

BAIRRO CONECTADO:
TERMINAL SAPOPEMBA
RELATÓRIO DA ETAPA 01 DO PROCESSO
PARTICIPATIVO

Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL)

Coordenadoria de Planejamento Urbano (SMUL/PLANURB)

Assessoria de Imprensa e Comunicação (SMUL/ASCOM)

Assessoria de Participação Social (SMUL/GAB/PARTICIPAÇÃO)

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	3
2. OBJETIVOS DO PROJETO-PILOTO	5
3. ETAPAS DO PROJETO-PILOTO	6
4. PERFIL DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL	7
5. SISTEMATIZAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA	11
6. SISTEMATIZAÇÃO DA OFICINA PRESENCIAL	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	29

1. APRESENTAÇÃO

Conforme dados publicados pela Rede Internacional C40 Cities¹ (C40), as áreas urbanas contribuem com 70% das emissões globais de gases de efeito estufa, que representam a principal causa propulsora das mudanças climáticas. Embora as cidades sejam adversamente impactadas por tais fenômenos, é nelas que a implementação efetiva de medidas e compromissos destinados a mitigar os efeitos das mudanças climáticas pode ser concretizada.

O projeto-piloto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba”, atualmente em fase de desenvolvimento, é conduzido pela Coordenadoria de Planejamento Urbano (SMUL/PLANURB), integrando-se ao escopo do programa internacional intitulado “Bairros Verdes e Saudáveis” (Green and Thriving Neighbourhoods²) do C40.

No âmbito desse programa, São Paulo é uma das 22 cidades selecionadas pela C40 para proposição de intervenções em escala de bairro. Estas intervenções servem como iniciativas práticas para testar e implementar os princípios da proximidade de atividades urbanas, difundidos através do conceito de “Cidade de 15 Minutos”³, que preconiza a disposição de moradia, trabalho, comércio, áreas verdes e serviços a uma distância curta, viável para deslocamentos a pé ou de bicicleta, com o intuito de assegurar acessibilidade às necessidades básicas.

Busca-se, por meio deste programa, fortalecer a escala local mediante a elaboração de intervenções que fomentem a diversidade de usos, a mobilidade ativa e promovam a qualificação dos espaços públicos. Paralelamente, a Política de Desenvolvimento Urbano de São Paulo, delineada no Plano Diretor Estratégico (PDE)⁴, encontra-se em consonância com esse conceito. Entre os objetivos estratégicos do PDE,

¹ Disponível em: <https://www.c40.org/news/green-thriving-neighbourhood-pilot-projects/>. Último acesso dezembro de 2023.

² Disponível em: <https://www.c40.org/what-we-do/scaling-up-climate-action/urban-planningdesign/green-and-thriving-neighbourhoods/>. Último acesso dezembro de 2023.

³ MORENO, C. (2023). La revolución de la proximidad: De la «ciudad-mundo» a la «ciudad de los quince minutos». Alianza Editoria.

⁴ Plano Diretor Estratégico (PDE) foi aprovado pela Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 e em 2023 foi complementado pela Lei nº 17.975/2023, que dispõe sobre a revisão intermediária do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

destaca-se o enfoque na criação de ambientes urbanos orientados para as pessoas, o clima e a natureza. Este alinhamento reforça o compromisso de São Paulo em adotar abordagens urbanísticas que promovam a sustentabilidade e a resiliência diante dos desafios contemporâneos.

Existem diversas estratégias territoriais que podem ser implementadas com base nos princípios da "Cidade de 15 Minutos". Nesse contexto, é necessário que a cidade seja concebida com ênfase na promoção da mobilidade ativa, integrando espaços públicos e áreas verdes no cotidiano da população. Adicionalmente, é essencial assegurar a presença de equipamentos urbanos e sociais, estabelecimentos comerciais e serviços de maneira acessível.

No Município de São Paulo (MSP), 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 com a finalidade de demarcar áreas que demandam qualificação urbanística prioritária, tendo como ênfase as áreas públicas e os percursos entre os equipamentos urbanos e sociais.

Por fim, cabe salientar que o projeto "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 caracterizada por elevada vulnerabilidade socioambiental. 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.

Para a escolha da localidade mais propícia à implementação do projeto "Bairro Conectado: Terminal Sapopemba", SMUL/PLANURB desenvolveu um método específico de identificação de uma área apta a receber o projeto dentro do MSP. Este método considerou tanto as diversas peças consolidadas e definidas no Sistema Municipal de Planejamento, em especial os Planos Regionais das Subprefeituras (PRS), quanto o escopo do programa internacional "Bairros Verdes e Saudáveis", elaborado pela C40. Assim, os Perímetros de Ação definidos pelos PRS foram submetidos a uma análise conjunta, a partir do cruzamento de indicadores,

tais como: a elevada presença de vulnerabilidade social, a intensa formação de ilhas de calor e a existência de centralidade local nas proximidades de modos de transporte de alta e média capacidade, como terminais de ônibus, estações de metrô, trem e monotrilho.

2. OBJETIVOS DO PROJETO-PILOTO

O projeto-piloto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba” visa:

- Ações voltadas para mobilidade ativa, com promoção e qualificação de espaços para pedestres e ciclomobilidade;
- Ações voltadas para a promoção de espaços públicos com foco nos pedestres e na interação social;
- Fomentar a articulação dos equipamentos urbanos e sociais e demais espaços públicos;
- Potencializar os espaços verdes e minimizar o impacto ambiental das “Ilhas de Calor”.



Figura 01: Objetivos do projeto-piloto Bairro Conectado: Terminal Sapopemba. Fonte: SMUL/PLANURB, 2024.

