

**BAIRRO CONECTADO:**  
**TERMINAL SAPOPEMBA**  
RELATÓRIO DA ETAPA 02 DO PROCESSO  
PARTICIPATIVO

**Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL)**  
**Coordenadoria de Planejamento Urbano (SMUL/PLANURB)**  
**Assessoria de Imprensa e Comunicação (SMUL/ASCOM)**

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	3
<b>2. METODOLOGIA DO PROCESSO PARTICIPATIVO</b> .....	10
2.1. OFICINA PRESENCIAL.....	10
2.2. METODOLOGIA DA CONSULTA PÚBLICA ON-LINE .....	12
<b>3. ATIVIDADE 01 – CONTRIBUIÇÕES PARA AS ROTAS</b> .....	14
3.1. CONTRIBUIÇÕES PARA AS ROTAS - ANÁLISE POR EIXO TEMÁTICO .....	24
3.1.1. EIXO TEMÁTICO LAZER E PAISAGEM .....	24
3.1.2. MOBILIDADE ATIVA .....	30
3.1.3. MICROCLIMA URBANO .....	35
3.2. PRIORIZAÇÃO DE INTERVENÇÕES NAS ROTAS .....	39
<b>4. ATIVIDADE 02 – CONTRIBUIÇÕES PARA AS VIAS DE PEDESTRES</b> .....	41
4.1. CONTRIBUIÇÕES PARA AS VIAS DE PEDESTRES DA ROTA A .....	44
4.1.1. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 1:.....	45
4.1.2. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 2 .....	46
4.1.3. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 3 .....	48
4.1.4. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 4 .....	48
4.2. CONTRIBUIÇÕES PARA AS VIAS DE PEDESTRES DA ROTA B .....	50
4.2.1. ROTA B – VIA DE PEDESTRE 1 .....	51
4.2.2. ROTA B - VIA DE PEDESTRE 2:.....	52
4.2.3. ROTA B – VIA DE PEDESTRE 3 .....	53
4.3. CONTRIBUIÇÕES PARA AS ESCADARIAS E VIELAS DA ROTA C .....	56
4.3.1. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 1 .....	57
4.3.2. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 2:.....	59
4.3.3. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 3:.....	59
4.3.4. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 4.....	61
4.3.5. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 5:.....	62
4.3.6. ROTA C – VIA DE PEDESTRE 6 .....	63
4.3.7. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 7 .....	63
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	67

## 1. INTRODUÇÃO

Este relatório apresenta a sistematização das contribuições coletadas na Etapa 02 do processo de participação social do projeto-piloto "Bairro Conectado: Terminal Sapopemba". O objetivo é expor a metodologia desenvolvida pela SMUL/PLANURB para dar continuidade ao processo participativo, apresentar os principais resultados desta fase de contribuição pública e relatar os próximos passos do projeto.

A Etapa 02 de participação social envolveu a colaboração do Conselho Participativo Municipal da Subprefeitura de Sapopemba, com a abertura para a participação de munícipes não-membros em uma oficina presencial, realizada na sede da Subprefeitura. A Etapa 02 foi complementada por uma consulta pública online, para atingir mais participantes. Nessa fase, avançou-se na definição de análises e contribuições para locais considerados prioritários dentro da Área de Estudo, previamente identificada no Diagnóstico Urbanístico e Ambiental, que antecedeu o processo participativo do projeto.

O "Bairro Conectado: Terminal Sapopemba" incorpora os princípios da "Cidade de 15 Minutos" de maneira adaptada à realidade local, ou seja, coerente com o contexto urbano de uma região periférica caracterizada por elevada vulnerabilidade socioambiental. Entende-se que esse projeto-piloto representa uma oportunidade para a implantação de intervenções associadas aos Planos Regionais das Subprefeituras (PRS), estabelecidos pelo Decreto n. 57.537/2016, que identificaram Perímetros de Ação que demandam qualificação urbanística prioritária, tendo como ênfase as áreas públicas e os percursos entre os equipamentos urbanos e sociais. O projeto-piloto "Bairro Conectado: Terminal Sapopemba" tem o objetivo de:

- Implementar as diretrizes contidas no Plano Regional de Sapopemba, com destaque para as intervenções voltadas para mobilidade ativa, promovendo e qualificando espaços para pedestres e ciclistas.
- Fomentar a articulação dos equipamentos urbanos e sociais e demais espaços públicos;
- Potencializar os espaços verdes e tornar a região ambientalmente mais resiliente.

A Figura 01 expressa um diagrama que abarca alguns objetivos do projeto piloto.



Figura 1. Objetivos do projeto-piloto Bairro Conectado: Terminal Sapopemba. Fonte: SMUL/PLANURB, 2024.

Nesse sentido, a iniciativa busca qualificar e articular os percursos urbanos, bem como os espaços públicos de convívio e permanência nas centralidades locais, notadamente aqueles que constituem os locais de prática da vida cotidiana da população, como calçadas, ruas, escadarias, passarelas, praças e outras áreas verdes ou de lazer. A Etapa 02 de participação social avança na identificação de lugares e intervenções possíveis para os espaços públicos.

O primeiro relatório técnico desenvolvido pela SMUL/PLANURB para o projeto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba” foi o Diagnóstico Urbanístico e Ambiental, disponível na Página [Gestão Urbana](#). Esse documento foi elaborado para descrever a situação atual da região, listar as principais problemáticas e desafios da localidade e subsidiar as etapas subsequentes do processo participativo, iniciado em março de 2024.

Na Etapa 01 do processo participativo foi disponibilizada no site Participe Mais uma consulta pública em formato de questionário, com o objetivo de compreender o perfil dos munícipes que moram e frequentam os bairros ao redor do Terminal Sapopemba e de entender as formas de deslocamento na área de estudo, os trajetos e meios de transporte utilizados para locomoção até equipamentos, áreas públicas e espaços de comércios e serviços essenciais. Além disso, pretendia-se avaliar a qualidade das áreas livres e dos espaços públicos já existentes e identificar problemas e potencialidades na área de estudo. O questionário também foi aplicado por meio de uma plataforma de formulário on-line e em versão física, disponibilizada na oficina participativa e na sede da Subprefeitura de Sapopemba.

As contribuições da população, coletadas por meio de consulta pública on-line e oficina participativa, complementaram o diagnóstico acerca da vivência da

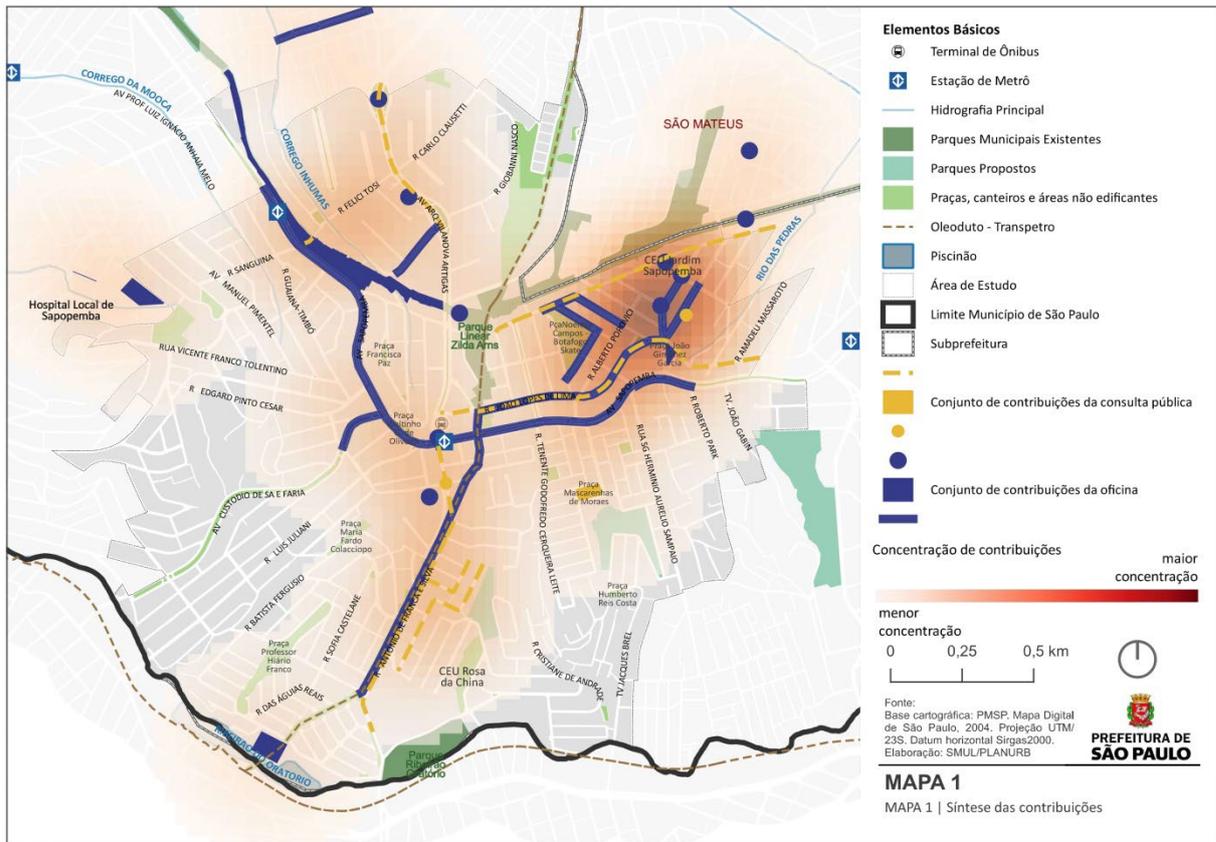
população e identificaram possíveis problemáticas e potencialidades, de acordo com o escopo do projeto. Este processo participativo foi essencial para colocar em prática um dos principais objetivos do projeto, que é a construção coletiva da intervenção.

A Etapa 01 do processo participativo também contou com uma oficina, realizada em 6 de abril de 2024, no CEU Jardim Sapopemba, onde a Prefeitura recebeu da população contribuições<sup>1</sup> para toda a área de estudo apresentada no Diagnóstico Urbanístico e Ambiental<sup>2</sup>. A distribuição das contribuições revelou três áreas de destaque por concentrarem a maior quantidade de contribuições, conforme o Mapa 1, que apresenta a sobreposição das contribuições obtidas via consulta pública, representadas na cor amarela, e das contribuições oriundas da oficina, representadas na cor azul. Além disso, as áreas com maior concentração de contribuições foram identificadas na cartografia por meio de manchas em escala de vermelho. Quanto mais forte a intensidade do vermelho, maior a quantidade de contribuições que o local recebeu. Observa-se que a área ao redor do CEU Sapopemba foi a região que mais recebeu contribuições, seguida do entorno do Terminal Sapopemba e da Estação Jardim Planalto.

---

<sup>1</sup> Sistematização das contribuições disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/06/Relat%C3%B3rio-S%C3%ADntese-da-Etapa01\\_BairroConectadoTerminalSapopemba.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/06/Relat%C3%B3rio-S%C3%ADntese-da-Etapa01_BairroConectadoTerminalSapopemba.pdf).

<sup>2</sup> [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/01/Diagn%C3%B3stico-Pr%C3%A9vio\\_OP%C3%87%C3%83O\\_2\\_V00.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/01/Diagn%C3%B3stico-Pr%C3%A9vio_OP%C3%87%C3%83O_2_V00.pdf).



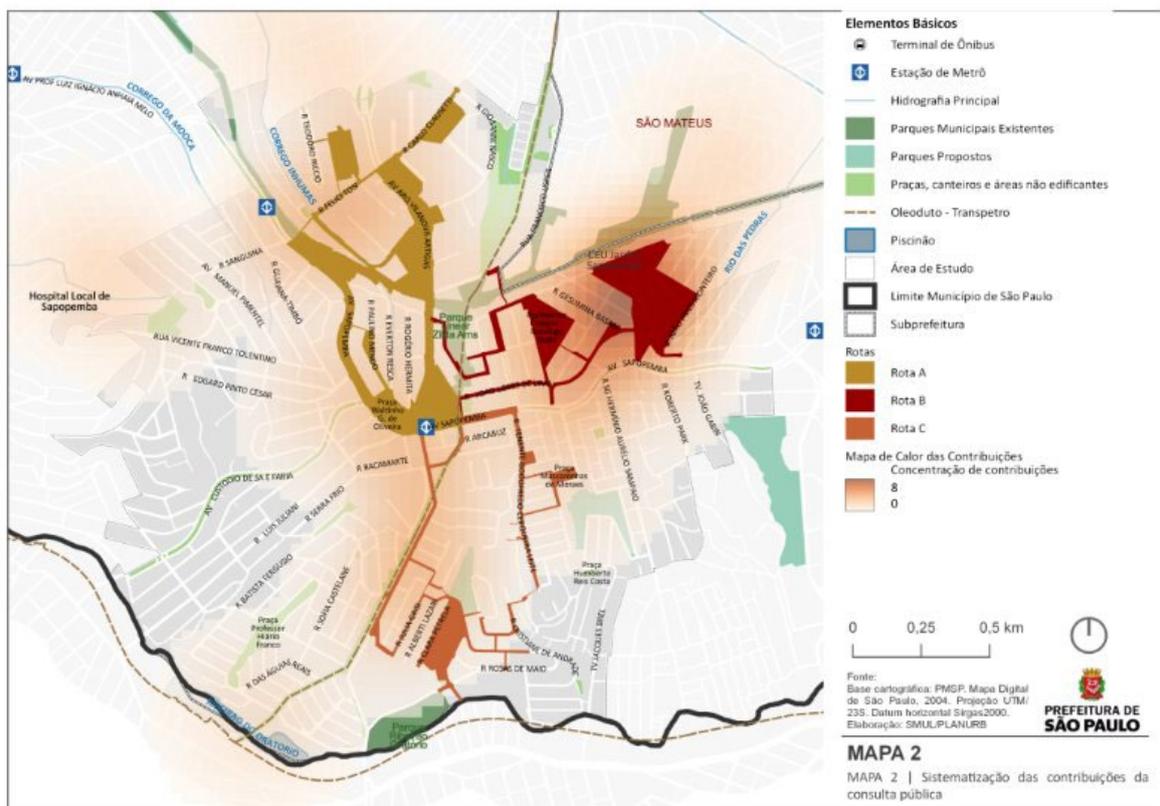
Mapa 1: Sistematização das contribuições da Etapa 1 do Processo Participativo. Fonte: SMUL/PLANURB, 2024.

A partir do destaque dessas três áreas, foram planejadas para a Etapa 02 atividades que dessem sequência aos avanços da Etapa 01 e que enfatizassem as necessidades de qualificação urbana em espaços públicos, de acordo com os conceitos que embasam o projeto Bairro Conectado: Terminal Sapopemba no âmbito do projeto “Bairros Verdes e Saudáveis”.

Para os locais que receberam a maior quantidade de contribuições na Etapa 01, foram traçadas rotas, partindo do Terminal e da Estação Sapopemba, levando em conta os espaços públicos e áreas livres, como parques, praças, escadarias, vielas, calçadas, canteiros centrais e leito carroçável das vias. A metodologia de traçado das rotas também levou em consideração a rede de equipamentos urbanos e sociais, áreas verdes e áreas não edificantes. As rotas são a unidade territorial de análise da Etapa 02, e a sua delimitação evocou premissas do tema “cidades de 15 minutos”, com destaque para os espaços públicos e espaços livres.

O Mapa 2 apresenta a sobreposição do desenho dessas rotas com a concentração de contribuições da Etapa 01. As áreas destacadas transformaram-se, na Etapa 02, na **Rota A**, que abrange o Terminal Sapopemba, avança a sentido oeste através do

Parque Zilda Arns e Avenida Sapopemba, e para o norte por meio da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas; na **Rota B**, iniciada no Terminal Sapopemba, com avanço a leste pela Rua João Lopes de Lima, abrangendo os lotes do CEU Jardim Sapopemba, Hospital Estadual de Sapopemba e a Praça Noêmia Campos de Botafogo; e pela **Rota C**, sul da área de estudo, através da Rua Antônio de França e Silva e Rua Tenente Godofredo Cerqueira Leite em direção ao CEU Rosa da China e ao Parque em Implantação de mesmo nome.

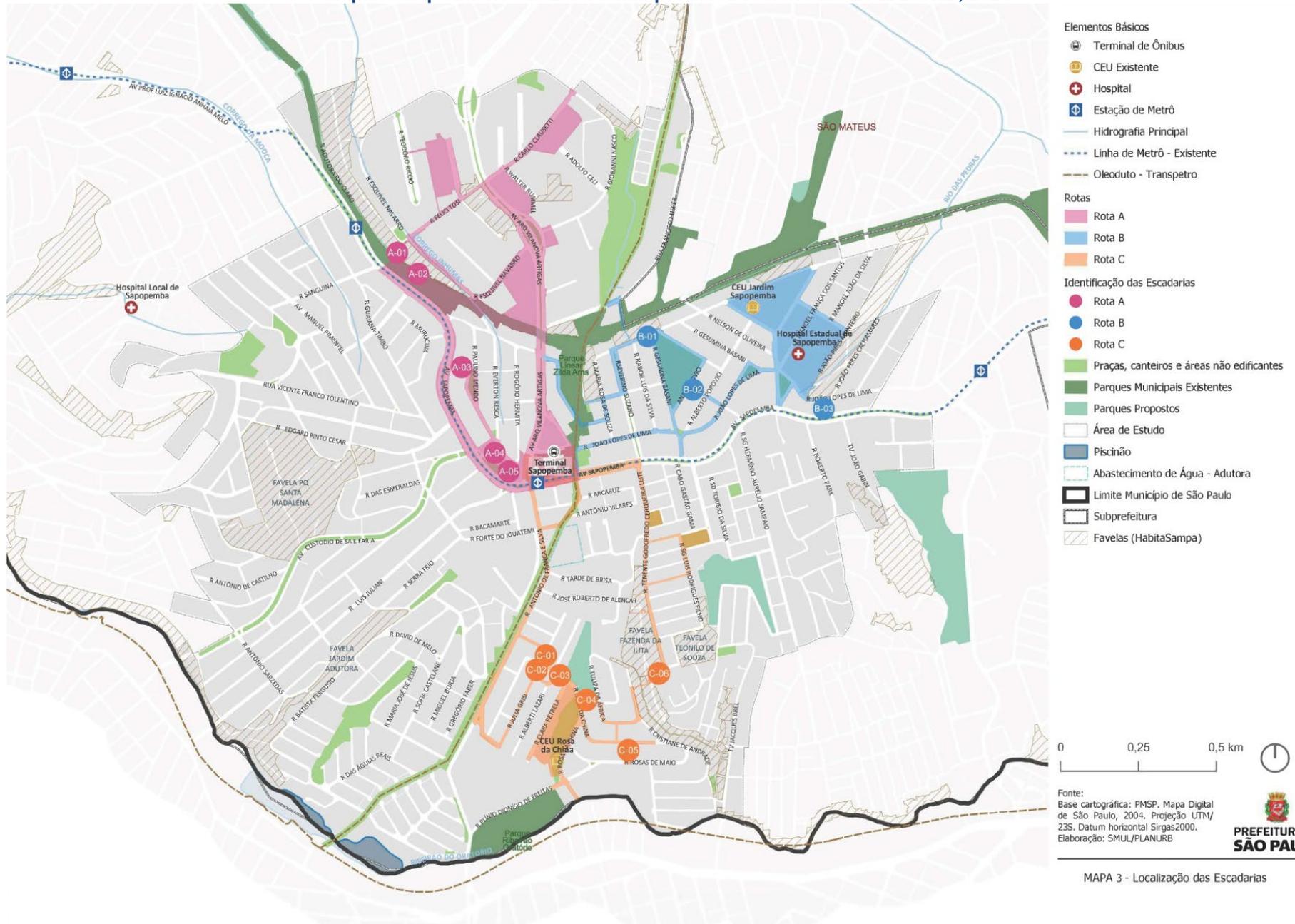


Mapa 2: Proposta de Rotas para o perímetro do projeto. Fonte: SMUL/PLANURB, 2024.

