

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 21/03/2025

Horário: 10h00

Participantes

Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Elio – Conselheiro CT Mobilidade a Pé

Fernanda Ormelezi Pitombo - SMUL

José Renato Soibelman Melhem - SMPED

Luiza Caetano de Farias

Mauro Calliari – Conselheiro CT Mobilidade a Pé

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Pamela Escolastico Rodrigues - SMUL

Rafael Barreto Castelo da Cruz – SP Urbanismo

Renan Villarta – Conselheiro CMTT

Sérgio Amaral – CET/GMC

Pauta

VLT: Situação Atual, Cronograma de Implantação e Detalhes das Rotas e Integrações - Rafael Barreto, diretor de Desenvolvimento Urbano da SP Urbanismo.

00:00:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem, bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma das nossas reuniões de escolas temáticas. Convidamos hoje o Rafael, vou pedir para o Rafael depois fazer uma pequena apresentação dele, para fazer uma apresentação da situação atual, o cronograma de plantação e detalhes das rotas de integração do VLP. Eu vou passar direto a palavra para o Rafael, não sei se você já está pronto para fazer a apresentação, mas vou passar direto a palavra para você. Bom dia a todos mais uma vez.

00:00:57 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Obrigado, secretário. Bom dia a todos e todas, da Câmara, para a gente motivo de bastante alegria esse convite para apresentar o status do projeto do VLT para vocês. Eu sou engenheiro civil, sou engenheiro civil efetivo aqui da Prefeitura de São Paulo e estou na São Paulo Urbanismo como diretor de desenvolvimento urbano. O projeto do VLT é um projeto que tem sido conduzido do ponto de vista técnico

aqui pela São Paulo Urbanismo, pela Diretoria de Desenvolvimento Urbano e também com uma equipe-espelho na Secretaria Municipal de Urbanismo Licenciamento, liderada pela Fernanda Pitombo, que está aqui presente conosco, que é a diretora de projetos da SMU. A gente tem equipes simultâneas trabalhando no projeto do VLT aqui na São Paulo Urbanismo e na SMU, desenvolvendo esse projeto de regeneração urbana com um desenvolvimento orientado ao transporte. Só um breve histórico, as reflexões sobre o projeto do VLT começaram no final de 2022, em que a gente se debruçou sobre uma manifestação de interesse privado, que foi entregue pela Prefeitura pela Alstom, mas ela foi entregue muito antes, a gente acabou se debruçando sobre aquilo como ponto de partida. Internamente, na Secretaria Municipal de Urbanismo Licenciamento, no ano de 2023, a gente realizou uma série de estudos para perceber se haveria sentido ou não a implementação do VLT. Com a aprovação da IUS-Retor Central, a gente percebeu que o projeto do VLT poderia ser interessante para catalisar o desenvolvimento urbano e a transformação da região central, a partir de um projeto de infraestrutura, e a gente tem realizado uma série de estudos desde 2023, 2024, no âmbito do VLT. Estudos bastante sofisticados, em que a gente tem feito uma leitura do território bastante profunda, análise de dados, das demandas, da oferta de transporte na região, e que esses estudos que a gente realizou pela São Paulo e pela SMU têm culminado na elaboração dos projetos. Os projetos não estão em caráter terminativo, é importante salientar, eles estão em desenvolvimento, então a gente realizou uma série de estudos técnicos, a gente tem um cabedal enorme de estudos de transporte e da cidade que balizam as decisões de projeto do VLT, e a gente começou no final de 2024, segundo semestre de 2024, mais fortemente no final do segundo trimestre de 2024, e agora entrei em 2025, a partir dos dados obtidos no projeto, transformando isso em decisões, a partir dos dados dos estudos, transformando isso em premissas e elementos de projeto. É isso que a gente tem agora colocado em debate, em discussão, apresentamos no CMTT nas últimas semanas, para recolher informações que foram bastante úteis e proveitosas para o projeto, e que a gente vai incorporar as opiniões que foram obtidas no conselho, que foram muito ricas e importantes. Eu acho que esse é mais um espaço para a gente apresentar o estado da arte, ou seja, a fase que a gente está do projeto e algumas coisas que a gente tem avaliado, recolher opiniões da Câmara, que eu acho que é sobretudo por isso que a gente está aqui, para escutar a opinião da Câmara de Mobilidade a pé, sobre os elementos que podem ser incorporados no projeto, e sempre reforçando que o projeto não está em caráter terminativo. Ele está em fase de elaboração, é claro que a gente tem desenhos que já foram elaborados, para que a gente tenha material para colocar a apreciação do conselho e da Câmara, mas que, de novo, vários elementos podem ser modificados ao longo desse ano, a partir dos vários processos de escuta que a gente vai estabelecer. Eu sei que fiz uma introdução bastante longa, mas acho que é importante a gente se situar e deixar isso bastante claro. Eu vou compartilhar a minha tela, depois se vocês puderem falar se vocês estão vendo. Bom, eu vou apresentar então, não é a mesma apresentação que eu fiz ao CMTT, é uma apresentação mais

robusta, eu acho que o espaço da Câmara de Mobilidade a pé nos permite aprofundar em detalhes de projeto, por isso eu trouxe uma apresentação mais robusta. Presidente, se eu, passado o tempo, estiver sendo muito prolixo, pode puxar minha orelha, que eu dou uma acelerada, mas, de novo, a gente está trazendo aqui uma apresentação com alguns elementos que foram apresentados ao CMTT nas últimas semanas, com mais elementos de detalhamento do projeto, porque eu acho que a gente tem um espaço mais focado, inclusive, com um olhar para a mobilidade a pé, porque esse é um dos pilares do projeto do VLT. Inclusive, foi a nossa solicitação. A gente trouxe uma apresentação longa, mas eu vou tentar ser bastante objetivo, com detalhes de projeto que os estudos nos mostraram que são interessantes. É importante salientar que eu falei isso na reunião do Conselho, 15 dias atrás, que o projeto do VLT não é necessariamente só um projeto de mobilidade, ele, na verdade, é um projeto de mobilidade que se ancora em vários elementos estruturantes do projeto. O primeiro elemento estruturante do projeto é a segurança viária, a mobilidade ativa. A gente, a partir do projeto do VLT, está ampliando os espaços de calçada. Em toda a rota do VLT há ampliação dos espaços de calçada, ampliação dos espaços de estar, elementos de desenho urbano de segurança viária, aumento da cobertura vegetal, aumento ou inclusão no sistema cicloviário que dá suporte ao VLT e é lindeiro ao VLT, o próprio projeto de circulação do VLT e outras intervenções urbanas intrínsecas ao projeto. Como a gente está atuando, no âmbito do projeto, por uma ampla requalificação das calçadas e da mobilidade ativa e, principalmente, da mobilidade a pé, lindeiro ao VLT, é uma oportunidade para que a gente possa fazer uma readequação bastante importante de acessibilidade nas calçadas onde o VLT passará, olhando a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com mobilidade em cadeira de rodas, pessoas com baixa ou nenhuma qualidade visual. O projeto tem um olhar muito específico para, também, atendimento de elementos de acessibilidade e circulação do pedestre. Aqui, em tela, eu vou apresentar alguns detalhes do projeto de urbanização. Acho que a gente vai ter elementos mais concretos para poder discutir. Esse é o anteprojeto de urbanismo e dele derivam todas as outras disciplinas de projeto, como paisagismo, geometria, mobiliário, obras de arte, via permanente etc. Ela é a base de desenho, é o anteprojeto de urbanismo. Eu vou ser repetitivo e falar isso mais uma vez. O projeto não está em caráter terminativo, é onde a gente chegou na fase do projeto a partir dos estudos e a gente vai escutar, evidentemente, o conselho e as sugestões da Câmara para aprimorar elementos do projeto. Esse mapa que a gente vê na tela, né, é um mapa da região central da cidade de São Paulo, onde a gente destaca alguns projetos estratégicos que foram realizados ou estão em elaboração no âmbito do centro da cidade. Mais à leste, o projeto do Parque Dom Pedro, que a PPP já está na rua, o amplo projeto de requalificação no âmbito do Parque Dom Pedro. O Mercado Municipal foi uma concessão feita recentemente, é um ativo importante da cidade de São Paulo. A própria Praça da Sé, que é um ativo importante na região central da cidade. As obras de requalificação do Calçadão do Triângulo Histórico e o requalificação do Vale do Anhangabaú. As ruas temáticas, como, por exemplo, a Rua Prates, a General Osório, a Paula

Sousa, são destacadas aqui no projeto também. Mais a oeste, ou na verdade noroeste, iluminado aqui no setor central. A gente destaca a Praça Princesa Isabel, que é a cidade onde o Governo do Estado pretende instalar a nova sede administrativa. E esse é um ponto de destaque importante, a gente tem uma conversa bilateral bastante importante com o Governo do Estado, para articular o projeto da nova sede administrativa do Governo do Estado, a ser edificado nos Campos Elísios, com o projeto do VLT, para estabelecer ampla conexão entre os projetos. A gente sabe que o Governo do Estado, a partir da sede administrativa do Governo do Estado, tem a decisão de realocar o Terminal Princesa Isabel para uma área, que é uma garagem da Polícia Civil, do lado da Estação da Luz, na Casper Líbero. A gente já tem essa perspectiva e acesso a esse projeto e tem compatibilizado também o projeto do VLT, para que o VLT possa conectar também a esse novo Terminal Princesa Isabel. Dessa forma, agora eu tenho um mapa que eu coloco destacado, de novo, a região central, os projetos estratégicos iluminados, alguns desses que eu já falei, e as duas linhas do VLT, a linha azul, que é essa linha circular, que é a linha que mimetiza a rótula, ela então saindo ali da Praça da Sé, descendo pela possível ponte do Carmo, que atravessa o Tamanduateí, tocando o Brás, passando pela Rua da Figueira e passando em frente à Casa da Retortas, mais a leste, subindo a Avenida Mercuro, passando no SESC, 24 de maio, em obra ali no Parque Dom Pedro, e tocando o Mercado Municipal, subindo pela Senador Queiroz, desce pela Prestes Maia, entra no Vale do Anhangabaú, vira à direita e sobe a São João, passa no Paissandu, Avenida Ipiranga, toca a Praça Roosevelt, desce o trechinho da Consolação, viaduto Dona Paulina e Maria Paula, passando em frente à Câmara Municipal, depois subindo até a João Mendes, passando em frente ao Fórum João Mendes, atrás da Praça da Sé, voltando ao circuito original, esse é o circuito circular, que dá a volta na rótula da cidade, integrando vários ativos importantes. A linha azul, quando ela passa pela São João, ela intercepta a linha vermelha do VLT, onde essas duas linhas se integram, então a linha vermelha parte da São João, entra na Duque de Caxias, passando em frente à Praça Princesa Isabel e se integra ao Centro Administrativo do Governo do Estado, passa em frente à Sala São Paulo, mais a norte, cruza a Ponte Mauá, passa em frente ao Parque da Luz, sobe pela Rua Prates, Rua Solon Areal e Mamoré, mais a norte, chegando até o terreno do Detran, que é um próprio municipal cedido ao Detran, em que a gente tem a perspectiva de instalar a garagem do VLT, são mais de 27 mil metros quadrados de área, que consegue absorver completamente a questão operacional do VLT. Continuando o traçado, Mamoré, Solon, desce pela José Paulino, cruza de novo na Ponte Mauá, entra na Rua Mauá, passando em frente à Estação da Luz, vira à direita na Casper Líbero, desce a Casper Líbero e volta a interceptar a linha azul na São João. Então, esse é o traçado proposto da linha vermelha, mais a norte, levando o centro ao Bom Retiro e a linha azul, que é essa linha circular, amarrando a rótula do centro da cidade de São Paulo. A gente tem alguns traçados alternativos que a gente tem avaliado, então os estudos técnicos têm permitido que a gente faça reflexão sobre outras propostas de traçado, mas o que também é importante, o VLT vai conseguir conectar uma fragmentação histórica no centro de