3. ETAPAS DO PROJETO-PILOTO

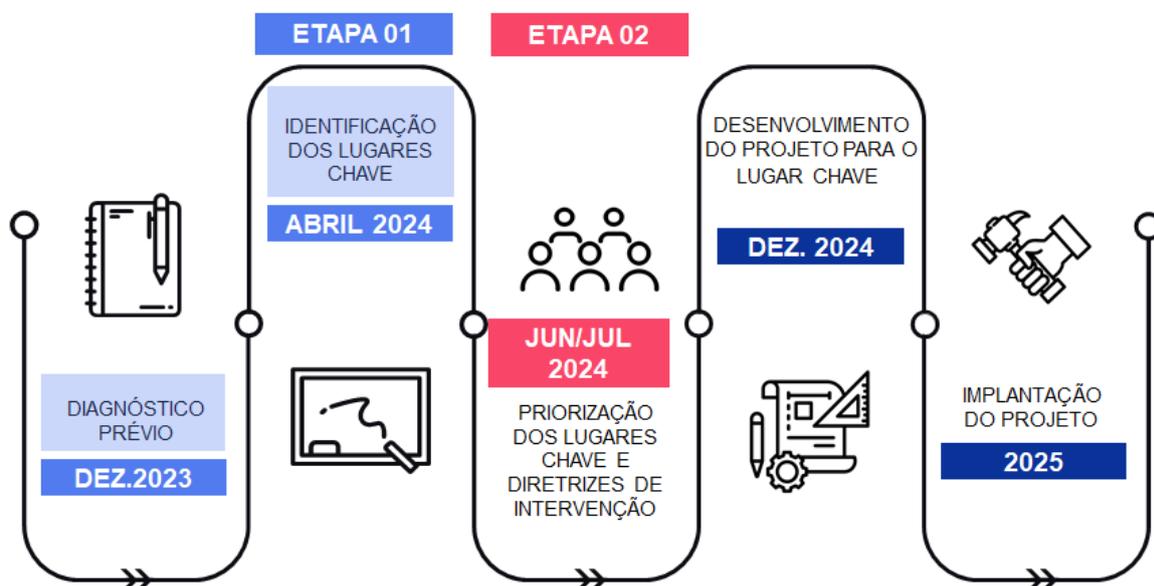


Figura 02: Etapas do projeto-piloto Bairro Conectado: Terminal Sapopemba. Fonte: SMUL/PLANURB, 2024.

O primeiro relatório técnico desenvolvido pela SMUL/PLANURB para o projeto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba” foi o diagnóstico urbanístico-ambiental, disponível na Página [Gestão Urbana](#), que tem o objetivo de descrever a situação atual da região, elencando as principais problemáticas e desafios da localidade.

O diagnóstico urbanístico-ambiental subsidiou também a construção do diagnóstico participativo, iniciado em março desse ano através da Etapa 01 do processo participativo. Entre os dias 11 de março e 12 de abril de 2024, a Prefeitura disponibilizou uma consulta pública online na plataforma “Participe+” para recolher sugestões de melhorias para a região. Também foi possível participar da consulta respondendo ao questionário pelo Google Forms ou diretamente na Subprefeitura Sapopemba. Nesta etapa a população teve acesso a um questionário que tinha o objetivo de identificar os principais trajetos realizados a partir de bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba e compreender como os espaços públicos são utilizados na região para mobilidade, lazer e atividades físicas.

A Etapa 01 do processo participativo contou também com uma oficina presencial, realizada no dia 6 de abril de 2024 no CEU Sapopemba, onde a Prefeitura recebeu da população propostas de melhorias. Tanto as informações coletadas junto à

população na oficina quanto as respostas coletadas pela consulta pública online encontram-se sistematizadas nesse relatório.

Identificados os principais problemas e potencialidades da região, a próxima etapa do processo participativo (Etapa 02) consistirá na priorização do espaço que receberá a intervenção, bem como na construção coletiva de propostas para este local. A Etapa 2 também contemplará a participação da comunidade local, tanto na priorização dos espaços públicos que carecem de qualificação urbanística e ambiental dentro da área do projeto, quanto na concepção de propostas.

O exercício, em conjunto com a comunidade local, de eleger as ações prioritárias é uma tarefa imprescindível para analisar a viabilidade de uma proposta, além de uma importante ação socioeducativa para a população. Nota-se que, através do debate e pactuação coletiva do planejamento urbano, fica mais evidente a necessidade de escolha dos enfrentamentos prioritários por conta, tanto dos custos (financeiros, sociais, de recursos humanos etc.), quanto das dificuldades, grau de impacto e amplitude das ações.

4. PERFIL DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

A Etapa 01 do processo participativo contabilizou um total de 1.697 contribuições, provenientes tanto do formulário da consulta pública (98% das contribuições) quanto da oficina presencial (2% das contribuições).

Entre março e abril de 2024, a Prefeitura disponibilizou uma consulta pública online na plataforma “Participe+” para recolher sugestões de melhorias para a região vizinha ao Terminal Sapopemba. Além disso, foi possível participar da consulta pública respondendo ao formulário pelo Google Forms ou diretamente na Subprefeitura. O formulário disponibilizado nos três canais de comunicação continha o mesmo conteúdo (Anexo 1: Formulário da Consulta Pública). A plataforma “Participe+” obteve 62 contribuições, o Google Forms recebeu 277 contribuições e a disponibilização de formulários na Subprefeitura recolheu 1328 contribuições.

Por meio da oficina presencial realizada no dia 6 de abril de 2024, no CEU Sapopemba, a Prefeitura recebeu propostas de melhorias da população residente e usuária da região ao redor do Terminal Sapopemba. A oficina contou com a participação de 10 munícipes e resultou na recepção de 30 contribuições. O total de dados da participação se encontram discriminados na **Tabela 01**.

Origem	Nº Pessoas	Nº Contribuições
Formulário: Google Forms	8	277
Formulário: Participe+	2	62
Formulário: Subprefeitura	52	1328
Oficina Presencial	10	30
Total	72	1.697

Tabela 01: Síntese da participação da Etapa 01. Elaboração: SMUL/PLANURB, 2024.



Figura 03



Figura 04



Figura 05



Figura 06



Figura 07



Figura 08



Figura 09



Figura 10

Figura 03 até 10: Oficina presencial no CEU Sapopemba. Fonte: SMUL/ASCOM, 2024.

< Voltar

Bairro Conectado: Terminal Sapopemba

DESCRIÇÃO

Olá, munícipe!

Vamos discutir conjuntamente o projeto Bairro Conectado: Terminal Sapopemba?

Esse projeto será resultado da parceria da Prefeitura Municipal de São Paulo com a rede C40 no programa global Green & Thriving Neighbourhood (Bairros Verdes e Saudáveis), dando início ao desenvolvimento desse projeto-piloto "Bairro Conectado: Terminal Sapopemba".

O objetivo do programa da Rede C40 é colaborar para a construção de bairros urbanos que integrem com mais qualidade suas estações de transporte, equipamentos públicos, ruas comerciais e áreas verdes e de lazer. Dessa forma, essas regiões poderão ser mais convidativas e seguras a pedestres e ciclistas, contribuindo também para um impacto positivo na saúde dos moradores e na redução das emissões de gases de efeito estufa com o desestímulo ao uso dos automóveis.