Além das rotas, na Etapa 2 as escadarias e vielas também foi objeto de contribuições. No Diagnóstico Urbanístico e Ambiental, já estava destacado o importante papel das escadarias e vielas para os deslocamentos a pé e por bicicleta na área de estudo em função das altas diferenças de nível entre as quadras e no interior de áreas públicas, que são cruzadas, em diversos pontos, por escadarias e vielas. Na Etapa 01 do Processo Participativo, 88% dos participantes consideraram que a condição das escadarias dos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba é inadequada, o que revela a necessidade de implantação de melhorias nesses importantes elementos do sistema de circulação de pedestres.

Com a compreensão da importância e da baixa qualidade desses elementos do Sistema de Circulação de Pedestres no território, após o mapeamento das rotas, foram mapeadas, em cada uma, as escadarias e vielas consideradas mais relevantes. O resultado da cartografia com as vias de pedestre está representado no Mapa 3.

Mapa 3: Mapeamento de Escadarias por Rota. Fonte: SMUL/PLANURB, 2024



## **2. METODOLOGIA DO PROCESSO PARTICIPATIVO**

### **2.1. OFICINA PRESENCIAL**

A Etapa 02 está focada na coleta de contribuições para dois objetos: as rotas e as vias de pedestre inseridas nas rotas. Considerou-se como vias de pedestres as escadarias e vielas utilizadas como circulação de pedestres e ciclistas. É possível que algumas vias de pedestre tenham trecho com característica de via e trecho com característica de escadaria em um único trajeto, sendo um modelo misto. Para esses casos, a via de pedestre foi denominada apenas como escadaria.

A Oficina Presencial foi realizada no dia 08 de agosto, na Subprefeitura de Sapopemba, em uma reunião extraordinária do Conselho Participativo Municipal de Sapopemba, aberta ao público, com o objetivo de envolver a população na construção coletiva de propostas para a área de estudos.

Os munícipes presentes foram divididos em 3 grupos, onde cada um se debruçou sobre uma Rota (A, B ou C). A dinâmica da oficina foi explicada para os participantes, que foi dividida em duas atividades, ambas voltadas para a criação de estratégias que atendam às necessidades específicas do bairro, com foco na melhoria da infraestrutura urbana e na qualificação dos espaços públicos. Ao final das duas atividades também foi pedido para os presentes priorizarem as ações propostas.

Além do suporte da equipe de PLANURB durante a dinâmica, os participantes tiveram acesso ao caderno de estratégias, que apresentava e ilustrava possibilidades de intervenções para o bairro, servindo de material de apoio para a realização de ambas as atividades.

A atividade 1, focada em levantar contribuições para as rotas, foi baseada em quatorze tipos de contribuições embasadas em possíveis intervenções para as rotas, formuladas com base no escopo do projeto Bairros Verdes e Saudáveis, e de acordo com questões que permeiam a qualidade do Sistema de Circulação de Pedestres, do Sistema Cicloviário e das Áreas Verdes Públicas e dos Espaços Livres.



Figura 2. Possíveis intervenções para as rotas. Fonte: SMUL/PLANURB, 2024.

Para as escadarias e vielas, na atividade 2, foi elencado um conjunto de melhorias que foram consideradas como essenciais, e abarcam principalmente as esferas de segurança do pedestre e do ciclista e acessibilidade universal. Através do estudo de referências sobre projetos de intervenções urbanas em vias de pedestres, consolidados em um caderno de referências<sup>3</sup>, foi compreendido que as escadarias e vielas, além de precisarem de elementos mínimos de acessibilidade e iluminação, no intuito de serem locais funcionais, seguros e atrativos para a população, podem absorver atividades de lazer, esporte e arte urbana. Nesse sentido, foi disponibilizado um conjunto de dez intervenções complementares possíveis para as escadarias e vielas. Para a atividade focada em escadarias, considerou-se que os elementos essenciais devem estar presentes em todas as vias de pedestres e os elementos complementares foram levados para escolha da população.

<sup>3</sup> Disponibilizado aos munícipes durante a Oficina e em formato on-line no site <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/system/documents/attachments/000/002/837/original/a1d383d20e4fea35095a60cb75f52fc25abf85e5.pdf>. Acesso em 13/9/2024.



Figura 3 Intervenções essenciais e complementares para escadarias. Fonte: SMUL/PLANURB,2024.

Ao final das atividades, cada grupo escolheu um participante para apresentar os resultados da sua rota para os demais presentes, compartilhando as principais impressões da oficina, bem como as ações e escadaria priorizadas pelo grupo.

## 2.2. METODOLOGIA DA CONSULTA PÚBLICA ON-LINE

Para ampliação da participação social, SMUL elaborou um sítio eletrônico para replicar a metodologia da oficina presencial em formato on-line, por meio de um [mapa interativo](#)<sup>4</sup> que reproduz o mesmo modo de contribuição da oficina presencial. Através dessa plataforma foi possível receber mais contribuições para as três rotas e para as vias de pedestres<sup>5</sup>.

No total, 28 municípios participaram da modalidade on-line, sendo que 12 participantes contribuíram para a atividade 1 e 16 contribuíram para a atividade 2. Como era permitido realizar mais de uma contribuição para cada atividade, a modalidade on-line registrou 391 contribuições: 191 para as rotas e 130 para as escadarias. A forma de acesso e de inserção das contribuições nesse mapa colaborativo foi registrada no Anexo 1 desse Relatório.

<sup>4</sup> Disponível no link <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/legislation/processes/295>., através do Portal Participe Disponibilizado entre

<sup>5</sup>Para as contribuições para vias de pedestre, na atividade 2, o formato on-line ficou restrito a escadarias, elencando três entre todas as escadarias de cada rota, para a recepção de contribuições.



Figura 4: Mapa Interativo da Consulta Pública On-line. Fonte: Gestão Urbana, 2024.

Na Consulta Pública on-line, as contribuições eram geolocalizadas, assim como na modalidade presencial. Era possível que uma pessoa participasse do mapa colaborativo mais de uma vez e que inserisse um número ilimitado de contribuições para cada rota, na atividade 1. Na atividade 2, era possível que o participante selecionasse todas as contribuições que considerasse pertinente para as escadarias. As atividades não tinham conclusão obrigatória, ou seja, era possível que uma pessoa tenha participado apenas da atividade 1 e apenas da atividade 2 da consulta pública on-line.

Para a Consulta Pública on-line foram selecionadas três escadarias para cada rota e foi disponibilizado no mapa interativo o mesmo conjunto de intervenções da atividade presencial, permitindo que os munícipes escolhessem as propostas mais adequadas para cada escadaria.

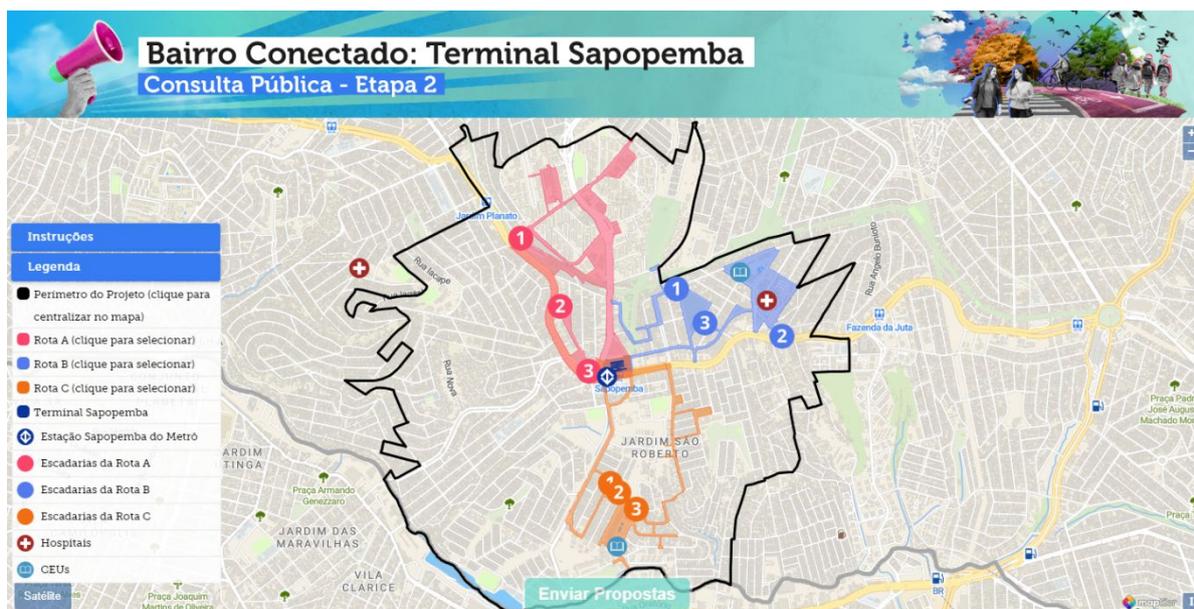


Figura 6. Registro da tela inicial do site para a consulta pública em modalidade on-line. FONTE: <https://mapacolaborativo.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/bairro-conectado-terminal-sapopemba/>. Acesso em 04/10/2024.

A sistematização das contribuições das atividades 1 e 2 utiliza a mesma metodologia para ambas as modalidades, apresentando sempre primeiro os resultados para o modo presencial e, em seguida, os resultados do formato on-line.

### 3. ATIVIDADE 01 – CONTRIBUIÇÕES PARA AS ROTAS

Na modalidade presencial, a oficina foi organizada em três grupos de debate, e cada grupo recebeu a tarefa de analisar e discutir sobre uma das rotas levadas para o processo participativo e escolher as intervenções que julgassem mais pertinentes para a rota selecionada para debate. As contribuições apresentadas representam uma deliberação coletiva sobre um local específico da rota em análise, feita após discussão dos munícipes e auxílio dos técnicos.

As rotas estavam associadas a quatorze tipos de intervenção que tinham o objetivo de apontar melhorias em segmentos específicos, separadas em: vielas e ruas sem saída; restringir veículos; microdrenagem; barreira física; segurança viária; mobiliário urbano; escadarias; cobertura vegetal; praças e espaços de lazer; arte urbana; ciclovia; calçada; e iluminação pública. O Quadro 1 apresenta as 14 propostas para as rotas levadas para a oficina.

## INTERVENÇÕES E MELHORIAS PARA AS ROTAS

01.

### IMPLANTAR MELHORIAS NAS CALÇADAS



- largura adequada
- inclinação adequada
- piso seguro
- áreas ajardinadas
- sinalização tátil
- sinalização visual
- iluminação pública
- faixa livre de circulação

02.

### IMPLANTAR MELHORIAS NOS ESCADÕES



- degraus regulares
- piso seguro
- corrimão
- drenagem
- iluminação pública
- sinalização
- mobiliário urbano
- faixa livre de circulação

03.

### IMPLANTAR MELHORIAS NAS RUAS SEM SAÍDA, VIELAS E TRAVESSAS



- piso seguro
- drenagem
- iluminação pública
- sinalização
- mobiliário urbano
- arte urbana

04.

### MELHORAR A MICRODRENAGEM URBANA



- áreas permeáveis
- infraestrutura verde e azul
- jardim de chuva
- biovaletas
- limpeza urbana
- parques lineares

05.

### MELHORAR A ILUMINAÇÃO PÚBLICA



- distribuição uniforme
- eficiência energética
- manutenção regular
- iluminação de áreas de espera

06.

### QUALIFICAR PRAÇAS E ÁREAS DE LAZER



- arborização
- mobiliário urbano
- limpeza
- pista de caminhada
- espaços de brincar
- equipamentos de ginástica
- via para bicicleta

07.

## IMPLANTAR REFÚGIOS CLIMÁTICOS



- arborização
- guarda-sol
- pergolado
- toldos
- bebedouro
- fonte
- mobiliário urbano

08.

## IMPLANTAR MOBILIÁRIO URBANO



- bancos
- lixeiras
- bebedouros
- poste de iluminação
- paraciclo
- parklet
- abrigo de ônibus

09.

## IMPLANTAR ELEMENTOS DE SEGURANÇA VIÁRIA



- faixa elevada (lombofaixa)
- lombada
- intersecção elevada
- semáforos para pedestre e ciclista
- faixa de pedestres
- esquinas seguras
- zona de velocidade reduzida (área 40)
- pintura temporária

10.

## IMPLANTAR MELHORIAS NOS ACESSOS E TRANSPOSIÇÕES DE BARREIRAS FÍSICAS



- largura adequada
- piso seguro
- áreas ajardinadas
- sinalização tátil
- sinalização visual
- iluminação pública
- faixa livre de circulação

11.

## IMPLANTAR MELHORIAS NO SISTEMA CICLOVIÁRIO



- ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas
- bicicletários
- paraciclos
- sinalização
- iluminação pública

12.

## PRESERVAR, RECUPERAR E AMPLIAR A COBERTURA VEGETAL



- árvores nativas
- árvores frutíferas
- gramíneas e rasteiras
- hortas urbanas
- florestas e agroflorestas urbanas
- monitoramento e poda
- jardim vertical

Os munícipes tiveram acesso a adesivos que representavam cada intervenção e puderam colá-los em um mapa da área de estudo. Desse modo, a atividade 1 resultou em um Mapa Colaborativo, feito presencialmente, onde cada intervenção estava localizada de acordo com os critérios dos munícipes<sup>6</sup>. O Anexo 2 apresenta o resultado da atividade 1 da oficina presencial, de acordo com cada rota. Na modalidade on-line, os munícipes puderam fazer a contribuição do mesmo modo, porém de forma individual, sem debate coletivo. Considerando as três rotas (A, B e C), foram registradas 116 contribuições na modalidade presencial e 191 contribuições para a modalidade on-line. O Gráfico 1 apresenta as contribuições para todas as rotas de acordo com a modalidade de participação.

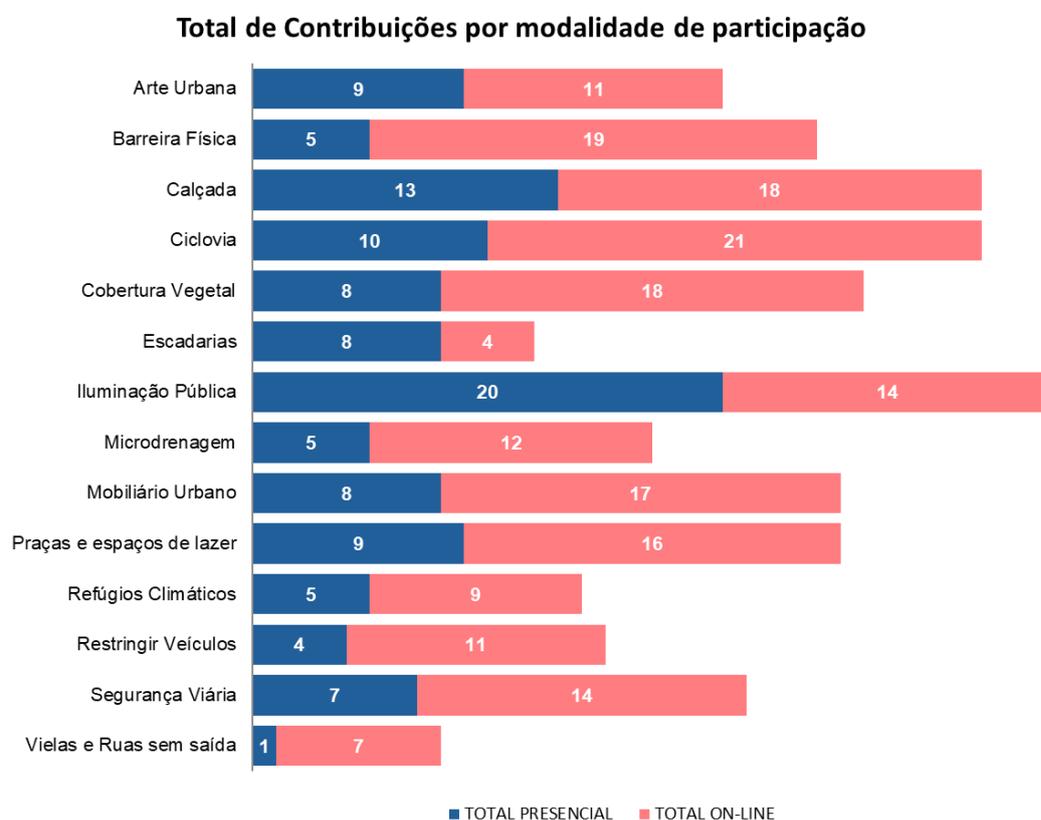


Gráfico 1: Total de contribuições (Somatória de contribuições da Rota A, B e C) por modalidade de participação. FONTE: Smul/Planurb.

Entre as contribuições da oficina presencial destacaram-se as intervenções para Iluminação Pública, Calçada e Ciclovia, sendo que a iluminação pública surgiu como urgência pela primeira vez no processo participativo e, inclusive, complementa o

<sup>6</sup> O Anexo 2 apresenta o resultado da atividade 1 da Oficina Presencial, de acordo com cada rota.

Diagnóstico Urbanístico e Ambiental<sup>7</sup> que não detectou urgência em intervenções em iluminação pública, de acordo com os dados técnicos. Destacaram-se também as intervenções em calçadas e ciclovias, questões que já surgiram em outros momentos de discussão pública sobre a área de estudo.

As intervenções com número intermediário de contribuições foram arte urbana, praças e espaços de lazer, cobertura vegetal, escadarias e mobiliário urbano. Essas contribuições também têm congruência com outras questões levantadas em diagnóstico e na Etapa 1 do Processo Participativo. No diagnóstico da área de estudo, a temática das escadarias já havia ganhado ênfase, a partir da análise da sua importância para as viagens a pé e por bicicleta, em decorrência das condições de morfologia urbana do território.

Na Etapa 1 do Processo Participativo, uma das conclusões levantadas era que a área de estudo tem áreas públicas e espaços livres para a prática de lazer, mas sem qualificação. Desse modo, observa-se que as contribuições sobre intervenções em arte urbana, cobertura vegetal, em praças e espaços de lazer e para mobiliário urbano, tenham interface com essa questão, além de interagirem com os impactos da ilha de calor na região, conforme ponderado no diagnóstico prévio.

As contribuições em menor número foram “segurança viária”; “barreira física”; “microdrenagem”; “refúgios climáticos”; “restringir veículos” e “vuelas e ruas sem saída”.

A consulta pública online recebeu um número maior de contribuições em comparação à oficina presencial. Observando as contribuições desse formato, nota-se uma convergência com as intervenções que se destacaram quantitativamente na modalidade presencial, visto que, no formato online, as intervenções relacionadas a calçadas e ciclovias também tiveram maior destaque em termos de número de contribuições. Por outro lado, a intervenção em barreiras físicas recebeu um número expressivo de contribuições no formato online, em comparação ao presencial, ganhando destaque ao lado de calçadas e ciclovias.

