

CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 02/09/2025

Horário: 10h00

Participantes

Adail Zerio Junior – DMP/CET
Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB
Ana Carolina André Machado Simão Jacob – SP Urbanismo
Ana Maria Kind Vitorino - Observadora
Anderson Augusto "Ciclonauta" – Conselheiro CTB
Caio Vinicius de M P Ferreira – DMP/CET
Cassio Alves – DMP/CET
Daniel Ingo Haase – DMP/CET
Daniela Mangini - Imprensa/CET
Davi
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
George Queiroz – Conselheiro CMTT
Jean Carlos – Conselheira CTB
Jose Goncalves Fonseca Junior
kenji kawakami – GMC/CET
Lucian De Paula (CTB) – Conselheiro CTB
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Paula Fagundes Mugnato
Ricardo Pradas – SMT/AT
Rafael Barreto Castelo da Cruz – SP Urbanismo
Raquel Lourenco Mendes Novis – DPM/CET
Rodrigo Candido - Imprensa/SMT
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT
Tatyana – SME/CET
Toninho
Welton Carlos de Castro Junior - CET
Yang - SPTrans

Pautas

1. Apresentação da Ciclopassarela Panorama – Rafael Barreto Castelo, Diretor de Desenvolvimento Urbano, SP Urbanismo
2. Apresentação do programa de manutenção de ciclovias e ciclofaixas – Dawton Gaia, SMT
3. Apresentação do andamento das estruturas cicloviárias previstas na PPP da Habitação - Dawton Gaia, SMT.

00:00:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, hoje nós temos aqui o Rafael Barreto Castelo, que é diretor de Desenvolvimento de Urbanismo na SP Urbanismo. Ele já vem apresentando esse projeto da Panorama em outras câmeras que a gente apresentou aqui, inclusive no CMTT. Nós pedimos que ele viesse apresentar aqui, na Câmara Temática da Bicicleta, que realmente é onde deveria ter sido começada essa proposta, na verdade. Eu vou passar direto a palavra para o Rafael. A palavra é sua, Rafael, para você fazer a apresentação.

00:01:03 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Obrigado, Dawton. Obrigado, Michele. Comprimento a todos os conselheiros. Mais uma vez, é um prazer poder compartilhar alguns dos projetos que a gente tem trabalhado aqui na São Paulo Urbanismo. A gente já fez esse projeto, só dando um contexto geral antes de entrar na apresentação. Ela é uma das intervenções previstas no âmbito da Operação Urbana Faria Lima, que é essa transposição da favela do Panorama até a Berrini. É uma transposição, uma ciclopasseira já prevista no Programa de Intervenções da Operação Urbana e que agora a gente está terminando o projeto básico, o projeto executivo, para viabilizar nos próximos meses a licitação de obra dessa importante ligação cicloviária, sobretudo para pedestres, de novo, entre a comunidade, a favela do Panorama e a Berrini. Essa intervenção já consta no prospecto da Operação Urbana Faria Lima. A elaboração do projeto já foi aprovada pelo Conselho Gestor, também da Operação Urbana Faria Lima. A gente já fez um amplo espaço de aprovação do projeto na CPA, na CET etc. A gente tem trabalhado nesse processo de construção coletiva do projeto, no licenciamento do projeto, e já estamos em vias de protocolar o licenciamento ambiental da ciclopasseira. Algumas semanas atrás, a gente apresentou no CMTT essa proposta de projeto. Agora, a gente intermedia na Câmara Temática de Bicicleta a discussão do projeto. De novo, a ciclopasseira Panorama é uma intervenção prevista na Operação Urbana Faria Lima. Isso implica dizer que a fonte de custeio da intervenção já é assegurada no âmbito dos recursos disponíveis na Operação Urbana Faria Lima. É, de novo, uma intervenção prevista no prospecto da operação. A proposta, embora pareça simples, tem algumas complexidades. A conexão da favela do Panorama, que é essa favela na margem esquerda do canal do Rio Tietê, com a Estação Berrini e a Avenida Luiz Carlos Berrini, à direita do canal do Rio Pinheiros. É a transposição, de novo, entre a favela do Panorama e a Berrini, passando pela Estação Berrini da CPTM. Em tese, é uma ligação simples, não é nada muito sofisticado. A sofisticação foi aparecendo ao longo do desenvolvimento do projeto a partir das próprias complexidades intrínsecas ao projeto. Se a gente olhar essa conexão, ela poderia ser possível uma conexão em linha reta, saindo da favela do Panorama, se conectando até a Estação Berrini, cruzando o canal do Rio Pinheiros e se conectando a uma ciclovia futura até a Praça General Gentil Falcão, por fim, conectando até a ciclovia existente na Luiz Carlos Berrini. O problema é que essa ligação em linha reta se mostrou impraticável ou inviável por algumas complexidades de projeto. Primeira complexidade de projeto. Existe uma linha de alta tensão na margem esquerda do canal do Rio Pinheiros que inviabiliza a passagem nesse ponto, seja por cima ou por baixo da linha de alta tensão. Se a gente tivesse que passar por cima da linha de alta tensão, essa passarela tinha que ser muito alteada para ter um distanciamento adequado até a linha de transmissão e passar por baixo. A gente não conseguiria ter inclinação suficiente para poder passar por cima do rio numa inclinação que atendesse NBR 9050. Essa transposição nessa margem em linha reta era impraticável ou é impraticável do ponto de vista de projeto, porque a gente não conseguiu encaixar a ciclopasseira exatamente nesse ponto. Também, chegando na Berrini, a gente tem um problema ou teria um problema, que é como a gente se conecta à Estação Berrini, porque em linha reta, a ciclopasseira praticamente bateria no salão de passageiros ou no mezzanino do salão de passageiros da Estação da Via Mobilidade, o que implicaria ou uma alteração de arquitetura da estação ou uma