Em conjunto com a população, a Prefeitura de São Paulo definirá os locais prioritários e as intervenções urbanas necessárias para melhorar as condições de segurança e conforto ambiental nos percursos cotidianos de moradores da região. Entre as ações possíveis estão ampliação e qualificação de calçadas, travessias e conexões entre os espaços livres públicos, áreas verdes e equipamentos sociais (como hospitais, escolas, centros esportivos), buscando, assim, a interação entre eles e a apropriação do bairro pelos moradores e usuários em geral.

COMPARTILHAR



Figura 11:Platформа da consulta pública no Participe+. Fonte: PMSP, 2024.

As contribuições recebidas durante o processo participativo vieram de moradores dos seguintes bairros pertencentes à Subprefeitura Sapopemba: Jardim Sapopemba, Jardim Grimaldi, Jardim Colorado, Parque Santa Madalena, Conjunto Promorar, Conj. Residencial Sítio Oratorio, Fazenda da Juta, Jardim Planalto, Jardim Sinhá, Parque Bancários, Jardim das Rosas, Jardim São Roberto, Cohab Teotônio Vilela e Jardim Imperador. Além disso, participaram do processo moradores das Subprefeituras Itaquera, Vila Prudente, São Mateus e Aricanduva/Carrão/Vila Formosa que trabalham ou estudam em Sapopemba. Também houve participação de moradores dos municípios de Guarulhos e Santo André.

O **Gráfico 01** descreve as atividades realizadas pelos participantes do processo participativo nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. Trabalho (52%) e moradia (45%) são as principais atividades realizadas pela amostra da população, seguida pela utilização de comércio e serviços (42%) e equipamentos públicos (37%). Os dados indicam que, além de ser uma área dotada de equipamentos e opções de comércio, com diversidades de usos, há uma notável parcela de indivíduos que residem e trabalham (29%) nas proximidades do Terminal Sapopemba. A utilização do transporte público a partir do Terminal de Ônibus (29%) e do Monotrilho (27%) também indica a centralidade que os equipamentos de mobilidade têm, atuando como integradores da região com o restante da cidade. As atividades de lazer (24%) e estudos (5%) foram as menos mencionadas pelo público que respondeu ao questionário. A baixa porcentagem de pessoas que estudam na região pode indicar que o perfil dos que responderam ao questionário está mais conectado ao trabalho

do que aos estudos ou que a região não possui equipamentos de educacionais correspondente ao perfil dos entrevistados.

Quais atividades você faz nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba? (P4)

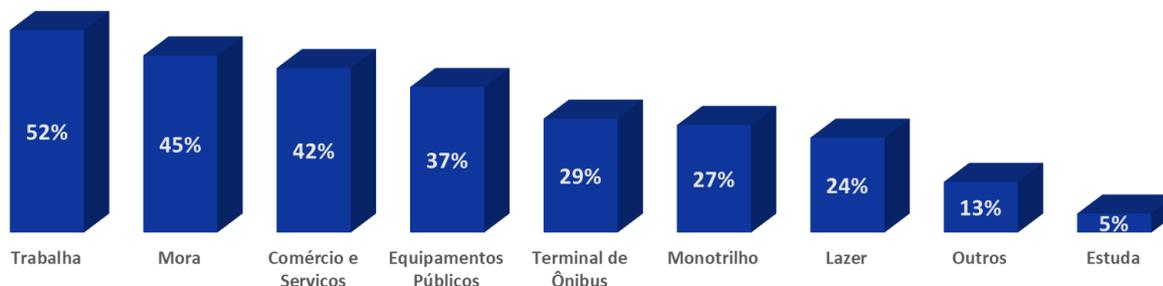


Gráfico 01: Atividades realizadas nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. Fonte: PMSP, 2024.

5. SISTEMATIZAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA

O formulário da consulta pública da Etapa 01 do projeto-piloto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba” contou com três canais de comunicação entre a população e o governo. Para a aplicação do questionário, utilizou-se tanto a plataforma online “Participe+”⁵, que visa proporcionar um ambiente para a discussão e formulação de políticas públicas municipais de maneira colaborativa, quanto o Google Forms. Além disso, foi possível o preenchimento do formulário presencialmente, diretamente na Subprefeitura Sapopemba.

A escolha do formulário como técnica de coleta de dados deve-se ao fato de ser um método amplamente utilizado em pesquisas exploratórias que envolvem o levantamento de uma grande quantidade de informações quantitativas e qualitativas. Além disso, a utilização de questionários demonstra-se uma ferramenta eficiente para a coleta de aspectos que envolvem a percepção, a opinião e as preferências dos pesquisados a respeito de soluções e de problemas urbanos coletivos.

O objetivo do formulário era recolher sugestões de melhorias para a região vizinha ao Terminal Sapopemba, além de fornecer uma compreensão mais clara das

⁵ Disponível em <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/>.

Ressalta-se que essas ferramentas de participação social em formato on-line foram as mesmas ferramentas utilizadas na Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico.

principais problemáticas e dos potenciais da região. A população pôde expressar sua opinião através de um conjunto de 26 questões. Cabe ressaltar que, a cada item do questionário, era possível ao munícipe selecionar uma das alternativas apresentadas e/ou escrever a sua resposta em uma caixa de texto. Ou seja, as perguntas abertas permitiram à população a liberdade de escrita, enquanto as perguntas fechadas continham alternativas de múltipla escolha ou binárias (sim ou não; adequado ou não adequado), cabendo ao público escolher a opção desejada⁶.

O formulário da consulta pública está disponível no **Anexo 01**. Destaca-se que o conjunto de questões reforça o compromisso de São Paulo em adotar abordagens urbanísticas orientadas para as pessoas, o clima e a natureza. Em síntese, as perguntas tinham o intuito de relacionar a vivência dos munícipes com princípios da “Cidade de 15 Minutos” e mapear como a população moradora e usuária avalia a situação dos espaços públicos no entorno do Terminal Sapopemba, principalmente calçadas, ruas, escadarias, passarelas, praças, parques e outras áreas verdes ou de lazer.

No questionário havia itens que consultavam os munícipes a respeito dos lugares mais frequentados por eles nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba e para quais atividades (lazer, comércio, serviços, mobilidade, trabalho, educação, saúde, assistência social etc.), bem como sobre os meios de transporte utilizados para o deslocamento entre os bairros da Subprefeitura em análise (a pé, de bicicleta, de transporte coletivo, de automóveis etc.).