Já as intervenções sobre Iluminação Pública, que estavam em primeiro lugar na contagem no formato presencial, apareceram no grupo que teve um número intermediário de contribuições, junto com propostas para Cobertura Vegetal, Praças

---

<sup>7</sup> Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/02/Diagn%C3%B3stico-\\_VERS%C3%83O-SEM-ACESSIBILIDADE.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/02/Diagn%C3%B3stico-_VERS%C3%83O-SEM-ACESSIBILIDADE.pdf).

e Espaços de Lazer, Segurança Viária e Microdrenagem. Nesse grupo, vale destacar que o formato online dobrou o número de contribuições em comparação ao formato presencial, trazendo relevância para temas que não receberam tanto destaque na modalidade presencial.

O grupo de intervenções que foram menos escolhidas é composto por Escadarias, Vias e Ruas sem Saída, Refúgios Climáticos e Arte Urbana. Mesmo em menor número, foi contabilizada uma quantidade maior de contribuições do que no modo presencial, com exceção das intervenções para Escadarias, a única intervenção que teve menor adesão na Consulta Pública em comparação à oficina presencial.

A Rota A, recebeu 61 contribuições no modo on-line e 85 contribuições no modo presencial.

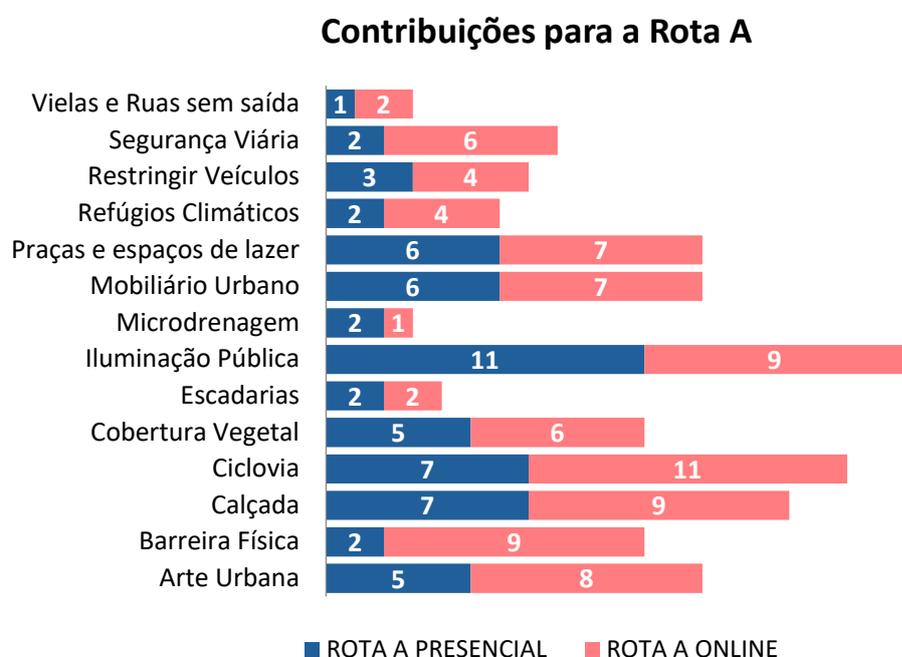


Gráfico 2. Total de contribuições para a Rota A

Para a Rota B foram registradas 15 contribuições no modo presencial e 73 contribuições no modo on-line, conforme o Gráfico 3.

### Contribuições para a Rota B

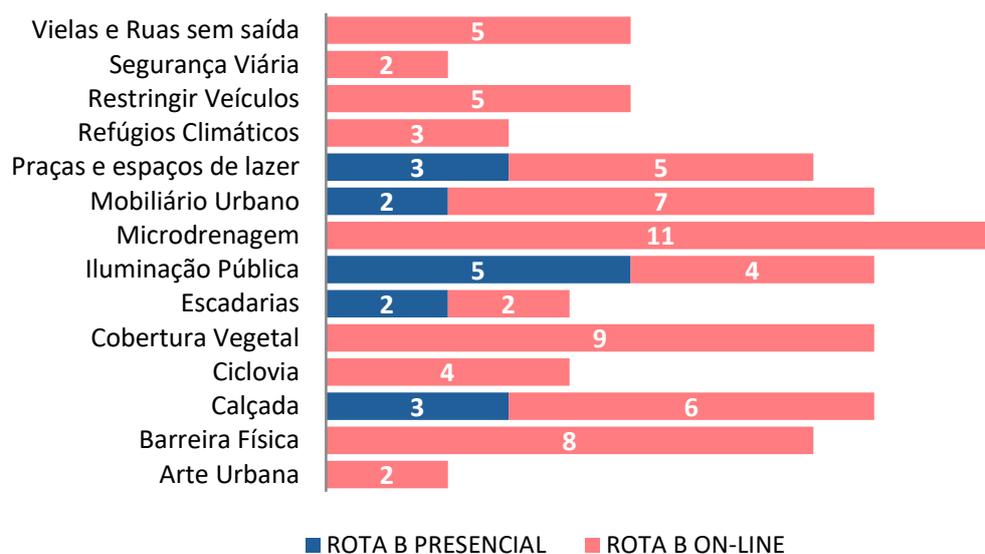


Gráfico 3. Total de contribuições para a Rota B

A Rota C teve 40 contribuições no modo presencial e 33 contribuições na modalidade on-line, apresentadas no Gráfico 4.

### Contribuições para a Rota C

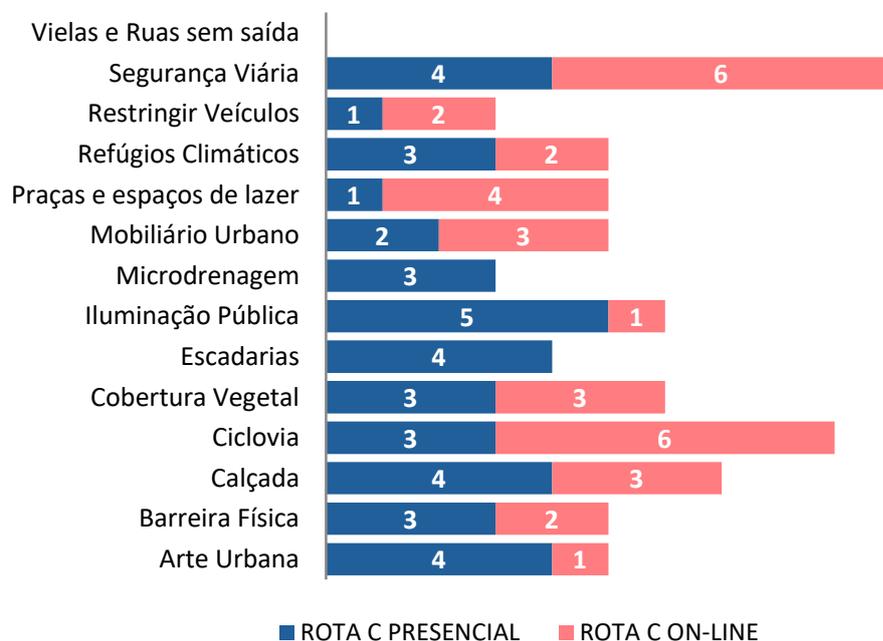
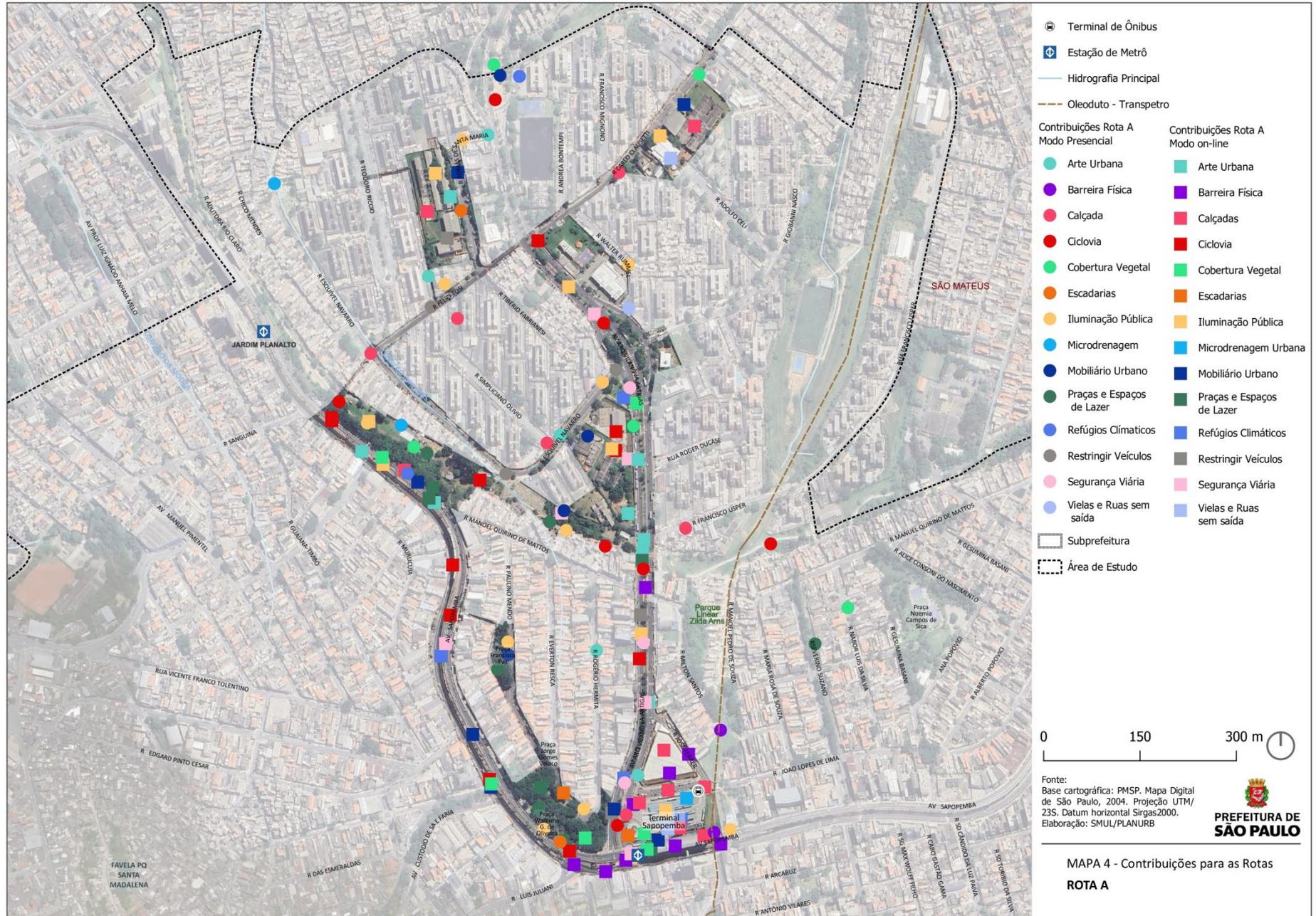


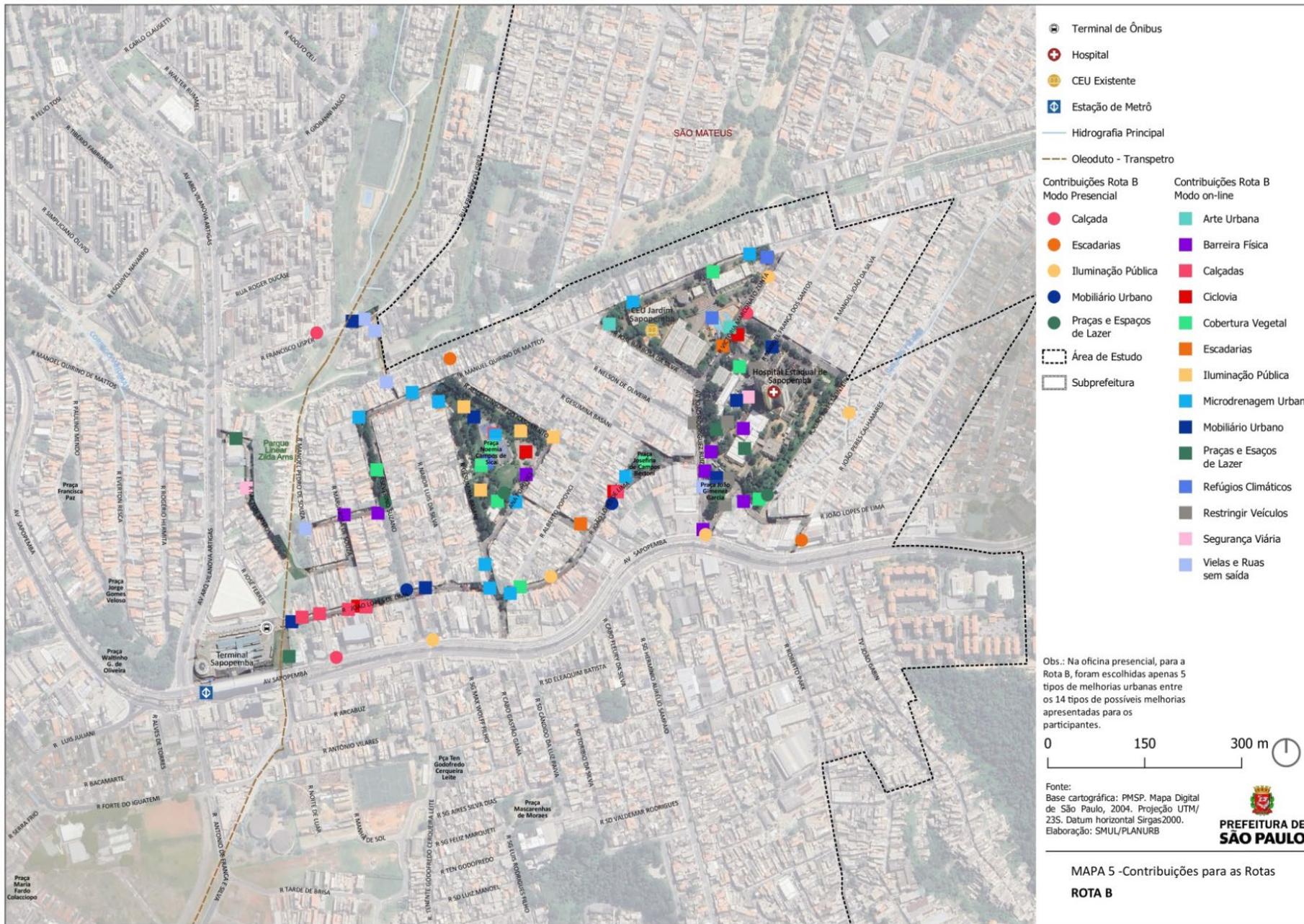
Gráfico 4. Total de Contribuições para a Rota C

Os Mapas 4,5 e 6 apresentam uma cartografia onde estão representadas as rotas e as contribuições das duas modalidades de participação social.

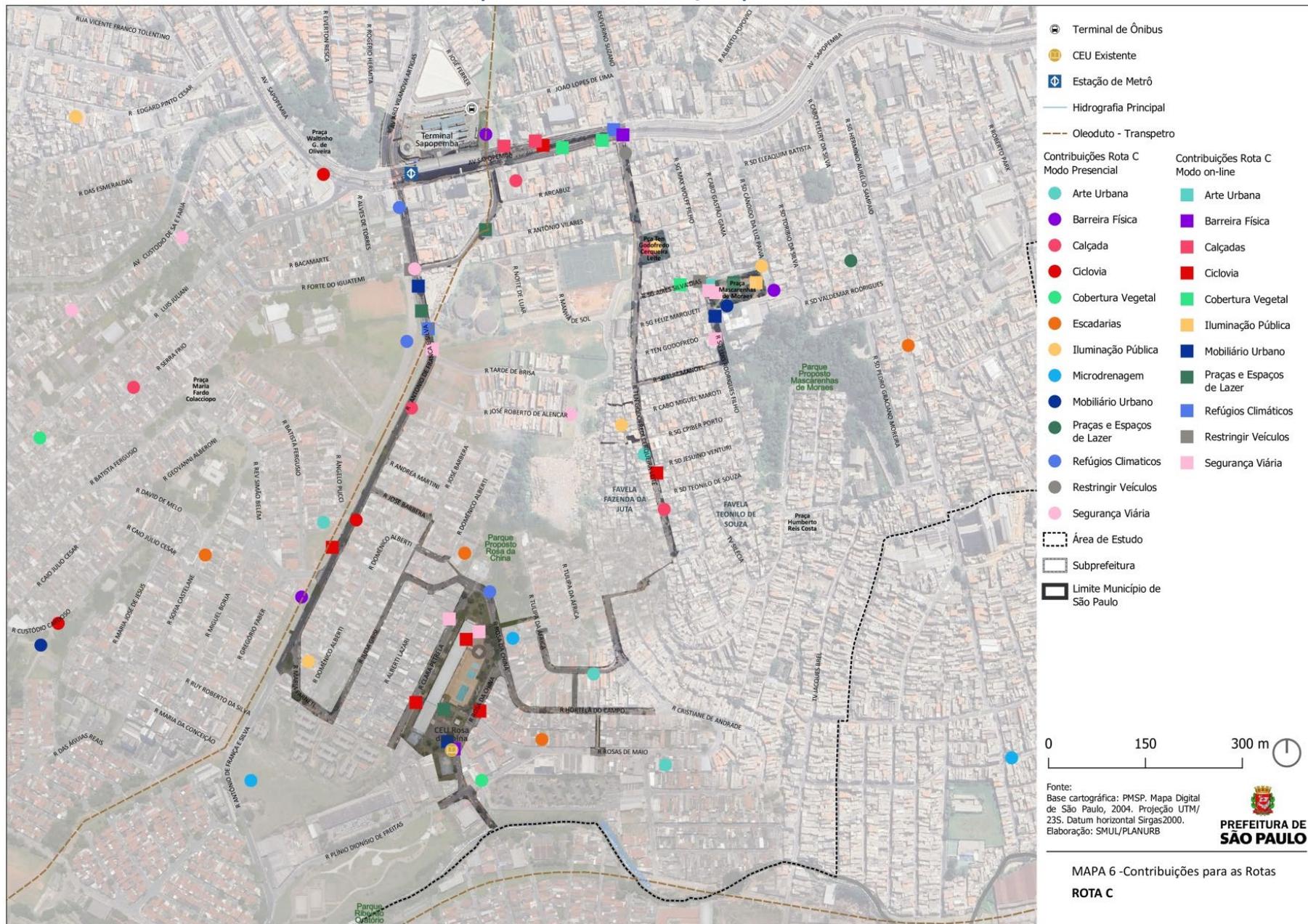
Mapa 4: Total de Contribuições para a Rota A



Mapa 5. Total de contribuições para a Rota B



Mapa 6: Total de contribuições para a Rota C



### 3.1. CONTRIBUIÇÕES PARA AS ROTAS - ANÁLISE POR EIXO TEMÁTICO

Ao analisar as contribuições para a área de estudo como um todo, foi elaborada uma estratégia de junção das contribuições em temáticas que se associam com os conceitos de cidade de 15 minutos e com o escopo do programa Bairros Verdes e Saudáveis. Mediante debate técnico de sistematização, as quatorze categorias de intervenção foram separadas em 3 eixos, indicados no Quadro 2. Ressalta-se que a interdisciplinaridade das temáticas urbanas determinou que uma tipologia de intervenção esteja presente em mais de um eixo temático.

