

ATA DA 120ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO EXECUTIVA DA OU CENTRO

Realizada em 29 de abril de 2015 / horário: 09h30'

Rua Líbero Badaró 504 / sala 104 / 10º andar do Condomínio Martinelli / SP-URBANISMO

Com retificações solicitadas pelo representante da AVC em 15/06/2015

REPRESENTANTES PRESENTES

1. SÃO PAULO URBANISMO – SP URBANISMO Eneida Heck – representante suplente
2. SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA Lia Mayumi - representante titular Valdir Arruda - representante suplente
3. ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO - AVC Marco Antônio Ramos de Almeida - representante titular
4. MOVIMENTO DEFENDA SÃO PAULO Suely Mandelbaum - representante suplente
5. SECOVI Eduardo Della Manna - representante titular
6. ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO Marcelo Flora Stockler - representante suplente
7.FEBRABAN Celso Oxando - representante suplente

DEMAIS PARTICIPANTES

GTT – Valmir Rossignoli – SIURB / Luis Octavio da Silva – SMSP/Sub Sé / Regina Maiello
Villela – CET/SMT
Ricardo Pereira Leite / SP – Obras
Alexandre Nagase / João Edson da Mata / Caio Vinicius Ferreira / Pedro Di Mase /
Roberto Carlos de Campos / SP - Trans/SMT.
Edson de Oliveira Vianna / Hidely Codignoli / CET /SMT
SÃO PAULO URBANISMO
Mário Reali – DGF / Jair Zanelato - GOU / DGF / Cristina Laiza / Cristiana
Rodrigues / Luana Pereira / João Porfírio da Silva Neto / SDP

1. Expediente

Eneida Heck deu início a esta reunião às 10 h 10'. Agradeceu a presença de todos, informou a necessidade de inversão da pauta devido a compromissos dos técnicos convidados, iniciando pelo item 2.1. conforme a pauta e passou a condução da reunião para **Mario Reali** que falou do trabalho intenso para compor o grupo de membros de representantes da Comissão Executiva da OU Centro, dada a importância de suas atribuições. Destacou a importância da pauta sobre o tema de transporte, agradeceu antecipadamente o comparecimento dos técnicos da SP - Trans/SMT e da SP - Obras. Passou a palavra ao Engenheiro Alexandre da SP - Trans/SMT.

2. Ordem do Dia

2.1. Apresentação do tema: “ Implantação de Corredores de Ônibus na região central: mudanças nas linhas, terminais e pontos de conexão” pelo Engenheiro Alexandre Nagase - Gerente de Projetos desta Diretoria de Infraestrutura (DI), da SPTrans/SMT

Alexandre Nagase iniciou a apresentação descrevendo as diretrizes do Plano Diretor Estratégico - PDE 2014 - Sistema Integrado de Transporte, do qual consta em seu Capítulo V –a Política e do Sistema de Mobilidade, que inclui o sistema de transporte coletivo público. Destacou que a organização operacional do sistema considera a divisão dos serviços de linhas de ônibus em dois subsistemas com funções e atendimentos distintos:

- Subsistema estrutural – que responde pela macroacessibilidade do município, integrando as diversas regiões da cidade, composto pelos meios de transporte de alta capacidade que já existem na cidade - trem e metrô – e o conjunto das linhas de ônibus de maior capacidade que circulam pelos principais eixos viários da cidade. Como forma de garantir a regulação e controle do sistema, definiu-se que as linhas estruturais deverão sempre que possível iniciar em um terminal de ônibus, seja ele na periferia, nos subcentros regionais ou no centro.
- Subsistema local – que responde pela microacessibilidade urbana, atendendo às viagens internas a cada região da cidade, alimentando o subsistema estrutural.

ATA DA 120ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO EXECUTIVA DA OU CENTRO

Realizada em 29 de abril de 2015 / horário: 09h30'

Rua Líbero Badaró 504 / sala 104 / 10º andar do Condomínio Martinelli / SP-URBANISMO

Com retificações solicitadas pelo representante da AVC em 15/06/2015

Esclareceu que os objetivos são:

- *Facilidade de uso, Disponibilidade e Flexibilidade de Trajetos*, com serviço em redes que ofereçam maiores frequências de atendimento e menores tempos de espera, através de mecanismos de informação ao usuário;
- *Confiabilidade e Regularidade*, através do cumprimento das programações e horários estabelecidos, onde o usuário poderá prever seu tempo de viagem;
- *Conforto e Segurança*, destacando a iluminação nos principais pontos de acesso e conexão da rede, atuando com veículos confortáveis, limpos, iluminados e seguros; motoristas e fiscais uniformizados; equipes qualificadas e treinadas para atendimento ao usuário.