O formulário também incluiu perguntas sobre a avaliação qualitativa dos espaços públicos voltados para a circulação, o convívio e a permanência da população nas centralidades locais, especialmente no entorno do Terminal Sapopemba, do CEU Jardim Sapopemba, do CEU Rosa da China e dos principais equipamentos urbanos e sociais, como o Hospital Sapopemba e o Hospital Local de Sapopemba, conhecido como Hospital Sapopembinha. Foram coletadas informações a respeito da situação dos percursos, das vias para bicicletas (incluindo a indicação da

⁶ Ao analisar as respostas do questionário online, é importante ressaltar duas questões metodológicas: (i) as perguntas não eram obrigatórias, permitindo que os participantes optassem por não responder a algumas delas; (ii) não era necessário concluir todo o questionário para enviar as respostas, resultando em discrepâncias nos totais de respostas para cada pergunta; (iii) as perguntas P4 e P5 davam a opção de o munícipe selecionar mais de uma resposta, fazendo com que, na sistematização das respostas, a somatória das porcentagens possam exceder 100%

necessidade de novas ciclovias e/ou qualificação das existentes), das calçadas (se estreitas, íngremes, com degraus ou outros obstáculos na faixa livre, tais como postes, lixeiras e raízes de árvores), das escadarias públicas e dos locais de difícil acesso ou com barreiras urbanas (dutos da Transpetro, muros extensos, áreas verdes sem acesso, ladeiras etc.).

Por fim, a população foi consultada acerca do interesse no fechamento de vias em dias e/ou horários específicos para veículos motorizados, permitindo seu uso para atividades de lazer, de pedestres e ciclistas, semelhante ao que ocorre atualmente aos domingos na Avenida Paulista.

O **Gráfico 2** descreve os principais meios de transporte utilizados nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. A alta concentração de infraestruturas de mobilidade e a centralidade que elas representam no território fazem com que o principal meio de transporte utilizado seja o Transporte Coletivo (74%). O transporte motorizado individual (40%) e a caminhada (32%) também indicam uma relevância destes modais na região. É importante destacar que as pessoas já caminham com frequência na região, embora muitas vezes não mencionem a caminhada quando a utilizam de forma associada com outro meio de transporte. A partir da sistematização do **Anexo 1**, é possível afirmar que 29% dos que responderam ao questionário utilizam o Transporte Coletivo associado à caminhada, 22% utilizam o Transporte Público associado ao transporte individualizado (carro/moto) e 14% utilizam os 3 principais modais (Transporte Coletivo, carro/moto e a pé). A utilização da bicicleta como meio de transporte representa apenas 3% dos que responderam ao questionário, indicando que este modal não é tão utilizado quanto os demais, de acordo com a amostra, levantando possibilidades de ações para as próximas etapas.

Quando você precisa se deslocar entre os bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba, qual meio de transporte você mais utiliza? (P5)

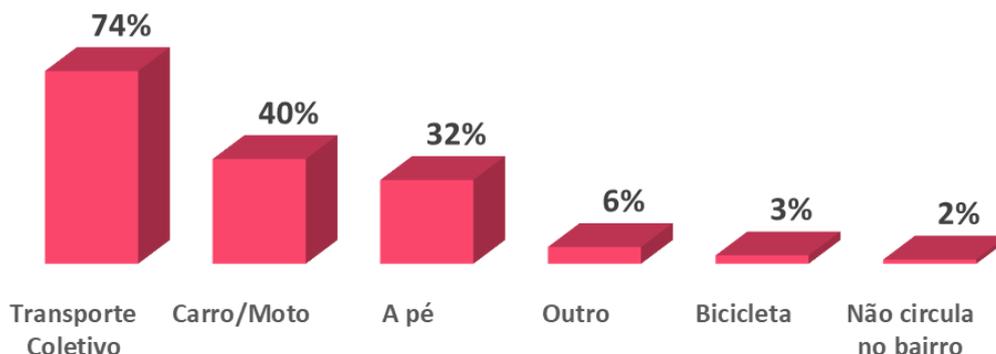


Gráfico 02: Meios de transporte utilizados nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. Fonte: PMSP, 2024.

O **Gráfico 03** sintetiza a resposta de três perguntas (6a, 7a e 9a) relativas à qualidade de vida e opções de lazer nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. A análise desses dados revela que a maioria dos munícipes (72%) percebe os bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba como lugares saudáveis para viver, com uma forte presença de opções de lazer, como praças e parques (80%). No entanto, há uma percepção menos favorável em relação às opções para atividades físicas, com uma menor porcentagem de aprovação (57%) e uma proporção significativa de pessoas (43%) que não consideram as opções adequadas. Essa discrepância sugere que, embora os espaços de lazer sejam bem avaliados, pode haver uma carência de infraestrutura para atividades físicas, ou uma percepção de que os espaços existentes não são suficientes e/ou adequados para essa finalidade.

Enquanto as perguntas 6a, 7a e 9a tinham a opção de resposta “sim” ou “não”, as perguntas 6b, 7b e 9b perguntavam o porquê dessa resposta, o que auxiliou a análise qualitativa das respostas. Aqueles que responderam positivamente ressaltam que há na região uma oferta de espaços de lazer (os mais citados foram o CDM Teotônio Vilela, praças municipais, CEUs e o Parque Linear Zilda Arns), uma sensação de pertencimento comunitário e acesso a opções de serviços e equipamentos. O ponto positivo mais citado foi a questão da conectividade; além da proximidade com as infraestruturas de mobilidade (Terminal de Ônibus, Metrô e Monotrilho), a população destacou também a proximidade com outros municípios e a facilidade de conexão com o restante da cidade.

Os que responderam negativamente às perguntas ressaltaram que o local poderia contar com mais iluminação, limpeza, áreas verdes e lugares para lazer, bem como acessibilidade para pessoas com deficiência e calçamento regulares. A questão da segurança e criminalidade foi bastante citada, assim como a presença de trânsito intenso na região, poluição sonora e a necessidade de mais ações de zeladoria urbana nos locais de lazer, principalmente nas praças e no Parque Linear Zilda Arns.