<b>Eixo</b>	<b>Categorias de Intervenção</b>
<b>Lazer/Paisagem</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Arte Urbana</li><li>• Praças e Espaços de Lazer</li><li>• Cobertura Vegetal</li><li>• Mobiliário Urbano</li><li>• Restringir veículos</li></ul>
<b>Mobilidade Ativa</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Calçada</li><li>• Escadaria</li><li>• Vias e Ruas sem saída</li><li>• Segurança Viária</li><li>• Iluminação Pública</li><li>• Ciclovia</li><li>• Barreiras Físicas</li></ul>
<b>Microclima Urbano</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Microdrenagem</li><li>• Refúgios Climáticos</li><li>• Cobertura Vegetal</li></ul>

Quadro 2: Eixos temáticos das contribuições da Atividade 1 da Oficina Presencial. FONTE: Smul/Planurb.

A seguir analisa-se as contribuições por eixo e por ordem das rotas.

#### 3.1.1. EIXO TEMÁTICO LAZER E PAISAGEM

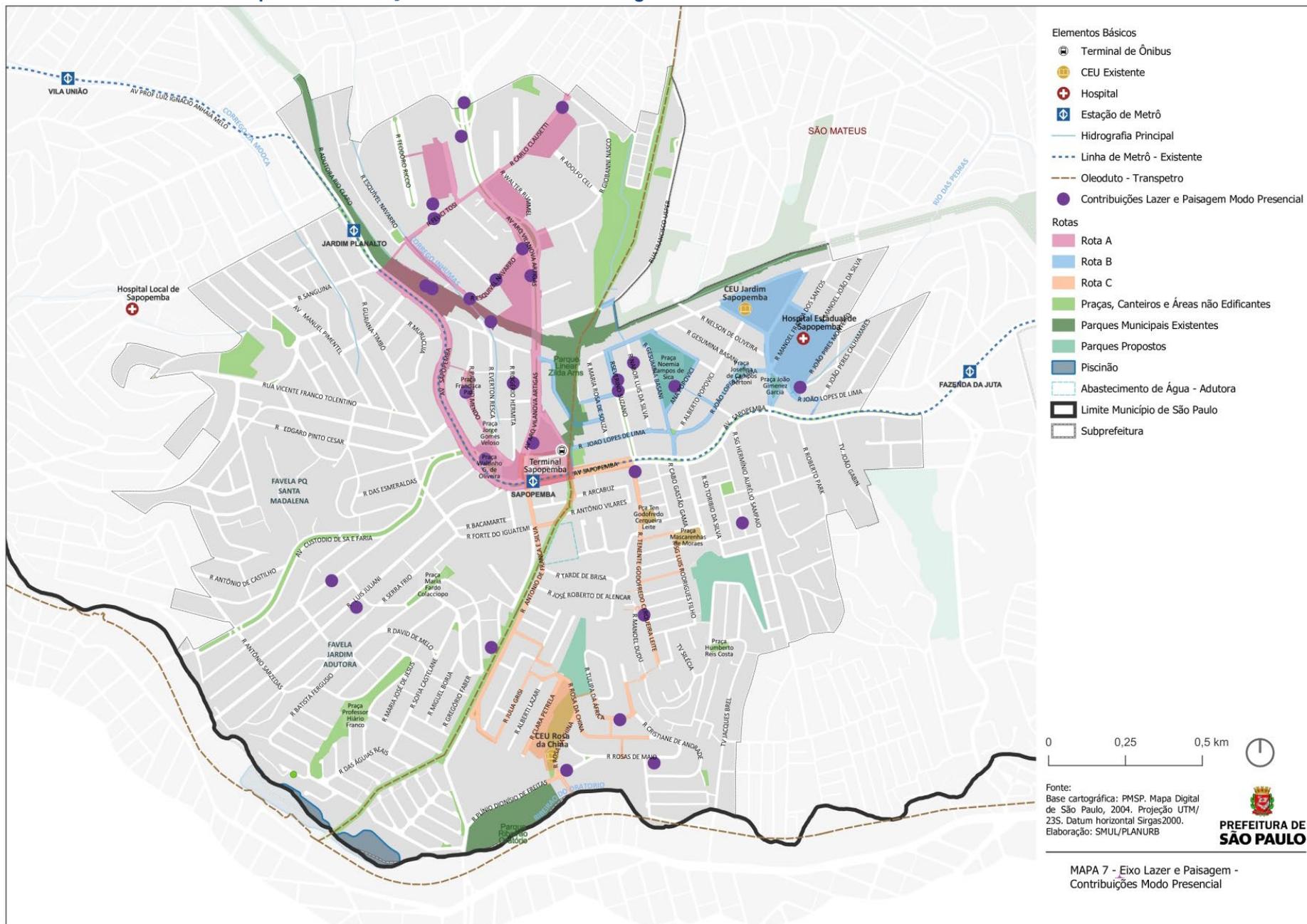
Destacam-se, na Rota A, as contribuições para cobertura vegetal e praças e espaços de lazer. As contribuições sobre cobertura vegetal estão concentradas na região do Parque Zilda Arns, na Praça Francisca Paz e na Praça Waltinho de Oliveira. Vale ressaltar que as praças mencionadas são áreas verdes que abrigam cobertura vegetal, incluindo remanescentes de Mata Atlântica, conforme dados do Plano Municipal da Mata Atlântica (PMMA).

As intervenções em praças e espaços de lazer estão associadas ao Parque Zilda Arns, especificamente nas proximidades da entrada pela Rua Esquível Navarro, na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, na altura da EMEF Paulo Duarte e nas proximidades da academia comunitária. A Rota A também tem o maior número de contribuições relacionadas à arte urbana, concentradas principalmente no Conjunto Habitacional Teotônio Vilela, implementado pela COHAB-SP e próximo ao Terminal Sapopemba. Finalmente, ainda nesse eixo, a Rota A conta com duas contribuições para restrição de veículos: uma na entrada do Parque Zilda Arns, pela Rua Esquível Navarro, e outra na Avenida Vilanova Artigas, também na altura da EMEF Paulo Duarte.

Na Rota B, há propostas de intervenções de Cobertura Vegetal no espaço livre do Hospital Estadual de Sapopemba, na Praça Noêmia Campos de Botafogo e no canteiro central da Rua Severino Suzano, locais que também apresentam cobertura vegetal significativa. A Rua Nabor Luís da Silva recebeu contribuições sobre Praças e Espaços de Lazer, embora essa via não esteja associada a um espaço livre ou de lazer previamente identificado (em diagnóstico ou na etapa anterior de participação). A Rota B não apresentou nenhuma contribuição relacionada à Arte Urbana ou à restrição de veículos.

Ainda no eixo Lazer e Paisagem, a Rota C recebeu contribuições apenas relacionadas à Arte Urbana, distribuídas entre a área não edificante do duto da Transpetro e as imediações da Favela Fazenda da Juta, e a Praças e Espaços de Lazer, entre o CEU Rosa da China e o Parque Linear Ribeirão Oratório.

Mapa 7: Contribuições do Eixo Lazer e Paisagem da Oficina Presencial. FONTE: Smul/Planurb.



No mesmo eixo, de acordo com as contribuições no formato online, foram escolhidas melhorias para praças e espaços de lazer na Rota A, incluindo o Terminal Sapopemba, a área verde em frente ao terminal de ônibus, o interior do Parque Zilda Arns, o canteiro central da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e a Rua Carlo Clausetti. Há também propostas de melhorias no canteiro central da Avenida Sapopemba, o que pode indicar uma utilização desse espaço como área de lazer nos baixios do monotrilho (Linha 15 – Prata da Companhia do Metropolitano). Essa rota também contempla propostas para melhoria da cobertura vegetal, destacando-se os canteiros da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e da Avenida Sapopemba, além da Praça Waltinho Gonçalves, Praça Francisca Paz e Parque Zilda Arns. Houve um número expressivo de propostas para intervenções de arte urbana, principalmente na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e nas ruas locais do conjunto habitacional COHAB Teotônio Vilela. As poucas intervenções para Mobiliário Urbano estão localizadas ao longo da Avenida Sapopemba e nos espaços públicos do conjunto habitacional citado. As áreas do conjunto habitacional também se destacam a partir das propostas de Restrição de Veículos, inseridas sobre as Ruas Felici Tosi, no encontro da Avenida Sapopemba com a Rua Esquivel Navarro e na entrada do Parque Zilda Arns a partir da Rua Esquivel Navarro.

Na Rota B, as propostas para esse eixo estão concentradas na Praça Noêmia Campos de Botafogo e na área do Hospital Estadual Sapopemba. As intervenções em praças e espaços de lazer estão localizadas na praça citada, no canteiro central da Rua Severino Suzano, na praça da esquina entre a Rua João Lopes de Lima e a Rua Alberto Popovici, na Praça Josefina de Campos Bertoni e nas áreas internas do Hospital Sapopemba.

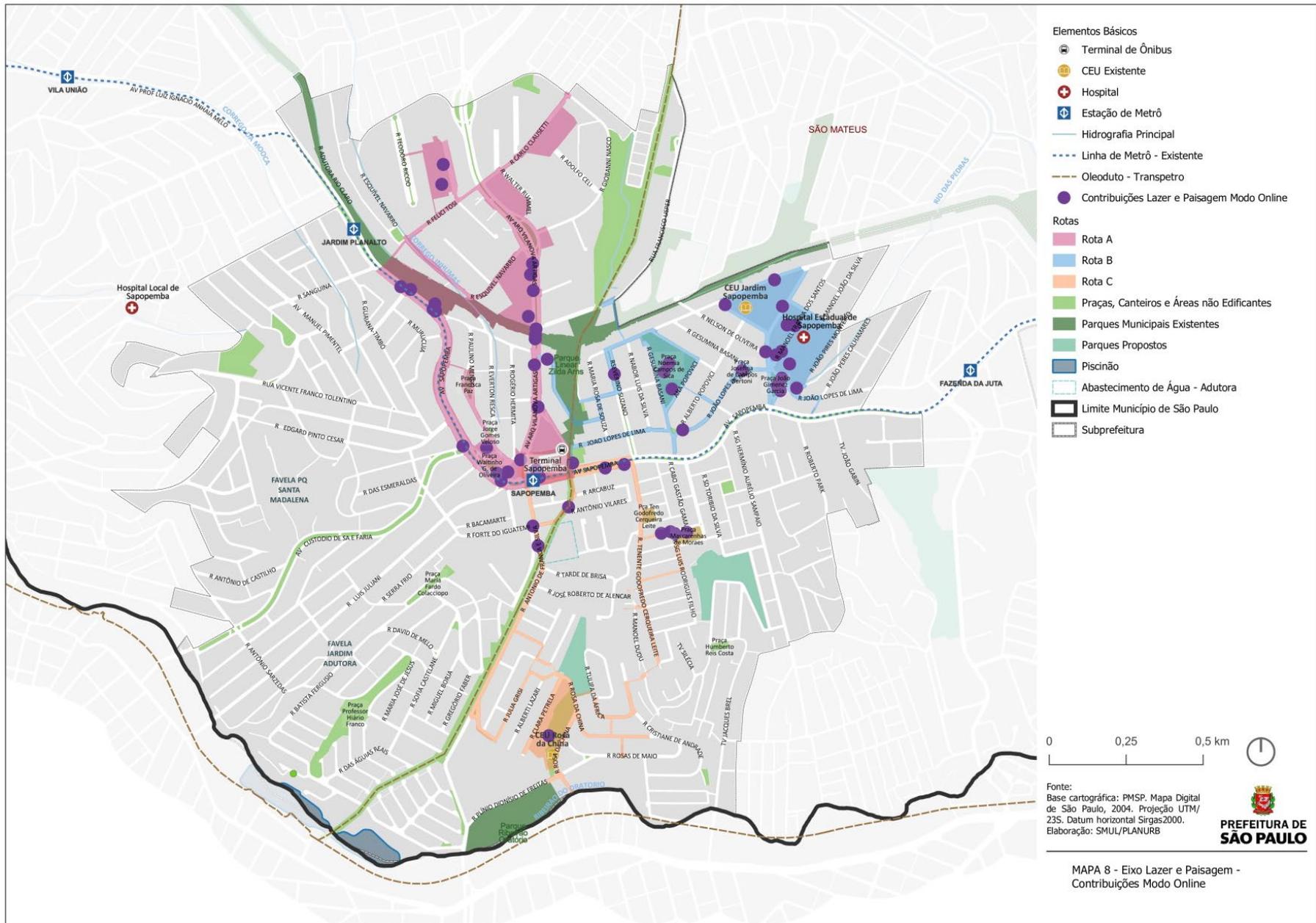
Para melhorias de cobertura vegetal, há propostas para o canteiro central da Rua Severino Suzano, a Praça Noêmia Campos de Botafogo, a Praça João Gimenez Garcia e para as áreas internas do Hospital Sapopemba.

As propostas para mobiliário urbano nessa rota são em menor número e estão distribuídas ao longo da Rua João Lopes de Lima, da Praça Noêmia Campos de Botafogo, da Praça João Gimenez Garcia e na entrada do Parque Zilda Arns pela Rua Francisco Usper. As propostas de arte urbana concentram-se no CEU Jardim Sapopemba, em proximidade com as propostas para restrição de veículos, que estão localizadas nas vias de acesso ao CEU e ao Hospital Estadual de

Sapopemba, especificamente na Avenida João Rodriguez Ruiz, na Praça João Gimenez Garcia e na Rua Manoel França dos Santos.

Nesse eixo não há muitas contribuições para a Rota C, as poucas contribuições concentram-se na Avenida Sapopemba, onde há propostas para Praças e Espaços de Lazer, na Praça Mascarenhas de Moraes e adjacências, com contribuições sobre Cobertura Vegetal, Arte Urbana, Mobiliário Urbano e Restrição de Veículos. A Rua Antônio de França e Silva também recebeu contribuições sobre melhoria da Cobertura Vegetal, Mobiliário Urbano e Restrição de Veículos. Finalizando as contribuições desse eixo temático, na Rota C o CEU Rosa da China recebeu propostas sobre cobertura Vegetal e mobiliário Urbano

Mapa 8: Contribuições Contribuições do Eixo Lazer e Paisagem da Consulta Pública on-line. FONTE: Smul/Planurb.

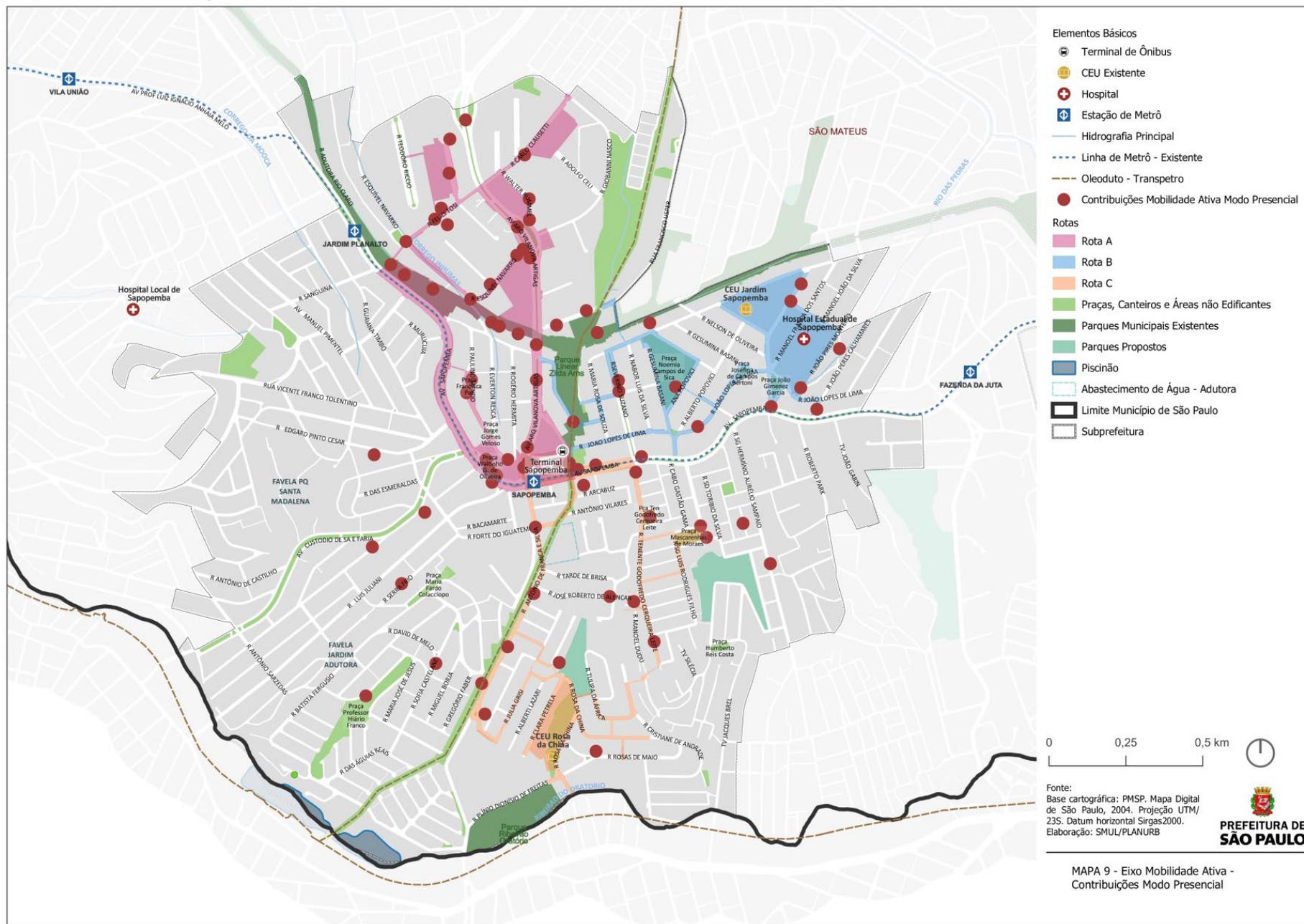


### 3.1.2. MOBILIDADE ATIVA

Na Rota A, o maior número de contribuições para esse eixo foi sobre Iluminação Pública. Essas propostas estão localizadas de modo espreado, destacando-se o entorno do terminal de ônibus, as escadarias que se interligam à Avenida Sapopemba, o Parque Zilda Arns e a intersecção entre a Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e o Conjunto Habitacional Teotônio Vilela.

As intervenções em ciclovia têm correspondência com as ciclovias existentes da área de estudo, e dividem-se espacialmente entre a Avenida Sapopemba, Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e a ciclovia do Parque Zilda Arns, que possui o maior número de contribuições e que já tinha problemáticas apresentadas no diagnóstico. Na Rota A, as intervenções para Calçadas estão localizadas principalmente em vias locais que fazem frente para conjuntos habitacionais, e com o Parque Zilda Arns, principalmente no trecho recortado pelo oleoduto da Transpetro. Já as contribuições sobre Segurança Viária estão concentradas na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas. Para a Rota B, destacam-se as contribuições para Iluminação Pública na Avenida Sapopemba, na Rua João Lopes de Lima e em frente à entrada principal do CEU Jardim Sapopemba. Essa Rota não tem contribuições sobre Ciclovias, mas destacam-se contribuições sobre Calçadas na Avenida Sapopemba e na entrada do CEU já citado. Nessa Rota há duas contribuições sobre escadarias, uma que interliga a Avenida Sapopemba com a Rua João Lopes de Lima e uma escadaria que atravessa o Parque Zilda Arns interligando-se à Rua Manuel Quirino de Mattos. Na Rota C as contribuições sobre Iluminação Pública estão distribuídas ao longo da Rua Tenente Godofredo Cerqueira Leite e nas praças adjacentes à via, e na Rua Antônio de França e Silva. Essa via também concentra as contribuições para ciclovia na Rota C, viário onde há previsão de ciclovia, conforme informações da Secretaria Municipal de Transporte (SMT) e que também apresenta contribuições sobre Calçadas e Segurança Viária. Concluindo o Eixo Mobilidade Ativa, a Rota C tem contribuições sobre escadarias, nas proximidades do Parque Rosa da China (em planejamento) e na interligação da Rua Hortelã do Campo e a Rua Rosas de Maio.