Quanto aos Terminais, destacou que são importantes equipamentos de transferência que abrigam os pontos de início ou término das linhas estruturais e pontos finais das linhas locais. São os principais elementos de controle da oferta do serviço e de suporte à operação. Constituem-se nos principais locais de conexão da rede de transporte, onde o usuário tem maior conforto, abrigo, segurança e flexibilidade de destinos, entre outros. Situados em pontos onde ocorre contato entre um significativo número de linhas, normalmente conectados a corredores de transporte e/ou linhas de metrô ou trem, os terminais caracterizam-se como pontos de concentração de passageiros, especialmente nos períodos de maior demanda, devendo dispor de infraestrutura compatível com esses volumes. Sobre os pontos de Conexão, explicou que esses locais agregam, por aproximação geográfica, conjuntos de pontos de parada de ônibus localizados próximos aos principais cruzamentos do viário de interesse do transporte coletivo ou próximos das estações de metrô e trem metropolitano, onde os usuários realizarão transferências entre linhas estruturais ou locais.

Apresentou o que chamou de Sistema Estrutural Existente de Transporte, e em seguida o esse sistema acrescido da Etapa 1, que trata da requalificação do *Corredor Inajar De Souza*. Continuou com a apresentação do Sistema Estrutural Existente acrescido do Projetado (Etapa 1 – Etapa 2), conjunto composto pelos corredores: *Norte/Sul, 23 De Maio e Celso Garcia*. Discorreu sobre os Corredores e Terminais na Região Central: *Terminal Bandeiras*, inaugurado em 8 de novembro de 1996, com uma área total de 19.900 m² e uma capacidade de 110 mil passageiros por dia, sendo hoje um dos principais terminais de ônibus da cidade. Destacou que esse terminal integra os *Corredores Santo Amaro / Nove de Julho / Centro* e o futuro *Corredor Norte Sul* além da Estação Anhangabaú da Linha 3 - Vermelha do Metrô.

Em seguida, apresentou o *Terminal Parque Dom Pedro II*, como um dos terminais mais movimentados da cidade, por onde circulam diariamente mais de 272 mil pessoas, atendendo principalmente as regiões Leste, Sudeste e Nordeste da cidade, além de situar-se ao lado do Mercado Municipal e da Rua 25 de Março, importantes centros comerciais da cidade. O *Terminal Parque Dom Pedro II* é anexo ao *Terminal Mercado* – que recebe 116 mil passageiros/ dia útil - ponto inicial do *Corredor Expresso Tiradentes*, que estão interligados por uma passarela - que também dá acesso às seis plataformas do Terminal Dom Pedro II - e aos futuros eixos viários - *Radial Leste e Celso Garcia* - além da Estação Pedro II da linha 3-Vermelha do Metrô e com a linha 15 - Prata do Monotrilho. Citou os demais terminais da região central: *Terminal Princesa Isabel; Terminal Amaral Gurgel; Conexão Largo do Paissandu; Conexão Praça Da Sé e adjacência* (R. Venceslau Brás, R. Benjamim Constant, R. Senador Feijó e Av. Brigadeiro Luís Antonio); *Conexão Praça Ramos de Azevedo e Rua Cel. Xavier de Toledo*.

Prosseguiu, destacando o plano de requalificação da Praça Pedro Lessa – *Terminal do Correio* - inserida na obra do *Corredor Inajar de Souza/Marquês de São Vicente/Av. Rudge/Av. Rio Branco/Correio*. Salientou que o plano inclui a implantação das dependências do Centro de Operações do Terminal (COT), que visam propor uma solução viável para esse espaço histórico e importante da Cidade, oferecendo para toda a população um equipamento urbano digno e com padrões diferenciados. Afirmou que um terminal de ônibus não é apenas um local com uma ou mais calçadas ou plataformas; um ou mais abrigos; com vários ônibus em operação de embarque e desembarque de passageiros, tal como a situação atual dessa praça.