Os bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba:

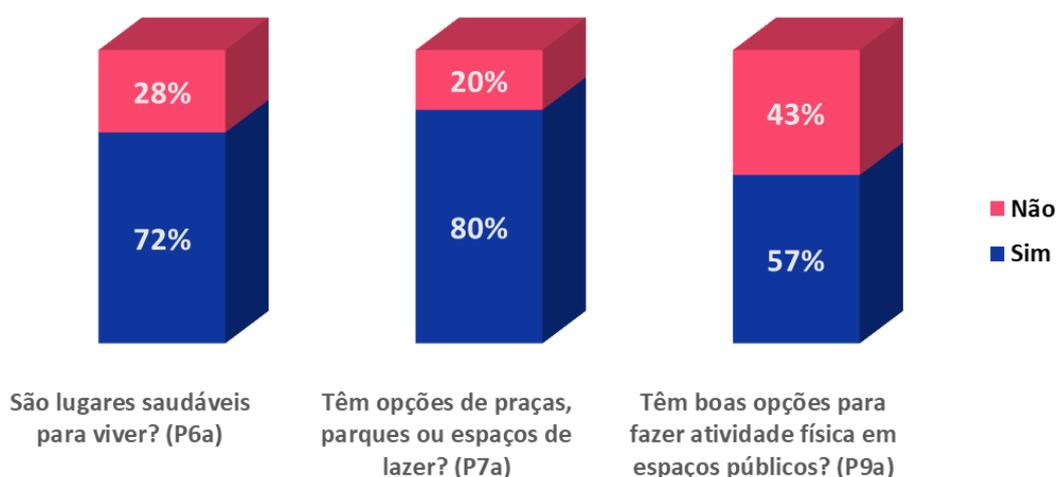


Gráfico 03: Qualidade de vida e opções de lazer nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba.

Fonte: PMSP, 2024.

Os munícipes que relataram frequentar os espaços públicos para a prática de atividades (**Gráfico 04**) físicas utilizam-nos predominantemente para a realização de caminhadas. Por outro lado, aqueles que não praticam atividades físicas nesses espaços (76%) indicaram que os principais fatores que os impedem de utilizar os espaços públicos para essa finalidade é a falta de tempo, a preferência por academias particulares, a carência de aparelhos e locais adequados para a prática de atividades além da caminhada, bem como a falta de segurança e de ações de zeladoria (limpeza, poda de grama e conservação dos espaços), são os principais fatores que os impedem de utilizar os espaços públicos para essa finalidade.

Você pratica alguma atividade física em espaços públicos? (P10a)

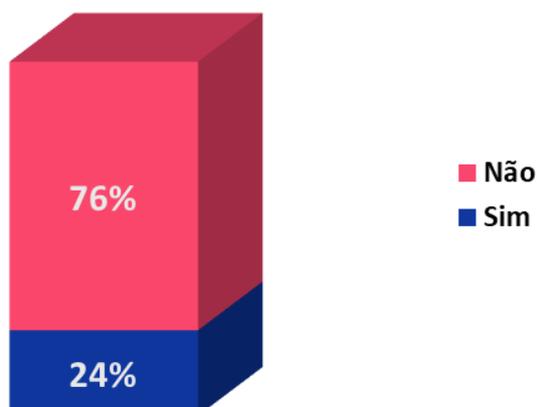


Gráfico 04: Atividade física em espaços públicos nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba.

Fonte: PMSP, 2024.

O **Gráfico 05** representa a qualidade das praças, parques e espaços de lazer e rede cicloviária nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. Embora uma proporção significativa avalie as vias de bicicleta como adequadas (68%), um número considerável de pessoas (33%) ainda as considera inadequadas, indicando possíveis áreas de melhoria.

No que tange às inadequações, foram apontadas necessidades de melhorias na iluminação das ciclovias, na sinalização, na limpeza urbana e na manutenção, devido à presença de irregularidades e buracos nos pisos. Por outro lado, os munícipes que consideram as ciclovias adequadas destacam sua importância por incentivarem a prática de atividades físicas.

No caso dos espaços de lazer (**Gráfico 05**), a situação é mais crítica, com uma maioria relativa (55%) considerando-os inadequados, o que reforça a análise apresentada no **Gráfico 03**. Os motivos apontados incluem a falta de manutenção dos equipamentos, a limpeza insuficiente, a carência de acessibilidade, segurança e iluminação inadequadas, além da necessidade de poda da grama e das árvores, e do plantio de mais elementos arbóreos. Cabe ressaltar que, mesmo entre aqueles que consideram os locais adequados, muitos também destacam a necessidade de melhorias qualitativas nos espaços existentes.

Como você avalia a situação:

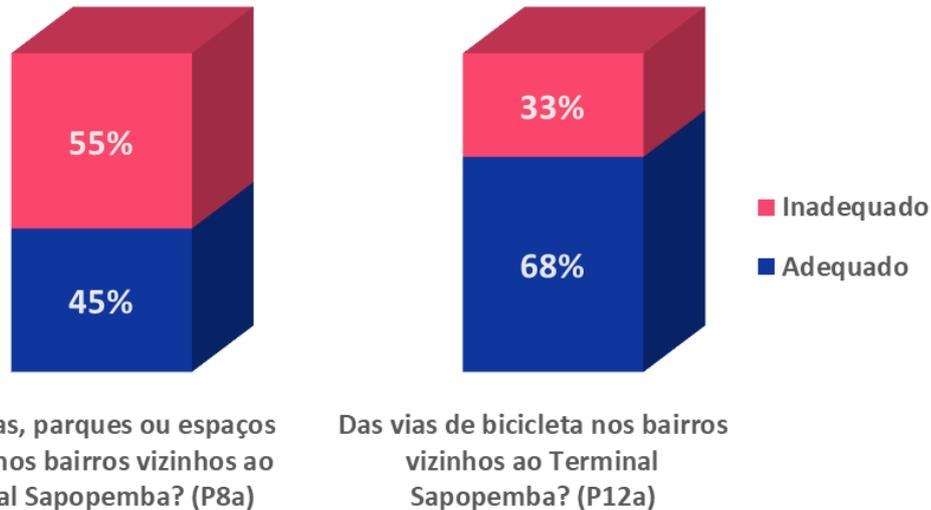
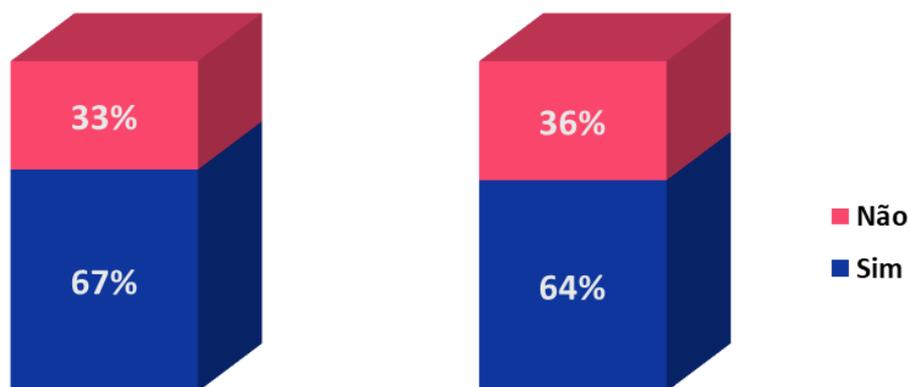