Mapa 9: Contribuições do Eixo Mobilidade Ativa na modalidade Oficina Presencial. FONTE: Smul/Planurb.



Na consulta pública online, para a Rota A, destacaram-se as contribuições relacionadas a ciclovias e segurança viária. No primeiro caso, as propostas estão localizadas ao longo da Avenida Sapopemba, da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e na ciclovia do Parque Zilda Arns, sendo que a localização dessas proposições é coerente com a existência de ciclovias na área de estudo.

Quanto à segurança viária, as propostas estão distribuídas ao longo da Avenida Sapopemba (na altura do nº 10.075) e da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas (em frente ao Supermercado Negreiros e à EMEF Paulo Duarte).

Há também contribuições para melhorias nas calçadas em frente à EMEF Ivete Vargas, à Escola Estadual Deputado Shiro Kyono, na Avenida Sapopemba (na altura do nº 10.329, sentido centro) e no entorno do terminal de ônibus. A Rota A também recebeu propostas para melhorias nas escadarias da Praça Waltinho Gonçalves, localizada na frente do Terminal Sapopemba. A partir das contribuições, foram identificadas Barreiras Físicas nas travessias da Avenida Sapopemba, da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e na entrada do Parque Zilda Arns pela Rua José Ferrer.

Considerando a Rota B, esse eixo destacou propostas para melhorias de calçadas na Rua João Lopes de Lima (via que recebeu a maior quantidade de propostas para essa intervenção), na Avenida Sapopemba e na Praça Noêmia Campos de Botafogo. Destacaram-se também as identificações de barreiras físicas no entorno da Praça João Gimenez Garcia, na Rua Alberto Miole e na Rua Ana Popovici. Os participantes da consulta pública online identificaram melhorias para vielas e ruas sem saída nas vielas que têm acesso ao Parque Zilda Arns. Além dessas contribuições, foram registradas propostas para melhorias na escadaria da Rua Alberto Popovici (presente na atividade 2 da consulta pública), assim como proposições para ciclovias na Rua João Lopes de Lima, na Praça Noêmia Campos de Botafogo e na Rua Victória Marconato Zonta (em frente à entrada principal do CEU Jardim Sapopemba).

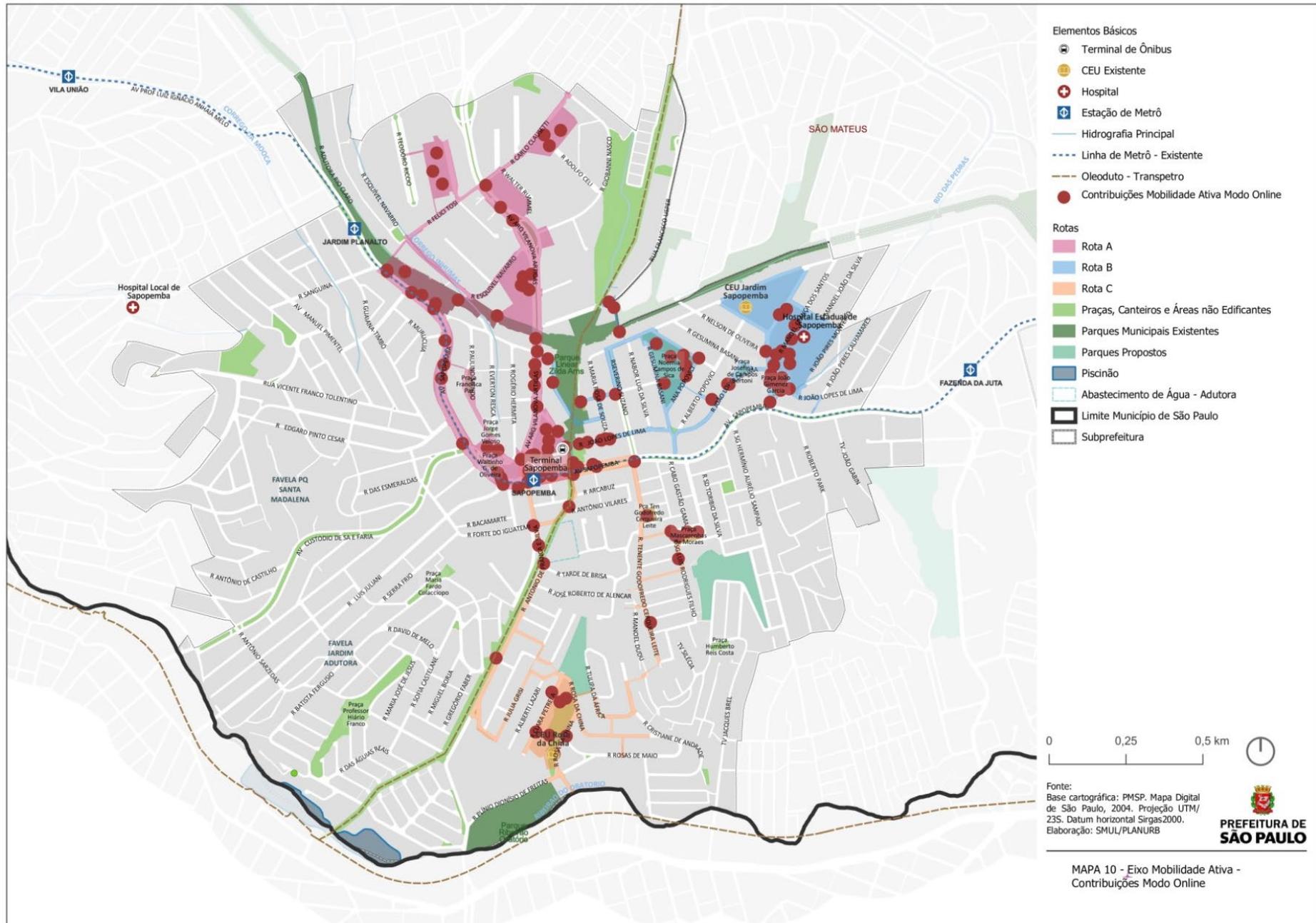
Houve apenas uma contribuição para segurança viária, localizada em frente ao Hospital Estadual Sapopemba.

Novamente, a Rota C recebeu menos contribuições, com a concentração de proposições nos mesmos locais do Eixo 01. Na Rua Antônio de França e Silva, há contribuições sobre segurança viária (em frente à adutora da Sabesp) e ciclovias,

sendo válido ressaltar que existe uma ciclovia em planejamento para essa via. Esse tipo de intervenção também foi proposto para o entorno do CEU Rosa da China e para a Rua Tenente Godofredo Cerqueira Leite.

Na Rota C, destacam-se também as contribuições para segurança viária no entorno do CEU Rosa da China e da Praça Mascarenhas de Moraes. Além dessas contribuições, há a identificação de barreira física em frente ao CEU Rosa da China, na rua homônima.

Mapa 10: Contribuições do Eixo Mobilidade Ativa na modalidade Consulta Pública on-line. FONTE: Smul/Planurb.



### 3.1.3. MICROCLIMA URBANO

No eixo de Microclima Urbano, observa-se a repetição de algumas contribuições, assim como no tema Lazer e Paisagem (4.4.1). Além desses, foram acrescentadas também as contribuições relativas a Microdrenagem e Refúgios Climáticos.

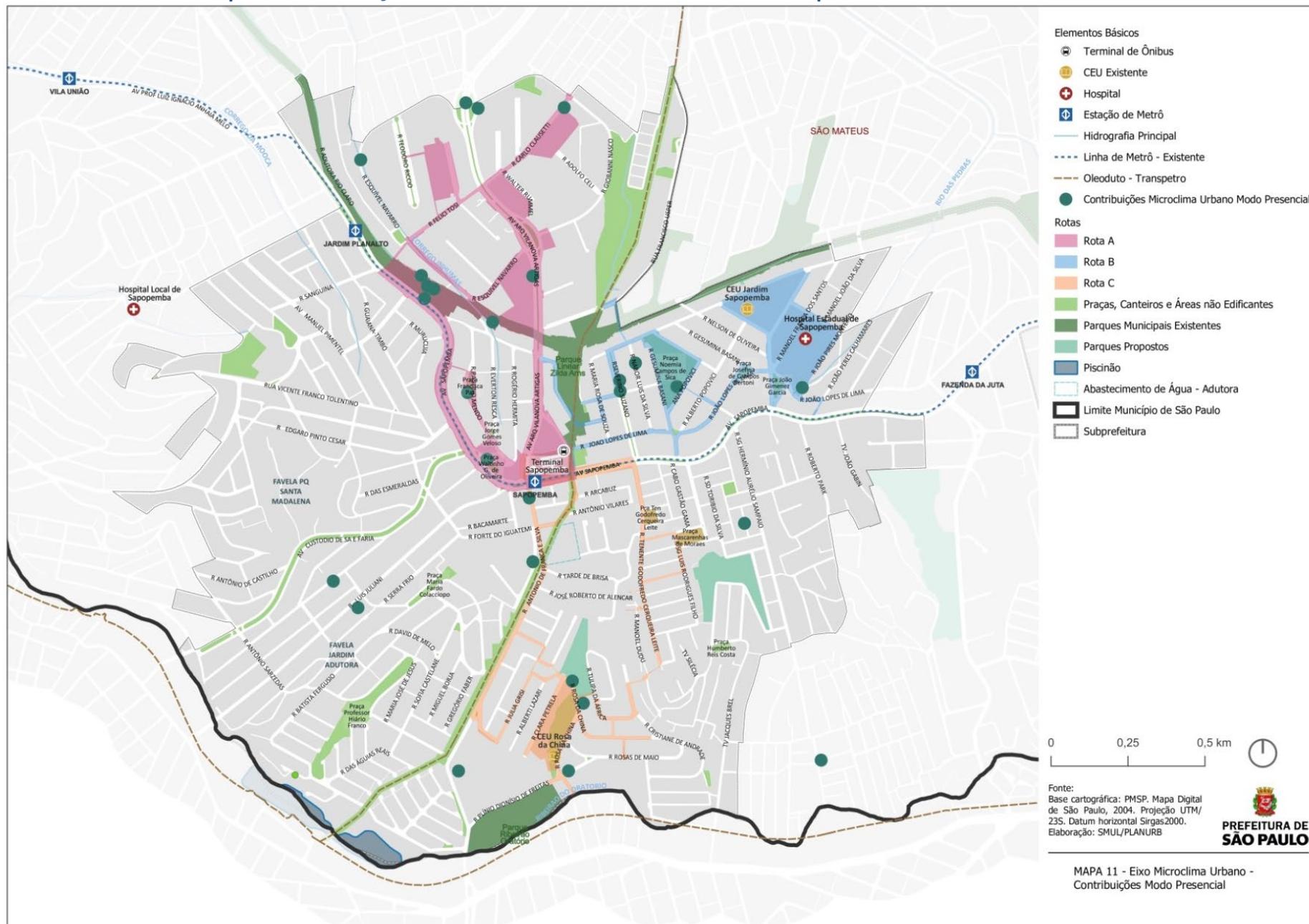
Nesse Eixo destacam-se na Rota A as contribuições para Cobertura Vegetal e Praças e Espaços de Lazer, concentradas principalmente em áreas livres e espaços públicos existentes, como o Parque Zilda Arns, as praças contíguas à Avenida Sapopemba e aos canteiros e rotatórias da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas. Já as contribuições para microdrenagem foram sugeridas próximas ao Córrego Inhumas, em dois pontos situados ao longo do córrego tamponado que margeia a favela Teotonio Vilela e o Conjunto Habitacional Teotonio Vilela.

A única contribuição para refúgios climáticos foi proposta próximo a Elevatória Sabesp Sapopemba, situada entre a Avenida Sapopemba e a Rua Esquivel Navarro. Essa área também recebeu outras contribuições, sendo parte do Parque Zilda Arns na altura do Conjunto Habitacional Teotônio Vilela.

Para a Rota B, foram propostas intervenções de Cobertura Vegetal também nos espaços públicos existentes, e no canteiro central da Rua Severino Suzano, via que conecta a Avenida Sapopemba ao Parque Zilda Arns. A Rota B não apresentou nenhuma contribuição sobre Microdrenagem e Refúgios climáticos.

A Rota C apresenta contribuições para cobertura vegetal, e principalmente para refúgios climáticos e microdrenagem urbana, destacando-se como a rota que mais recebeu contribuições sobre Refúgios Climáticos, com sugestões associadas a duas áreas específicas: as zonas sem vegetação da Rua Antônio de França e Silva, e uma área de vegetação significativa localizada entre o CEI João Ubaldo Ribeiro e o CEU Rosa da China. Já a única contribuição de Cobertura Vegetal está localizada entre o CEU Rosa da China e o Parque Linear Ribeirão Oratório. As Ruas Luís Juliani e Serra de Capivaruçu receberam contribuições voltadas para Cobertura Vegetal, enquanto para Microdrenagem, as contribuições foram direcionadas à Rua Antônio de França e Silva e à Travessa Luís Riche, por fim, a Rua Cabo José Vieira da Conceição destaca-se para melhorias em Praças e Espaços de Lazer. Vale destacar que essas vias não estão associadas à área da Rota C identificada anteriormente, seja no diagnóstico ou na etapa de participação anterior. A Rota C não apresentou nenhuma contribuição sobre Praças e Espaços de Lazer.

Mapa 11:. Contribuições do Eixo Microclima Urbano na modalidade presencial. FONTE: Smul/Planurb.



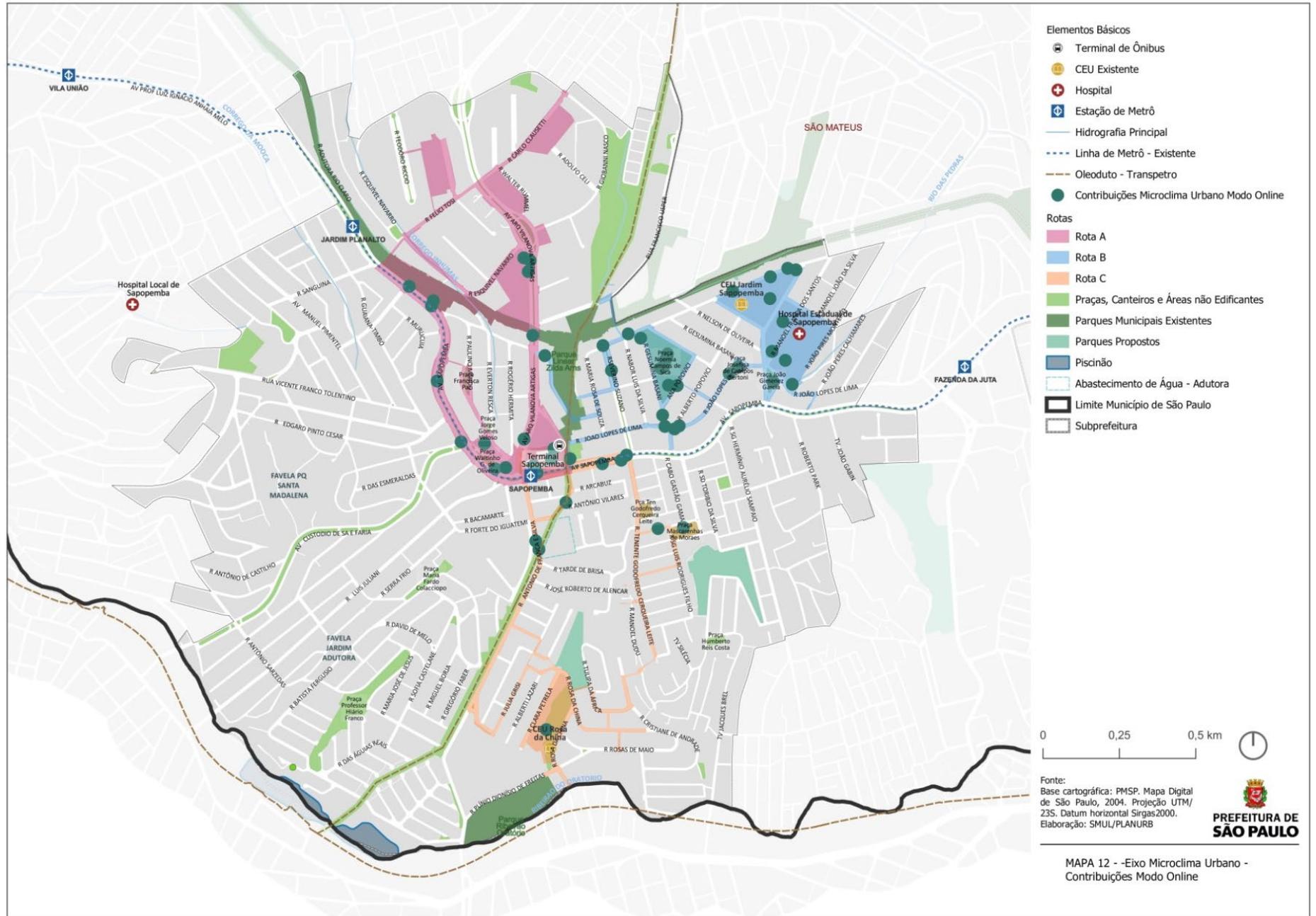
No eixo Microclima Urbano, as contribuições online são a minoria e concentram-se principalmente na Rota B.

Iniciando pela Rota A, as contribuições desse eixo estão localizadas na Avenida Sapopemba e na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, abrangendo tanto propostas para melhoria da cobertura vegetal quanto para a criação de refúgios climáticos. Nessa rota, há também contribuições para microdrenagem urbana, localizada no Terminal Sapopemba, em frente ao Supermercado Negreiros.

Na Rota B, a intervenção de microdrenagem urbana se destacou, com propostas em diversos pontos da Rua Manuel Quirino de Mattos, na Praça Noêmia Campos de Botafogo e na Rua João Lopes de Lima, também em diversos pontos. Nessa rota, as contribuições sobre refúgios climáticos estão concentradas apenas no CEU Jardim Sapopemba, ressaltando a importância de espaços livres e áreas verdes em equipamentos urbanos e sociais.

A Rota C repete a tendência de receber menos contribuições, existindo apenas proposições para melhoria de Cobertura Vegetal na Avenida Sapopemba e contribuições para Refúgio Climático na Avenida Sapopemba (no cruzamento com a Rua Ten. Godofredo Cerqueira Leite e na Rua Antônio de França e Silva).

Mapa 12: Contribuições do Eixo Microclima Urbano na modalidade Consulta Pública on-line. FONTE: Smul/Planurb.



### 3.2. PRIORIZAÇÃO DE INTERVENÇÕES NAS ROTAS

Após a distribuição de contribuições que avaliaram a necessidade de intervenções de acordo com as 14 temáticas, os participantes da oficina foram instruídos para priorizar as três contribuições mais necessárias na rota estudada. O formato on-line não contemplava as priorizações das rotas, por essa razão, esse item analisa apenas as contribuições da oficina presencial.

Na Rota A destacou-se as intervenções de Iluminação Pública, Calçadas e Ciclovia. Nessa rota, o Eixo Temático de contribuições com maior destaque quantitativo foi o eixo de Mobilidade Ativa. Cogita-se que o destaque ocorre devido a concentração das ciclovias existentes nessa rota. Entre as intervenções com maior destaque quantitativo, apenas a contribuição de Iluminação Pública foi priorizada. As outras priorizações foram para a intervenção de Praças e Espaços de Lazer e a contribuição sobre Cobertura Vegetal, que receberam um número intermediário de contribuições.