São Paulo. Qual fragmentação? A gente tem a barreira geográfica, que é o Rio Tamanduateí e as duas rodovias urbanas, que são avenidas do Estado. Então, o Parque Dom Pedro e o Brás, eles estão no centro, mas eles estão isolados do centro por conta de uma barreira geográfica importante. Como é que eu consigo levá-los para o centro? O VLT faz essa integração, essa barreira mais a leste, que é essa barreira geográfica da Avenida do Estado e do Rio Tamanduateí. A barreira da própria ferrovia, do Lapa-Brás, que é uma barreira importante, que é uma transposição complexa para o Bom Retiro. Então, honestamente falando, a gente trabalha aqui no centro, no Vale do Anhangabaú, o Bom Retiro é o centro, está aqui do lado, mas a gente não vai almoçar, por exemplo, no Bom Retiro, não usufrui do centro, que é o Bom Retiro, porque é uma área que está fragmentada a partir da ferrovia. O VLT consegue catalisar essa viagem da pessoa que está no Vale do Anhangabaú até o Bom Retiro em menos de 12 minutos embarcado no VLT, entre outros pontos importantes que o VLT conecta nessa fragmentação. Muito bem, então, as duas linhas somadas têm pouco mais de seis quilômetros cada, somando mais de 12 quilômetros, são 13 paradas em cada linha e uma parada de integração na São João, no Paissandu, totalizando 27 paradas. Alguns traçados alternativos que a gente tem avaliado, que os estudos técnicos têm dado *insights* interessantes para a gente, é a linha vermelha, que é essa linha que vai para o Bom Retiro, os estudos técnicos praticamente cristalizaram ou demonstraram que ela tem bastante sentido do ponto de vista de mobilidade, que eu consigo conectar todo esse patrimônio edificado da Prata, Zé Paulino, Bom Retiro, Parque da Luz, ao Paissandu e, conseqüentemente, ao Vale do Anhangabaú e o Centro Histórico, que é bastante importante, essa conexão com o Centro Administrativo do Governo do Estado. Qualquer pessoa que mora na região metropolitana chega até a Estação da Luz, embarca no VLT e, em menos de seis minutos, está na sede administrativa do Governo do Estado. A perspectiva do Governo do Estado é que a sua sede administrativa tenha pelo menos 20 mil pessoas trabalhando. Então, é um importante elemento articulador. A linha vermelha, o traçado, já tem bastante sentido e está bem solidificado. A linha azul, os estudos mostraram para a gente que, talvez, como ela é sentido duplo, sentido horário e anti-horário, o sentido horário continuar fazendo o sentido da rótula é perfeitamente possível e é interessante, mas o sentido anti-horário, a gente tem uma rota alternativa que, na Praça da Sé, ao invés dele voltar pelo viaduto Ana Paulinha da Maria Paula e Consolação, ele volta, na verdade, cruzando a Praça da Sé, passa na rua direita, vê a Duto do Chá, Xavier de Toledo, aí volta para Ipiranga e São João. Então, é um traçado interessante, que é levar o VLT para o quadrilátero histórico, que é uma coisa bastante importante e a gente tem avaliado. E existe uma outra rota que tem sido estudada, ela não está aqui desenhada, mas é a rota que vai no sentido anti-horário, quando passa pela Praça da Sé, rua direita, em frente ao viaduto do Chá, ela ir pela Barão de Itapetininga e chegar à República indo pela Barão de Itapetininga, que é um traçado que nos parece bastante interessante, que os estudos técnicos têm demonstrado que vale a pena a gente estudar. Nada impede que, na linha azul, a gente tenha três traçados, a via permanente, no sentido paralelo às duas linhas, anti-horário e horário fazendo a rótula e,

ainda assim, manter um traçado indo pela Praça da Sé direita, Barão de Itapetininga e Barão de Itapetininga, e manter também o traçado rua direita, viaduto do Chá, Xavier de Toledo. Você tem trens que são específicos para cada rota que passam no mesmo ponto. Por exemplo, uma pessoa que está aqui na Carota, subindo aqui a Ponte do Carmo, ele passa o trem, ele vai ter a nota trem que vai pela rota Dona Paulina e Maria Paula, ele embarca nesse trem. Trem que vai pela rota Barão de Itapetininga ele embarca nesse trem. Trem que vai pela rota da Xavier de Toledo, ele embarca nesse trem. A gente tem avaliado a simultaneidade desses traçados, que é uma coisa importante a se considerar. Aqui, de novo, é uma vista aérea do centro, e que a gente tem percebido esses pontos importantes de conexão, principalmente na linha azul. Então, a Praça da Sé, conectada com o Parque Dom Pedro, conectado com o Mercado Municipal, conectado com o Vale do Anhangabaú, conectado com a Praça da República, conectado com a Praça Roosevelt e o Parque Minhocão a partir daí, e novamente conectado com a Praça da Sé. Essa linha circular, ela faz uma conexão importante desses parques, dessas grandes áreas livres da cidade, no centro, que o munícipe pode usufruir. A gente faz uma brincadeira, sei que o espaço não é para a gente fazer brincadeira, mas existe uma análise que é interessante, porque se o governador, vindo para a sede administrativa do Governo do Estado no Campos Elíseos, significa que ele pode embarcar no VLT dos Campos Elíseos e, a partir do VLT, acessar a prefeitura no Viaduto do Chá. E o prefeito, junto com o governador, embarcando no VLT, eles podem fazer uma agenda com o presidente do Tribunal de Justiça, aqui no Fórum João Mendes. Você tem uma integração, inclusive, entre os diferentes níveis de governança articulados a partir do VLT, que é uma questão relevante e importante a se considerar. Aqui, os traçados alternativos da linha circular azul, principalmente, que é essa traçada alternativa indo pela Rua Direita, Viaduto do Chá e chegando ao Mercado Municipal, que é um motivo importante. As duas linhas numa foto aérea sobreposta, então, a linha azul e a linha vermelha, e já conectando com um projeto importante, também capitaneado aqui pela São Paulo Urbanismo, que é a articulação entre as ruas temáticas. Esse mapa que a gente projeta em tela é um mapa, de novo, do centro, em que a gente tem apontado, a partir da pesquisa origem-destino, de onde as pessoas saem para onde elas estão indo, no âmbito das 11 zonas origem-destino que interceptam o centro da cidade. Cada linha representa os ciclos ou movimentos de viagens de um lugar para outro. Por exemplo, eu tenho uma linha partindo aqui do Brás, indo até a Sé, essa linha em preta destacada no centro do mapa, que existem 6.081 viagens saindo do Brás, indo até a Sé, por dia. A grossura da linha também apresenta a densidade de viagens, quanto mais grossa a linha, mais densa a viagem. Por exemplo, eu tenho aqui essa linha em roxo, a sudoeste, apontando as viagens que saem da Bela Vista, que chegam até a República. Ela tem 12.352 pessoas indo da Bela Vista até a República por dia. A gente olhou, a partir dos dados da pesquisa origem-destino, todos esses fluxos e deslocamentos que existem no centro. Existem sim deslocamentos importantes que saem do Bom Retiro e chegam até o centro histórico, e vice-versa. Deslocamentos importantes que saem do centro histórico e saem até o Bom

Retiro, ao mesmo passo em que existem deslocamentos importantes que saem da Sé e vão até a Santa Cecília, e deslocamentos importantes que saem da Santa Cecília e vão até a Sé, que são viagens que acontecem sob meio motorizado, a pé, de bicicleta, e que o VLT pode, de certa forma, absorver parte dessas viagens. Bom, aqui, de novo, é uma foto era do centro da cidade, foto em preto e branco da cidade, com as duas linhas aqui destacadas. Agora, vou passar alguns pontos específicos sobre a linha azul em destaque, que é a linha que circula quase que praticamente a rótula. Eu vou mostrar sete pontos de projeto da linha azul. Então, eu vou mostrar um ponto de projeto, como é que a gente resolveu essa interlocução do aumento de espaços de calçada, aumento da ciclovia, inserção do VLT na malha de circulação viária no Mercado Kinjo, na Avenida Senadora de Queiroz, na Passagem Tom Jobim, na Avenida Prestes Maia, também na Passagem Tom Jobim, no Viaduto de Santa Efigênia, essa chegada da São João, essa chegada da Praça da República, a chegada da Corrida da Consolação com a Ipiranga, a chegada da Dona Paulina, a Praça João Mendes e a descida da Praça Clóvis, com a região pertencente a mais praça da Sé. Eu separei aqui nove pontos de projeto para a gente dar uma olhada com mais destaque na linha azul.

00:21:40 Fernanda Ormelezi Pitombo: Rafa, desculpa, interrompei. Aqui é a Fernanda falando. A gente fez esse destaque desses pontos, que eram nós, que a gente achava mais importantes de serem resolvidos ao longo de toda a linha. A gente tem o projeto que está sendo desenvolvido para toda a rótula, o projeto de urbanismo, mas a gente deu enfoque nesses pontos que o Rafa comentou, justamente para a gente resolver essas questões, principalmente de mobilidade, de diversos modais confluindo juntos, para fazer essa solução integrada. Acho que é importante destacar isso. E que a gente tem esse projeto da primeira alternativa de traçado, que é a que a gente está se debruçando agora. Os alternativos viriam a complementar depois, conforme fosse a decisão final. Desculpa te interromper, só queria fazer esse comentário.

00:22:24 Rafael Barreto Castelo da Cruz: É isso, vamos fazer junto. Obrigado, Fernanda. Importante destacar que a inserção do VLT sempre foi com supressão de faixa de veículo individual. Isso é um ponto importante. Não significa que em nenhum lugar não passará carro. Todas as vias em que passam carro hoje, o carro continuará passando. A decisão de projeto foi a redução do espaço para o carro, para a inserção do VLT, a inserção da ciclovia e a inserção do pedestre. Então, todos os pontos de projeto em que a gente desenhou a caixa viária, a gente manteve pelo menos uma faixa de circulação de veículo, aumento da calçada, aumento da ciclovia, inserção do transporte público coletivo, que é o VLT, a manutenção das faixas exclusivas de ônibus e o espaço que sobra é para o veículo individual. A gente tem destacado que desestimular o uso do automóvel não necessariamente passa por proibir o uso do automóvel, mas eu posso deixar a vida do automóvel um pouco mais difícil e a circulação do centro demorar mais tempo. O usuário que quer acessar o centro de carro, ele vai

continuar podendo acessar o centro de carro, mas ele vai fazer uma escolha que é, bom, se ele quiser dar a volta na rótula, talvez um tempo que ele hoje faz em 25 minutos, de carro ele vai fazer em 45 minutos. Se ele optar por deixar o carro no estacionamento, quando ele chega ao centro e embarcar no VLT, a mesma viagem que ele faria em 45 minutos, talvez ele faça no VLT em 15 minutos. É uma opção que o motorista vai precisar fazer a partir do seu próprio tempo. Mas sempre com ampliação do espaço de calçada, ampliação do sistema cicloviário, aumento da cobertura vegetal, inserção do transporte público coletivo e, por último, a inserção da faixa do veículo individual. Bom, essa é uma foto aérea do Mercado Kinjo, que é a situação urbana atual. A gente pode perceber aqui mais à esquerda o Mercado Municipal e o Mercado Kinjo. É uma vista do lugar, então hoje essa frente da Senadora de Queiroz tem um estacionamento de motos importante, a gente propõe uma reorganização desse espaço. Aqui é a subida da Senadora de Queiroz, de quem vem do Parque Dom Pedro, indo para o Vale do Anhangabaú. Mais uma imagem aqui do Mercado Kinjo. O estacionamento de motos ali, a Senadora de Queiroz em frente ao Mercado Kinjo, o VLT passará por esse local, então a gente propõe uma reorganização desses espaços. Aqui é o Mercado Municipal a sul, a Senadora de Queiroz, chegando quase ali ao Vale do Anhangabaú. A gente fez essa perspectiva, fez a leitura histórica a partir de como era esse território, a antiga rua do Anhangabaú. Esse é o estado atual, então a gente tem a Avenida Senadora de Queiroz subindo com as duas faixas exclusivas de ônibus, três faixas de carro de um lado, três faixas de carro do outro. A gente fez a inserção do VLT, então a gente continua com a faixa de circulação de ônibus, um aumento da cobertura vegetal, uma reorganização desses espaços, e a inserção do VLT com a supressão de uma faixa de veículo mais a norte. Então as três faixas de carro continuam existindo, do lado mais a sul, o corredor de ônibus exclusivo continua existindo, nas duas seções da sessão da via, e a faixa do VLT inserido mais a direita, suprimindo uma faixa de veículo individual. E aqui, pode falar, Fernanda?

00:26:22 Fernanda Ormelezi Pitombo: É, eu ia falar, só que aí também tem as paradas que a gente está inserindo as paradas. Acho que também é uma outra frente, que a gente está trabalhando bastante com as paradas, então é de três tipos, uma parada mais plataforma para espaços maiores, em que caiba, outra que seria um abrigo, que é uma escala um pouco mais aproximada do ponto de ônibus, comum, que a gente conhece, e a outra com totem, para vias um pouco mais estreitas, que não tem tanto espaço. A gente está desenvolvendo também, a gente já tem uma proposição de locais, onde serão essas paradas, e uma proposição de acordo com o contexto, o que cabe naquele espaço. Acho que esses quadradinhos aqui, que tem próximos a linha do Velita, eles vão aparecer em algum desses trechos que o Rafa vai mostrando, eles são as paradas que a gente está projetando.

00:27:20 Rafael Barreto Castelo da Cruz: É importante destacar que, embora a escala não é tão aproximada, o desenho de urbanismo é um olhar muito cuidadoso para acessibilidade, a

gente tem olhado muito para essas travessias, com foco na segurança viária, o redesenho da sinalização podotátil, as rampas de acesso às estações, aos próprios espaços livres e às calçadas, são objetos de um tratamento bastante específico, a gente tem um olhar bastante cuidadoso sobre cada detalhe, inclusive nas faixas de travessias. Bom, quem é que muda de nível? É o pedestre ou o veículo? É o VLT ou o veículo? A gente tem olhado muito essa hierarquia viária, sempre a decisão de projeto, a decisão de projeto, olhando para a mobilidade do pedestre. Como é que quem está circulando no centro a pé consegue se articular a partir desse transporte público coletivo e usufruir desses espaços criados? O projeto de paisagismo tem sido um olhar bastante cuidadoso à mobilidade, à circulação de pessoas com mobilidade reduzida. A escala aqui não é muito adequada no quadro, para a gente ver o detalhe dos projetos de acessibilidade. A gente consegue, talvez, ver na escala só as rampas, mas todo o traçado do VLT em que ele é, as calçadas em que ele intercepta ou que ele se articula são objeto de um projeto muito específico de acessibilidade e de circulação da mobilidade a pé. Aqui, é a rua do Mercado Kinjo, a partir dessa travessia em nível para o pedestre. Na verdade, para a travessia em nível para o pedestre, a gente acaba alteando todo o viário, inclusive do VLT, e a separação entre a área do veículo e a área do VLT é demarcada com um balizador. Pode ser um balizador físico, de meia altura ou de maior altura. Pode ser um balizador físico de menor altura, em lugares que o tráfego é menor. Balizador visual, num projeto de iluminação que a gente tem feito de forma bastante cuidadosa, sempre com um olhar muito cuidadoso à segurança dos pedestres.