alteração de operação do sistema de catracas da estação. A gente conversou com a Via Mobilidade e percebeu também que essa chegada era impraticável. Embora pode parecer simples fazer uma ligação em linha reta, existem complexidades materiais que impediram essa conexão em linha reta. A gente fez vários estudos de tratado possível. Um traçado que ele cruza reto até um certo trecho e foge da estação, chegaria nesse ponto D, que é uma desapropriação de um posto de gasolina, que só o custo de desapropriação do posto de gasolina é quase que o custo de execução da própria ciclopasseira, que de novo se mostrou como impraticável. A transposição fugindo da estação pelo lado direito, a gente não conseguiria ter essa conexão mais adequada com a Estação Berrini, que também era bastante ruim e chegaria numa via muito complexa para desembarcar a passarela. Houve um estudo de traçado bastante importante para que a gente esgotasse as possibilidades possíveis de transposição do canal. Esse slide é só para dizer que, bom, qualquer opção de traçado que possa ser pensada já foi pensada, qualquer opção de inclinação para atender a acessibilidade também já foi pensada. Qualquer opção de traçado para se conectar à estação da Via Mobilidade Berrini também já foi pensada. Qualquer situação para chegar até a ciclovia do Bruno Covas, também que era uma função de projeto, já foi pensada. As várias alternativas de projetos já foram estudadas no âmbito dos estudos funcionais desenvolvidos aqui na São Paulo e no urbanismo. Qual é a situação de mobilidade que a gente encontra no lugar? Embora a comunidade do Panorama esteja a menos de 500 metros da Estação Berrini, essa viagem a pé é uma viagem de quase duas horas para quem mora na comunidade do Panorama para chegar até a Estação Berrini a pé, uma viagem de quase duas horas de transporte público coletivo. Para quem sai do Panorama para chegar até a Estação Berrini, é uma viagem de mais de uma hora. Embora sejam lugares que estão conectados, que estão perto relativamente do ponto de vista de acesso, é muito ruim. É por isso que se justifica uma das justificativas dessa transposição. Existem condicionantes ambientais importantes. A gente sabe que a gente está com uma infraestrutura construída na margem do canal do rio Pinheiros, que implica que é uma construção em área de preservação ambiental. A gente precisa ter um cuidado, seja no lançamento arquitetônico da própria transposição para que ela seja amigável com o ambiente natural construído que é a cerca, que a gente consiga, evidentemente, o licenciamento ambiental necessário para a implantação desta importante estrutura da cidade. A gente estudou várias opções arquitetônicas disponíveis, porque existem condições de projetos que elas eram inegociáveis. É inegociável não colocar um pilar no canal do rio Pinheiros, porque colocar um pilar no canal do rio Pinheiros significa inviabilizar uma pretensão na navegação fundial nesse canal. Era uma condição de projeto não colocar um pilar no rio Pinheiros. É uma condição de projeto em que a gente pudesse ter uma transposição praticamente em nível para quem está a pé, ou seja, para quem sai do panorama, chegar até a Estação Berrini, ter uma transposição praticamente em nível ou numa inclinação inferior a 8,33%. Era uma condição inegociável de projeto atender a plena acessibilidade de circulação de pessoas com mobilidade reduzida. Também era uma condição inegociável de projeto que uma pessoa que embarcasse de bicicleta na comunidade do Panorama acessasse a ciclopasseira, pudesse descer até a ciclovia na margem esquerda do canal do rio Pinheiros, sem desembarcar da bicicleta e que alguém que estivesse na ciclovia, na margem esquerda do canal do rio Pinheiros, pudesse acessar a passarela sem desembarcar da bicicleta, fazer a transposição e chegar até a Estação Berrini também sem desembarcar da bicicleta. Se ela quisesse chegar até a ciclovia da Berrini sem desembarcar da bicicleta, que isso também fosse possível. Essa também era uma condição inegociável do projeto, em que a circulação da bicicleta pudesse ser plena sem qualquer desembarque do ciclista ao longo da sua travessia. Era uma condição inegociável de projeto. Dadas essas condições inegociáveis de projeto, a gente tinha e tem um desafio estrutural importante a vencer. A gente foi estudar algumas opções de arranjo estrutural de melhor impacto visual possível para executar essa transposição. A gente buscou uma série de referências para poder desenvolver o projeto. É claro que esse projeto tem uma