Esclareceu que um terminal de ônibus possui objetivos claramente definidos por lei, com especial destaque para: *“Criar e manter infraestrutura de serviços, para atendimento aos usuários”*. Justificou que, para atender a esses objetivos é essencial contemplá-lo com a infraestrutura capaz de oferecer o suporte adequado para as diversas equipes responsáveis pelos serviços que são prestados à população, quais sejam: limpeza, vigilância, manutenção, administração e controle e coordenação da operação, diária e ininterruptamente.

ATA DA 120ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO EXECUTIVA DA OU CENTRO

Realizada em 29 de abril de 2015 / horário: 09h30'

Rua Líbero Badaró 504 / sala 104 / 10º andar do Condomínio Martinelli / SP-URBANISMO

Com retificações solicitadas pelo representante da AVC em 15/06/2015

Lembrou que, o atendimento à legislação é mais que uma necessidade técnica, é uma obrigação, através do embasamento legal pelo Decreto nº 24.270 de 27 de julho de 1987, o qual instituiu os Terminais de Transferência de passageiros entre linhas de ônibus e em conformidade com disposto no artigo 3º, item XI, alíneas "a", "b" e "c", do decreto-lei complementar Estadual nº 9, de 31 de Dezembro de 1969.

Informou que, hoje, o *Terminal Correio* é constituído de 15 pontos terminais de ônibus, com uma frota de 132 veículos/dia útil, atuando em uma área aberta. Disse que o projeto elaborado visa transformá-lo em terminal fechado com toda a infraestrutura aos trabalhadores e todo o conforto e segurança aos usuários, inclusive com acessibilidade universal; integrado aos *Corredores Inajar de Souza e Pirituba/Lapa/Centro* e ao futuro *Corredor Norte/Sul* além da Estação São Bento da linha 1- Azul do Metrô.

Mario Reali agradeceu a apresentação do engº **Alexandre Nagase** e passou a palavra ao engº **Ricardo Pereira** da SP - Obras.

Ricardo Pereira agradeceu a oportunidade de apresentar as obras de intervenções no centro da cidade pela SP - Obras, e iniciou sua apresentação pelas obras de transporte, destacando a importância do *Corredor Inajar de Souza*, lembrando que o nome foi dado em função do seu destino, já que todos os demais corredores saem do Centro. Descreveu o caminho por onde passa o corredor, salientando que existe uma previsão de extensão de trecho que chamou de Penha - Brasil, na Vila Brasilândia. Ainda citou que há dois apêndices, sendo um deles que segue até o bairro da Casa Verde. Informou que as obras do corredor desde a ponte da Freguesia do Ó até a Região Central encontra-se concluída, e o que falta, limita-se à chegada ao largo do Paissandu, na Rua do Seminário até o Terminal Correio, obras que tinham como previsão de entrega o mês de maio, mas o ritmo dos trabalhos diminuiu para se adaptar ao fluxo financeiro, mas, ainda assim, há previsão término para os próximos meses. Informou que o financiamento foi feito através do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, mas a partir de agora a Prefeitura não mais vai adiantar o pagamento às construtoras, pois aguardará o financiamento direto pela Caixa Econômica Federal. Esclareceu que são 14 km de corredor, sendo o primeiro corredor em pavimento de concreto com durabilidade prevista para 20 anos, no mínimo, o que evitará constantes reparos, demonstrando o avanço da engenharia na cidade de São Paulo, o que destaca que a cidade está à frente nessa tecnologia. O cronograma adaptado estenderá até janeiro 2016. Os investimentos chegam a 130 milhões de reais, via PAC, cabendo à Prefeitura 40 milhões de reais, o que comparativamente implica em menor custo devido a poucas desapropriações. Citou que, pela primeira vez foi criado um programa de gestão ambiental, o qual teve o licenciamento ambiental de implantação com prestação de contas mensal, para garantir que todas as condicionantes estão sendo atendidas, bem como todas as paradas são acessíveis e aprovadas pela Comissão de Acessibilidade. Apresentou aspectos dos trechos concluídos, indicou que toda a lateral do corredor foi recapeada, utilizando-se da tecnologia de reciclagem do asfalto, o que trouxe melhoria ambiental e diminuição de custos. Apresentou o projeto do Terminal Correio, que prevê a retirada dos ônibus do Largo Paissandu, o que diminuirá o tempo de percurso. Justificou que ainda não existe o *Corredor Radial*, mas que se tornará um apoio à Linha Vermelha do Metrô, que se encontra saturada. Ressaltou que, sem dúvida, tal intervenção vai ser de grande valia ao transporte e ao comércio local, e que irá melhorar a economia da região. Prosseguiu apresentando o trecho final que chegará à Região Central pelo Parque Dom Pedro II, passando por um túnel sob a Estação do Metrô Dom Pedro II, seguindo pelo viaduto Nakashjma e, que, essa obra já foi iniciada no Parque Dom Pedro II. Apresentou o projeto do *Corredor Radial 2*, que prossegue até a Vila Matilde. Detalhou o túnel que emboca na Radial Leste, passando pela Estação Dom Pedro II e seguindo pelo Viaduto Nakashjma. Destacou que já existe na Estação do Metrô Dom Pedro II uma linha abandonada - Linha 19 - da qual faz parte o túnel, já executado.