00:29:27 Fernanda Ormelezi Pitombo: Essa questão da segurança viária é bem importante para a gente, porque cada trecho que o VLT passa tem uma especificidade. Tem trecho que ele tem essa via mais compartilhada, tem um trecho que ele é mais segregado. A gente está super atento a que tipo de balizador, que tipo de sinalização que é mais adequada. É muito caso a caso, bem cuidadoso mesmo.

00:29:25 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Bom, aqui é um corte da Rua Carlos Souza de Nazaré, que é aquela que passa na lateral do Mercado Kinjo, em que é a situação atual. Calçada, estacionamento a 90 graus de veículo individual, uma faixa de leito carroçável de mais de 5 metros, mais uma faixa de estacionamento, paralelo ao sentido do tráfego e a calçada. A nossa proposta de redesenho com o VLT é alargar a calçada em ambos os lados, inserir um jardim como cobertura vegetal, a manutenção do leito carroçável, um leito carroçável generoso ainda para a circulação dos veículos com quase 4 metros e o VLT. Aqui, a gente ainda tem um espaço para inserir o sistema ciclovitário. Há espaço viário para inserir. Então, a supressão, nesse caso, na Carlos Souza de Nazaré, foi de estacionamento de veículo individual, que é um espaço muito caro da cidade para o veículo ficar parado. É preciso ter o transporte coletivo circulando, e foi essa a decisão de projeto, com paisagismo também, com aumento da cobertura vegetal. Olhando aqui agora, um outro corte, vendo a Senador

Queiroz, a gente tem a Senador Queiroz, uma agulha bastante generosa, com várias faixas de circulação do veículo individual e também do transporte coletivo. A gente propõe a transformação dessa caixa, em que o prejuízo, de novo, é uma faixa de veículo individual. Cabe o VLT, cabe a circulação dos veículos individuais, cabe a atual circulação da faixa de ônibus, e uma calçada bastante generosa. Aqui, a passagem Tom Jobim. Subindo a Senador Queiroz, para descer a Prestes Maia, é acessar o Vale do Anhangabaú. Então, uma vista do lugar hoje, uma vista de sul para norte, vendo o edifício Altinaurantes ao fundo. Essa descida da Prestes Maia para o fundo, chegar no Vale do Anhangabaú e chegar no Terminal Mercado. Uma vista da Senador Queiroz chegando à Prestes Maia. A passagem Tom Jobim. O que a gente propõe é que a passagem Tom Jobim tenha um espaço de contemplação. A gente queria uma esplanada, em que a gente possa ter um ponto de estar estabelecido na passagem Tom Jobim. Como ela é hoje, as faixas de veículo aqui destacadas, as faixas de ônibus também destacadas. A manutenção das faixas de ônibus, manutenção de boa parte da circulação dos veículos individuais. O que ocorre, de novo, é a supressão de uma faixa de veículo individual para a inserção do transporte público coletivo. Em um cruzamento semaforizado do VLT, com priorização semafórica ao transporte público coletivo.

00:32:42 Fernanda Ormelezi Pitombo: Mais um parênteses, que a gente tem a disciplina específica de sinalização também, que toda essa questão semafórica vai ter que ser super revista. A gente tem uma disciplina somente para projeto de sinalização vertical e horizontal e semafórica.

00:33:01 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Exato. Tem uma perspectiva renderizada. Então, o VLT saindo da Senador Queiroz, mais à esquerda, e fazendo esta curva para entrar na Prestes Maia e mergulhar até o Vale do Anhangabaú. Percebam que o retorno de veículos é assegurado, como ele hoje existe. Só que um redesenho do espaço, de novo, com foco na segurança dos PDFs, com foco na segurança viária. Há uma vista em corte, como é hoje, em desnível, aqui mais abaixo, a Avenida Prestes Maia. Os carros que estão passando pelo túnel, na passagem São Jobim. Na parte mais alteada, na parte superior, os veículos que estão circulando pela Prestes Maia. A estrada que a gente propõe sobre a chegada do túnel São Jobim, como espaço de acumulação de PDFs, por exemplo, mais um espaço de estar. O VLT inserido aqui à direita. Então, percebam que à direita, o que é suprimido é uma faixa de veículo individual. A gente tem aqui uma vista aérea agora do Viaduto do Chá, e uma camada mais abaixo, a chegada do Terminal Mercado e Vale do Anhangabaú. O corredor norte-sul, vendo o Viaduto do Chá, não, o Viaduto Santa Efigênia, como ela é hoje nessa chegada com o Terminal Mercado. Terminal Mercado não, Terminal Correios, desculpe. O retorno, hoje existente, da Ligação Norte-Sul. Uma foto histórica aqui da Ligação Norte-Sul com o Viaduto Santa Efigênia ao fundo. Mais uma imagem aérea, histórica. Quando isso era densamente ocupado pelos veículos, em 1962. Agora, mais uma imagem de projeto, como é que é essa

chegada da Prestes Maia e da Pedro Lessa. Como é que a gente propõe, isso foi um arranjo complexo, mas como é que a gente põe a inserção do VLT. De novo, o corredor de ônibus é mantido, a passagem com os veículos individuais é assegurada, há uma supressão de faixa de circulação para a inserção do VLT. Mas, de novo, com o redesenho da ciclovia, eu consigo integrar a ciclovia do Terminal Correios ao corredor norte-sul, plenamente integrado ao VLT. Transformando esse baixio do viaduto Santa Efigênia em uma outra entrega para a cidade. E é uma perspectiva renderizada, então, do VLT descendo pela Prestes Maia, chegando no Terminal Correios, aqui mais à direita da imagem. Ao centro, a ciclovia integrada e, do outro lado, mais à esquerda, o VLT indo no outro sentido. Aqui um corte de como é a Prestes Maia e essa chegada no Terminal Correios e a inserção do VLT. Se a gente olhar tanto à esquerda como à direita, há uma supressão de faixa do veículo individual. Essa é a supressão de faixa existente no trecho. Continua tendo uma faixa para o veículo individual, mas uma delas é substituída para a circulação do VLT. Se a gente olhar também tanto à esquerda como à direita, a calçada, à esquerda, 6,50 m, à direita, 5,10 m. Há um pequeno afunilamento da calçada aqui para 4,90 m, de 20 cm, para a inserção da parada. Mas, do outro lado, eu tenho um aumento da calçada para 7,52 m. Por outro lado, eu ganho um jardim, um espaço de estar nesse trecho central no corredor norte-sul, que pode ser acessado também por uma circulação que a gente estabeleceu no projeto. Aqui é a chegada do Vale. Há uma foto aérea em preto e branco do Vale do Anhangabaú. Chegando na São João, que aqui ao centro eu tenho o prédio do Correio. A subida do Vale do Anhangabaú a partir da São João para chegar no Largo Paissandu, como esse lugar é hoje. A chegada, então, da São João, saindo do Vale do Anhangabaú, até a Praça Paissandu, para embocar na São João, no trecho em que os veículos já começam a passar a circular. O olhar de quem está no Paissandu, olhando para o Vale do Anhangabaú, vendo o Altinho Arantes ao fundo. Aqui, foi um desafio de projeto, porque a gente tem as luminárias históricas em ambos os lados, tanto à esquerda e à direita, e uma cobertura vegetal já existente tanto à esquerda quanto à direita. A gente teve várias discussões de projeto para perceber onde o VLT seria inserido. Ele seria inserido nesse núcleo entre os postes de iluminação. A gente percebeu que há um espaço de projeto entre a arborização existente e os postes tombados, que cabe exatamente à circulação do VLT. Mais uma imagem aérea desse lugar, uma imagem histórica do espaço, um mapa histórico do espaço, desculpem. As obras de requalificação do VLT foram destacadas, porque lá já passou o bonde, já passou o trilho urbano nesse lugar. Na realidade, era um lugar em que a gente já percebia que tinha sentido a circulação de trilhos urbanos, e a gente está recolocando o trilho urbano de novo na São João. Só que agora não no eixo central, como historicamente existia, mas deslocando ele um pouco para o lateral, entre a cobertura vegetal e os postes da iluminação. Aqui, para dizer que essa inserção dos trilhos na São João não é uma inserção original, porque os trilhos originalmente na São João passavam no eixo da via. É uma reconstrução, evidentemente visual, mas não fiel à inserção do trilho. Uma imagem de projeto de como é que é a São João hoje, partindo do Vale do Anhangabaú à esquerda, e como é que

é a inserção do VLT. A circulação central continua assegurada para a descida, por exemplo, dos skatistas, dos ciclistas, dos veículos de emergência etc. E o VLT deslocado para esse local entre a cobertura vegetal e o posteamento. Uma inserção do VLT renderizado nesse espaço entre a iluminação e a cobertura vegetal com o altinuar antes ao fundo. Então, o VLT subindo do Vale do Anhangabaú chegando na São João. O que é preciso ser feito nesse espaço é remanejar o mobiliário urbano, os bancos que existem. Eles não vão ser removidos, eles vão ser remanejados para a lateral no espaço que vai ser ocupado pelos PDS. De novo, um olhar bastante importante para a segurança do PDS, então a travessia cuidadosamente desenhada, um corte da Avenida São João como ela é hoje, a inserção do VLT entre esse espaço de projeto que a gente destacou. Aqui, é a Praça da República, então essa chegada onde o VLT se conecta com a linha amarela do metrô, a linha vermelha do metrô, que é um ponto bastante importante para quem chega da Barão de Itapetininga, então é um ponto importante de concentração de viagens. Então, essa saída do metrô República para quem vai entrar na Barão de Itapetininga, 7 de Abril etc. Do outro lado da rua, já na Praça da República, a chegada da Barão de Itapetininga, a chegada da 7 de abril, com esse eixo interessante da 7 de abril que passa pela Praça da República, essa visual da Praça da República que forma esse eixo da 7 de abril em frente à Secretaria de Educação do Estado. Como é hoje a Ipiranga passando pela Praça da República e como é que a gente insere o VLT. Uma perspectiva renderizada dessa parada, então a pessoa saiu do metrô, chega na parada do VLT, então a gente propõe a parada do VLT sendo coberta, saindo das escadas rolantes existentes no metrô hoje, sai numa área descoberta, a perspectiva é que você saia agora numa área coberta, que ali seja uma parada de integração com o VLT. A Ipiranga, inserção do VLT na Ipiranga. Então aqui agora a chegada da Consolação com a Ipiranga, a imagem era em preto e branco, uma vista do local da chegada da Consolação com a Ipiranga, um cruzamento ali importante da São Luís, Consolação, Ipiranga etc. Essa curva da São Luís com a Ipiranga, a chegada da Ipiranga, mais uma perspectiva do corredor de ônibus na Ipiranga, com estacionamento e uma faixa de circulação de veículo individual. Como é esse desenho hoje da Consolação com a Ipiranga, então de um lado duas faixas de carro, podem chegar até três faixas de carro em determinados lugares, a faixa do corredor exclusivo de ônibus e a inserção do VLT, compatibilizado com o corredor de ônibus. Então aqui é um trecho em que a via do VLT é compartilhada com o corredor de ônibus, é um dos poucos trechos em que o corredor de ônibus e o VLT passam na mesma via. Isso acontece em várias cidades do mundo, no VLT do Rio existem trechos em que ele compartilha também com o corredor de ônibus, Bilbao, Sevilha, várias outras cidades possuem sistema de VLT em que em pequenos trechos ele compatibiliza com o corredor de ônibus. Isso é perfeitamente possível a partir do projeto de sinalização e do projeto de operação. Lembrando que a operação do VLT é uma operação semiautônoma, então ela é controlada a partir de um centro de operação, mas sempre tem um condutor com um sistema de marcha à vista, em que ele pode acelerar e reduzir a velocidade do veículo a partir da segurança operacional. Sempre haverá um condutor para