perspectiva de entrega econômica, uma vez que eu reduzo o tempo de viagem de uma pessoa que, em média, demora mais de uma hora para chegar até a Estação Berrini, que ela possa demorar sete minutos para chegar até a Estação Berrini. Isso implica que aquela população ou aquela pessoa poderá acessar melhores oportunidades de emprego e renda com melhor circulação no transporte coletivo, se assim quiser. É claro que é uma infraestrutura construída, mas que ela tem uma entrega social de desenvolvimento econômico bastante importante. Sem contar que a gente também buscou ou estudou referências arquitetônicas para que essa passarela possa ser também um elemento de perspectiva turística na cidade, de você ter o equipamento na paisagem, que as pessoas tenham vontade de visitar e usufruir daquele espaço. As complicações de projeto foram tão sofisticadas e robustas que um levantamento planimétrico não foi suficiente para a gente poder mapear as diversas infraestruturas aéreas, superficiais e subterrâneas que implicariam nas decisões construtivas. A gente fez um levantamento de nuvem de pontos bastante sofisticado para ter com precisão esses níveis, porque os níveis eram bastante importantes para que a gente não precisasse, por exemplo, depender do enterramento de redes de alta tensão para viabilizar a setor passarela, que talvez aconteceria muito mais distante e com recursos talvez que nós não teríamos. Esses valiosos centímetros de transposição e de desnível foram bastante importantes no projeto. Aqui, uma foto aérea do local de projeto. Do lado esquerdo da imagem, a gente pode perceber a comunidade do Panorama. Do lado direito da imagem, a gente percebe todo o eixo econômico da Berrini e a avenida Luís Carlos Berrini. Quase que no centro da imagem a Estação Berrini da via Mobilidade e o canal do Rio Pinheiros fazendo essa divisão da fotografia entre o lado esquerdo e o lado direito. Do lado esquerdo, a marginal do Rio Pinheiros. Do lado direito, também a marginal do Rio Pinheiros. Uma outra complicação de projeto é como é que a gente executa essa importante transposição com o menor impacto na circulação de veículos nessas marginais. Também era uma condição de projeto que é impossível considerar a execução de um pilar nas marginais. Por isso que, de novo, o projeto teve complicações importantes. Aqui, é em vista em planta de como é que ficou o lançamento planimétrico dessa estação. Ou seja, como é que eu vejo a inserção, a implantação dessa ciclopasseira no território. Eu saio aqui à esquerda da comunidade do Panorama. Quem está no Panorama sai de bicicleta ou a pé praticamente em nível, ultrapassa a marginal do Rio Pinheiros à esquerda e aí já consegue chegar na ciclovia do Parque Bruno Covas à esquerda e consegue descer o ciclista, sem desembarcar da bicicleta na ciclovia do lado esquerdo, ou pode continuar a travessia, atravessa o canal do Rio Pinheiros no centro da imagem. Quando chega do outro lado na ciclovia da margem direita, ele pode também, sem desembarcar da bicicleta, descer pela rampa e embarcar na ciclovia do lado direito do canal do Rio Pinheiros ou pode continuar a travessia, passa por cima da marginal do Rio Pinheiros do lado direito, pode optar por entrar na estação do Carlos Berrini ou continuar pela ciclovia até a Praça General Falcão e se conectar até a ciclovia da Berrini. A gente pode perceber nessa imagem que em planta essa circulação do ciclista se dá não desembarcada, ou seja, o usuário não desembarca da ciclo da bicicleta para chegar em qualquer ponto em que a ciclopasseira conecta. Claro, a circulação de pedestres é assegurada também em toda a ciclopasseira. Essa é uma imagem de projeto, não é uma foto aérea, em que, de novo, a gente tem esses desembarques da ciclopasseira na ciclovia ao lado direito do Pinheiros e ao lado esquerdo de Pinheiros e, onde ela desembarca, a gente tem uma oportunidade de ter uma infraestrutura construída na base da ciclopasseira que pode receber vestiários ou outros pontos de conexão do município, tanto do lado direito quanto do lado esquerdo. A gente tem feito reservas diárias para que essas reservas diárias possam receber serviços públicos municipais quaisquer que sejam. Aqui, são dados do projeto. É uma transposição de quase 515 metros, o maior vão livre tem 103 metros, a altura em relação ao nível d'água do Pinheiros é uma altura de 18,72 metros, o que garante a plena navegação no canal do rio Pinheiros, a máxima inclinação obtida na ciclopasseira é de 8,33%. É uma largura útil de 5,8 metros.

Em termos de ganho, então, essa circulação a pé que da comunidade do Panorama até a Estação Berrini demorava mais de 2 horas e 27 minutos, com essa transposição demorará 7 minutos. De bicicleta sair da favela do Panorama para chegar até a Estação Berrini demorava 21 minutos e com a ciclopassarela esse tempo de deslocamento cai para 4 minutos e meio. É evidente o ganho significativo de circulação e de mobilidade para essa população. São quase 1,8 quilômetros de ciclovias, considerando os dois sentidos, as rampas de acesso etc. São incorporadas no âmbito dessa ciclopassarela, uma ciclopassarela de quase 500 metros que atravessa o canal do Rio Pinheiros, nessas bases do lado esquerdo, do lado direito do canal do Rio Pinheiros, onde a estrutura da ciclopassarela se apoia. Será possível ter uma infraestrutura construída que pode receber, por exemplo, quatro banheiros de uso público e acessíveis com aproximadamente 174 metros. Na ciclopassarela, a gente também estabeleceu pontos de refúgio, ou seja, pontos em que ela não é só equipamento de transposição, em pontos em que são espaços de contemplação do canal do Rio Pinheiros, etc., que são refúgios ao longo da travessia, seja para o ciclista, para o pedestre, quem quer que seja, com quase 438 metros quadrados. São dois bicicletários, um de cada lado da transposição, que serão entregues no âmbito do projeto, com 92 metros quadrados, 127 metros quadrados de espaços para quiosques, que podem ser alocados, enfim, é que a gente tem que perceber qual é a melhor estratégia disso na implementação. No projeto, está contemplado e contratado um projeto de iluminação, de iluminação cênica e de circuito fechado de TV e monitoramento, para que a gente possa viabilizar, inclusive, a inserção de câmeras do SmartSampa ao longo da transposição, dando mais segurança para o ciclista, para os usuários etc. E é um cartão postal novo para a cidade, da mesma forma em que várias outras transposições se transformaram em cartões postais importantes da cidade, pela sua exuberância, sem dúvida também a ciclopassarela panorâmica. O objetivo não era fazer uma ciclopassarela bonita, evidentemente, era fazer a ciclopassarela, mas se ela pudesse ser bonita, melhor, e a gente também tentou ter isso como horizonte de projeto, para que a gente entregue mais um cartão postal à cidade. Aqui, é burocrático, mas é importante dizer, então foi um contrato amplo, que a gente começou em 2023. A gente está terminando agora esse contrato de projeto, em que a gente contou com amplo cadastramento de interferências, sondagens, estudos funcionais, projeto básico, projeto executivo e o licenciamento ambiental. Eu só quero ressaltar um dos projetos, por exemplo, que significa o projeto de implementação de CCO para monitoramento de segurança, que é uma demanda que a gente tem escutado em várias travessias importantes, em que como pode ser interessante nessa ciclovia estabelecer um centro de controle operacional, como um ponto de vigilância ou de apoio ao ciclista e ao pedestre que vai usufruir desse equipamento. A gente reservou uma área do projeto para que essa área possa receber esse centro de controle operacional e que isso seja conectado a um sistema de monitoramento e vigilância por câmeras. Aqui, o cronograma de desenvolvimento dos projetos até a fase em que a gente está, que é agosto de 2025, em que a gente já recebeu os projetos executivos, estamos terminando a revisão com o apoio muito importante da SPO, mas já finalizando também os estudos ambientais. Vou mostrar dados dos estudos preliminares, a gente fez um levantamento topográfico importante de janeiro a maio do ano passado, um cadastro de interferências aéreas superficiais subterrâneas importantes, também de janeiro a agosto de 2024. Claro que existe a principal interferência visível, que são as linhas de alta tensão, mas existem interferências invisíveis muito importantes, a gente tem redes também de transmissão enterradas e coletores importantes também de subterrâneos, o que limitou um pouco a posição em que a gente pudesse colocar pilares e outros elementos estruturais. A gente fez contagem de fluxo de pedestres, ciclistas etc., no local, para fazer o desvio de tráfego. A perspectiva é que a ciclopassarela possa atender mais de 3.800 pessoas por dia, considerando ciclistas e pedestres. São quatro tramos de projeto, o primeiro tramo, que é esse mais à esquerda, é a Travessia Marginal Oeste, que é ligar a Comunidade do Panorama até a margem esquerda do Canal do Rio Pinheiros, o tabuleiro principal, que é essa