Marco Antonio Ramos de Almeida perguntou como essas intervenções se inserem no projeto do Parque Dom Pedro II. [Com relação à questão do túnel do Parque D. Pedro II propôs que se solicite à SP-Trans um documento completo sobre essa questão e que se marque uma exposição sobre esse assunto na Comissão Executiva.](#)

Ricardo Pereira disse que o túnel não interfere na paisagem do Parque Dom Pedro II, tratando-se somente de um poço de ventilação que aflora na alça de ligação leste-oeste, com pouca influência, pois só vai emergir no final do túnel junto ao viaduto Nakashjma. Disse que são muitos os projetos do Parque Dom Pedro II e, portanto não sabe qual projeto está previsto para ser implantado hoje. Reforçou que o túnel tem licença ambiental. Retornou a falar sobre a ventilação, informando que a mesma tem certa elevação, mas se trata de uma torre singela, parecida como a que foi concebida para o Túnel Cidade Jardim, sob a Av. Faria Lima na Praça Luis Carlos Paraná, que foi plenamente integrada à praça. Afirmou estar aberto a rever pontos, e ajudar na adequação da proposta ao projeto do Parque Dom Pedro II. Lembrou que não há gabarito no túnel adequado ao modelo de ônibus elétrico, dada sua atual tecnologia. Reapresentou os aspectos principais da obra já iniciada. Prosseguiu a apresentação, tratando de outra

ATA DA 120ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO EXECUTIVA DA OU CENTRO

Realizada em 29 de abril de 2015 / horário: 09h30'

Rua Líbero Badaró 504 / sala 104 / 10º andar do Condomínio Martinelli / SP-URBANISMO

Com retificações solicitadas pelo representante da AVC em 15/06/2015

obra contratada, referente à finalização da Praça Roosevelt, não iniciada, por motivo de demandas ainda não resolvidas, e destacou que, quanto ao espaço do skate, tudo foi resolvido. Disse que foram atendidas as exigências de acessibilidade, adequando o acesso à garagem. Informou que a previsão de custo é de um milhão e trezentos mil reais. Saliu que assim que tiver o empenho serão seis meses de execução de obra. Quanto à Praça das Artes, disse que se aguarda a finalização dos documentos técnicos para poder abrir o processo de licitação - a primeira etapa será a ligação entre a Rua Formosa e a Rua Conselheiro Crispiniano; a segunda etapa será a de entregar os Corpos Artísticos do Teatro Municipal, o edifício anexo, no qual as obras civis estão concluídas, mas ainda faltam: o acabamento, o tratamento acústico, as instalações elétrica. Disse que em junho há previsão para ser iniciada a licitação. Lembrou que são 28 milhões de reais, dos quais 18 milhões cedidos pela OU Centro. Apresentou o projeto do antigo edifício do Hotel Othon, previsto para receber a Secretaria de Finanças (SF) da PMSP. Disse que o projeto encontra-se na fase final de aprovação na SEL (Secretaria de Licenciamento) e no CONPRESP e, até maio, deverá ser completada toda a documentação. Destacou que, ali houve uma obra provisória para evitar invasão, através da instalação de um posto da Guarda Civil Metropolitana (GCM). Informou que no pavimento térreo do edifício há destinação para atendimento ao público. Quanto ao Edifício Sampaio Moreira, que se encontra em obras de restauro para uso da Secretaria Municipal de Cultura, e que a PMSP tem recursos para os trabalhos finais, com previsão de inauguração para meados do próximo ano. **Ricardo Pereira** agradeceu a atenção de todos os presentes.