atuar em uma situação de emergência ou de conflito, mas mesmo assim isso é compatibilizado pelo sistema semafórico e pelo sistema de sinalização. A compatibilização da ciclovia, da aumento dos espaços de caminhada, aumento da cobertura vegetal, aumento das áreas permeáveis, um tratamento bastante especial sobre as travessias, todas elas com balizadores, sinalizadas, destacadas, um corte da Avenida Ipiranga hoje e um corte com o VLT inserido. Um corte da Consolação hoje e um corte do VLT inserido. Aqui, é o viaduto Dona Paulina, chegando mais à esquerda aqui com a Câmara, os vereadores, a subida do viaduto, com a calçada bastante generosa, que é uma calçada relativamente subutilizada, e a gente propõe o VLT passando também nesse trecho, que é perfeitamente possível entre o posteamento e o canteiro. À esquerda, a mesma coisa, do viaduto Dona Paulina. Agora estou vendo João Mendes olhando para Brigadeiro Luiz Antônio, essa subida do Dona Paulina, como uma imagem histórica de 1972, do viaduto Dona Paulina. O viaduto Dona Paulina hoje com o corredor de ônibus, a calçada e as três faixas de circulação de veículos, e mais uma faixa de ônibus, e a inserção do VLT. Mais uma imagem. Em vários trechos de projeto, a gente começou já a compatibilizar com a faixa azul. Então, subida do viaduto Dona Paulina. É perfeitamente possível acomodar a circulação dos pedestres no outro espaço de circulação de espaço de estar, a circulação do transporte público coletivo com o VLT, a circulação do veículo individual, o corredor de ônibus e a inserção da faixa azul. Como é hoje, a inserção com o VLT e a faixa azul. A chegada do VLT passando atrás da Praça da Sé, ou da Catedral da Sé passando no João Mendes. Como é hoje, essa chegada ali do viaduto Dona Paulina para o Fórum João Mendes e para as costas da Praça da Sé, onde já existiu uma parada de bonde mantida. Aqui a parada de bonde que ainda é mantida. A gente faz o VLT chegar até essa parada de bonde. Ela vai ser reinserida como mais uma parada de VLT. O fundo da Catedral da Sé, agora com o VLT, uma nova frente da Catedral da Sé. E essa chegada para a liberdade. A liberdade talvez virou um dos principais pontos turísticos da cidade. Ao domingo, milhares de pessoas vêm visitar a liberdade. O VLT chega até a Praça João Mendes quase que tocando a liberdade. Mas duas ou três quadras de caminhada a população paulistana ou visitante que vier de qualquer outra cidade poderá surtir da liberdade também na viagem do VLT. Ele consegue plugar no VLT, circular nos mais de 36 ativos culturais conectados no âmbito do VLT, nos 11 polos comerciais conectados também no âmbito do VLT e chegar também até a liberdade. A antiga Parada de Bondes, que hoje é o Mercado de Flores, uma vista aérea do lugar, com a Praça da Sé mais ao centro, um mapa histórico da região, a antiga Parada de Bondes, quando ainda era ativa em 1950, um espaço iluminado, seguro, monitorado, uma imagem de projeto, como é que é essa ligação hoje, e a inserção do VLT. E o VLT é integrado a essa Parada de Bondes, passando na Praça João Mendes. Aqui, é uma imagem renderizada do VLT, já parando na antiga Parada de Bondes, agora a nova Parada do VLT, um corte de como é que a sessão viária é hoje e um corte da sessão viária com o VLT inserido. Os ônibus continuam circulando, o VLT poderá circular e plenamente compatibilizado. Aqui, é uma imagem aérea já da chegada ali da Praça da Sé, Praça Clóvis, e a descida ali em frente ao

Tribunal de Contas do Estado, a Secretaria da Fazenda, a Rua Anita Garibaldi. À direita da imagem tem ali o Corpo de Bombeiros, etc., a descida para chegar até o Parque Dom Pedro, e à esquerda, a Praça da Sé. Uma imagem dos respiros do metrô, que é um ponto importante de se compatibilizar, esses morrotes com cobertura vegetal. Em certa medida, todos eles fazem parte do projeto operacional do metrô, então foi um desafio a gente conseguir compatibilizar a via permanente do VLT, sem descaracterizar essas áreas verdes e áreas operacionais do metrô. Isso foi compatibilizado no nosso projeto. A chegada ali com o SESC do Carmo, o Tribunal de Contas do Estado, a Secretaria da Fazenda do Estado. À direita, a gente pode ver o prédio do Tribunal de Contas do Estado, a descida da Arranjal Pestana, a Rua do Carmo, um ponto importante de concentração de pedestres. A gente tem um olhar bastante importante para a segurança viária nesse caso. Uma vista do projeto, da situação atual da Praça Clóvis B. Vila Aqua e a inserção do VLT. Plenamente compatibilizado com a circulação do veículo. Então, essa entrada de quem vem da Anitta Garibaldi para Roberto Simons já é um cruzamento semaforizado para a Anitta Garibaldi para entrar até a Roberto Simons. Ele vai continuar sendo semaforizado, só que agora com uma priorização semafórica do VLT de quem sobe para Arranjal Pestana. Essa é a compatibilização de projeto. Um tratamento bastante específico para essas faixas de travessia. Há um fluxo importante de pedestres entre a Praça Clóvis B. Vila Aqua para acessar o Popa Tempo, a Praça da Sé etc. A gente teve um olhar bastante sensível para esse espaço, para redesenhar cuidadosamente a travessia de pedestres. Aqui, o redesenho dessa travessia com espaços de acumulação dos pedestres, os balizadores específicos fazendo essa segregação de fluxo. Um corte da Arranjal Pestana e um corte com VLT. Aqui, já é uma vista aérea em preto e branco em que eu posso ver o mercado municipal mais a norte. E aqui a área mais a leste onde está sendo construído o SESC 24, o SESC Parque Dom Pedro. A Avenida Mercúrio com a Senadora Ikerós no eixo dessa imagem aérea. Aqui, a Avenida Mercúrio que está saindo, vindo do Brás para acessar o centro. Essa travessia afunila de quem tem vindo ali da Rua da Figueira para chegar até o Parque Dom Pedro. Ela vem afunilando um ponto de concentração de pedestres. Importante. A gente teve um olhar bastante atento. Então, a gente propôs um projeto, inclusive um alargamento deste trecho sobre o rio para aumentar esse espaço de acumulação do pedestre com foco na segurança viária. Um redesenho das calçadas com foco na acessibilidade na circulação de pessoas com mobilidade reduzida, pessoa com cadeira de roda, pessoa com baixa ou nenhuma qualidade visual, idosos. Essa chegada depois da travessia. Uma vista de quem está na Avenida do Estado olhando o Parque Dom Pedro. É uma travessia complexa, porque você tem um afunilamento do espaço do pedestre, uma acumulação de muita gente para atravessar esse espaço. A gente teve um olhar bastante cuidadoso no projeto do VLT para, de novo, ampliar um pouco essa alagem sobre a cobertura do rio para ter um espaço de acumulação dos pedestres, uma travessia mais segura. Uma imagem histórica do Parque Dom Pedro. Como é essa travessia hoje da Avenida Mercúrio, com as faixas de circulação de veículos individuais em cinza, as faixas de ônibus em amarelo aqui destacadas, e a Avenida do

Estado. Um redesenho. Percebam que, particularmente aqui nessa travessia da Avenida do Estado por cima do Tamado ATI, a gente propõe uma alagem deixando mais uniforme e reticulado esse espaço do pedestre. Uma acumulação mais segura, com foco na travessia e na segurança viária em ambos os lados, tanto mais a norte quanto mais ao sul. A compatibilização com as faixas de ônibus, inclusive. A faixa de ônibus é mantida aqui na Avenida Mercúrio, e mais à direita está a faixa de circulação do VLT, mais à esquerda também a faixa de circulação do VLT.

00:52:05 Fernanda Ormelezi Pitombo: A área é um grande desafio, porque ela é muito rodoviarista, as faixas dedicadas ao veículo são muitas faixas, então foi um ponto bem desafiador para expandir o espaço para o pedestre, e acho que nesse antes e depois que o Rafa mostra, a gente consegue visualizar bem isso.

00:52:31 Rafael Barreto Castelo da Cruz: A gente tem uma imagem renderizada do Parque Dom Pedro, já o SESC inserido, compatibilizado. Quando o SESC inaugurar esse ativo, que é o SESC, que é o Mercado Municipal, vai ser um ponto de grande circulação de pessoas, então o VLT também atuando como uma estratégia, sim de circulação, mas também de segurança viária e aumento da circulação e dos espaços de qualidade para os pedestres e espaços de contemplação da cidade. Um corte da Avenida Mercúrio na sua situação atual, e um corte da Avenida Mercúrio com a inserção do VLT. Bom, a linha azul eram esses pontos, agora eu vou passar um pouco alguns pontos de destaque da linha vermelha, que é essa linha que integra o centro ao bom retiro. Então são alguns pontos de destaque que a gente vai apresentar aqui na linha vermelha, então a Praça Alfredo Issa, a Rua Mauá com a Estação da Luz, a Rua Pratz em frente ao Parque da Luz, a Praça Rua do Areal com a José Paulino, a própria José Paulino, o desenho que a gente propõe, a Avenida Duque de Caxias, mais a Rio Branco, mais a Praça Princesa Isabel, com a integração com o centro administrativo do Governo do Estado. Aqui, é uma vista da Praça Alfredo Issa, ele com o painelão da Polícia Civil, com a garagem da Polícia Civil, mais ao norte aqui na imagem, na foto aérea. Então essa é a chegada da Praça Alfredo Issa, a sede do Centro Paula Souza ao fundo na imagem, à esquerda a garagem da Polícia Civil aqui à esquerda. A imagem do painelão da Polícia Civil, a garagem da Polícia Civil inserida na Praça Avenida Casper Libro. Mais um detalhe, também aqui à direita a garagem da Polícia Civil. Aqui, é uma imagem do projeto, da situação atual da Praça Alfredo Issa, dessa conversão da Senadora Queiroz para Casper Libro e para Ipiranga, com o sistema cicloviário existente e com as travessias aqui mapeadas. A gente percebeu que esse é um ponto de vista de segurança viária complexo, são vários fluxos de travessias que existem. A gente também usou o VLT como uma estratégia de aumentar espaço do pedestre, estratégia de segurança viária e maior integração da ciclovia. A ciclovia hoje no eixo da via é uma ciclovia relativamente perigosa, porque ela está muito próxima da circulação dos veículos individuais, ela passa no centro desse cruzamento complexo da Casper e da Senadora Queiroz com a Ipiranga. A ideia

foi remanejar a ciclovia para um espaço mais seguro, mais perto da Praça e protegida pelo VLT. O ciclista agora vai estar protegido do veículo individual pelo VLT. Isso é importante. Importante, porque, parece um detalhe, mas no veículo individual, o motorista, ele tem livre flexibilidade para manejar o volante, para fazer a curva para onde ele quiser. O que eu quero dizer é, o veículo individual, ele pode subir pelo espaço que ele quiser, porque o motorista, ele tem total liberdade para manusear o volante. O VLT não tem essa liberdade, porque ele só pode circular em linha reta pelo trilho e vai para frente ou para trás. O ciclista, quando ele anda ao lado do VLT, ele tem maior segurança, porque o VLT, ele não consegue fazer essa conversão à esquerda ou à direita para invadir a faixa do ciclista. Por isso, o VLT é sempre como um agente de proteção também ao ciclista, porque ele não pode fazer essa conversão à esquerda ou à direita para invadir o espaço da ciclovia. Isso é um detalhe importante, mas sempre quando foi possível, a gente protegeu o ciclista com o VLT, porque se o ciclista fica na faixa imediatamente ao lado do veículo individual, ele pode ser atingido por um deslizo, por um mau súbito que o motorista pode sofrer virando o volante. Na hora que ele está protegido pelo VLT, isso não acontece. E foi essa a estratégia de desenho. Então, a gente remanejou a ciclovia sempre articulada com o VLT, esses espaços de caminhada, aumento das travessias, etc. Está aqui uma imagem do VLT olhando a garagem da Polícia Civil mais ao fundo, com o sistema cicloviário mais protegido, com balizadores atuando sempre em convergência com os espaços de travessias do pedestre, a sinalização podotátil inserida. A gente tem desenhado também no projeto de sinalização as botoeiras com sinal sonoro de travessia etc. Um corte da Cásper Líbero com Alfredo Iça. Aquil, eu vejo na imagem aérea a Estação da Luz, o viaduto Mauá etc. A chegada com a Cásper Líbero é um trecho bastante importante. Aqui a Cásper Líbero, a Estação da Luz, ela conecta a CPTM, a linha azul, a linha amarela, à direita, o outro atual estacionamento da Polícia Civil, é onde o Governo do Estado pretende remanejar o terminal Príncipe Isabel. Então, essa chegada da Cásper Líbero com a Mauá e com a Estação da Luz vai se consolidar cada vez mais como um hub metropolitano de mobilidade. E o VLT também está compatibilizado com essa perspectiva do Governo do Estado chegando na Cásper Líbero. Aqui um olhar da rua Mauá, à direita da imagem é a Estação da Luz, ao fundo a OSESP. Hoje, a rua Mauá é uma rua que passa carro, tem a circulação de pedestres, mas hoje dificilmente alguém se atreve a passar pela Mauá à noite, uma região bastante insegura. A perspectiva de passar o VLT pela rua Mauá é entregar esse espaço para a população paulistana, uma vez que eu vou ter uma composição passando de seis minutos em seis minutos, iluminada, monitorada, com redesenho urbano, com a paisagem da Estação da Luz à frente, com a paisagem da Sala São Paulo à esquerda. É um outro lugar de cidade, é uma outra ressignificação do espaço e a gente fez questão que o VLT passasse pela rua Mauá. Já a conexão aqui da passagem que está sendo feita pelo Governo do Estado, da Galeria Mauá, como é hoje a Mauá com a Cásper Líbero, hoje tem a circulação de veículo individual, é uma ciclovia, a gente propõe um redesenho. A ciclovia é mantida com um outro tipo de pavimento, uma intersecção mais agradável para o pedestre, o VLT passando, entrando na

Cásper Líbero também, já integrando com a Estação da Luz.