Gráfico 05: Qualidade das praças, parques, espaços de lazer e rede cicloviária nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. Fonte: PMSP, 2024.

Já o **Gráfico 06** sintetiza as respostas acerca da necessidade de novas vias e vagas para bicicletas nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. A maioria dos respondentes (67%) acredita que são necessárias novas vias para bicicletas, enquanto 33% discordam. Há a sugestão para a implantação de ciclovias na área do projeto, especificamente nas ruas Manoel Quirino e João Lopes de Lima. Similarmente, 64% dos participantes afirmam que há necessidade de mais vagas para bicicletas e 36% discordam. Mesmo que as demais questões contidas no formulário do processo participativo indiquem que a bicicleta não é o meio de transporte mais utilizado da área, esses dados indicam uma percepção geral de que a infraestrutura cicloviária na área é insuficiente, destacando uma demanda por melhorias tanto em termos de novas vias quanto de vagas para bicicletas.

Quando questionados sobre a criação de novas vagas para estacionamento de bicicletas, foi mencionada a possibilidade de realização de parcerias com o comércio local das principais centralidades para a implantação dessas vagas, assim como a necessidade de implantação de bicicletários nos equipamentos públicos urbanos e sociais da região, como o Hospital Sapopemba, CEUs, escolas, Subprefeitura e estações do metrô. Outro ponto abordado foi a necessidade de fiscalização para garantir a segurança das bicicletas estacionadas. Foi apontada, ainda, a necessidade de vagas na Av. do Oratório.

Os bairros vizinhos ao terminal Sapopemba:



Precisam de novas vias para bicicletas? (13a)

Necessitam de mais vagas para bicicleta? (14a)

Gráfico 06: Situação da infraestrutura cicloviária nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba.

Fonte: PMSP, 2024.

O **Gráfico 07** avalia a percepção dos participantes sobre a qualidade das calçadas e escadarias nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. A maioria considera as calçadas na área do CEU Jardim Sapopemba (62%), na área do CEU Rosa da China (60%), e nas ruas de comércio e serviços próximas ao terminal (69%) inadequadas, enquanto apenas uma minoria as considera adequadas (38%, 40%, e 31%, respectivamente).

Em relação às dificuldades para caminhar nos bairros próximos ao Terminal Sapopemba, foram destacados diversos pontos críticos. Dentre eles, ressalta-se a necessidade de aprimorar a segurança urbana e a limpeza pública. Além disso, a acessibilidade das calçadas se apresenta como um desafio significativo, agravado pela recorrente presença de veículos estacionados sobre elas, bem como pela existência de buracos e demais obstáculos que impedem o livre caminhar. Outro aspecto salientado é a necessidade de inclusão de mais elementos de segurança aos pedestres (semáforo, faixa de segurança, lombofaixa), a largura estreita das calçadas, muitas vezes dotadas de pisos quebrados ou inadequados, que comprometem a mobilidade dos pedestres.

Já as escadarias (**Gráfico 07**) são vistas majoritariamente como inadequadas (88%) pelos participantes, com apenas 13% considerando-as adequadas. Foram identificados problemas relacionados à irregularidade nos pisos das escadarias,

bem como a carência de acessibilidade adequada para idosos. Além disso, foi ressaltada a necessidade de instalação de rampas e corrimãos junto às escadas, a fim de facilitar o acesso. Outras questões apontadas incluem a melhoria na iluminação pública, a intensificação das ações de limpeza urbana e o reforço na segurança pública.

Esses resultados sugerem uma percepção geral de inadequação das infraestruturas de calçadas e escadarias na área, indicando uma necessidade significativa de melhorias para aumentar a acessibilidade e a segurança dos pedestres. Tratando-se de um território com grandes declividades, estas respostas são de suma importância para o desenvolvimento de projeto.

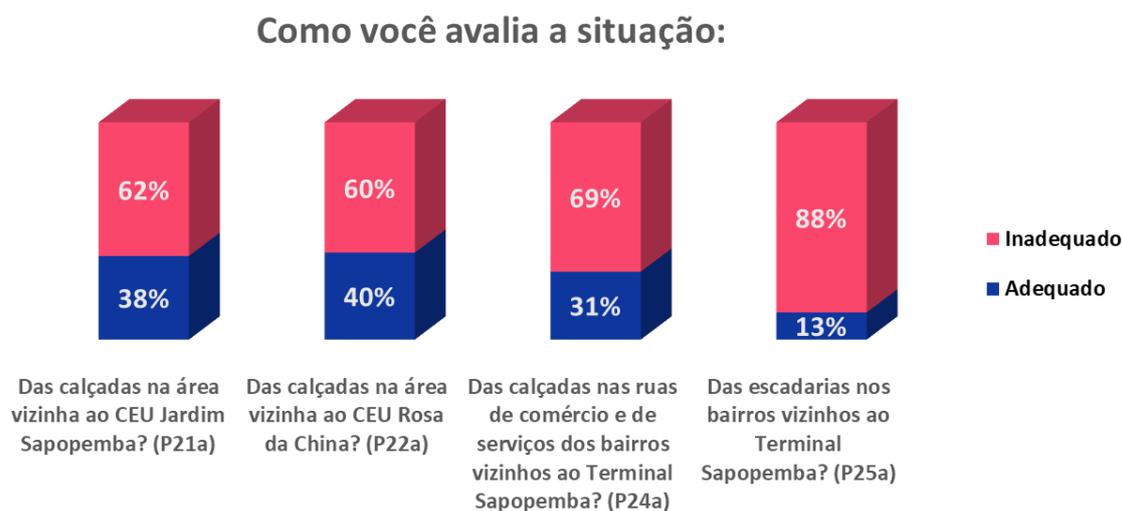


Gráfico 07: Situação das calçadas e escadarias nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba.