Mario Reali agradeceu a apresentação e abriu espaço para as perguntas e esclarecimentos. Ressaltou que a SP - Urbanismo tem acompanhado as diretrizes para o desenvolvimento dos projetos na Área Central e que todas as questões, que foram e vierem a ser levantadas nesta reunião serão discutidas de maneira que possam se reverter em propostas e medidas de adequação, como também, se necessário, formar novas pautas e discussões para as próximas reuniões, na busca de respostas e soluções. Abriu a palavra aos demais membros.

Suely Mandelbaum disse que gostaria de saber sobre a diretriz para a renovação da frota de ônibus na cidade, e quais medidas foram tomadas com relação à frota de veículos irregulares. Ressaltou que o ônibus elétrico é um dos meios de transporte fomentado em países desenvolvidos e que devíamos fazer o mesmo, aqui na cidade. Propôs que se divulguem todos os projetos da PMSP aos paulistanos, moradores ou usuários da cidade.

Lia Mayumi questionou sobre a não adoção de linhas de ônibus circulares para as que chegam ao Centro, locando os terminais na ponta de saída dos corredores e não na chegada. E, também, por que os ônibus que veem do *Corredor Leste* não se utilizam da Rua da Figueira seguindo pelo viaduto Nakashima, sem necessidade de túnel. Quanto ao Terminal Pedro Lessa informou que não houve nenhuma consulta ao CONPRESP quanto à proposta de SP - Trans, o que deverá ser efetivada, mas antecipou que certamente, não será aprovada a ideia de fechamento do terminal em uma praça pública. Ainda sobre o projeto das áreas centrais, discorreu que não adianta tratar cada projeto como um recinto fechado que não dialoga com o entorno: o Projeto do Vale do Anhangabaú está em processo de criação e não faz sentido um projeto para o Terminal Pedro Lessa que não atenda as diretrizes do projeto para o Vale.

Marco Antonio Ramos de Almeida disse que é evidente que os terminais no Centro da cidade provocam degradação e, além do mais, da forma como foram implantados ao longo da história destruíram nossas praças e parques. Portanto, não entende por que usar uma praça para implantar um terminal e, ainda, com o agravante do seu fechamento; nada contra em desapropriar um terreno privado e construir um terminal com todas as diretrizes de SP - Trans. Mas, ainda, não entende a necessidade de terminais na Área Central, pois se trata de um tecido urbano delicado, histórico, a ser preservado. Ressaltou que: as obras de intervenção precisam de aprovação dos órgãos de preservação; há falta integração entre os órgãos da PMSP; há falta de políticas mais claras de transporte, como a implementação de bicicletários em todos os terminais, e se for mesmo comprovada a sua necessidade na Área Central, que seja atendida, também.

Eduardo Della Manna disse que gostaria de entender e avançar nas propostas, questionando por que ter terminais no centro; por que os ônibus precisam parar e descansar, indagando se seriam resquícios do tempo em que os bondes eram puxados por cavalos? Por que precisamos de terminais em áreas verdes e por que se fecham os parques, praças para criar terminais. Quanto ao Corredor Leste na chegada ao Parque Dom Pedro II, comentou que parece interessante o ônibus utilizar a Rua da Figueira - concordando com a Lia Mayumi - com a exclusão da opção pelo túnel.

Regina Maiello Villela informou que a CET se posicionou formalmente contra execução do túnel, pois haveria conflitos entre as linhas dos ônibus e dos trólebus. O Metrô também se posicionou contra a

ATA DA 120ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO EXECUTIVA DA OU CENTRO

Realizada em 29 de abril de 2015 / horário: 09h30'

Rua Líbero Badaró 504 / sala 104 / 10º andar do Condomínio Martinelli / SP-URBANISMO

Com retificações solicitadas pelo representante da AVC em 15/06/2015

integração das linhas dos corredores projetados na Estação Dom Pedro II com o Metrô, pois a linha vermelha se encontra saturada; não entendendo por que a obra foi iniciada.

