não vejo ninguém inscrito aqui. Não sei se a Sandra ou Mauro ainda quer colocar mais alguma coisa. Ana Carolina? Eu vou passar a palavra para vocês, Jefferson. Para fazer o fechamento suas considerações finais da sua apresentação e a gente vai encerrar nossa reunião.

01:06:04 Jefferson David Gomes Arruda: Está ótimo, obrigado, Dawton. Você comentou, chegou a chamar a Ana, ela precisou sair da reunião, acho que ela tinha uma agenda às 11. Para poder fechar, eu acho que vou ressaltar que o link do projeto está aqui no início do chat. Esse site vai ser atualizado em breve. Gostaria de agradecer o convite, a disponibilidade de vocês e o espaço para poder apresentar o projeto. Estou em contato com a Michele e posso

disponibilizar a apresentação e a partir do momento onde a gente tiver uma consolidação dessas propostas. A gente se coloca disponível para poder apresentar o projeto para vocês. Acho que vai ser importante. Se tiverem alguma contribuição, alguma informação, o meu e-mail também está disponível e podem encaminhar para a gente que receberemos, está bom? É isso. Só agradecer mesmo o espaço e a disponibilidade de todos.

01:07:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Mais uma vez, queria parabenizar a Michele por ter encontrado você.

01:07:14 Jefferson David Gomes Arruda: A Ana que colocou após a ponte.

01:07:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Parabéns. Parabéns e muito obrigado pela apresentação, mais uma vez. Eu só queria fechar dizendo o seguinte. Todos esses projetos, a gente tem que estar muito focado nas ampliações dos passeios, na preservação das áreas verdes, na possibilidade de plantio de mais árvores entre os pedestres, não esquecer nunca de colocar no plano de vocês as estruturas cicloviárias. Eu também senti falta nessa proposta. Corredores verdes, ou seja, áreas para caminhabilidade e para que o pedestre, de fato, esteja confortável e feliz onde ele está quando seja lá qual for o bairro da cidade de São Paulo. Então, muito obrigado mais uma vez, Jefferson. Obrigado a todos pela participação. Vamos para a próxima. Muito obrigado.

01:08:31 Jefferson David Gomes Arruda: Muito obrigado a todos.

01:08:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado a todos e um bom dia.