Fonte: PMSP, 2024.

O formulário da consulta pública teve como objetivo a avaliação da caminhabilidade, especialmente no entorno das centralidades e dos principais equipamentos públicos e sociais da região, concentrando a análise nos locais que recebem uma grande quantidade diária de pedestres. Em relação às calçadas tanto nas áreas de comércio e serviços, quanto no entorno do CEU Sapopemba, do Hospital Sapopemba e do CEU Rosa da China, foram mencionados problemas como a ausência de padronização das calçadas, a existência de pisos inadequados e com buracos, falta de acessibilidade e de piso podotátil, além da necessidade de melhorar a poda das árvores para que não se tornem um obstáculo ao livre caminhar. Há munícipes que consideram as calçadas estreitas e que acham que elas carecem de melhorias no que diz respeito à limpeza urbana. Soma-se a esses

pontos a existência de veículos e motos ocupando a calçada principalmente nas áreas de maior comércio e serviços.

Além da situação das calçadas, o **Gráfico 08** sintetiza as respostas acerca das dificuldades em atravessar as ruas nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. A análise dos resultados revela que, embora a maioria dos participantes (57%) não enfrente problemas ao caminhar pelos bairros vizinhos, uma proporção significativa de 43% relata dificuldades para atravessar. Esta diferença indica que quase metade dos moradores experimenta desafios de mobilidade. Os dados apontam para a necessidade de intervenções específicas para melhorar a acessibilidade e a segurança dos pedestres na área, como a instalação de faixas de pedestres, sinalizações e semáforos para pedestres, que serão exploradas nas próximas etapas de participação.

Quando você caminha pelos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba, você tem alguma dificuldade para atravessar? (P19a)

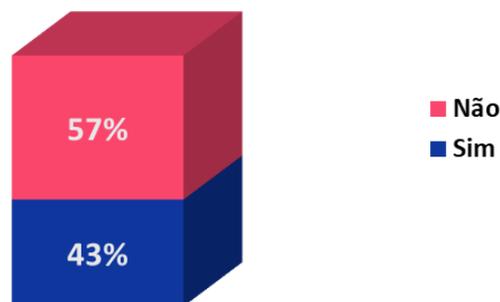


Gráfico 08: Dificuldade para atravessar nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. Fonte: PMSP, 2024.

Por fim, o **Gráfico 09** ilustra as opiniões dos participantes sobre a possibilidade de fechamento de vias em dias e/ou horários específicos para veículos motorizados, permitindo seu uso para atividades de lazer, de pedestres e ciclistas, semelhante ao que ocorre atualmente aos domingos na Avenida Paulista. A maioria dos respondentes (36%) apoia a ideia de fechamento temporário, em dias e horários específicos, enquanto 14% defendem um fechamento permanente. Apenas 5% dos

participantes são contra a ideia, indicando uma aceitação da iniciativa entre a amostra dos entrevistados.

Foi mencionada a necessidade de que a intervenção esteja associada a uma criteriosa análise técnica a respeito da pertinência de fechamentos, de modo a não prejudicar a circulação do transporte público coletivo e de demais veículos. Foram citadas como alternativas para estudo de implantação de tais iniciativas as seguintes vias: Rua Praça de Lazer, a Av. Avenida Arquiteto Nova Artigas, Rua do CEU Sapopemba, Rua Teotônio Vilela, Rua Tenente Lauro Sodré, Rua Domenico Alberti e Rua José Barbera. Esses resultados sugerem uma preferência por soluções flexíveis que permitam o uso compartilhado das vias públicas, equilibrando as necessidades de tráfego de veículos com a promoção de espaços de lazer e mobilidade sustentável para a comunidade. A baixa porcentagem de oposição reflete a importância de adaptar o espaço urbano para melhorar a qualidade de vida dos pedestres e ciclistas.

Você acha que existe alguma rua que deva ser fechada para carros para que possa ser utilizada para lazer de pedestres e ciclistas? (P26a)