00:59:21 Fernanda Ormelezi Pitombo: Acho que um detalhe que é interessante, que acontece em vários trechos do VLT, é essa proposição de fazer um nivelamento do piso e trazer essa ideia da via compartilhada também, que a gente tem poucos exemplos na cidade, mas que aos poucos, por diversas referências, a gente vê que isso é possível e principalmente compartilhamento entre bicicleta, pedestre, VLT, claramente de uma forma segura, mas a gente está ousando aqui em fazer essa proposição desse remodelamento do viário. Por diversas vezes, nas pranchas em que o Rafael foi mostrando, a gente foi fazendo esse nivelamento em alguns trechos, entendendo onde isso é possível, onde não é, não fazendo a torta e a direita em todos os locais, mas onde era possível a gente fez essa proposição, que é uma estratégia interessante de urbanismo.

01:00:13 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Aqui, uma imagem renderizada do VLT, à direita a Estação da Luz, ele vindo pela Rua Mauá, então ao fundo é a Sala São Paulo, chegando na Cásper Líbero. Tratamento do pavimento, pavimento em nível, a circulação dos pedestres com balizadores e o ramal ciclovitário à direita, mais uma vez, como apontei, protegido pelo VLT. Aqui, um corte da Rua Mauá e com a inserção do VLT, com uma via compartilhada, com aumento da cobertura vegetal. Mais um corte da Rua Mauá, com a inserção da luz. Aqui são possibilidades, uma vez que a Rua Mauá passa a ser um outro lugar, com outro redesenho urbano, é um espaço diferente de contemplação da cidade. Aqui, a chegada da Rua Prats, então eu vejo mais ao norte aqui a Massa Arbórea do Parque da Luz e no centro da imagem aérea é a Rua Prats. Aqui uma vista da Rua Prats, à direita o Parque da Luz. Hoje a Rua Prats é o fundo do Parque da Luz, sequer existe um acesso à Rua Prats para o Parque da Luz. Na minha modesta opinião, é um dos parques mais bonitos da cidade, é um patrimônio arbóreo de esculturas belíssimos da cidade, está no centro e como é que eu devolvo esse espaço ao cidadão paulistano, a partir talvez de uma nova frente. Então a gente trouxe o VLT para a Rua Prats, a gente propõe uma abertura do Parque da Luz para a Rua Prats, criando uma nova frente do Parque da Luz. Aqui é o Parque da Luz visto da Rua Prats, perceba que para quem está na Rua Prats ele não usufrui do Parque da Luz, porque ele não está integrado efetivamente ao Parque da Luz, porque não existe um acesso. A gente propõe colocar o VLT e na parada do VLT ela já ser uma porta de entrada ao Parque da Luz. Mais uma vista da Rua Prats, olhando à esquerda o Parque da Luz, com um ponto de ônibus quase no centro da imagem. Então aqui é uma imagem esquemática do projeto do Parque da Luz. A norte, a saída, o acesso original para Zé Paulino, do Parque da Luz, esse acesso existe, um acesso original para Avenida Tiradentes, um acesso original para a Rua Ribeiro Lima, mas não existe esse acesso para a Rua Prats. O que a gente propõe é criar um quarto acesso para a Rua Prats, integrando o projeto do VLT. É claro que se esse acesso não for segurado ela não é uma condição impeditiva existente do VLT ou não, mas a gente endereça que com a existência do

VLT faz todo sentido existir uma abertura do Parque da Luz para a Rua Prats. Como a Rua Prats é hoje, as faixas de circulação de veículos e a ciclovia ali perto do canteiro, o redesenho da Rua Prats com o VLT passando. Aqui uma imagem da Rua Prats, com o VLT passando mais ao fundo, e com essa proposta de integração com o Parque da Luz. E aqui a gente propõe uma faixa bem alargada, com um redesenho urbano bastante específico, incluindo na faixa também a travessia do ciclista, para que a travessia do ciclista não se conflite com a travessia do pedestre, seja em espaços demarcados e segregados, até com padrão de cor e de sinalização bastante específicos, e o VLT passando ao fundo. Um corte hoje da Rua Prats e com o VLT passando. Rua do Areal com a Zé Paulino. Chegou na Rua Prats, ele começa a fazer o contorno a norte para descer para a Zé Paulino, passando pela Rua Sola, uma moré, Rua do Areal. Essa é a chegada da Zé Paulino, por norte, então já existe um jardim de chuva, etc. Um pouco tímido, mas ele é existente, é importante ressaltar. No projeto do VLT não há nenhuma supressão de cobertura vegetal, não há nenhuma supressão de áreas permeáveis. Pelo contrário, o VLT amplia a cobertura vegetal e amplia as áreas permeáveis. Então a gente teve um cuidado de desenho bastante importante de sempre o traçado incorporar as áreas permeáveis existentes e a cobertura vegetal existente. Onde não foi possível contornar, ele absorve e amplia em uma reconfiguração, num redesenho. A Rua do Areal, que é um cruzamento comum, um cruzamento bastante largo, então é uma área só entregue ao veículo individual, e a gente propõe também um redesenho, um veículo individual incorporado, mas outras dinâmicas urbanas podem ser absorvidas no espaço. A descida da Zé Paulino, como ela é hoje, é aqui o redesenho da chegada da Rua do Areal com a Zé Paulino. Então hoje o canteiro existe, a gente amplia esse canteiro integrado com uma parada de VLT, com aumento da cobertura vegetal, a ampliação dos indivíduos arbóreos, um redesenho da travessia em nível para o pedestre, a sinalização das travessias etc. A reconfiguração da Rua do Areal descendo para a Zé Paulino. Então o jardim de chuva e a área de cobertura vegetal é ampliada num outro redesenho urbano incorporado a uma parada do VLT. A gente propõe uma parada do VLT exatamente nesse ponto. Nesse ponto em que hoje é uma grande circulação de veículo individual, a gente intercepta essa circulação de veículo individual, amplia espaço de cobertura vegetal e coloca uma parada do VLT ali. Está aqui um corte da Rua do Areal com a Zé Paulino. Como ela é hoje e com essa praça entregue no âmbito do VLT. A de Zé Paulino, como eu desenho da Zé Paulino, então estacionamento à direita, estacionamento à esquerda, circulação do veículo individual. Mais uma imagem da Zé Paulino, da circulação dos veículos, predominantemente, num dia em que o comércio ainda não está tão ativo. Mais detalhes, veículo individual, faixa de circulação de veículo, faixa de circulação de veículo e estacionamento. Já passou o bonde na Zé Paulino, então também não é uma reinvenção. A Zé Paulino já foi, já fez parte da malha de trilhos urbana da cidade de São Paulo. A gente propõe reintegrá-la novamente à circulação da malha de trilhos urbanos da cidade de São Paulo. A Zé Paulino como é hoje, em seu desenho viário, uma perspectiva de projeto e o VLT inserido. A Zé Paulino é um dos lugares que a gente propõe um redesenho, inclusive do pavimento, para

ela ser totalmente em nível. Em que a separação do espaço do pedestre para o veículo individual é com uma barreira com cobertura vegetal, balizador e, de outro lado, a proteção do pedestre é o próprio VLT e sua cobertura vegetal da via permanente. Aqui, a Zé Paulino, de um lado, esse é um redesenho proposto, redesenho total do pavimento com foco na segurança viária, acessibilidade, travessias em nível. De um lado, o pedestre. O pedestre é protegido pela vaga de estacionamento e pelo balizador do lado direito e é onde passa o VLT. O pedestre é protegido pelo VLT e pela cobertura vegetal intrínseca ao VLT. Aqui um corte da Zé Paulino com o VLT. Então, de novo, o espaço perdido é sempre o espaço do veículo individual. Mais um outro corte, outra exceção, também o espaço perdido é sempre o espaço de circulação do veículo individual. A calçada é sempre ou quase sempre ampliada. A gente pode olhar nessa seção 2,61 m de calçada do lado esquerdo, 2,66 m de calçada do lado direito. A gente faz uma proposta de ampliação da calçada do lado direito de 3,34 m, do lado esquerdo para 4 m, a inserção de um jardim do lado esquerdo como elemento de proteção ao pedestre e à esquerda o elemento de proteção ao pedestre, o próprio VLT. Passa a Princesa Isabel, que é onde a gente vai receber o Centro Administrativo do Governo do Estado. A gente já tem contagem de veículos e contagem de ônibus nesse trecho. Então, na Rio Branco, no horário mais descarregado da Rio Branco, passam aproximadamente 88 ônibus por hora. A gente tem esse carregamento feito no estudo de tráfego que a gente fez e a gente integrou essa circulação com o sistema semafórico. Duque de Caxias, uma imagem da Duque de Caxias hoje, como é que ela é hoje. O projeto esquemático ou conceitual ou funcional ganhador do concurso da Sede Administrativa do Governo do Estado, em que ele propõe que a Avenida Rio Branco seja uma grande Alameda, com cruzamentos em nível, com circulação em nível do pedestre. O VLT não passa na Rio Branco, ele passa na Duque de Caxias, mas a gente se integra a partir da Duque de Caxias, nessa esplanada da Praça Princesa Isabel, chegando ao Centro Administrativo do Governo do Estado. Aqui, é o projeto ganhador do concurso do Governo do Estado. Aqui, uma imagem do projeto atual da Duque de Caxias, com a faixa de circulação de ônibus, veículos e ramal cicloviário. E como é que a gente insere o VLT nessa circulação? Percebam que, por exemplo, aqui no cruzamento, a gente propõe um alargamento do cruzamento, uma área de proteção à travessia. Uma travessia sinalizada, com balizador. Podemos discutir um pouco a padronização de cor, a padronização de piso. Acho que a gente está na fase de discutir isso coletivamente, com o conselho, com a Câmara. Porque isso, de novo, é uma proposta inicial de desenho, que a gente vai continuar reconfigurando a partir desse primeiro semestre coletivamente. Aqui, há uma imagem renderizada, extraída a partir do projeto. Então, a Duque de Caxias e o Rio Branco, de novo, ela fica em nível, com uma travessia mais adequada e com um alargamento das esquinas, com foco na segurança viária. Um corte da Praça Princesa Isabel e como é que o VLT se insere nessa caixa urbana. A gente tem feito agora estudos, ainda também, não são estudos terminativos, são estudos em elaboração, sobre materialidade. Qual é o melhor tipo de piso? Qual é a cor que melhor tem sinergia com as áreas de pedestres ou com as áreas exclusivamente de pedestres? Qual é a

melhor materialidade de cor, material, padronagem, para as vias que vão ser compartilhadas? Então, são vários ensaios de projetos que a gente tem feito, talvez com destaque modal. Será que o lugar onde passa o VLT usa um padrão de cor incorporado ao piso, diferente para o lugar que passa a ciclovia ou pedestre? Qual é esse padrão de cor e tal? Acho que isso a gente tem que discutir junto ao longo desse semestre, para a gente ir por uma estratégia de desenho que absorva melhor os diversos elementos de travessia. A própria travessia em nível. Então, por que a gente tem uma padronagem de cor diferente? Então, aqui é uma proposta de travessia, onde eu tenho o veículo e o VLT. Talvez, onde passa o VLT, eu tenha essa padronagem cinza. E onde passa o veículo, eu faço um espelhamento. Eu uso uma padronagem cinza e verde. E onde passa o VLT, cinza e branco, ou vice-versa. A gente tem feito esses ensaios de projetos para perceber o que tem mais sentido. Como é que isso se configura no lugar que eu não tenho pavimento de concreto, que é um pavimento em que o padrão de cor é mais claro, que tem um pavimento flexível, um pavimento asfáltico, que ele é preto. E como é que esses contrastes vão atuar? A gente tem feito vários detalhes, vários estudos de desenho. Essa travessia, onde, por exemplo, eu tenho o piso drenante, a cobertura vegetal associada ao trilho. Daí a gente tem esses elementos inseridos de iluminação, de uma iluminação cênica com vistas ao VLT, por exemplo. Enfim, são vários detalhes, vias compartilhadas com o carro etc. A gente tem feito vários detalhes de projetos. Aqui são mais detalhes da logotipia que a gente tem feito, o objeto da apresentação. Eu sei que é bastante coisa, a gente desculpa a enxurrada de informações, mas achei que era importante a gente trazer alguns detalhamentos para discussão na Câmara nesse momento. E nos colocamos mais uma vez à disposição, agradecendo mais uma vez a disponibilidade do Conselho a nos receber. A gente está aberto a discutir.

01:13:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado. O Rafael está achando que não vai dar tempo de fazer perguntas. Nós vamos abrir sim, Rafael. Claro que... Desculpa, o Renan está colocando um chat aqui. Nós vamos abrir sim, Renan. Uma proposta de resgate do trilho, que vem realmente priorizar a imunidade ativa, sem dúvida nenhuma. A gente sempre está fazendo a pergunta, nós urbanistas, que momento nós deixamos o trilho para trás? Abandonamos o trilho, uma coisa tão importante, tão significativa, e em outros países as experiências continuaram dando certo. Por que nós abandonamos isso? É difícil até responder essa pergunta, principalmente nas áreas centrais. Como seria maravilhoso a gente poder multiplicar a proposta de projeto como essa em todas as centralidades da cidade, que são muitas. Como seria bom essas centralidades que estão se formando agora, antes que elas sejam totalmente invadidas pelas próprias calçadas, pelo distrito também de pista, se não seria bom já começar a pensar e propor para não deixar que ela seja realmente perdida ao longo do tempo. É claro que tem muitas dúvidas aqui, o projeto está bastante avançado, está em construção ainda, como você colocou desde o início. Acho maravilhoso, queria, antes de passar as perguntas, agradecer muito o Rafael Barreto e a Fernanda Pitongo, que são os dois

responsáveis pelo planejamento, pelos projetos que estão sendo implementados aí. Então, olha, parabéns mais uma vez, já tinha visto parte da apresentação, realmente a apresentação ficou diferente, bem mais completa do que a outra que você apresentou no CMTT, bem mais detalhada e fiquei mais uma vez, fiquei mais surpreso ainda com a riqueza dos detalhes e quanto vocês pensaram em cada detalhe, priorizando de fato a coragem de realmente priorizar a mobilidade ativa, que é isso que o poder público precisa ter num momento como esse, onde a cidade, realmente, os números da cidade são muito grandes. A gente fala de uma população de 12 milhões e meio de habitantes, realmente, e com essa verticalização que tem a nossa cidade, realmente não é fácil implementar, construir e executar um projeto desse porte. Parabéns aos dois, mais uma vez, e a equipe que está por trás disso, que eu tenho certeza que tem uma equipe grande, estudiosa, eu vou abrir a palavra para as pessoas, acho que primeiro Renan, tá? Renan, o Mauro e o seu Elio, eu vou pedir que os três façam as perguntas e você responde depois de vocês colocarem as perguntas.