transposição do Canal do Rio Pinheiros, a Travessia da Marginal Oeste, que é essa transposição da Marginal à direita, para chegar até a Estação Luís Carlos Bernini, da Via Mobilidade, e depois a conexão através da Rua Guilherme Barbosa de Melo, passando pela Praça General Falcão até a ciclovia existente da Bernini. Aqui embaixo, a gente consegue perceber uma imagem renderizada dessa ciclopasseira dos tramos destacados. Aqui, são detalhes dos trechos aproximados. De novo, ela tem uma pequena inclinação nesse trecho, que passa embaixo da rede de alta tensão, para garantir essa distância de seis metros de transposição entre as linhas de alta tensão e o tabuleiro da passarela. Os acessos com as rampas, que foram previstas. O detalhe da treliça principal, uma treliça bastante importante, em que a gente se preocupou também com a altura da treliça para que fosse assegurado o calado aéreo, ou seja, a distância entre o fundo da treliça e o topo do nível d'água do canal, para que a gente permitisse a navegação fluvial ao longo do canal. É interessante que para a gente poder passar por cima também da linha de alta tensão da via mobilidade, a passarela teve que ter um pequeno alteamento. Claro, menor que 8,33%, muito menor, tem uma inclinação de 5%. Muito embora a estrutura principal, que é esta treliça destacada na imagem, seja plenamente horizontal, o tabuleiro da passarela tem uma leve inclinação de 5% por dentro desse tabuleiro, que representa a treliça principal. Mais detalhes dessa transposição, a gente sempre se preocupou muito com o nível das rampas, a gente tem conversado muito com a CPA, para poder validar e aprovar o projeto. No trecho final, que é o trecho da estação Luís Carlos Bernini até a Praça General Falcão, que é essa descida da ciclovia, uma descida da ciclovia com 5% de inclinação. Aqui, são detalhes dos pilares e das fundações, são fundações bastante robustas e sofisticadas para poder receber o peso próprio dessa estrutura. Aqui, essa imagem é interessante, o que a gente pode destacar na imagem central? No centro, a gente vê o tabuleiro da passarela, que é por onde as pessoas fazem a transposição. Em determinados pontos da passarela, na verdade, em dois pontos da passarela, a gente tem um recuo em um nível diferente para que as pessoas possam descer e usufruir desse espaço de contemplação do rio e do canal etc. São espaços de descanso ao longo da travessia. Mais detalhes da treliça. Outro ponto importante é a transposição por cima da marginal. Será importante a gente fazer um pequeno rebaixo da marginal, de alguns centímetros, para que a gente tenha gabarito suficiente para não impedir a passagem, continuar com a passagem de caminhões na marginal. A gente vai ter que rebaixar o pavimento grade da marginal nesse trecho, alguns centímetros. São detalhes de projeto. Mais detalhes de projeto. Esse, em específico, é sobre o projeto de iluminação. A gente tem a iluminação na ciclopasseira para dar segurança aos usuários. Tem a iluminação para a ciclopasseira, que, de novo, o padrão cromático pode mudar, inundando funções, inclusive, de campanhas que a prefeitura tenha, por exemplo, setembro amarelo, a ciclopasseira pode ser iluminada com a cor amarela etc. A iluminação para a ciclopasseira também tem sido pensada na perspectiva de iluminação cênica. Aqui, são os detalhes dos refletores para propiciar essa iluminação cênica à ciclopasseira. Aqui, são as imagens renderizadas do projeto. Nessa imagem, a gente vê o centro canal do Rio Pinheiros, à direita, a Estação Berrini, à esquerda, a Comunidade Panorama e, ao centro, também, a viga principal, que é essa trilha de transposição no canal. Ela é plenamente horizontal, com o tabuleiro tendo um leve altinhamento ao longo da circulação. Esse leve altinhamento, já em discussão com a CPA, com menos de 8,33%. Aqui, uma perspectiva mais distante, em que a gente pode ver o centro canal do Rio Pinheiros, a treliça, que conforma a estrutura principal da ciclopasseira, e o ramal chegado até a comunidade do Panorama, em nível, à esquerda da imagem, à direita da imagem, o ramal de conexão até a Estação Berrini da via Mobilidade. Agora, mais uma outra imagem, olhando de leste para oeste. Ao fundo, a gente vê a Porta Estaiada. Aqui, mais ao centro da imagem, de novo, a ciclopasseira Panorama, com sua estrutura treliçada e a transposição ao longo dessa estrutura treliçada. Aqui, a chegada na Estação Berrini, à direita, e a continuidade da ciclovia até a Praça General Falcão e até a conexão com a ciclovia da Berrini. Aqui, a imagem de uma

perspectiva de um pedestre saindo da Estação Berrini, indo até a Comunidade do Panorama, e aqui a via permanente da via Mobilidade. Aqui, a subida de quem está saindo da Comunidade do Panorama para acessar a ciclopasseira, embora, em que situação pareça chegar a minha atenção, ela é menor do que o 8,33%. Aqui, essa imagem representa esses pontos de descanso, que são um desnível ao longo da ciclopasseira, criando esses pontos de contemplação. Aqui, a descida, a rampa de descida da ciclopasseira para a ciclovia do Canal do Rio Pinheiros, na margem esquerda. Uma imagem de quem está dentro do trem da via Mobilidade, vendo a estrutura da ciclopasseira. Eu acho que é isso, o projeto da ciclopasseira que a gente tem trabalhado. Mais uma vez, agradeço pela oportunidade e coloco à disposição, para conversar sobre o projeto.