A Rota B teve menos contribuições, destacando-se as intervenções sobre Iluminação Pública, Ciclovia, Praças e Espaços de Lazer, Mobiliário Urbano e Segurança Viária. Nessa rota há destaque para intervenções em Iluminação Pública, Calçadas e Praças e Espaços de Lazer, cuja maior adesão foi para as melhorias em Iluminação Pública. Entretanto, para a Rota B a priorização dos participantes organizou em primeiro lugar as melhorias em Calçadas, seguido de iluminação pública e melhorias em escadarias em terceiro lugar.

É oportuno descrever que a Rota B concentra grandes equipamentos urbanos e sociais, como o Hospital Estadual Sapopemba, o CEU Sapopemba e a Praça Noêmia Campos de Botafogo, por exemplo. Há um pressuposto de que a priorização das melhorias em Calçadas tenha diálogo com a utilização do Sistema de Circulação de Pedestres para acessar esses equipamentos e áreas verdes públicas.

Na análise da Rota C, a contribuição para Iluminação Pública se destacou como a mais escolhida, entretanto, mesmo com maior destaque entre as demais, essa contribuição foi colocada como terceiro lugar na tabela de priorização de intervenções.

Em sequência, as contribuições relacionadas ao Eixo de Mobilidade Ativa também receberam uma quantidade significativa de adesões dos participantes, onde

Segurança Viária, Escadarias, Calçadas e Arte Urbana destacam-se quantitativamente entre as demais. Ao priorizar as contribuições, junto com Iluminação Pública, foram escolhidas as melhorias para Calçadas e Segurança Viária. A Rota C também tem equipamentos sociais e áreas verdes públicas relevantes para a área de estudo, a exemplo do CEU Rosa da China, do Parque Linear Ribeirão Oratório, o que pode indicar que as priorizações para intervenções do Eixo Mobilidade Ativa estejam relacionadas a melhorias do acesso a esses locais pela população.

As três contribuições priorizadas pelos munícipes para cada rota estão representadas na Figura 10.

De acordo com a ordem de priorização, a população hierarquizou, para a Rota A, B e C, respectivamente, melhorias para:

Rota A ) 1 - Iluminação Pública, 2 - Praças e Espaços de Lazer, 3 – Cobertura Vegetal;

Rota B ) 1 - Calçadas, 2 - Iluminação Pública, 3 – Escadarias;

Rota C ) 1 - Calçadas, 2 - Segurança Viária, 3 - Iluminação Pública.

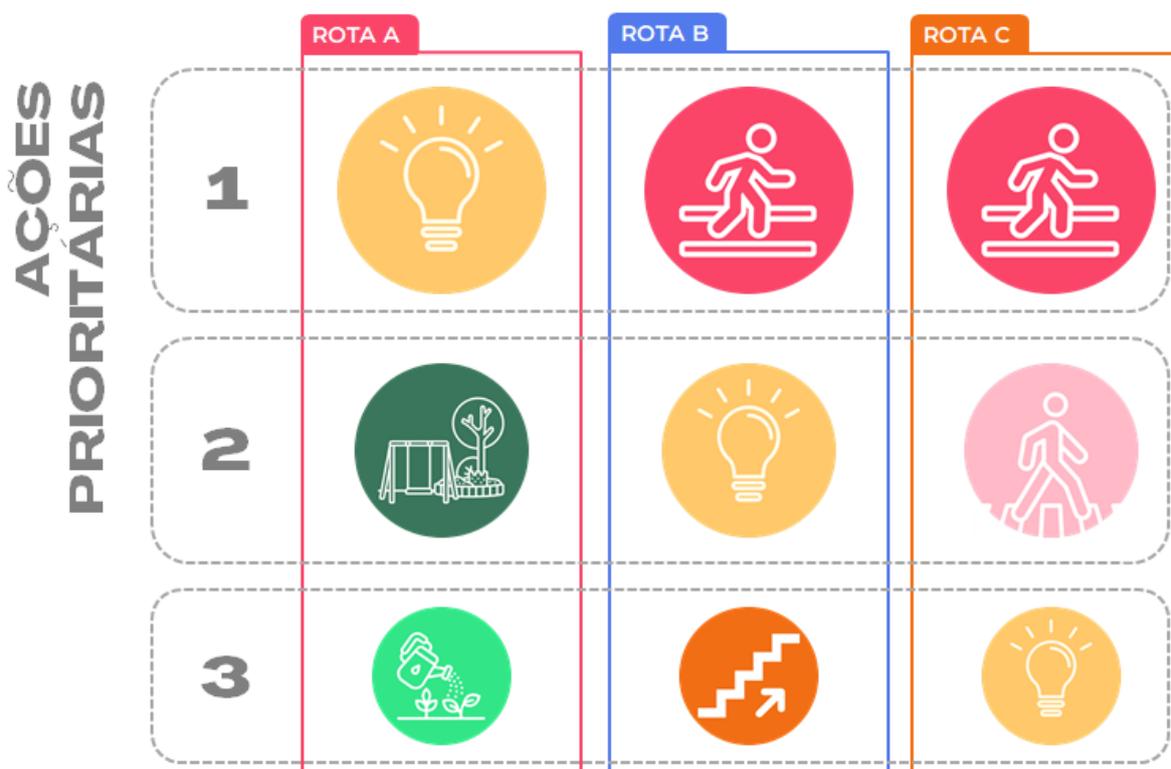


Figura 5. Priorização de intervenções nas Rotas A, B e C. FONTE: Smul/Planurb.

## 4. ATIVIDADE 02 – CONTRIBUIÇÕES PARA AS VIAS DE PEDESTRES

A atividade 2 da oficina teve como objetivo receber as demandas dos munícipes quanto às intervenções complementares para qualificar as vias de pedestres, compostas por escadarias e vielas, elementos importantes para a área de estudo, uma vez que são utilizados para conectividade em um território demarcado pelas altas declividades e grandes diferenças de nível entre quadras.

A sistematização da fase 2 da oficina presencial apresenta o resultado das contribuições que foram coletadas para as escadarias e vielas inseridas nas três rotas propostas no projeto – Rotas A, B e C, assim como a indicação das intervenções consideradas prioritárias.

Na oficina presencial foi disponibilizado para os participantes um conjunto de mapas contendo a localização das escadarias e vielas em cada uma das rotas, além de imagens dos locais, onde os munícipes tiveram a possibilidade de registrar as contribuições consideradas mais necessárias, dentre as dez categorias propostas. Estas categorias de intervenções complementares para o registro das contribuições foram de diversas naturezas compreendendo a indicação de locais para mirante, instalações de rampa auxiliar e bloqueadores de veículos, canteiros verdes, espaços de descanso e espaços de brincar, bem como a indicação de locais mais propícios para a prática de atividades esportivas (esportes radicais urbanos) e de manifestações culturais e artísticas (arte urbana), além de apontar a necessidade de conexão digital.

As intervenções foram divididas em Estratégias Essenciais – que representam intervenções para todas as escadarias mapeadas – e as Propostas Complementares – que representam possibilidades sugestões de intervenções para cada escadaria, a depender visão da população. As intervenções descritas estão representadas no Quadro 3.

### Quadro 3: Intervenções Essenciais para escadarias

#### INTERVENÇÕES ESSENCIAIS PARA ESCADARIAS

01.  
**PISO  
SEGURO**



A regularização do piso, degraus e patamares é indispensável para garantir a **segurança de todos os usuários**. O uso de **pavimentação antiderrapante** ajuda a evitar quedas, principalmente em dias de chuva.

02.  
**CORRIMÃO**



A instalação de corrimãos em toda a extensão das escadarias proporciona apoio e segurança para crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

03.  
**DRENAGEM  
EFICIENTE**



A instalação de **grelhas e canaletas** para drenagem evita o acúmulo de água, **reduzindo o risco de escorregões** e danos na estrutura.

04.  
**ILUMINAÇÃO  
ADEQUADA**



A iluminação é fundamental para a segurança noturna. A instalação de **balizadores e postes** ajuda a tornar a escada **mais visível e segura para todos**.

05.  
**SINALIZAÇÃO**



A sinalização das escadarias e a criação de faixas de pedestres ajudam a **organizar e orientar** o fluxo de pessoas.

06.  
**LIXEIRA**



A instalação de lixeiras ao longo do percurso incentiva a população a manter o **espaço limpo e organizado**, promovendo a conscientização sobre a preservação do espaço público.

07.  
**CAMINHO DA  
BICICLETA**



A implementação de um trilho exclusivo para bicicletas promove a mobilidade sustentável e incentiva o uso da bicicleta como meio de transporte.

#### Quadro 4: Propostas complementares para escadarias

### PROPOSTAS COMPLEMENTARES PARA ESCADARIAS

- 1

01. **MIRANTE**



A criação de um mirante proporciona um espaço para descanso e **apreciação da vista**, tornando o local mais atraente e convidativo.
- 2

02. **RAMPA AUXILIAR**



Em escadões e escadarias mais amplas, é possível adicionar rampas para facilitar a passagem de carrinhos de bebê ou de feira e similares. Essas rampas também podem facilitar o acesso de pessoas com andadores e cadeiras de rodas, auxiliadas por um acompanhante.
- 3

03. **CANTEIROS VERDES**



A criação de pequenos **jardins e hortas** ao longo da escadaria envolve a comunidade no processo de manutenção e propicia um contato mais íntimo com a natureza.
- 4

04. **ESPAÇO DE DESCANSO**



Bancos e áreas para permanência incentivam as pessoas a utilizarem o espaço para descanso e estar, criando um ambiente mais acolhedor.
- 5

05. **CONEXÃO DIGITAL**



A oferta de **wifi livre** em áreas de descanso promove **inclusão digital** e permite que as pessoas utilizem o espaço de forma dinâmica.
- 6

06. **ESPAÇO DE BRINCAR**



A instalação de escorregadores e brinquedos transforma a escadaria em um espaço de **lazer para crianças**, promovendo interação e diversão.
- 7

07. **ARTE URBANA**



A inclusão de graffiti e pintura decorativa transforma a escadaria em uma **galeria a céu aberto**, valoriza a cultura local e envolve os artistas da comunidade.
- 8

08. **CULTURA**



A instalação de pequenos espaços para **teatro e cinema** ao ar livre amplia as opções culturais da comunidade, promovendo **arte e entretenimento**.
- 9

09. **ESPORTES RADICAIS URBANOS**



A criação de áreas para **skate, escalada e parkour** oferece opções de esporte e lazer, atraindo jovens e promovendo a saúde e bem-estar.
- 10

10. **BLOQUEADOR DE VEÍCULOS**



A colocação de balizadores evita o estacionamento irregular, garantindo a **livre circulação dos pedestres** e a segurança de todos.

Na dinâmica da Oficina Presencial, os participantes foram organizados em três grupos e cada grupo, após analisar e discutir, fez indicações das intervenções consideradas prioritárias para cada uma das vias de pedestre (escadarias e vielas) inseridas nas rotas analisadas.

#### 4.1. CONTRIBUIÇÕES PARA AS VIAS DE PEDESTRES DA ROTA A



Figura 7. Rota A: Localização das vias de pedestres FONTE: Smul/Planurb.

A Rota A tem apenas escadarias, para as quais foram feitas um total de 23 contribuições na oficina presencial, que incluíram as dez categorias de intervenção, destacando os Canteiros Verdes (17%), Bloqueadores de Veículos (13%), Espaços de Brincar (13%) e Rampa Auxiliar (13%).

Na Consulta Pública Online a Rota A teve um total de 53 contribuições que também incluíram as dez categorias de intervenção, priorizando a Rampa Auxiliar (23%), Espaços de Descanso (21%) e Mirante (15%).

#### 4.1.1. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 1:

Trecho compreendido entre a Av. Adutora Rio Claro, 697 e a Av. Sapopemba, 10101, cuja travessia é feita através do Parque Linear Zilda Arns.

A via de pedestre 1 é uma escadaria e recebeu contribuições para a implantação de Rampa Auxiliar, Canteiros Verdes, Espaço de Descanso, Conexão Digital, Espaços de Brincar, local para prática de Esportes Radicais Urbanos, Bloqueador de Veículos e instalações de espaços para teatro e cinema ao ar livre.

Na consulta pública online a escadaria recebeu ao todo 18 contribuições, representada no Gráfico 07, destacando-se a Rampa Auxiliar (22%), os espaços de descanso (22%) e o Mirante (17%) como as intervenções mais citadas.



Figura 8. Contribuições da Rota A-Via de Pedestre 1. FONTE: Smul/Planurb.

## ROTA A - VIA DE PEDESTRE 1

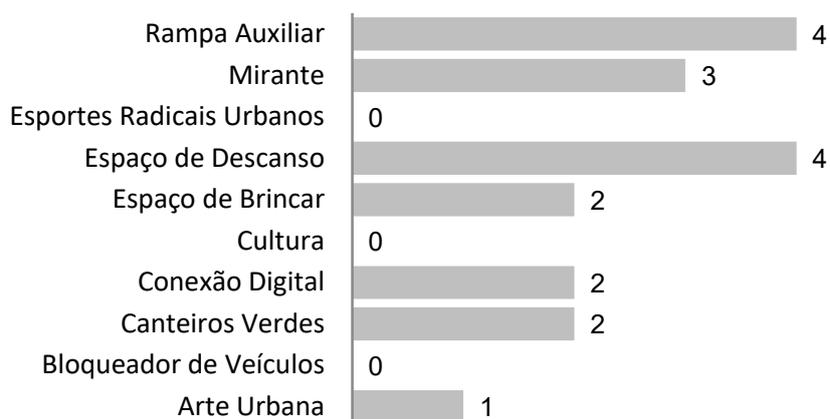


Gráfico 7. Elaboração: Smul/Planurb.

### 4.1.2. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 2

Trecho com início no Parque Linear Zilda Arns, seguindo por este em sentido transversal até encontrar a Av. Sapopemba, 10241.

Trata-se de uma escadaria onde foram computadas 4 contribuições relacionadas à implantação de bloqueadores de veículos, canteiros verdes, espaço de brincar e rampa auxiliar.

Na Consulta Pública Online a escadaria recebeu ao todo 15 contribuições, representada no Gráfico 8, destacando-se a Rampa Auxiliar (27%), os Espaços de Descanso (20%) e a Arte Urbana (13%) como as intervenções mais citadas.

**BAIRRO CONECTADO: TERMINAL SAPOPEMBA**

**OFICINA PARTICIPATIVA- ETAPA 02**

**ROTA A**  
**02**



Figura 9. Contribuições da Rota A- Via de Pedestre 2. FONTE: Smul/Planurb.

**ROTA A - VIA DE PEDESTRE 2**

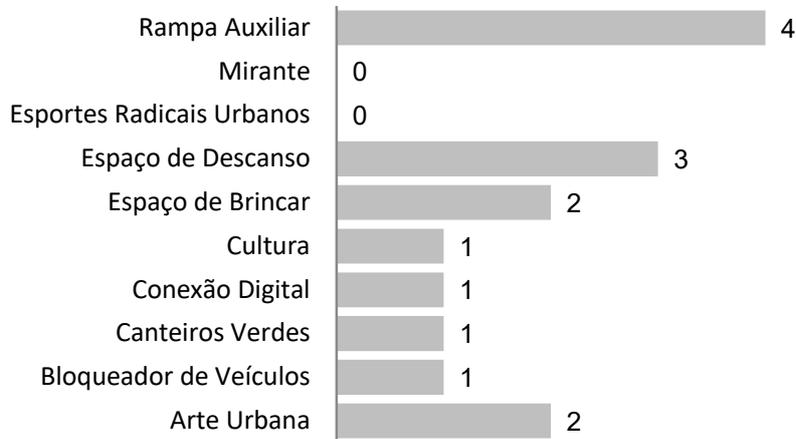


Gráfico 8. Elaboração: Smul/Planurb.

### 4.1.3. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 3

Trecho compreendido entre a Rua Paulino Mendo, 261, no limite da Praça Francisca Paz, até a Av. Sapopemba, 10697.

Essa via de pedestre é uma escadaria, cujo traçado interliga a rua Paulino Mendo à Av. Sapopemba, foram registradas apenas 3 contribuições, para implantação de canteiros verdes, arte urbana e mirante.



Figura 10. Contribuições da Rota A- Via de Pedestre 3. FONTE: Smul/Planurb.

### 4.1.4. ROTA A - VIA DE PEDESTRE 4

Trecho compreendido por um conjunto de três escadarias que interligam a Rua Um, 48, à Rua João Lopes de Lima, 260 e à Av. Sapopemba, na proximidade do terminal de ônibus Sapopemba, através da Praça Waltinho G. de Oliveira.

A Via de Pedestre 4 é uma escadaria e recebeu 8 entre 10 possíveis intervenções, assim como a escadaria 2. Entre as contribuições complementares para essa escadaria estão implantação de rampa auxiliar, canteiro, espaços de estar, espaços de brincar, conexão com internet, arte urbana, implantação de espaços para artes visuais ao ar livre e espaços para prática de esporte radicais.

Na Consulta Pública Online a escadaria recebeu ao todo 20 contribuições, representada no, Gráfico 9 destacando-se o Mirante (25%), a Rampa Auxiliar (20%) e a Espaço de Descanso (20%) como as intervenções mais citadas.

**BAIRRO CONECTADO: TERMINAL SAPOPEMBA**

**OFICINA PARTICIPATIVA- ETAPA 02**

**ROTA A**  
**04**



Figura 11. Contribuições da Rota A-Escadaria 4. FONTE: Smul/Planurb.

**ROTA A - VIA DE PEDESTRE 4**

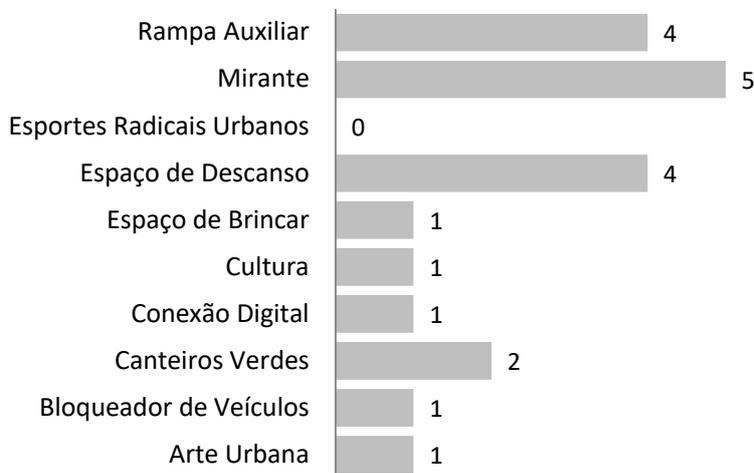


Gráfico 9. Elaboração: Smul/Planurb.

De acordo com a Oficina Presencial, o resultado das contribuições feitas para as vias de pedestres da Rota A, conforme a categoria de intervenção, mostrou ser prioritário a implantação de canteiros verdes, seguido da instalação de bloqueadores de veículos, rampas auxiliares e espaços de brincar.

Intervenção	NÚMERO DA VIA DE PEDESTRE				TOTAL
	1	2	3	4	
Arte Urbana			✓		1
Bloqueador de veículos	✓	✓		✓	3
Canteiros Verdes	✓	✓	✓	✓	4
Conexão Digital	✓			✓	2
Cultura	✓			✓	2
Espaço de brincar	✓	✓		✓	3
Espaço de descanso	✓			✓	2
Esportes radicais urbanos	✓			✓	2
Mirante			✓		1
Rampa Auxiliar	✓	✓		✓	3
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>23</b>

Quadro 5. Contribuições selecionadas por tipo de intervenção na Rota A na Oficina Presencial.  
FONTE: Smul/Planurb.