01:16:28 Renan Villarta: Eu acho que o Alexandre tem algo muito rápido para dizer, acho que se ele quiser fazer primeiro, não tem problema não. Ele pediu a palavra no chat. Eu acho que o Rafael pode deixar as minhas perguntas por último, porque eu acho que o que eu gostaria de ter é mais uma conversa do que perguntas, eu não sei se eu consigo sumarizar o que eu gostaria de conversar com você em perguntas, mas farei o meu melhor esforço. Uma coisa que a gente tem nessa questão de jornalismo e de novos projetos, é que a gente não se inspira lá fora, a gente copia lá de fora. Eu gostaria de saber de você, desse projeto, o que é essencialmente paulistano desse projeto? O que realmente faz esse projeto algo da nossa cidade, que é diferente de qualquer outro lugar? Porque é isso que eu vejo muitas vezes, a gente copia e espera que funcione do mesmo jeito que funciona, sei lá, Europa, e aí quando a gente chega a gente fica desapontado, e muitas vezes a gente coloca a culpa na nossa sociedade, numa suposta falta de educação das pessoas, quando na verdade o projeto nunca foi pensado para o brasileiro, é muitas vezes pensado para alguém lá de fora, inclusive eu fico até meio assim de pensar que o Rio passou na nossa frente, referente a essa questão de DLT. Dito isso, eu acho que eu elenco a minha outra, digamos, ponto de conversa, que seria, a gente é uma sociedade extremamente desigual, e quando você coloca esses pontos de estar, esses pontos onde nos renders aparecem pessoas caminhando, pessoas com criança e tudo, faz eu lembrar da questão das marquises, que eram estruturas que a gente colocava para ajudar as pessoas a andarem a pé mesmo na chuva, e por causa de moradores de rua, indesejados na nossa cidade, a gente acaba tirando essas estruturas, fazendo uma arquitetura hostil, sendo que nesse seu projeto traz o inverso, em muitas das renderizações, e como que a população de rua vai interagir com esse imobiliário, como isso vai funcionar na dinâmica do centro, isso me traz diversos questionamentos de como pensar isso daí. Falando mais agora de transporte, tipo, o que que eu como cidadão, por que que eu pegaria o VLT, por que que eu não utilizaria a bicicleta ou o ônibus, qual que seria a economia de tempo, se você tem

algum exemplo de um trajeto no qual a pessoa hoje faz a pé, que de VLT ela demoraria menos ou seria mais confortável, acho que isso a gente não falou em nenhuma das duas apresentações, a perspectiva do usuário, acho que se a gente está numa câmara temática de pedestre, a gente teria que trazer essa perspectiva do usuário, e era isso que eu senti falta talvez também, então é isso, hoje as pessoas vão do ponto A ao ponto B, e hoje elas demoram, sei lá, 30 minutos, com o VLT elas vão demorar 20, alguma coisa nesse sentido também que eu não vi, eram tantas coisas e por isso que seria mais uma conversa do que uma barragem de perguntas todas, porque fica um negócio muito amorfo, então sintam-se de novo, sintam-se à vontade para destrinchar e para os outros que tiverem dúvidas, porque para mim, acho que esse modelo para essa questão do VLT, eu queria entrar dentro da sua cabeça e tirando as coisas de lá aos poucos, do que com uma pergunta que eu estou aqui, pá, então é isso, minhas contribuições.

01:21:00 Mauro Calliari: Olá, bom dia. Rafael, acho que eu já falei isso na Câmara Temática, no Conselho de Transportes, apresentação muito boa, super compreensiva, no sentido de estar tudo lá dentro, foi muito bom ter trazido aqui na Câmara Temática, mas eu acho que o foco nosso, Dawson, era realmente como é que a gente pensa do ponto de vista de mobilidade a pé, e como é que a gente insere nessa conversa, aí, Rafael, eu queria propor alguma coisa que é, algum representante aqui da Câmara Temática, alguém que se disponha, para vocês abrirem durante as discussões que vão acontecer, tem muita gente aqui que pode falar o nome de pessoas com deficiência, em nome de pessoas que têm alguma dificuldade de locomoção, em nome de pessoas que estão dando a oportunidade para a gente, você vai ter algumas pessoas para isso. Gostaria de sugerir isso fortemente, imagino que vocês vão ter várias, estou vendo que esse grupo seu cada vez é maior, em algum momento seria muito interessante participar deste grupo que fala justamente nas conexões, acho que a sua apresentação tentou falar disso, acho muito importante mesmo, como é que você sai da rua. Eu tenho uma pergunta pontual, em relação ao Rio de Janeiro, que vocês devem ter usado como referência, eu queria saber, do ponto de vista de pedestre e do ponto de vista de conexões, se vocês têm alguma notícia de aumento de movimento, de uso da circulação, de número de viagens dentro do centro do Rio de Janeiro, e se tem alguma ocorrência, o que vocês podem dizer sobre essa questão da segurança, da interação do VLT que vem andando no meio do trilho, mas muita gente passando perto, o que a gente pode aprender com isso?

01:23:29 Elio: Bom dia, pessoal. Parabéns, Rafael e Fernanda, pelo projeto, eu acho que promete bastante, e até mais verde também na cidade pela apresentação. A questão dos dois fluxos, de um lado e do outro na rótula, eu acho que é interessante, porque esses dias mesmo eu fui da Liberdade para ir para a Câmara Municipal, foi uma viagem, porque não tem nenhum meio de transporte que faça esse sentido. A minha principal preocupação é da conexão do VLT com o sistema de transporte que nós temos, porque as pessoas vão dos

bairros para o centro e vão usar o VLT. Eu acho que a principal preocupação é de que tenha pontos com todas as avenidas com que o VLT vai atravessar, e é uma dúzia de avenidas nesse trajeto. E aí precisaria que descesse de um e acessasse o outro. O principal seria, sempre que for possível, o comum. Por exemplo, você fala da constolação, a mesma passagem do VLT com os ônibus, se os pontos fossem comuns também ajudaria. Mas principalmente na 9 de julho, no viaduto, e também na travessia que sobe para... que passa por cima da 23 de maio, passa por cima da 9 de Julho e da 23 de maio, se tivesse conexão, principalmente com cima do elevador. Na Anitta, com a Angel Tessana, entrando para Roberto Simos, talvez você pudesse fazer junto e paralelo, não com duas travessias, mas transformando em uma travessia só. A outra seria no Parque D. Pedro, uma conexão com o Expresso Tiradentes e, se possível, com o metrô D. Pedro. Na São João, uma conexão com o sistema de ônibus. E a outra preocupação é manter o ônibus na esquerda, para vocês não deslocarem os ônibus que a gente tem hoje para a direita, mas sim manter na esquerda. A questão dos pontos, eu sei que vocês querem dar uma cara bem moderna para os pontos, mas talvez manter a mesma identificação para que as pessoas saibam o que é ponto de ônibus do VLT, sejam semelhantes, ou seja, onde vou chegar à condução. E a finalização também, manter-se, na medida do possível, semelhante. A segurança no mesmo nível, vocês mostram bastante que plantas estão protegendo isso, acho bastante importante. Com referência à bicicleta, acho que a ciclovia deveria se limitar ao viário e, principalmente, ter uma ciclovia nos dois sentidos, na rótula e nas ruas onde tem veículos, se é a viagem Toledo, o viaduto Xer, etc., mas sempre nessas daí. Quando for o uso de bicicleta nas áreas de pedestres, elas não podem ser marcadas no chão, ou seja, elas têm que ser compartilhadas para não causar acidente, porque o pedestre é muito desligado e não vai obedecer risco no chão. Talvez manter um pedaço de trilho na São João para mostrar o trilho antigo e o trilho novo. Na Rua Prestes tem entrada para o Jardim da Luz, ainda que pequeno, na esquina com a José Paulino. A de vocês deve ficar mais bonita ainda. Era isso. Parabéns e obrigado.

01:28:59 Alexandre Bürgel - Zona Sul: Bom dia. Desculpa, eu cheguei atrasado. Literalmente, peguei o bonde, atrasado, sentei na janelinha. Parabéns, Rafael e time. Muito bom, mais uma vez. Estou com seu contato, Rafael. Vou te mandar depois um zap e vou explicar por quê. Embora seja um pouco fora da câmera, da temática, acho que ela tem tudo a ver. Estou responsável por fazer a organização de um evento chamado *Smart Cities Business* aqui em São Paulo, 3 e 4 de junho. Estou convidando todos que têm acesso e interesse para, de alguma forma, falar sobre mobilidade urbana. Acho que esse projeto tem que estar lá. Existe um espaço da prefeitura reservado, mas não contratado ainda. Acho fundamental a SP Urbanismo, é um espaço gigante, depois vou te mandar isso. Vou mandar também no grupo, no debate, para a gente falar sobre isso. É fundamental que vocês lá estejam e mostrem esse projeto. Eu viajo um pouco na Maioneses. Te diria, se a gente conseguisse um VLT, mesmo que em *mock-up*, e lá estar num espaço estruturado, como se fosse uma das áreas, por onde

passará o VLT e o impacto dele, cara, é fantástico. No Expo Center Norte é supergrande o espaço. Estamos falando do governo do estado, governo do Rio de Janeiro etc. Eu cheguei atrasado na feira, porque é uma feira que foi comprada agora por um grupo italiano, que vê um potencial enorme, está na décima edição, mas ele nunca teve o tamanho de São Paulo. Agora, ele vai ter e vai ser uma feira Latam. Todas as iniciativas ligadas à mobilidade urbana, cidades inteligentes, integrações, mobilidade ativa, acessibilidade. Eu estava falando com o pessoal, por isso que eu interrompi isso aí, fui falar com o pessoal do Instituto Cordial, que estará lá conosco. O que vocês puderem fazer de esforço, da minha parte, com certeza terá, mas eu gostaria muito que vocês lá estivessem. Eu acho que a cidade tem direito de ver o que vocês estão fazendo. Isso não é jabá, eu já disse, eu não sou vinculado a partido, mas estou gostando muito, por quê? Porque eu sou engenheiro de formação, sou um burocrata nato, se posso dizer, e vocês estão fazendo como deve ser feito, lição de casa. A cultura do fasejamento me incomoda muito. Infelizmente, São Paulo hoje goza de mais capital, mas ainda não incutiu, já teve no passado, mas hoje parece que perdeu a mão em algum momento essa cultura de fazer o planejamento, fazer uma entrega planejada, fazer bem feito, vídeo que recentemente tem acontecido. A despeito da vontade do Dawton e de tantos outros que sei que batalham nos labirintos das prefeituras, dos gabinetes, das salas etc. Mas é isso. Então, convite feito, vou te mandar um WhatsApp, depois, se você puder passar no WhatsApp o seu e-mail, eu formalizo para o e-mail também. Tá bom? Obrigado, gente. Deixe já um bom final de semana.

01:32:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado, Alexandre. Depois acho que vou passar a palavra para a Pâmela, acho que ela quer falar também. Eu considero que nós estamos atrasados 20 anos para o plano cicloviário. Acho que a bicicleta deveria estar inserida nesse contexto há muitos anos. Ela também tem uma história muito, muito, muito grave na cidade de São Paulo. Claro que o pedestre é a figura principal, eu não tenho dúvida nenhuma com relação a isso. O pedestre sempre será a principal figura e acho que tudo que se planeja na cidade é para o pedestre, não tenho dúvida nenhuma. Ele tem que ser o rei, ele tem que ser a maior figura e a concentração do esforço para atender essa necessidade tão importante que é, principalmente no centro da cidade, com essa grande concentração de pedestre que nós temos aqui. Pâmela, a palavra é sua e depois o Rafael responde.