00:29:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós é que agradecemos, mais uma vez, a disponibilidade do seu tempo e a apresentação desse projeto maravilhoso que dá para ser implementado. Um projeto que se pensa em tudo. Se pensa no pedestre, se pensa na ciclovia, se pensa no entorno de tudo o que está acontecendo, com a integração modal, quer dizer, eu diria que é um projeto que vem rompendo alguns paradigmas. O tratamento está se dando ao usuário da bicicleta e do pedestre e está sendo diferenciado, de fato, num projeto dessa magnitude. Agora, a pergunta que eu gostaria de fazer é: tem alguma previsão para início de obra, para a gente poder ficar mais feliz?

00:30:08 Rafael Barreto Castelo da Cruz: A expectativa é que a obra seja licitada no final do primeiro trimestre do ano que vem. Os projetos executivos estão praticamente prontos, o plano de orçamentar é praticamente pronto, o licenciamento ambiental é já iniciado e a ideia é que todos os projetos estejam finalizados e revisados até o final deste ano. O licenciamento ambiental é melhor adiantado também até o final deste ano, para que ela possa ser licitada até o final do primeiro trimestre do ano que vem. O desejo da gestão é que isso tivesse sido licitado ainda este ano, neste semestre. A gente tem trabalhado com este prazo de tentar licitar ainda isso este ano, este semestre. Mas, muito provavelmente, até o final do primeiro trimestre do ano que vem, ela vai ser licitada para as obras já comecem talvez ano que vem também.

00:34:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Que ótimo. Realmente ótimo. As pessoas que estão aqui hoje são quase todas que já estiveram na outra reunião, porque participam também do CMTT.

00:31:6 Aline Pellegrini Matheus: Oi, bom dia. Eu entrei um pouquinho depois que você começou a apresentar, Rafael. Eu não sei se você falou no início da apresentação. Eu queria saber em relação ao custo dessa passarela. Qual a estimativa de custo da obra?

00:31:42 Rafael Barreto Castelo da Cruz: A obra está estimada em próximo de R\$ 100 milhões, é o custo de execução da obra, e muito influenciado pela própria complexidade do projeto dessa transposição. Não é uma obra trivial. É uma obra que muito provavelmente vai ser executada com duas balsas, no canal do Rio Pinheiros, o que isso implica em tempo, implica em custo. É uma estrutura metálica também de alta complexidade para execução. O orçamento é aproximadamente R\$ 100 milhões. A fonte de custeio para essa obra são recursos oriundos da Operação Urbana Faria Lima, que já existem, já estão disponíveis aqui na Prefeitura.

00:32:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, gente, eu não sei se tem alguém mais com alguma dúvida do projeto. A sua apresentação foi espetacular. Ela é realmente muito esclarecedora, eu também não tenho mais dúvida nenhuma. O que realmente a gente quer é que ela comece a obra para a gente

poder usar como foi o resultado da Erika Sallum. Claro que a gente espera que isso seja rápido, quanto mais rápido possível. Você falou que estava fazendo mais um projeto, é uma ciclopassarela?

00:32:30 Rafael Barreto Castelo da Cruz: É uma ciclopassarela no Parque Novo Mundo também. Só pedestre e ciclista, não é uma transposição para carros, que é um pouco o que a cidade precisa. A gente está trabalhando nela ainda. A ideia é que o projeto da ciclopassarela do Parque Novo Mundo fique pronto até o final do primeiro semestre do ano que vem.

00:33:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Excelente, então. Mais uma vez eu vou agradecer, Rafael, muito obrigado mesmo pela sua disponibilidade. Eu sei que não é fácil. Aguardemos a nossa obra, a nossa ciclopassarela.

00:34:03 Rafael Barreto Castelo da Cruz: Mais uma vez, eu me agradeço pela oportunidade de apresentar. Vou pedir licença, porque eu tenho outro compromisso às 11. Dizer olá mais uma vez os conselheiros, desejar uma excelente reunião e contem com a São Paulo Urbanismo sempre que precisarem para discutir o tema que quiserem, nos convidar. A gente está sempre à disposição.

00:34:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Em todas as reuniões, as estruturas estão sendo implementadas na PPP. Nós colocamos aqui só as que estão sendo finalizadas. Basicamente, tem as que estão concluídas. Na verdade, é uma parte administrativa que a gente está fazendo com relação à implementação, à elaboração dos projetos e à implantação. Todos esses projetos já estão elaborados da PPP, mas nós estamos numa fase agora de restabelecimento do nosso acordo com a Cohab. Nós estamos nessa fase agora de restabelecimento do acordo. Bom, nós dividimos a Salim em duas fases, por conta da extensão dela. Nessa fase, nós entregamos ela, ali é o viaduto Radial Leste. Ela está pronta, nós estamos colocando. Já estamos finalizando com o gradil e tudo mais. A segunda fase vai ser da rádio ao leste até a ponte do Tatuapé. Eu diria que falta cerca de 800 metros para poder concluir a Salim Farah Maluf. O restante já está com o gradil, nós estamos fazendo já a pintura de solo, já estamos fazendo o entanto. Eu considero concluído esse trecho, esse trecho até a rádio ao leste. O outro nós vamos entrar agora, logo em seguida, para poder dar continuidade e integrar lá com a ponte do Tatuapé. Capitão Pacheco Chaves, eu estou colocando como concluído aqui, mas, na verdade, ela tinha uma parte de iluminação e não depende do nosso contrato, depende do contrato da Ilume. Fiz uma reunião recentemente lá com a Ilume. Eles vão remover as luminárias lá que ficam no centro da ciclovía, eles vão remover essas luminárias para o bordo. Eles falaram que iam priorizar essa remoção para poder fazer a entrega definitiva da ciclopassarela. Quer dizer, a parte de obra, que é a ampliação do passeio, a parte de conexão dos dois lados da ciclovía já estão realizados, e falta apenas fazer essa parte da iluminação. Eles estão fazendo lá um estudo de iluminância para ver se melhora ainda mais a questão da iluminação da ciclovía. Bom, a outra que está concluída é a Avenida Queiroz Filho. A Queiroz Filho é uma das vias que conecta aqui com a Jaguaré, com a ponte Jaguaré. Não sei quem estava presente desde o início da reunião. Eu falei um pouquinho da Ponte do Jaguaré. A empresa que ganhou a concorrência, que ia construir a ciclovía na ponte, terminou sendo penalizada, teve um problema contratual e está sendo judicializado. A gente está concluindo a obra. Como eu venho debruçando há um certo tempo nessa questão da Ponte Jaguaré, realmente há bastante tempo, o meu objetivo é realmente trazer uma solução definitiva para esse problema. Basicamente, lá era fazer a mesma proposta que foi feita na ponte Cidade Universitária, com a ampliação do passeio e implementação da