## 4.2. CONTRIBUIÇÕES PARA AS VIAS DE PEDESTRES DA ROTA B

ROTA B



Figura 12. Rota B: Localização das Escadarias. FONTE: Smul/Planurb.

A Rota B possui 2 escadarias e 1 viela, sendo que para esse conjunto de vias de pedestres, na Oficina Presencial, foram feitas um total de 16 contribuições que ressaltaram 7 das dez categorias de intervenção, destacando a Rampa Auxiliar (19%), Arte Urbana (19%), Bloqueador de Veículos (19%) e Canteiros Verdes (19%).

Na Consulta Pública Online foram recebidas um total de 35 contribuições para a Rota B, que priorizaram intervenções de Canteiros Verdes (26%), Rampa Auxiliar (17%) e Espaços de Descanso (11%).

#### 4.2.1. ROTA B – VIA DE PEDESTRE 1

Trecho compreendido entre a Rua Manuel Quirino de Mattos, 737 e a Rua Francisco Uspe, 259.

A via de pedestre número 1 dessa rota é uma viela, que faz a conexão entre a Rua Manuel Quirino de Mattos e a Rua Francisco Usper, foram registradas contribuições para rampas auxiliares, canteiro verde, espaços de brincar, arte urbana e bloqueador de veículos.



Figura 13. Contribuições da Rota B- Via de Pedestre 01 da Oficina Presencial FONTE: Smul/Planurb.

#### 4.2.2. ROTA B - VIA DE PEDESTRE 2:

Trecho compreendido entre a Rua Manuel Quirino de Mattos, 760 e a Rua João das Neves, 381, em trecho lindeiro à Praça Noêmia Campos de Sica.

A Via de Pedestre 2 que interliga a Rua Manuel Quirino de Mattos à Rua João das Neves no limite da Praça Noêmia Campos de Sica, foi a que contou com um maior número de contribuições, totalizando 7 tipos, destacando intervenções voltadas a implantação de arte urbana, instalação de bloqueadores de veículos, canteiros verdes, espaços de brincar e de descanso, rampa auxiliar e mirante.

Na Consulta Pública Online esta escadaria recebeu um total de 14 contribuições, representada no Gráfico 10 destacando-se a Arte Urbana (29%), Canteiros Verdes (21%) e a Rampa Auxiliar (14%).



Figura 14. Contribuições da Rota B- Via de Pedestre 2. FONTE: Smul/Planurb.

## ROTA B - VIA DE PEDESTRE 2

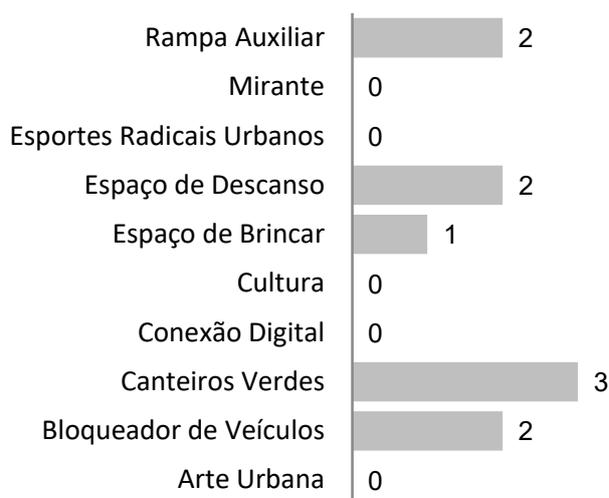


Gráfico 10. Elaboração: Smul/Planurb.

### 4.2.3. ROTA B – VIA DE PEDESTRE 3

Trecho compreendido entre a Rua Alberto Popovici, 151 e a Rua Ana Popovici, 95 na altura da Praça Noemia Campos de Sica.

A Via de Pedestre 3 é uma escadaria de tipologia escada entre lotes e recebeu dos participantes 4 contribuições, sendo elas a implantação de rampa auxiliar, canteiros verdes, arte urbana e bloqueador de veículos.

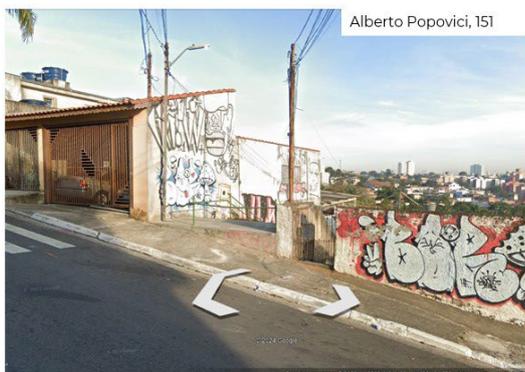
Na Consulta Pública Online a escadaria recebeu ao todo 11 contribuições, representada no Gráfico 11, destacando-se os Canteiros Verdes (27%), Arte Urbana (18%) e a Rampa Auxiliar (18%) como as intervenções mais citadas.

ROTA B  
03

ESCADARIAS E ESCADÕES



BAIRRO CONECTADO: TERMINAL SAPOPEMBA



OFICINA PARTICIPATIVA- ETAPA 02



Figura 15. Priorização de contribuições da Rota B-VIA DE PEDESTRE 3.  
FONTE: Smul/Planurb.

ROTA B - VIA DE PEDESTRE 3

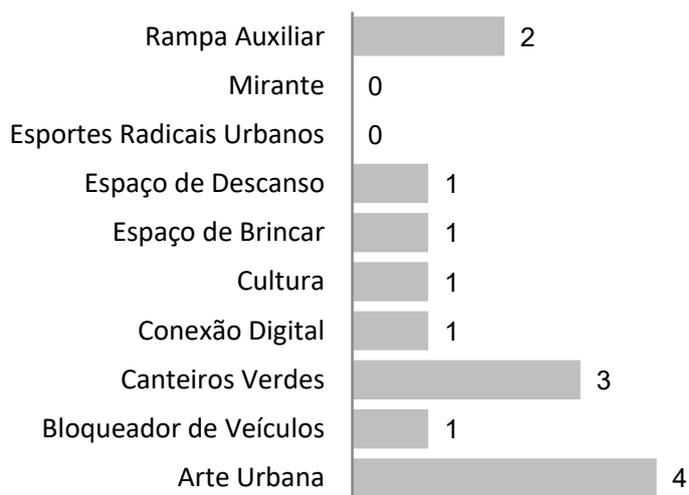


Gráfico 11: Elaboração: Smul/Planurb.

De acordo com a sistematização da Oficina Presencial, o resultado das contribuições feitas para as escadarias da Rota B, conforme a categoria de

intervenção, mostrou ser prioritário a implantação de canteiros verdes, rampa auxiliar, bloqueadores de veículos e atividades artísticas.

Intervenção	NÚMERO DA VIA DE PEDESTRE			TOTAL
	1	2	3	
Arte Urbana	✓	✓	✓	3
Bloqueador de veículos	✓	✓	✓	3
Canteiros Verdes	✓	✓	✓	3
Conexão Digital				
Cultura				
Espaço de brincar	✓	✓		2
Espaço de descanso		✓		1
Esportes radicais urbanos				
Mirante		✓		1
Rampa Auxiliar	✓	✓	✓	3
<b>Total de contribuições</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>16</b>

Quadro 6. Contribuições selecionadas por tipo de intervenção na Rota B. FONTE: Smul/Planurb.

Por fim, uma escadaria mencionada na Oficina Presencial (não mapeada anteriormente) foi escolhida para receber contribuições na Consulta Pública Online, localizada na Rota B, no trecho compreendido entre a Av. Sapopemba e a rua João Calhamares.



Rua João Calhamares  
Av Sapopemba

Figura 16: ESCADARIA INSERIDA NO ON-LINE

Na consulta Pública Online a escadaria recebeu um total de 10 contribuições, representadas no Gráfico 12. As intervenções mais mencionadas foram os Canteiros Verdes (30%), Bloqueadores de Veículos (20%), Espaços de Descanso (20%) e Rampa Auxiliar (20%).

### ROTA B - VIA DE PEDESTRE INSERIDA NA MODALIDADE ON-LINE

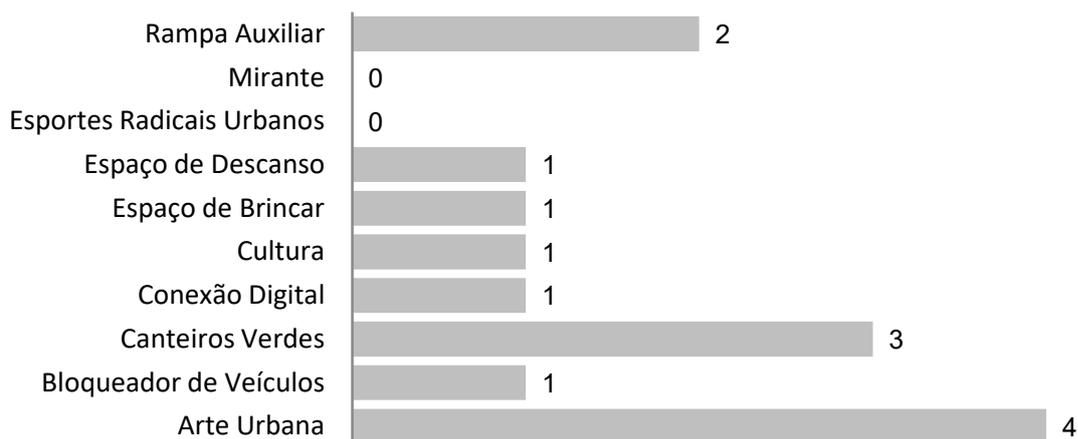


Gráfico 12: Elaboração Smul/Planurb

### 4.3. CONTRIBUIÇÕES PARA AS ESCADARIAS E VIELAS DA ROTA C



Figura 17: Rota C: Localização das Escadarias. FONTE: Smul/Planurb.

Nessa rota, há um conjunto de 7 vias de pedestres (6 escadarias e 1 viela) que fazem a conexão entre os vários bairros localizados neste setor sul da Subprefeitura

ao sistema viário principal de ligação com o Monotrilho e terminal Sapopemba. Este sistema de circulação promove também, a mobilidade e acessibilidade dos pedestres ao equipamento público CEU Rosa da China e às áreas verdes e parques localizados neste setor.

No âmbito da Oficina Presencial, no conjunto das escadarias e vielas inseridas na Rota C, foram feitas pelos munícipes um total de 33 contribuições que contemplaram 9 das dez categorias de intervenção, sendo que a intervenção relacionada de esportes radicais urbanos não foi registrada. As intervenções mais mencionadas foram a Rampa Auxiliar (21%), Arte Urbana (21%), Canteiros Verdes (12%) e Espaços de Descanso (12%).

A Consulta Pública Online recebeu um total de 41 contribuições para a Rota C, contemplando todas as categorias de intervenção. Destaca-se a Rampa Auxiliar (20%) como a mais citada, seguida de Canteiros Verdes (17%), Conexão Digital (15%) e Arte Urbana (15%).

#### **4.3.1. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 1**

Trecho compreendido entre a Rua José Barbera, 118 e a Rua Domênico Alberti, 341.

A via de pedestre 1 da Rota C é uma escadaria e recebeu quatro de dez contribuições, com indicação de propostas para mirantes, rampa auxiliar, canteiros verdes e arte urbana.

Na Consulta Pública Online, a escadaria recebeu um total de 16 contribuições, conforme ilustrado no Gráfico 13. As intervenções mais mencionadas foram a Arte Urbana (19%), a Rampa Auxiliar (19%) e a Conexão Digital (19%).



Figura 18. Priorização de contribuições da Rota C-Via de Pedestre 1. FONTE: Smul/Planurb.

### ROTA C - VIA DE PEDESTRE 1

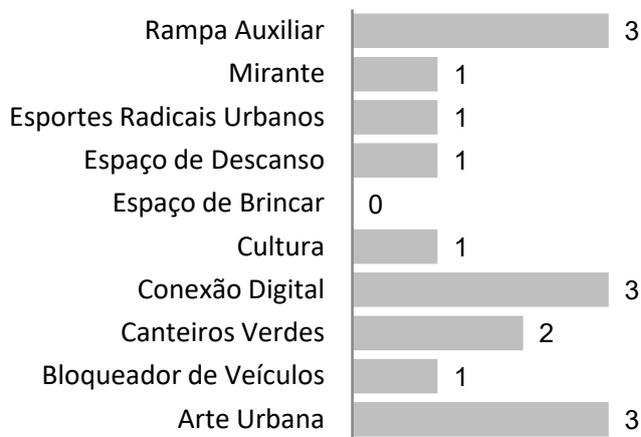


Gráfico 13. Elaboração: Smul/Planurb.

### 4.3.2. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 2:

Trecho compreendido entre a Rua Domênico Alberti, 341 e a Rua Júlia Grisi, 240. A via de pedestre 2 também é uma escadaria e recebeu apenas contribuições para implementação de rampa auxiliar e para arte urbana.



Figura 19. Priorização de contribuições da Rota C- Via de Pedestre 2. FONTE: Smul/Planurb.

### 4.3.3. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 3:

Trecho compreendido entre a Rua Domênico Alberti, 382 e a Rua Júlia Grisi, 390. A via de pedestre 3, é uma escadaria que promove acesso ao CEU Rosa da China e recebeu 6 contribuições: rampa auxiliar, canteiro verde, espaços de estar, espaços de brincar, conexão à rede de internet e arte urbana. Na Consulta Pública Online, essa escadaria recebeu um total de 11 contribuições, conforme ilustrado no Gráfico 14. As intervenções mais mencionadas foram os Canteiros Verdes (27%), a Rampa Auxiliar (18%) e o Espaço de Descanso (18%).

ROTA C  
03

ESCADARIAS E ESCADÕES



**BAIRRO CONECTADO: TERMINAL SAPOEMBA**



**OFICINA PARTICIPATIVA- ETAPA 02**



Figura 20. Priorização de contribuições da Rota C- Via de Pedestre 3. FONTE: Smul/Planurb.

**ROTA C - VIA DE PEDESTRE 3**

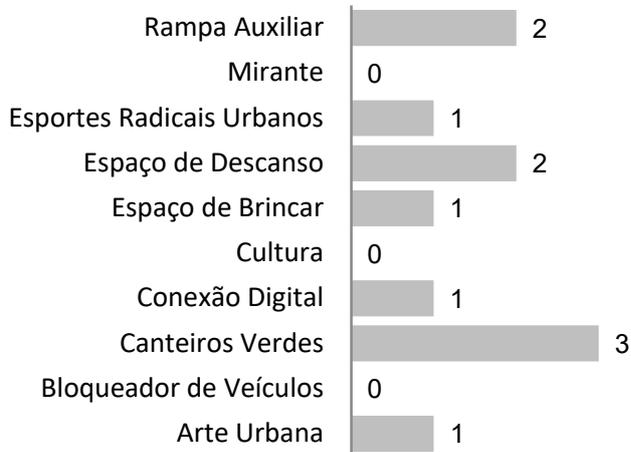


Gráfico 14. Elaboração: Smul/Planurb.

#### 4.3.4. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 4

Trecho compreendido entre a Rua Rosa da China, 267 e a Rua Tulipa da África, 209.

A via de pedestre 4 da Rota C, faz divisa com lotes e com o Parque em Planejamento Rosa da China e promove a conexão da parte leste da área de estudo (locais onde estão o conjunto habitacional Mascarenhas de Moraes da COHAB-SP e a Favela Fazenda da Juta) ao CEU Rosa da China. Trata-se de uma escadaria, sendo a que mais recebeu contribuições na Oficina Presencial, entre as vias de pedestres da Rota C, totalizando 8 contribuições, compostas por mirante, implantação de rampa auxiliar, canteiro verde, espaços de estar, espaços de brincar, arte urbana e espaços para exibição de artes visuais.

Durante a Oficina, foi mencionado pelos conselheiros que esta escadaria estava sendo pauta de discussão do CPM para uma possível intervenção. Na Consulta Pública Online a escadaria recebeu um total de 14 contribuições, conforme ilustrado no Gráfico 15. As intervenções mais mencionadas foram a Rampa Auxiliar (21%), a Arte Urbana (14%), Bloqueador de Veículos (14%), Canteiros Verdes (14%) e a Conexão Digital (14%).



Figura 21. Priorização de contribuições da Rota C- Via de Pedestre 4. FONTE: Smul/Planurb.

## ROTA C - VIA DE PEDESTRE 4

Rampa Auxiliar	3
Mirante	1
Esportes Radicais Urbanos	1
Espaço de Descanso	1
Espaço de Brincar	0
Cultura	0
Conexão Digital	2
Canteiros Verdes	2
Bloqueador de Veículos	2
Arte Urbana	2

Gráfico 15. Elaboração: Smul/Planurb.

### 4.3.5. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 5:

Trecho compreendido entre a Rua Tulipa da África, 78 e a Rua Hortelã do Campo, 148.

A Via de Pedestre 5 é uma viela e recebeu contribuições para rampa auxiliar, canteiros verdes, espaços de estar, espaços de brincar, arte urbana, bloqueador de veículos e espaço para visualização de filmes e peças de teatro ao ar livre.



Figura 22. Priorização de contribuições da Rota C- Via de Pedestre 5. FONTE: Smul/Planurb.

### 4.3.6. ROTA C – VIA DE PEDESTRE 6

Trecho compreendido entre a Rua Hortelã do Campo, 223 e a Rua Rosas de Maio, 216.

A Via de Pedestre 6, é uma escadaria, cujas propostas estão divididas entre implantação de rampa auxiliar, espaços de estar, arte urbana e bloqueador de veículos.



Figura 23. Priorização de contribuições da Rota C- Via de Pedestre 6. FONTE: Smul/Planurb.

### 4.3.7. ROTA C - VIA DE PEDESTRE 7

Trecho compreendido entre a Rua Sérgio Paulo Moreira, 791 e a Rua Cristiane de Andrade, 26.

Por fim, a via de pedestre 7, uma escadaria, recebeu apenas contribuições sobre implantação de vias de pedestres e para arte urbana.

**BAIRRO CONECTADO: TERMINAL SAPOPEMBA**

**ROTA C**  
**07**

**ESCADARIAS E ESCADÕES**



**OFICINA PARTICIPATIVA- ETAPA 02**



Figura 24. Priorização de contribuições da Rota C- Via de Pedestre 7. FONTE: Smul/Planurb.

O resultado das contribuições feitas para as escadarias e vielas da Rota C conforme a categoria de intervenção, mostrou ser prioritário para os munícipes a implantação de rampas auxiliares e de ações relacionadas à arte urbana.

Intervenção	NÚMERO DA VIA DE PEDESTRE							TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	
Arte Urbana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7
Bloqueador de veículos					✓	✓		2
Canteiros Verdes	✓		✓	✓	✓			4
Conexão Digital			✓	✓				2
Cultura				✓	✓			2
Espaço de brincar			✓	✓	✓			3
Espaço de descanso			✓	✓	✓	✓		4
Esportes radicais urbanos								
Mirante	✓			✓				2
Rampa Auxiliar	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>33</b>

Quadro 7. Contribuições selecionadas por tipo de intervenção na Rota C. FONTE: Smul/Planurb.

Finalizada a atividade de eleger as possíveis intervenções nas vias de pedestres, cada grupo escolheu uma via para receber a intervenção, como é ilustrado na Figura 25, Figura 26 e Figura 27 abaixo. O grupo que analisou a Rota A priorizou a Via de Pedestre 4, na Rota B a Via de Pedestre 2 foi priorizada e na Rota C a Via de Pedestre 4 foi eleita. Todas as vias de pedestres priorizadas são escadarias.