01:33:16 Pamela Escolastico Rodrigues: Bom dia, pessoal. Queria primeiramente parabenizar Rafael, Fernando, a apresentação foi ótima. Não pude estar na última reunião que vocês apresentaram no geral, mas fiquei muito feliz de ver como está avançado o VLT. E vou fazer umas perguntas aqui, eu sei que já passou em consulta aqui para o Planurb, me perdoa se estou repetindo alguma coisa de antemão, mas eu fiquei com dúvida em algumas questões e também me perdoa se estou avançando aqui sobre a pauta de cicloviário, de mobilidade a pé, mas não sei se isso vai ser levado para as outras câmaras técnicas também. E aí vou

perguntar umas coisinhas rapidinhas e vocês veem. Uma coisa que eu estava querendo entender melhor é como vai ser a infraestrutura cicloviária nas grandes avenidas, tipo na Senador Queiroz, na Ipiranga, até na Rua das Figueiras ali, quando ela junta com a Senador Queiroz, eu não identifiquei nos desenhos, aí queria saber se vocês estão tentando encaixar. Eu sei que são muitas ambições para o redesenho do viário incorporar isso com todas as premissas aí, mas queria entender melhor, que acho que são vias importantes, o Dalton pode falar um pouco melhor também sobre a previsão nessas vias ou não de ciclovias, e queria entender também um pouco daquele viaduto da Mauá, porque, se eu não me engano, ele é tombado. Assim, posso estar errada, mas eu acho que aquele vazão que tem, que divide as vias de circulação, se eu não me engano, ele tem alguma restrição de tombamento. Eu queria entender se vocês olharam isso, devem ter olhado, mas só para confirmar se essa compatibilização foi feita. Achei muito interessante lá na Avenida São João, naquele trecho do prédio dos Correios, do edifício dos Correios e da Praça das Águias, mas com o aumento expressivo dos veículos que têm ocorrido ali, nesse trecho e tal, eu fico com um pouco de receio dessa via. É óbvio que a gente vai fazer tudo para sempre manter ela como uma rua pedestralizável apenas. Agora com esse transporte, interessantíssimo também, estou achando aí para o Dalton, que também está um pouco assim, que bom que está vindo, né? Então queria entender se você... E eu fiquei feliz também de que vocês estão pensando aí na transição de pavimentação e tal, mas um olhar atento para a gente não ajudar a configurar um desenho viário que favoreça a volta do veículo de uma forma consolidada. Fiquei conhecendo, eu assisti a apresentação gravada da última e fiquei um pouco também querendo saber um pouco mais sobre essa compatibilização do corredor da Ipiranga. É um corredor muito importante, né? Ele tem um número massivo de ônibus que passa e aí queria que vocês explicassem melhor... Eu vi que vocês estão em diálogo, com um grupo intersecretarial, alinhando com a SP Trans, inclusive, mas eu queria ver aí se vocês... Como que está sendo pensado aí nessa compatibilização. Queria ouvir um pouco mais também dessa opção de deixar do lado direito, né? Sempre eu ouvia a Fernanda falando sobre o projeto de semaforização e tal, mas pensando aí na velocidade média do veículo. Desculpa, muitas perguntas. Esperou 15 minutos que a gente tem de final de reunião. Mas obrigada e é isso aí. Parabéns mais uma vez pela apresentação. Foi muito legal o projeto.

01:37:01 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Obrigado a todas e todos pelas considerações. Tentei anotar quase tudo, depois vou ver a gravação também para tentar não perder nada. Evidentemente todas elas, quando possível e sempre que possível, serão incorporadas no projeto. Acho que eu não vou conseguir responder tudo, mas eu vou tentar fazer uma visão transversal de algumas respostas. Renato, por que a gente acha que o projeto tem uma visão estritamente paulistana? Quando a gente começou a olhar o projeto, a primeira base de dados que a gente começou a olhar foi a linha de bondes que já existiu na cidade. Na década de 30, a gente já teve 160 quilômetros de bondes. A gente olhou essa malha de bondes que

já existiu e começou a perceber o que aquela malha tinha sentido de ser retomada, de ser reavaliada e tal. Claro, a gente usou a MIP da Alstom como uma provocação, mas a gente usou e resgatou a malha de bondes que já existiu para começar a perceber sobreposições etc. A base de entrada não foi nenhum projeto de fora, foi, de fato, a rede de bondes que já existiu. Quando a gente começou a olhar a rede de bondes, a gente começou a tentar estudar sobre o material rodante, a partir das limitações de raio de curvatura, de inclinação etc., como é que ele poderia ser adaptado. Isso começou a dar contornos para o traçado. A partir daí, a gente começou a olhar o setor central, as áreas de intervenção urbana do setor central que deveriam ser catalisadas a partir de uma transformação imobiliária. A gente percebeu como o VLT podia articular essas áreas para catalisar essa transformação imobiliária. Depois, a gente começou a perceber os imóveis que não cumpram função social da propriedade, que já foram notificados pela Prefeitura. Perceber se o projeto de infraestrutura poderia catalisar a inserção desses imóveis no mercado de habitação de direito social e mercado popular. Essas camadas acabaram dando contornos para o traçado que a gente desenhou. A gente foi fazer uma imersão no VLT do Rio. A gente fez um contato com o pessoal da Prefeitura do Rio, da Secretaria de Transporte do Rio e da CCR para entender como foi a implementação do VLT do Rio, as externalidades que eles tiveram, para a gente aprender muito mais com o projeto do Rio do que aprender com o projeto de fora. A partir dos insights que a gente teve com o pessoal da CCR do Rio, a gente começou a remanejar tecnicamente o nosso projeto. Depois, a gente foi perceber sobre o material rodante, as alternativas tecnológicas, com catenária, sem catenária, com terceiro trilho, sem terceiro trilho, com bateria, sem bateria etc. Percebendo esses elementos que vieram de fora, que deram contornos para o nosso projeto. A gente começou a inserir também o projeto, como ele poderia conectar ativos culturais da memória paulistana. O Teatro Municipal, o Vale da Engabaú, a OSEP etc. Ele surgiu muito mais de reflexões internas do que externas. A gente olhou reflexões internas para perceber viabilidade e dinâmicas urbanas que foram impactadas positivamente e negativamente com esse tipo de projeto. Mas, sobretudo, o projeto do Rio é um que a gente olhou bastante. Acho que talvez vou dar até uma resposta complementar à do Mauro, mas depois eu vou responder às do Mauro. Em conversa com o pessoal do Rio, a gente começou também a perceber, bom, aqui é tarifação, uma tarifação sem catraca, o usuário vem e provoca. Qual é o nível de não pagantes? Pessoas que entram deveriam pagar e não pagam. É muito baixo. No começo, claro, tiveram um nível muito alto, hoje é muito baixo, em torno de 15%, às vezes 10% etc. Depende do momento turístico. Às vezes o turista paga muito menos do que a própria população no Rio. A gente percebeu qual foi o impacto que isso teve nas áreas centrais. Eles têm um dado importante que as áreas centrais aumentaram a população visitante em quase 40% a partir da inauguração do VLT. Porque pessoas que trabalham muito mais longe começaram a almoçar no centro do Rio a partir da inserção do VLT. Ele teve um impacto importante sobre o hábito. Isso foi interessante. Respondo o Renan e o Mauro nesse sentido. A gente tem usado, claro, o respeito que o projeto merece, o projeto do Rio como um projeto

paradigmático e referencial, extrapolando para a realidade paulistana que tem que ser extrapolada. Fomos visitar o de Santos, aqui no estado de São Paulo. É um projeto interessante, mas acho que ele tem uma outra escala e uma outra dinâmica, porque o VLT de Santos tem uma escala metropolitana de chegar até São Vicente etc. Mas a gente foi estudar, perceber as dificuldades construtivas etc. Até para cristalizar algumas opiniões que a gente tinha. Depois a gente foi ver projetos em particulares. O particularismo nunca pode fazer parte do projeto. Eu gosto muito do projeto, por exemplo, do VLT de Sevilha. E esse é o que a gente tem olhado como muito interessante, porque ele tem uma dinâmica na região central, que é uma região de uma circulação exclusivamente de pedestres. É uma dinâmica urbana em que nessas áreas que passam pedestres, passa o pedestre, passa o VLT, passa a charrete com o cavalo numa rota turística que eles têm de circulação. Passam veículos autorizados. Então, é uma dinâmica urbana bastante interessante. A gente foi olhar. Eles não têm opção por terceiro trilho, eles têm opção por bateria. Mas a gente foi olhar, depois a gente olhou de Bilbao etc. Enfim, são esses os trabalhos que a gente tem olhado. Também acho que a gente tem que ter mais conversas ao longo do tempo para poder discutir. Você perguntou por que uma pessoa usaria. Essa pergunta é legal, porque a gente tem isso mapeado. Uma pessoa, pela saída do Vale do Anhangabaú e até o Bom Retiro, são quase 30 ou 45 minutos de caminhada. Esses 30 ou 45 minutos de caminhada, ele tem um recorte metodológico bastante importante. São pessoas jovens, entre 25 e 45 anos, com nenhuma restrição de mobilidade etc. Na hora que a gente começa a fazer outros extratos, uma população que está envelhecendo, uma população que é mais idosa, essa caminhada nem existe. E talvez ela nem vai ocorrer no ramal cicloviário. Ela poderia migrar por ônibus, mas o ônibus, por questões operacionais da própria via permanente, ele tem um desnível importante. Mesmo um idoso, uma pessoa com mobilidade reduzida, ela tem uma dificuldade vetorial de acessar o ônibus. Essa dificuldade vetorial é vencida no VLT. Porque o acesso no VLT é um acesso em nível. A plataforma do VLT, da parada ao piso do VLT, é uma entrada exatamente em nível. Então o usuário com mobilidade reduzida, um idoso, ele tem um acesso muito mais fácil ao VLT do que um PRT ou um ônibus etc. A redução do tempo de deslocamento é válido com o VLT, entre 12 e 15 minutos. No horário de pico, isso cai para quase seis minutos, até dez minutos. Então há uma economia de tempo, é uma economia das pessoas que conseguem acessar os ativos culturais. Uma população idosa, por exemplo, quer visitar os ativos culturais do centro de São Paulo, ela pode se deslocar entre os vários ativos pelo VLT. Ele visita o teatro municipal, entra no VLT, e vai até o Parque da Luz, dentro do VLT, e desembarca no Parque da Luz. É uma questão importante. É claro que ele não é só turístico, ele se insere no sistema de mobilidade da cidade, mas ele tem uma perspectiva, inclusive, bastante interessante. Você perguntou no chat, eu fiquei atento, o tempo entre as composições, o *headway*. Ele tem capacidade operacional para ter um *headway*, ou seja, de tempo entre as composições, de 90 segundos. Mas não é a velocidade que a gente tem dimensionado. Para atender a demanda que a gente calculou até então, é um *headway* de seis minutos. Então ele tem capacidade operacional para

operar com um *headway* de 90 segundos, mas o nosso dimensionamento é para operar em seis minutos, aproximadamente. Acho que uma resposta a você e ao Mauro simultaneamente, tem que perceber, presidente Dawton, se tem sentido. Seria interessante a gente abrir um grupo de trabalho para discutir com o CMTT ou o VLT. Eu gosto muito da ideia, tem que perceber se tem sentido para o Conselho. Para nós teria todo sentido a gente montar um grupo de trabalho, a Câmara e o CMTT podem definir quem faz parte desse grupo de trabalho. A gente ter agendas sistemáticas de se debruçar sobre o projeto. A gente ganharia muito no exercício de projeto com esse grupo de trabalho feito com o CMTT. A gente está super disposto e gostaria que se fosse possível, participar e trabalhar com isso. Mauro, agradeço honestamente as suas considerações. Muito obrigado pela generosidade com o projeto. Reforço o que você falou, acho que é legal a gente focar como a gente pensa a mobilidade a pé incorporada ao projeto. Talvez, através de um grupo de trabalho, a Câmara e o Conselho podem definir esse grupo de trabalho. A gente vai tentar participar e discutir com vocês fortemente. Para a gente seria muito bom. Também vou responder uma parte da consideração da Alexandra. Mais uma vez, agradeço a sua generosidade. Tanto esse grupo de trabalho quanto a participação do evento. Participam aqui da reunião também a Luísa Caetano, que é a nossa PMO. Que é quem gerencia todos os projetos que acontecem na São Paulo Urbanismo. Acho que ela pode nos ajudar um pouco na interlocução com esse grupo de trabalho e com essa própria participação nesse evento que a gente já adianta, que a gente tem todo interesse e pode contar com a nossa participação. Com relação ao Rio de Janeiro, acho que eu já falei, Mauro, mas é um projeto que a gente tem olhado com bastante cuidado. A gente tem agora começado a buscar dados de, evidentemente, em sistemas de transporte existem acidentes operacionais que não deveriam ser normalizados, mas eles acontecem. A gente tem tentado buscar dados a partir de qual é a incidência de acidentes que existem com o VLT do Rio. Seja acidentes de colisão VLT, carro etc. Para que a gente tenha esse diagnóstico dessa problemática. Estudar como é que eles estão resolvendo essa intersecção e aprimorar o nosso projeto a partir disso. Muito bom. Eu sei que o VLT do Rio, quando da implantação, eles tiveram uma operação assistida por bastante tempo. Foi por quase um ano ou até mais, em que um batedor ia à frente da composição para poder garantir a segurança viária. A gente tem adotado o mesmo sistema que é o sistema de marcha à vista, que é o operador sentadinho com um manete em que ele pode acelerar, desacelerar e frear. Para ter o controle operacional mesmo, a composição semiautônoma por uma central de controle e ter o operador como fiel de decisão com foco na segurança. A gente tem tentado compatibilizar todas as chegadas de transporte público de grande capacidade com paradas do VLT. Todos os lugares em que há uma chegada de parada de transporte de grande capacidade, a gente tem uma parada do VLT atuando. Alguns pontos de ônibus a gente está tentando perceber como é que a gente faz essa compatibilização. Talvez a gente compartilhar a parada em que de um lado é o VLT e do outro lado é o ônibus. Então você tem uma separação virtual entre um lado e outro para você não ter a sobreposição na mesma via. Embora a sobreposição na mesma via