Mario Reali acredita ser importante entender que a frequência dos ônibus nos pontos é importante para controle do fluxo e há necessidade de terminais, não sendo simples dispensá-los, ou até inviabilizá-los. Mas é preciso avaliar se é possível fazer a substituição do motorista, para descanso, e o ônibus prosseguir sem parada de longa duração. Pois se existem diretrizes de projeto e análise operacional, havendo demanda, logo haverá necessidade das linhas chegarem ao Centro. Foram feitas diretrizes a partir do anteprojeto, mas na fase do projeto executivo, muitas vezes as questões operacionais pela sua dinâmica, superam e desviam os conceitos traçados. Propôs concentrar a discussão sobre a Área Central na necessidade de implantação de terminais, avaliando qual seria sua melhor localização e modelo de implantação, evitando equipamentos estranhos no Centro histórico.

Caio Luiz Ferreira da SP - Trans disse que essa discussão envolve vários aspectos, tais como: desde a questão conceitual do terminal; o acúmulo de passageiros; a rede de estações para racionalizar o uso de veículos. Falou do acúmulo de pessoas na Região Central que juntamente com o desenho viário no formato radial, acaba por gerar maiores riscos de congestionamento pelo grande número de ônibus, no período da manhã na chegada e, no fim da tarde na volta, nos horários de pico. Estimou por hipótese que há 5.000 pessoas para a saída, que se não for organizada de forma racional, em um espaço apropriado, corre-se o risco das linhas de ônibus saírem com excesso ou falta de passageiros. O modal de transporte por bicicletas enfrenta os desafios, quanto às dificuldades físicas, pelas questões geográficas do terreno.

Roberto Carlos de Campos da SP - Trans informou que está realizando o trabalho para uma nova rede de transportes, e que segue com estudos que incorporem novas diretrizes para sobreposição de fluxos com possibilidade de aumento da oferta de transporte. Está em busca de locais para o seccionamento e a integração, criando novas conexões que possam diminuir as pressões sobre a Região Central.

Alexandre Nagase comentou sobre a necessidade de intensificação da fiscalização com relação ao *Terminal Correo*, que se encontra degradado, com problemas operacionais, gerando insegurança nas mesmas proporções da chamada "Cracolândia" - região do Bairro da Luz - onde se tornou complicado a passagem por transporte público, veículo particular ou a pé. Com relação à adoção de linhas circulares no Centro, disse que chegam linhas de ônibus ao Centro de locais extremos da cidade, distantes até 60 km. Quanto aos terminais nos bairros já existem políticas de recepção do ciclista, com a criação de bicicletários.

Suely Mandelbaum destacou que segurança pública é uma atribuição do Estado, e a SP - Trans é Estado. Precisamos exigir políticas de segurança tanto do Governo do Estado quanto da PMSP.

Marco Antonio Ramos de Almeida afirmou que precisamos ter medidas para garantir segurança em todo o Centro de forma que não seja necessário cercar os terminais. Para tanto, além da presença ostensiva da PM e da GCM, que também se adote ações eficientes de zeladoria urbana, iluminação adequada, limpeza exemplar, atenção social efetiva etc.

Mario Reali lembrou que é preciso resolver quais medidas deverão ser tomadas para o encaminhamento da análise dos pontos elencados.

Lia Mayumi disse que é preciso sempre melhorar a qualidade das intervenções, em todos os aspectos, envolvendo ações que contemplem a todos, pois quando a solução apresentada é o fechamento de um espaço público, está se privilegiando a uns em detrimento de outros. Solicitou que o projeto seja encaminhado ao CONPRESP, passando também pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana (CPPU) e pela Secretaria do Verde (SVMA).

Edson Vianna da CET colocou que o modelo radial leva todos os fluxos de transporte ao Centro, o que é agravante. Disse que os corredores feitos pela SP - Trans trouxeram melhoria ao transporte, otimizando o tempo das viagens. Quanto às ciclovias, ressaltou que implicam diretamente na melhoria da saúde dos cidadãos, pois graças ao exercício físico haverá menos pessoas que se utilizarão dos Sistemas de Saúde; do ponto de vista da mobilidade acredita que estamos no caminho correto. Quanto ao Terminal Pedro Lessa, disse ser necessário saber qual a sua demanda efetiva, para não ser construído algo subutilizado ou ultrapassado. Considerando que o modelo planejado é de 30 anos, é preciso saber quais e como lidar com as variáveis.