ciclovias. Mas, diante desse problema que ocorreu, a gente realmente vai ter que fazer isso novamente. Estou conversando com a SP Obras e até conversei um pouquinho com o Rafael agora. Eu estive lá, estou fazendo uma proposta até um pouco diferente para a Ponte Jaguaré. O objetivo é fazer o reaproveitamento do tabuleiro antigo. Não sei se vocês conhecem. A Ponte Jaguaré são duas pontes específicas, e no meio tem o tabuleiro antigo da ponte antiga. Estou querendo muito que façam um projeto mais robusto, vamos dizer assim, que se reaproveite aquele tabuleiro com talvez uma área de skate. É um projeto a ser pensado e até refletido aqui dentro do grupo, talvez, até para poder abrir, até para poder fazer propósito. Eu conversei com o Rafael. O Rafael, a princípio, está aberto para a gente poder conversar sobre isso e o desenvolvimento de um projeto novo, mas um projeto diferenciado e um projeto mais robusto mesmo. Porque o projeto original só ampliava mesmo o passeio. Atendia, o ciclista acho que atendia, como está atendendo a Ponte Cidade Meditada. Mas eu acho que a gente pode ampliar um pouquinho mais esse projeto, fazer ele realmente um pouco mais robusto. É isso que eu estou atrás agora. Independente deles se toparem ou não, a gente vai solucionar esse problema e fazer a ciclovias com toda a certeza, dar uma solução definitiva. A solução definitiva, a gente sabe quando que é. Tudo que é obra exige licitação e provavelmente lá vai ser objeto de uma nova licitação. Tem alguns registros fotográficos aqui. O capitão Patrício Chaves está aqui. Foi uma ampliação de passeio. Esse passeio ficou com cerca de três metros. Tem alguns lugares que estão mais largos um pouquinho. Tem alguns trechos mais largos, mas ele ficou, em média, com três metros de largura. Eu tenho visitado algumas vezes as obras e estou vendo que os ciclistas estão realmente utilizando mais. Todos os que passaram elogiaram, gostaram muito do que está sendo feito e ainda falam que está sendo feito. Se vocês verem aqui nessa foto, na esquerda, abaixo, no canto inferior esquerdo aqui, tem um poste ali no meio, que é o poste de iluminação. A ideia é que esse poste seja retirado e seja colocado no bordo. Finalizei ontem com mais uma reunião, que são responsáveis pela iluminação das cidades, das vias públicas. Eles já se dispuseram, vão fazer um projeto e vão resolver isso definitivamente, essa questão da iluminação. Ela está em pleno uso, que realmente tem largura para poder passar pelos dois lados dos postes, ela está em pleno uso, mas o projeto definitivo a gente só vai dar como entregue quando esses postes forem retirados. Acho que é isso que a gente tem que ser feito mesmo, o compromisso nosso de entregar todas as ciclovias, elas 100% concluídas. Essa é uma das vias que conecta lá com a ponte de Jaguaré. Essa Salim Farah Maluf está aqui, ela realmente está ficando muito legal. Eu me lembro quando a gente, fazendo o planejamento das estruturas na cidade, quando escolheu, e a gente sabia de todas as dificuldades que tinha na elaboração do projeto desse viário, porque tinha as transposições, que são as vias, porque tem essa Salim Farah Maluf entrando nas marginais, então tinha lá um desafio, que é fazer um acalmamento de tráfego nessas chegadas. Nessas chegadas, foram feitas travessias elevadas, realmente terminou sendo uma solução bem razoável e segura nessa conexão. Hoje, nós vamos falar das estruturas da manutenção, das estruturas que estão sendo feitas em manutenção. São estruturas vistoriadas hoje, através do nosso contrato, ordens emitidas, da lá do primeiro contrato, 103 quilômetros, do segundo contrato, 61 quilômetros. Hoje, o que já foi executado e concluído, nós temos 164 quilômetros de manutenção concluída, tem uma manutenção iniciada já, algumas delas quase no finalzinho. Só dê como concluída posteriormente a entrega total, então tem mais 22 quilômetros iniciado. Tem mais quase 3 mil metros já com ordem emitida, ordem de serviço emitida, mas ainda a obra não está iniciada. Temos 139, quase 140 quilômetros de manutenção na cidade, que serão entregues em muito pouco tempo. Bom, aqui são as