também seja possível, mas a gente tem discutido alternativas de projetos para fazer essa compatibilização de paradas de ônibus com as paradas de VLT. A gente tem feito um olhar bastante cuidadoso nisso. Também concordo sobre a comunicação dos pontos das paradas, ela precisa ser pensada. A gente tem uma pessoa que também participa aqui do nosso encontro, que é a Luísa Vidotto, uma arquiteta, designer super competente. Ela tem feito um olhar bastante cuidadoso sobre a comunicação visual, a identidade visual. Para não criar confusão no usuário também. Tem o usuário do metrô, o usuário da CPTM, o usuário do BRT, o usuário do ônibus. Como é que a gente usa uma comunicação visual para não criar conflito e que, de fato, esclareça melhor o usuário. Então, a gente tem tomado bastante cuidado nisso. Isso está sendo pensado aqui com a gente. Alexandre, mais uma vez, muito obrigado pela generosidade e gentileza. Conta com a nossa participação, né? Sei que dia que é, quando que é, mas já pode contar, mandar o convite, que a gente faz sim questão de estar lá, apresentar o projeto, dialogar com o setor. Para a gente tem todo o sentido, para a gente vai ser uma experiência impressionante. Parabéns pela organização. Pode entrar em contato comigo, eu já conversei com a Luísa também, a gente já se mobiliza para participar. Eu acharia incrível ter um *mockup* também do VLT, mas a gente precisaria conversar com alguns fabricantes, né? Tem alguns fabricantes que são muito interessantes de se conversar, particularmente não fazendo juízo de valor por um ou por outro, nunca isso, mas a Rotem, que é a Hyundai, ela tem o primeiro VLT a hidrogênio, está na vanguarda do conhecimento, tem que talvez conversar com eles, ver se eles teriam interesse em ter algum *mockup*, alguma coisa do tipo. Existe um produtor de material rodante chinês, que é a CRRC, eles têm um material rodante que é o DRT, que é um material rodante muito interessante que a gente tem utilizado. Eu sei que eles têm uma via operacional em Monte Rei, estão implantando um corredor em Curitiba, seria legal conversar com esse pessoal da CRRC e perceber se eles têm interesse em ter um *mockup*, acho que tem todo sentido, gostaria muito, não sei a disposição deles de terem um *mockup*, mas para a gente seria legal, mas a nossa participação enquanto apresentação, mesa técnica para dialogar projeto, tecnologia, pode contar com nossa participação e obrigado pelo convite mais uma vez. Pamela, também muito obrigado pela presença e pelas considerações muito boas. Vou tentar responder todas, talvez algumas a gente não tenha todas as respostas. Quanto à infraestrutura cicloviária, a gente tem tentado sim, onde não existe uma infraestrutura cicloviária, como a Senadora Queiroz, inserir o cicloviário com o VLT, então a gente olha, a seção transversal é desse jeito, a gente propõe uma substituição com o VLT desse jeito com a ciclovia, e a gente vai submeter isso à apreciação da CET, SP Trans, para nos ajudar a avaliar as questões operacionais, mas a gente tem, onde é possível, sempre colocar, se possível, colocar o ramal cicloviário, mesmo em avenidas que são difíceis, a gente tem tentado colocar. E vamos avaliar tecnicamente as que podem ser mantidas e as que não podem ser mantidas, por quaisquer razões que sejam. Mas a gente tem sempre tentado colocar, mesmo nessas que são difíceis, como por exemplo, sendo a Bloqueirós etc. A gente tem feito um esforço de desenho para que, no projeto ideal, elas constem e possam ser, ao

longo das consultas dos processos, das consultas dos projetos, ser mantidas ou ser suprimidas em função das diretrizes técnicas que vão delimitar o projeto. Mas a gente olhou o plano cicloviário, tentou fazer uma compatibilização bastante importante. Sim, a gente sabe que o Viaduto Mauá tem um nível de tombamento, a gente tem duas estratégias no projeto. Uma estratégia de projeto não ideal, mas possível, é a construção de uma obra de arte para a transposição à via. É a menos provável, mas a gente tem colocado isso como uma opção de projeto. Está desenhada e vamos calcular quanto custaria. Uma outra opção é, em algumas das travessias existentes, colocar o VLT nessa travessia existente e por uma estratégia de reforço estrutural para incorporar essa sobrecarga. E a gente tem contratado um projeto de reforço estrutural nessas obras de arte especial para fazer essa transposição, mesmo com esse nível de tombamento. A gente submeteu o projeto agora à apreciação do DPH. O projeto de urbanismo, paisagismo, os estudos técnicos foram submetidos ao Conpresp para análise do DPH. A gente vai obedecer às restrições ou considerações que vierem de lá com absoluta tranquilidade. A gente também tem especial atenção à Praça do Correio, acho que são fluxos complexos. A gente contratou também um estudo de simulação no vSim, que é um software da PTV simulando cenários. Então, cenário só, veículo como é hoje, cenário de veículo tirando uma faixa e colocando o VLT. A gente teve um trabalho inicial no ano passado com a Escola Politécnica, trabalho de conclusão de curso, em que a gente lançou essa pergunta da segurança viária e tal. Eles fizeram uma modelagem bastante interessante da circulação de pedestres no vSim, em que a gente usou essa simulação para começar a calibrar o nosso modelo. Então, a gente está respondendo em objetivo, a gente está trabalhando no modelo de simulação computacional com o vSim para perceber esses impactos com mais carros, menos carros, com ônibus, com VLT, com ciclovias e segurança. É um modelo que está dando bastante trabalho para calibrar. Eu acho que o modelo vai trazer para a gente algumas diretrizes importantes, mas a gente está olhando com cuidado, sim, essa intersecção no Praça dos Correios e outras importantes. Também a intersecção com a Ipiranga, a gente tem olhado também essa simulação a partir do modelo calibrado. A gente sabe que a primeira prova de conceito da simulação que foi feita de pedestres na República, ela nos colocou um ponto de atenção. Olha, isso aqui é um lugar complexo, a travessia precisa ser estudada com bastante cuidado. Então, o modelo feito por esse trabalho de conclusão da Escola Politécnica trouxe um resultado muito importante e interessante nesse ponto específico da Ipiranga, que a gente começou a olhar, a gente levantou esses carregamentos, esses fluxos e vai começar a modelar opções de traçado, opções de compatibilização na Ipiranga. Acho que é isso.

01:56:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bom, Rafael. Bom, acho que não tem mais ninguém com a mão levantada aqui, mas só para... Acho que essa preocupação com a transversalidade de todos os projetos, esse pensamento de alinhar todos os projetos conjuntamente, acho que é muito importante, é importantíssimo. Todos os projetos estarem dialogando, essa proposta está muito clara, que ela está dialogando com tudo que está sendo

proposto. E, claro, a gente precisa deixar muito claro que isso é o pensamento do Poder Público hoje. A gente precisa retratar, deixar isso gravado aqui, que esse é o pensamento do Poder Público, sim, hoje, essas propostas representam, sim, o nosso prefeito, a nossa prefeitura, as nossas secretarias e todos os trabalhos que estão sendo desenvolvidos atualmente. Eu diria que podemos dizer até que é uma mudança de paradigma, uma mudança de pensamento que já era necessária, já faz necessário há muito tempo, e a gente vem realmente estudando devagarzinho, inserindo no contexto de tudo que está sendo projetado. E, claro, que as novas propostas que a gente vem implementando da rede cicloviária, por exemplo, ela vem muito de encontro com esse projeto, com essa proposta que você vem apresentando. A gente nem vem falando muito em estrutura cicloviária, mas é uma intervenção urbanística onde se pensa no ciclista, onde se pensa no pedestre, onde se pensa na mobilidade ativa de um modo geral, e é isso que eu acho que é o novo pensamento da cidade. Não se faz nada sem pensar no pedestre, no ciclista e na mobilidade ativa de um modo geral. E, sim, na planta cicloviária está previsto o complemento de toda a rótula central da implementação da rede cicloviária. Nós estamos concluindo aqui, eu junto com a Leia, estamos concluindo essa proposta final de planta cicloviária. Nós estamos falando dos 1.800 quilômetros que está lá no PlanMob até 2024. A ideia é consolidar o pensamento, o planejamento e uma proposta de projeto de 1.800 quilômetros de rede cicloviária até 2028. É isso que a gente está fazendo. Todo e qualquer projeto que se pensar dentro da prefeitura, que se apresenta dentro do poder público, se pensa em implementação do... dar prioridade ao pedestre e ao ciclista. É isso, né? Então, é claro que tudo isso aqui é muito maravilhoso, é sensacional, eu estou muito feliz com essa proposta. E agora é arregaçar a manga, eu sei que não vai ser fácil, não vai ser fácil. É uma obra de porte significativo pelo local que ela está sendo proposta. Eu acho que, sim, a gente vai vencer essa batalha, a gente vai conseguir construir tudo isso. E com relação ao grupo de trabalho, eu concordo, acho que a gente pode conversar um pouquinho depois, Rafael, a respeito disso daí e realmente fazer um grupo de trabalho. Eu acho que esse grupo de trabalho, inclusive, pode ser... se eu me permitir fazer a sugestão, pode ser coordenado por você mesmo, né? Que está desenvolvendo o projeto, está planejando todo esse trabalho, ou seja, por vocês que estão desenvolvendo esses trabalhos. Claro que não pode ficar de fora a CET, a SMT, a SMSUB, quer dizer, todas as secretarias diretamente envolvidas nesse processo, elas têm que estar sendo convidadas. Eu vi que o Renato está se colocando à disposição, quer fazer uma reunião com você também, por conta da acessibilidade, né? Ele colocou aí, então, eu acho que é isso. Acho que a cidade precisa ser pensada nesse formato, ela precisa... o foco do pensamento em grandes centros urbanos, no mundo inteiro, as cidades que eu conheço aí, elas têm esse foco, têm dado certo, então não tem por que não dar certo na cidade de São Paulo também. E, claro, é corajoso, vou falar novamente, é corajoso propor a retirada de faixa de veículo para poder garantir a segurança e a acessibilidade ativa nessa cidade de São Paulo como ela vem vivendo hoje. Com certeza, esse projeto é mais um projeto do que um projeto urbanismo, é um projeto de segurança

para a cidade de São Paulo. É isso. Eu acho que vou passar a palavra para você no finalzinho, se alguém quiser mais falar, para a gente poder fechar nossa reunião, que foi maravilhosa. Não sei se a Fernanda está ainda aí, se ela quiser falar também. Fernanda, desculpa, não estou conseguindo ver aqui na imagem. Vou abrir a palavra para vocês dois, depois vou encerrar a reunião. Mais uma vez, eu agradeço muito pela disponibilidade de vocês, eu sei que não está fácil nesse momento, vocês estão trabalhando tanto, mas muito obrigado aos dois.

02:02:41 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Muito obrigado pela gentileza e generosidade. Presidente, pode contar conosco. Vou conversar aqui com a Luísa, com a Fernanda, para a gente mandar uma proposta do grupo de trabalho, acho que para a gente é muito bom, a gente quer muito isso. A gente topa, a gente organiza aqui, a gente faz uma primeira propositinha e manda. Pode contar conosco sempre que precisar, para a gente dialogar com o Conselho vai ser sempre bom, acho que a gente só vai reunindo forças e aliados em um projeto importante para a cidade. Mais uma vez, nos colocando super à disposição para qualquer coisa que o Conselho e vocês precisarem.

02:03:21 Fernanda Ormelezi Pitombo: Queria agradecer também, saí bem feliz aqui da reunião, acho que com os comentários de todo mundo, essa ideia do GT e também as contribuições que às vezes são pontos que a gente pensou ou a gente não pensou e a gente já anota aqui para olhar, a gente discute muito internamente, mas acho que esse diálogo de pessoas com quem a gente não costuma conversar diariamente sobre o projeto é sempre muito bem-vindo. Fiquei bem contente com esta conversa de hoje.

02:03:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu só fazer um esclarecimento, que o Rafael estava sempre falando presidente e secretário. Hoje eu sou secretário da Comissão de Trânsito e Transportes da cidade de São Paulo, é do CMTT, e o presidente do CMTT é o secretário, é o nosso secretário. Só uma correção na fala do Rafael, um esclarecimento. Gente, é isso. Mais uma vez eu agradeço a todos pela presença. Gostei muito da nossa reunião hoje, muito, muito, muito mesmo. Claro que muitos frutos saíram dessas propostas que surgiram aqui hoje. Mais uma vez, Michele, acho que você quer falar ali.

02:04:41 Michele Perea Cavinato: Eu quero. Só um informe aqui. Nós tivemos o retorno das obras sobre o pedido de vistoria técnica que nós tínhamos combinado na última reunião, e nos foi sugerido, terça ou sexta-feira da semana que vem. Então, se os conselheiros puderem dar um retorno, que a gente formaliza só por e-mail, aquela vistoria técnica dos calçadões do centro. Terça ou sexta-feira, no período da manhã.

02:05:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Só para falar que terça-feira de manhã, nós não podemos, nós temos todas as nossas reuniões das câmeras temáticas. Então, é isso. Gente,

muito obrigado mais uma vez e bom dia a todos. Bom almoço.