ATA DA 120ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO EXECUTIVA DA OU CENTRO

Realizada em 29 de abril de 2015 / horário: 09h30'

Rua Líbero Badaró 504 / sala 104 / 10º andar do Condomínio Martinelli / SP-URBANISMO

Com retificações solicitadas pelo representante da AVC em 15/06/2015

Marcelo Stockler ressaltou que se a ciclovia for bem planejada, com qualidade, teremos melhoria da qualidade de vida, mas não podemos acreditar que pintar faixas é criar ciclovias. Disse que pontos de ônibus bem distribuídos podem evitar o número excessivo de terminais, como já é feito em Buenos Aires, que considerou como um bom exemplo.

Mario Reali ressaltou que o debate é importante, mas dado o avanço do horário, será preciso concluir. Destacou que terminais concentram passageiros, ao mesmo tempo em que a demanda atrai, portanto, há uma equação de difícil equilíbrio. Quanto ao *Terminal Pedro Lessa* consta-se que não foram cumpridas as premissas do projeto, e que será preciso abrir novas rodadas de negociação para aprofundarmos o desenvolvimento do projeto. Em relação ao túnel propôs enviar as dúvidas e considerações dos membros da CE da OU Centro à SP - Obras e à SP - Trans, na busca do entendimento de qual estudo técnico levou, dentre as alternativas apresentadas, à opção de se utilizar ao túnel.

Eneida Heck propôs unir informações para compatibilizar o projeto do Terminal Pedro Lessa ao projeto do Vale do Anhangabaú, como também para integrar as intervenções e projetos de corredores propostos para o Terminal Parque Dom Pedro II ao projeto a ser adotado ao conjunto do Parque Dom Pedro II.

Marco Antonio Ramos de Almeida sugeriu que diante da oportunidade de elaboração de projeto de transporte para a cidade de São Paulo para os próximos 30 anos, que seja colocado no novo contrato de concessão a gradual retirada de todos os terminais das praças públicas, com a devolução dos parques. Acrescentou que seria inconstitucional transformar praças em terminais. E, se for preciso construir um terminal, que seja instalado em áreas adquiridas e desapropriadas. Propôs como prerrogativa: devolver o espaço público das praças à cidade.

Mario Reali disse que existe um grande desafio, pois se trata de 2 milhões de pessoas, não é simples propor a eliminação dos terminais. SP - Trans com certeza têm estudos que comprovam essa necessidade. Agradeceu aos técnicos palestrantes, e seguindo a pauta passou a palavra à Eneida Heck.

1.1 Aprovação da ata da 119ª Reunião Ordinária da Comissão Executiva da OU Centro.

Eneida Heck verificou o número de membros presentes quando se constatou que não haveria número suficiente para aprovação da ata da 119ª reunião, mas abriu espaço para sugestões e críticas ao texto elaborado para essa ata. Apontou que houve dúvidas, levantada por alguns membros, quanto ao texto dessa ata, referente às colocações do Valdir Arruda (item 2.1, no segundo parágrafo, página 1, sobre as Intervenções no Vale do Anhangabaú).

Valdir Arruda explicou que se referiu às questões que envolvem a conexão entre o piso, em superfície, e as obras de infraestrutura, pois do que adiantaria uma linda superfície, mas que inunda devido a problemas de drenagem. Disse que foram as mesmas questões que se repetiram hoje: quais conexões existem e que precisam existir entre as Secretarias e os projetos propostos.

3. Assuntos Diversos

Marco Antonio Ramos de Almeida falou do desfalque que vem passando a CE da OU Centro, como por exemplo, citou a falta de indicação de membros representante pelo Instituto de Engenharia e Sindicato dos Bancários.

Mario Reali informou que faltam somente duas indicações, e há o máximo esforço para completar o mais logo possível a lista dos membros indicados, e assim que todos os membros estiverem indicados e confirmados, a portaria seguirá para o Prefeito para aprovação e publicação. Agradeceu a presença de todos.

A reunião foi encerrada às 12h 30'.

ata elaborada por Jair Zanelato / Eneida Heck / ata 120ªord / abril de 2015/ gou / dgf /sp urbanismo_ fonte: /arquivo de áudio/ www.spurbanismo.sp.gov.br