vias com a manutenção finalizada, depois a gente passa para vocês, eu não vou ler aqui todas as vias. Esse contrato está indo de venda e poupa. Claro que a gente tem uma limitação financeira desses contratos, e a gente está fazendo à medida do possível. É isso aqui. Do contrato 1 foram 63 quilômetros. Do contrato 2, finalizado, já tem 36 quilômetros. Bom, é aquilo, o resumo está aqui, o contrato 2, o que nós temos em obra de andamento hoje são mais 22 quilômetros. Temos alguns registros fotográficos do que a gente está fazendo. Albuquerque Lins. A Rua Elba. Escola Politécnica, também já fazia bastante tempo que precisava ser repintada. Estava realmente muito ruim lá. Começou a fazer um tratamento nela inteira, aí é um trequinho dela. Monotrilho. Eu estive lá essa semana nessa obra, realmente já está ficando muito boa. Lá optou-se em trocar o pavimento flexível, que estava muito ruim, ele vivia trincado, difícil até a manutenção, porque optou-se em fazer ela em concreto, com certeza o resultado disso vai ser muito melhor. Rio das Pedras, lá no Jardim Helena. Tem algumas ilhas do Jardim Helena, acho que na última reunião alguém até falou sobre, cobrou a manutenção de algumas ilhas do Jardim Helena. Nós começamos a fazer essa manutenção lá. Ele está o tempo inteiro, agora está na mídia, essas ilhas ainda. Sanjão, Rego Freitas. Sérgio Tomás. Sérgio Tomás ela terminou sendo alargada um pouquinho, tinha um trecho dela que tinha 80 centímetros de livre. Ela terminou sendo readequada, já num trecho. Ainda falta outro trecho que vai ser implementado ainda. Tomé de Sousa. É isso. Tem mais apresentação da PVP aqui. Só para a gente dar andamento e esclarecer. Nós estamos hoje na PPP planejado, vamos colocar assim, 144 quilômetros de rede cicloviária através desse convênio que a gente está fazendo. Desses 144 quilômetros, nós temos 100 quilômetros já com projetos contratados que estão sendo implementados. O procedimento desse convênio é que ele seja renovado, todos os anos que ele seja renovado. Nós continuamos fazendo essas três últimas implementações que eu terminei colocando aqui, que é a Queiroz Filho, o Pacheco Chaves. Na verdade, a gente mostrou só o Pacheco Chaves e o Viaduto, mas é uma conexão inteira que foi implementada nova. Essa ciclovia acho que 1.800 metros. Contando com o Viaduto, tem 1.800 metros. A ideia é que se dê continuidade. O próximo passo, nós temos mais um lote que está sendo aditado agora, que é o lote 10. O lote 10, só para a gente dar encaminhamento com relação ao que está sendo feito e o próximo passo. O lote 10 tem a José Pinheiros Borges. A José Pinheiros Borges é uma via, na verdade, é a continuação da Radial Leste. O que a gente pretende, neste momento, é pegar esse lote 10, debruçar sobre ele, elaborar os projetos, porque esse é um lote que já está aditivado e a gente já pode dar início. Debruçar sobre esse lote, elaborar o projeto e dar início a essa obra. Eu diria que a próxima obra que provavelmente nós vamos dar início será a José Pinheiros Borges e todas as outras obras do lote 10. Os outros, nós estamos numa fase realmente de revalidação do nosso convênio e será dado continuidade à medida do possível. Claro, essa medida do possível são assinaturas que dependem dos secretários que estão fazendo o convênio, das duas secretarias, e dá continuidade ao processo dos projetos, inclusive uma parte deles já está elaborada. Basicamente é isso, gente.

00:57:31 Aline Pellegrini Matheus: Eu queria falar, mas era a respeito do contrato de manutenção e a gente não começou a falar dele ainda. Bom, você não começou a falar do contrato de manutenção ainda, mas eu queria saber como está e tudo, se ele vai ser renovado ou não. A respeito desse contrato de manutenção, a gente recebeu a visita recente do pessoal da Falzoni para falar sobre a Auditoria Cidadã. Eu queria saber o que desse material vocês vão aproveitar ou não ou se vai ser simplesmente renovado o contrato de manutenção para vocês aproveitarem as estruturas que estão ainda previstas nele, e se vocês não vão aproveitar nada da Auditoria, o que vai ser feito? Enfim, qual é o planejamento

daqui para frente?

00:58:45 Dawton Roberto Batista Gaia: São duas coisas.

00:58:54 Michele Perea Cavinato: Vamos lá. A ata de registro de preços venceu dia 21 de julho, mas já está sendo elaborada outra. A ata só serve como uma referência para o contrato. Nós temos em vigor os dois contratos ainda, contrato um, contrato dois. Um vence agora em setembro, dois só em fevereiro. O que nós fizemos, já passamos para a CET, a Auditoria Cidadã, eles estão levantando todos os projetos das vias que foram consideradas insatisfatórias, das estruturas, e já vamos encaminhá-las para a contratada para fazer a manutenção. Paralelo a isso, nós continuamos com o trabalho de manutenção, já caminhando com base no último contrato feito, na última auditoria feita.

00:59:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que é importante complementar. Existe a possibilidade de fazer uma nova licitação. O objetivo é que, nessa nova ata, ela tenha os itens que não tinha na ata anterior. Por exemplo, o que é a fresa e a capa, respondendo até à pergunta da Aline, porque, na Auditoria Cidadã, a gente vem seguindo, inclusive, as propostas da Auditoria Cidadã nessa implementação dessa manutenção. O que a gente não pode fazer é quando tem fresa e capa que não depende de nós. Essa fresa, essa capa, precisa ser executada hoje, precisa ser executada por SMSUB, e depois a gente pode fazer a manutenção. Como nós não estamos conseguindo fazer essa fresa e capa, nós estamos priorizando nos projetos, onde venho da CET, onde tem, de fato, a parte de concreto que está sendo restabelecido. Quer dizer, tudo que tem nos nossos itens, do nosso contrato, nós estamos atendendo. Claro, que grande parte desses projetos que estão sendo implantados, eles estão na Auditoria Cidadã. Ainda nessa última fase, que eles detectaram lá que 5% realmente está muito ruim ainda, que precisa ser restabelecido, é o 5% onde realmente o pavimento está muito ruim. Nós estamos debruçando para ver se conseguimos trazer isso para a nossa ata, essa recuperação do pavimento específico para ciclovia e reestabilizar. Basicamente, é isso que a gente teria para poder fazer. Até fevereiro nós temos contrato, para a gente poder fazer manutenção, e nós vamos continuar fazendo manutenção. É isso.

01:01:49 Aline Pellegrini Matheus: Lembrando que a promessa era que o contrato era permanente. Então, tem que ficar refazendo essa licitação sempre. Não pode deixar.

01:02:01 Michele Perea Cavinato: A ideia é essa, Aline. Inclusive, esse que vence em fevereiro pode ser editado.

01:02:11 Aline Pellegrini Matheus: Não pode esperar ele vencer para pedir o editamento. Tem que já ir adiantando.

01:02:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós estamos realmente bastante centrados nessa parte, Aline. Para ter certeza, veja que editou o contrato 1, e ainda tem o contrato 2, e ainda tem a possibilidade de editar o contrato 2, e já está sendo feita uma proposta para uma nova ata.

01:02:38 Michele Perea Cavinato: Eles estão com uma diferença de seis meses. A gente pede o editamento de um, ainda tem seis meses do outro, e assim é um jogo de números, para nós não ficarmos sem esse contrato.