Figura 25. Escada priorizada na Rota C



Figura 26. Escada priorizada na Rota B

ROTA C – Via de Pedestre 4



Figura 27. Escada Priorizada na Rota C

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Etapa 2 retomou os resultados da Etapa 1 do processo participativo para o projeto Bairro Conectado: Terminal Sapopemba, baseando-se nos locais onde houve concentração de contribuições. Sobre os locais de destaque da Etapa 1 foram traçadas rotas delimitadas sobre calçadas, leito carroçável, praças, parques, equipamentos urbanos e sociais de relevância para a área de estudo (CEUs e Hospitais) e outros elementos de circulação de pedestres e ciclistas, como vielas e escadarias. Ainda com base nos resultados da etapa 01, foram identificadas vias de pedestres importantes para a mobilidade ativa na área de estudo.

Com a identificação de Rotas e Vias de pedestres, A Etapa 2 do processo participativo foi composta por duas atividades, uma dedicada a recolher contribuições para as rotas e a segunda atividade teve o objetivo de discutir especificamente melhorias para as vias de pedestre. Nas duas atividades, após a atribuição de propostas, os munícipes fizeram uma priorização que consistia na escolha de 3 intervenções prioritárias para cada rota, no caso da atividade 1; e a priorização de uma via de pedestre para cada rota, no caso da atividade 2.

A dinâmica da Oficina Presencial foi replicada para a modalidade on-line. Apesar das adaptações mencionadas no decorrer do relatório (como a supressão da priorização das escadarias e o limite de 3 escadarias por rota), o processo participativo teve êxito em atingir mais participantes e dobrou o número de contribuições recebidas para as rotas e para as escadarias, além de dar ênfase para questões urbanas que não tinham sido mencionadas no Diagnóstico Prévio, na Etapa 1 e na modalidade presencial da Etapa 2.

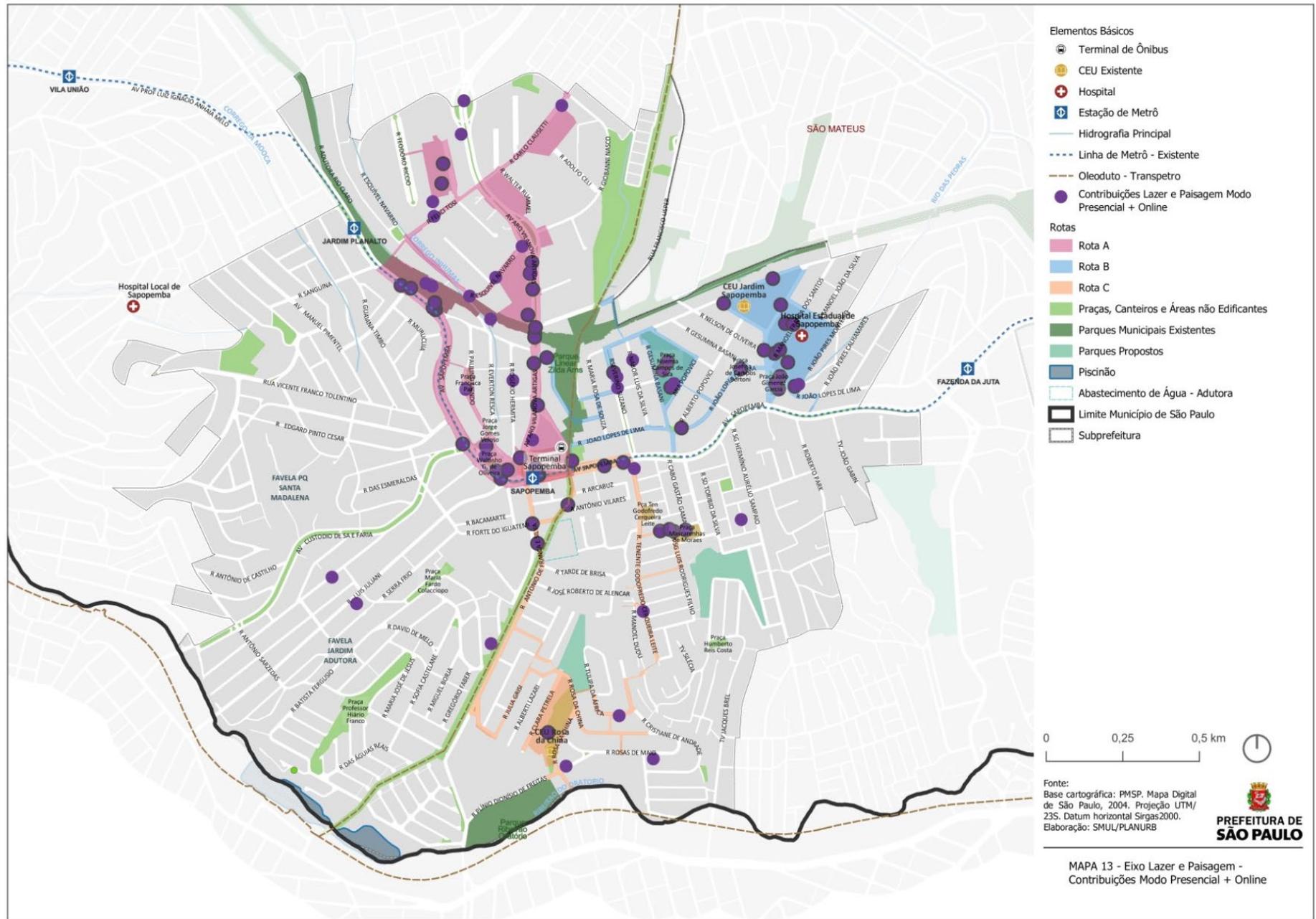
Por meio desse modelo de participação, notou-se que a iluminação pública é uma melhoria em infraestrutura bastante requisitada e prioritária pelos munícipes, cuja reivindicação pelo processo participativo complementou o Diagnóstico Prévio. Para expor as considerações conclusivas sobre as contribuições na modalidade on-line e presencial, serão utilizados os eixos temáticos de Lazer e Paisagem, Mobilidade Ativa e Microclima Urbano.

## LAZER E PAISAGEM

Esse eixo é composto pelas contribuições de Arte Urbana, Praças e Espaços de Lazer, Cobertura Vegetal, Mobiliário Urbano e Restringir Veículos. A proposta de Arte Urbana ficou concentrada em áreas onde há equipamentos urbanos e sociais, majoritariamente na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, onde há escolas públicas para faixas etárias distintas, equipamentos de esporte, equipamentos de saúde e equipamentos de segurança urbana, delimitando quadras e calçadas com um perímetro extenso de muros.

De modo geral, as contribuições sobre Praças e Espaços de Lazer e sobre Cobertura Vegetal estão concentradas nas praças e espaços existentes, além dos canteiros centrais onde há vegetação, reforçando a análise presente no Relatório 1 de qualificação dos espaços existentes. As contribuições sobre mobiliário urbano e sobre restrição de veículos não são muito expressivas na área de estudo, comportando-se de forma diluída no território.

Mapa 13: Contribuições do Eixo Paisagem Urbana. FONTE: Smul/Planurb



## MOBILIDADE ATIVA

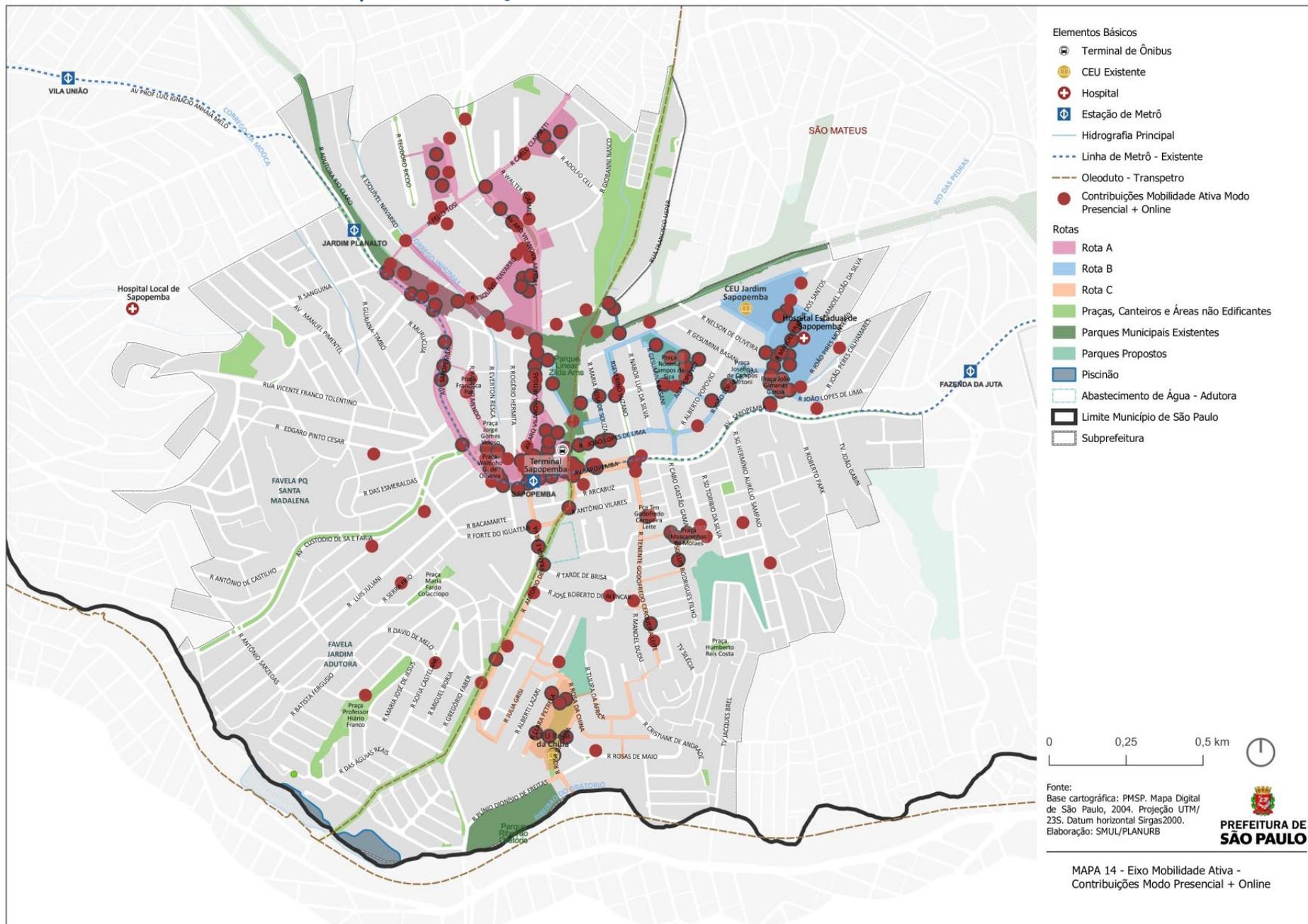
As propostas desse eixo contemplam melhoria em calçada, melhoria em ciclovia, propostas sobre iluminação pública, segurança viária, escadarias, vielas e ruas sem saída e barreiras físicas. Há uma congruência da localização das contribuições sobre melhorias em ciclovias com a localização das ciclovias existentes e planejadas, sobretudo no canteiro central da Avenida Sapopemba, da Avenida Arquiteto Vilanova Artigas e da ciclovia do Parque Zilda Arns. Pressupõe-se, devido a esse fator, que os munícipes utilizam essas vias e que as melhorias nesses espaços potencializariam o uso desse modal na área de estudo.

A questão da Barreira Física também ganhou ênfase com a modalidade on-line da Etapa 2, concentrando propostas de melhorias para essa questão no entorno do Terminal Sapopemba e espaços adjacentes (sua relação com o hipermercado em frente e com a área não edificante do oleoduto da Transpetro), além das travessias na Avenida Sapopemba.

As melhorias para calçadas destacaram-se na Rua João Lopes de Lima. Paralela à Avenida Sapopemba, essa via é classificada como coletora conforme a classificação viária da CET, e comporta-se como um eixo que interliga a Avenida Arquiteto Vilanova Artigas/ Terminal Sapopemba com a Avenida João Rodrigues Ruiz onde está localizado uma área institucional composta por três escolas públicas municipais, o CEU Jardim Sapopemba e o Hospital Estadual Sapopemba. Supõe-se que a via seja utilizada por pedestres em trajetos onde a área institucional citada e o terminal de ônibus são pontos de partida e de destino. Com base nas visitas em campo, essa rua é predominantemente residencial, existindo obstáculos e degraus nas calçadas repetidamente.

Essa rua, juntamente com a Rua Manoel Quirino de Mattos, concentra as propostas para melhorias na Microdrenagem, além de menção a melhorias desse tipo nos arredores do Córrego Inhumas, que se encontra a céu aberto. Ressalta-se que a problemática já surgiu na Etapa 1 e que em alguns pontos dessas vias ainda predomina paralelepípedo, sem sarjetas e elementos como bocas de lobo ou bocas de leão.

Mapa 14: Contribuições do Eixo Mobilidade Ativa. FONTE: Smul/Planurb.

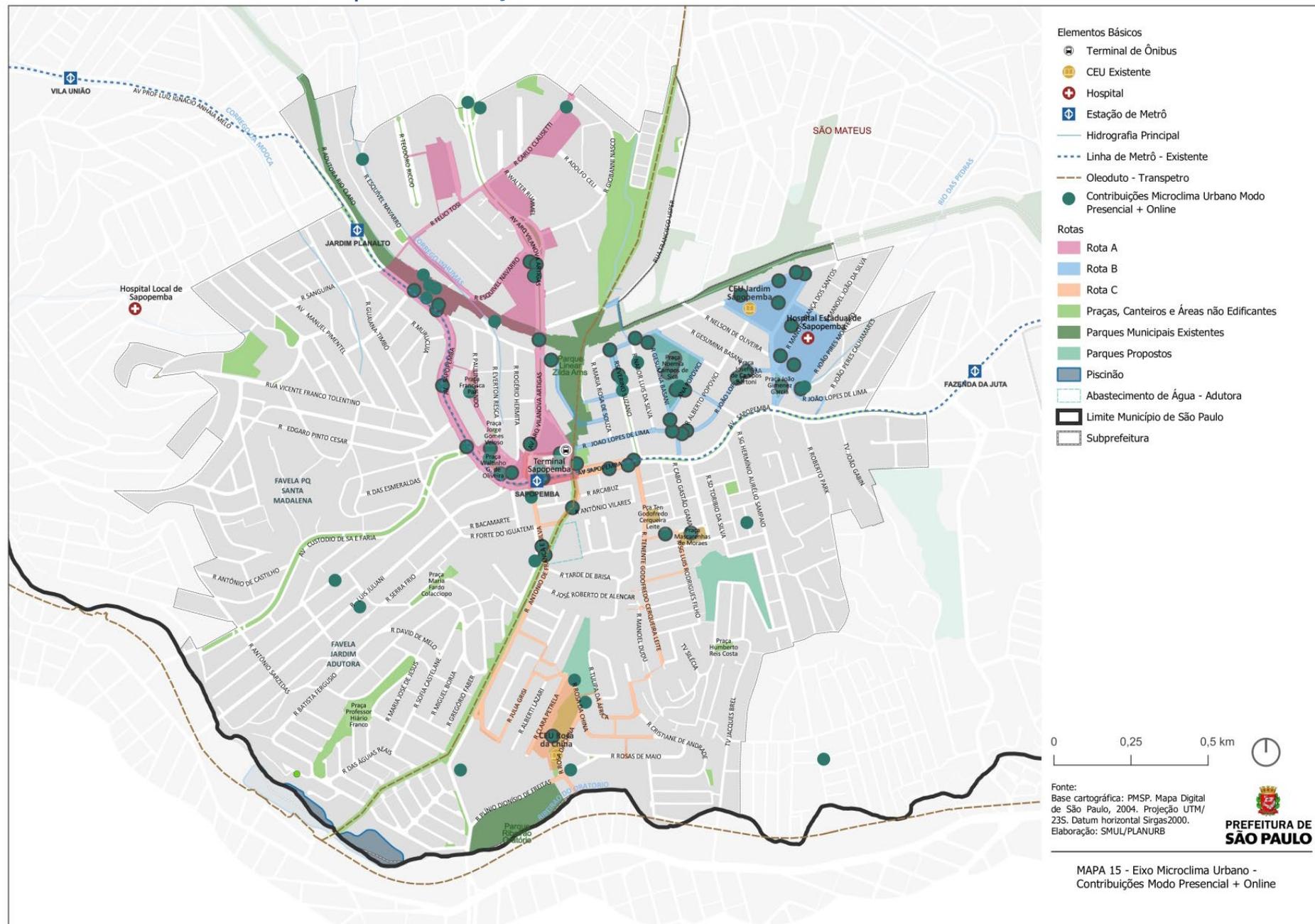


## **MICROCLIMA URBANO**

O eixo de Microclima Urbana é formado por contribuições sobre Praças e Espaços de Lazer, Cobertura Vegetal, Refúgios Climáticos e Microdrenagem. Retomando as percepções com as contribuições sobre áreas verdes, notou-se que as melhorias para praças, espaços de lazer e para cobertura vegetal concentram-se nas praças existentes da Rota A e da Rota B e no Parque Zilda Arns, desse modo, considerou-se que os munícipes reconhecem a existência das áreas verdes e espaços livres na área de estudo, mas avaliam ser necessário melhorar a qualidade e a presença da cobertura vegetal nesses espaços.

O tema de microclima urbana também abarca propostas sobre refúgios climáticos, sendo que as poucas propostas desse tipo foram indicadas pelos munícipes nos CEUs, além de áreas verdes já existentes. Essa proposição pode indicar um novo papel e importância dos equipamentos urbanos e sociais, principalmente em um contexto de mudanças climáticas e ondas de calor e em um território que tem características de “ilha de calor”.

Mapa 15: Contribuições do Eixo Microclima Urbano. FONTE: Smul/Planurb.



## PRÓXIMAS ETAPAS

As propostas resultantes das atividades 1 e 2 necessitam passar por uma análise técnica que considere, ainda que preliminarmente, a viabilidade técnica das proposições dos munícipes. As próximas etapas do projeto terão como objetivo integrar as contribuições dos dois processos participativos, o Diagnóstico Urbanístico e Ambiental e o olhar técnico, de forma a desenvolver um Plano de Intervenções (Plano Bairro Conectado). O principal intuito é integrar ações coerentes com o território em questão além de priorizar as demandas levantadas pela população. O plano tem como objeto as áreas públicas da área de estudo pertencentes às Rotas A, B e C e tem o objetivo de explorar as necessidades de requalificação de áreas verdes públicas e espaços livres, melhoria do Sistema de Circulação de Pedestres e dos elementos que compõem o Sistema Cicloviário, partindo também de uma premissa de conexão entre espaços e redes entre si e com os modais de transporte de média e alta capacidade.

## FICHA TÉCNICA

**Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento**

**Coordenadoria de Planejamento Urbano**

**Coordenação:**

Heliana Lombardi Artigiani

**Direção:**

Fernando Henrique Gasperini

**Equipe Técnica:**

Camilla do Vale Freitas

Caroline Krobath Luz Pera

Denise Lima Malheiros

Giulia Farran Matteo

Jefferson David Gomes Arruda

**Equipe de Estagiários**

Amanda de Abreu

Eduarda Faria Silva

**Apoio**

Assessoria de Imprensa e Comunicação (ASCOM)

Assessoria de Tecnologia da Informação e Comunicação (ATIC)