01:02:40 Dawton Roberto Batista Gaia: A ideia do contrato permanente é permanência mesmo. Não

tem dúvida disso. A gente não pretende deixar de fazer manutenção do que está sendo feito, não. Para ter certeza de que tem o total interesse em revitalizar, recuperar todas as estruturas cicloviárias que nós temos hoje na cidade.

01:03:17 Lucian De Paula (CTB): Oi, gente. Bom dia. Estou vendo aqui pelas fotos. As estruturas estão sendo construídas. As fotos estão ficando bacanas. Eu tenho uma dúvida de se a gente, se o nosso espírito está sempre melhorando. Eu não vi nada particularmente que eu conseguia ver que dá para pedalar dois ciclistas lado a lado para pedalar um pai e uma criança lado a lado ou que tenha espaço para ultrapassar nessas novas estruturas. A gente já sabe de estruturas existentes que já estamos tendo um conflito vindo de um problema bom, que é a demanda dos ciclistas está bastante alta. O Dr. Melo falou, as coisas mal tirou o tapume e já está sendo bastante utilizado. A Faria Lima constantemente congestionada faz muitos anos. A gente só tem algumas estruturas que são bidirecionais, que a gente acaba usando a contramão para fazer a ultrapassagem. Mas não serve para você andar duas pessoas lado a lado, que faz parte do tipo de uso. Se você vai andar com seu filho, por exemplo, que você faz uma proteção, ou de uma questão social, de fazer deslocamento acompanhado. Da mesma forma que na calçada a gente não anda em fila única. Eu queria saber se a gente tem alguma estrutura que tem uma previsão de ser mais larga, que consiga comportar mais de dois ou mais ciclistas. Ou se a gente pode estar indo nessa direção para os projetos futuros.

01:05:14 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu diria que o Salim é uma via que consegue usar dois ciclistas lado a lado. Ela está um pouco mais larga. É uma nova concepção, realmente. O nosso desafio hoje é quando ela está na pista e a pista tem que dividir com todos os outros elementos, com todos os outros modais. Mas de modo geral, a gente está tentando fazer sempre estruturas novas. Estruturas que tenham a possibilidade de andar lado a lado. Andar lado a lado, a gente está dizendo que se você tiver um metro e cinquenta livre, fora o tachão, é possível andar lado a lado dos bicicletas. Ela não vai andar com o conforto que a gente gostaria, mas ela realmente é possível andar lado a lado. É claro que nesses projetos que a gente vem pensando, falando de ciclovias que estão sobre o passeio e tal, a gente está pensando realmente em um projeto mais largo. Eles estão sendo implantados um pouquinho mais largos do que a etapa anterior. Vamos colocar assim. À medida do possível, com certeza, a gente vai fazer essas ampliações. A gente está fazendo a discussão da possibilidade de, nesses novos projetos de manutenção, fazer essas ciclovias um pouco mais largas. Não a ponto de andar dois ciclistas, mas a ideia é que se possa realmente fazer ela um pouco mais. Eu acho que não é só mais confortável, é mais segura. Porque um pouquinho mais larga, ela termina dando mais confiança para as pessoas utilizarem e termina ficando mais segura. Na última reunião que a gente fez, eu terminei colocando que a gente começou a fazer já TR, já tem um TR elaborado, comecei a fazer aqui junto com o Pradas. A ideia era fazer uma experiência nesse momento, fazer uma experiência da ampliação, de transformação de ciclofaixas em ciclovias. Escolher 25 vias, ciclofaixas hoje na cidade e fazer essa ampliação. Talvez nessa oportunidade a gente possa já atender isso que você está falando. Quando a gente transforma ela em ciclofaixa, em ciclovia, eu diria assim, se ela está no bordo da pista, em qualquer um dos bordos que ela está na pista, entre a guia e o poste, eu tenho 50 centímetros a mais ali. Quer dizer, se eu tenho hoje uma ciclovia projetada e sendo utilizada com 1 metro e 40 livre, que em média é isso que está acontecendo, 1 metro e 30 livre, mais os 25 do tachão, a gente, quando coloca mais 40 ou 50 desse passeio, teria uma ciclovia um pouco mais larga quando implementada como ciclovia, quando transformada em ciclovia. É o início do processo que a gente está fazendo. A gente vem falando já

sobre isso há bastante tempo. Sempre é muito demorado a gente elaborar o TR, depois fazer uma proposta de projeto. Em cima do propósito de projeto, cria planilhas para poder fazer uma licitação, que não é fácil hoje. Antes existia a possibilidade de fazer uma licitação só do projeto. Hoje, a ideia é fazer, que eu acho melhor até, dá um pouco mais de trabalho, mas eu acho melhor, é fazer o projeto, na verdade, é uma contratação integrada, que a gente chama, que é a elaboração do projeto mais a implementação, mais a execução da obra. Isso, Lucian. A gente está pensando, sim, nós não desistimos, não, dessa história de poder ampliar alguns trechos das ciclovias, as que estão muito estreitas. Estamos debruçados, sim, em poder ampliar, mas a gente tem que pensar que, realmente, hoje existem outros modais, e esse outro modal também tem as larguras mínimas que têm que ser respeitadas. É isso que a gente está fazendo. Onde a gente pode ampliar e deixar, mesmo que seja na largura mínima do outro modal, a gente vai ampliar e deixar a ciclofaixa um pouco mais confortável. Basicamente, é isso mesmo. Hoje existe, sim, um pensamento, é que isso precisa ficar claro. Existe, sim, um pensamento de, nessa recuperação, nessas manutenções que estão sendo feitas, a gente poder ampliar algumas delas. As que a gente tem oportunidade, a gente amplia, com toda certeza. É isso. Bom, gente, eu acho que não tem mais ninguém com a mão levantada. Eu vou agradecer a todo mundo, vou agradecer a todos vocês, mais uma vez, pela nossa reunião. Espero que na próxima reunião a gente já tenha alguma novidade com relação às novas obras começadas. Pelo menos dar o início às novas estruturas cicloviárias para a gente trazer como uma boa novidade para todos nós. Muito obrigado mais uma vez pela participação de todos. Bom dia a todos.