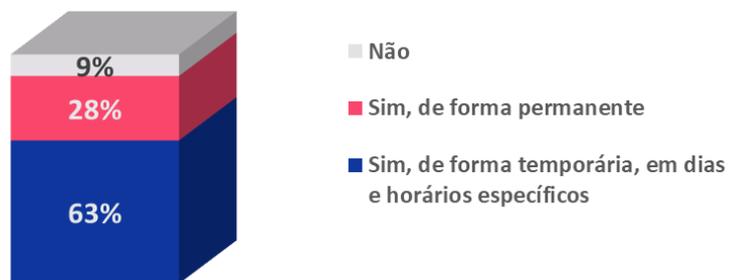


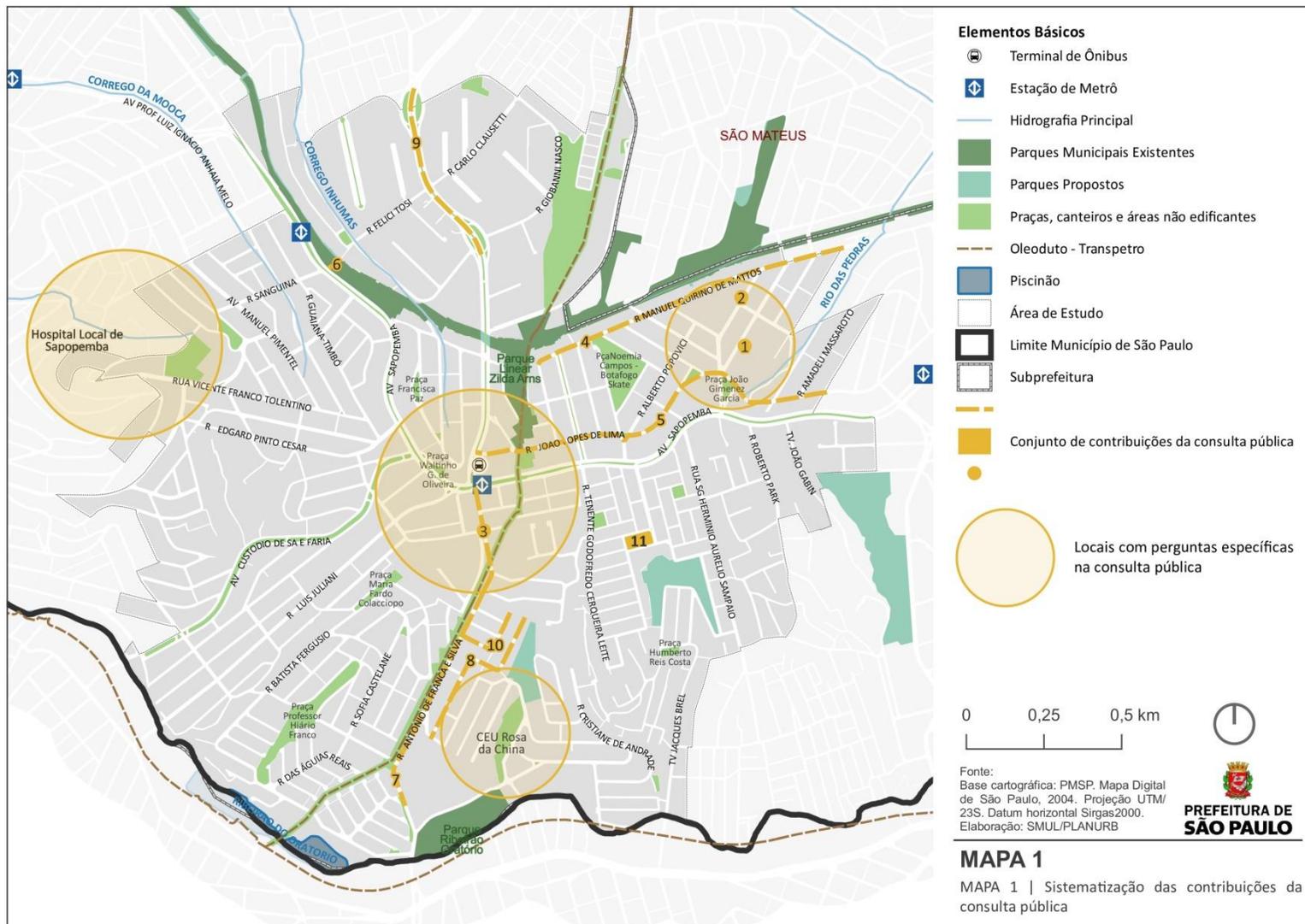
Gráfico 09: Preferências de fechamento de ruas para lazer nos bairros vizinhos ao Terminal Sapopemba. Fonte: PMSP, 2024.

Além de representar as contribuições da consulta pública em gráficos, também foi possível georreferenciar algumas contribuições que estavam vinculadas a algum local específico da área de estudo. O **Mapa 01**, a seguir, representa as contribuições que foram georreferenciadas. Cada local está numerado e associado com a correspondente contribuição na **Tabela 02**.

Cabe destacar que, embora todas as contribuições provenientes da consulta pública tenham sido sistematizadas, nem todas estão associadas a um local específico dentro da área de estudo. Além disso, para as contribuições da consulta pública que foram mapeadas, cada contribuição pode simbolizar um ou mais lugares na área de estudo, dependendo da avaliação feita pelo munícipe.

Por fim, salientamos que os círculos amarelos no Mapa 01 representam os locais que, no questionário da consulta pública, continham questões específicas.

Exemplos desses locais incluem o entorno do CEU Rosa da China, o entorno do CEU Sapopemba e do Hospital Sapopemba, o entorno do Hospital Sapopembinha e o entorno do Terminal Sapopemba.



Mapa 01 - Sistematização das Contribuições da Consulta Pública Elaboração: SMUL/PLANURB, 2024. Dados: contribuições da consulta pública, conforme Anexo 01.

Nº da contribuição	Pergunta	ID	Contribuição
1	14B	S003	Hospital Sapopemba / AMA e UBS, CEU Sapopemba / Subprefeitura Sapopemba
2	14B	S003	Hospital Sapopemba / AMA e UBS, CEU Sapopemba / Subprefeitura Sapopemba
3	19B	S027	Rua Antônio de França e Silva com a Rua Cristóvão de Vasconcelos, cruzamento sem semáforo, as vezes muito difíceis de atravessar.
4	13B	S003	Rua Manoel Quirino; Rua João Lopes de Lima
5	13B	S003	Rua Manoel Quirino; Rua João Lopes de Lima
6	19B	S003	Esquível Navarro, calçadas precárias, escadão que sai na Av. Sapopemba precário e sem luminosidade,
7	19B	F007	Antônio De França e Silva/Sapopemba
9	26C	F007	Vilanova Artigas ou Tenente Lauro Sodré
8	26C	F007	Domenico Alberti, José barbera
10	26C	F007	Domenico Alberti, José barbera
11	7B	S027	Não muito próximo ao terminal há o CEU e 1 praça no Mascarenhas, que na maioria das vezes está mal cuidada. Poderia ter mais espaços de lazer.

Tabela 02 - Contribuições da Consulta Pública Elaboração: SMUL/PLANURB, 2024. Dados: Contribuições da consulta pública, conforme Anexo 01.

6. SISTEMATIZAÇÃO DA OFICINA PRESENCIAL

Metodologia da Oficina

Para a oficina presencial foi planejada a elaboração de um mapa colaborativo feito pelo público presente com suporte dos técnicos de SMUL. De forma sintética, o objetivo do mapa colaborativo era representar, em cartografia, lugares e trajetos na área de estudo com problemas e potenciais associados ao escopo do projeto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba”.

Para os lugares, foi instruído para os munícipes mapearem áreas livres, espaços verdes e áreas públicas e avaliarem a acessibilidade, qualidade da caminhabilidade, a qualidade da permanência nesses espaços, qualidade dos mobiliários urbanos implantados, qualidade do conforto térmico e qualidade da segurança pública com o intuito de identificar problemas e potenciais.

Para o mapeamento dos trajetos, os munícipes foram instruídos a identificarem os principais trajetos realizados a pé e de bicicleta partir do Terminal Sapopemba em direção a outros modais e estações do Sistema de Transporte Público, em direção a equipamentos públicos e sociais, e em direção a áreas verdes públicas, espaços e áreas livres. Juntamente a essa identificação os munícipes foram instruídos a avaliar a qualidade do trajeto em relação a acessibilidade, qualidade da caminhabilidade para os pedestres, qualidade do conforto térmico, qualidade da segurança viária, também para identificar problemas e potenciais na área de estudo.

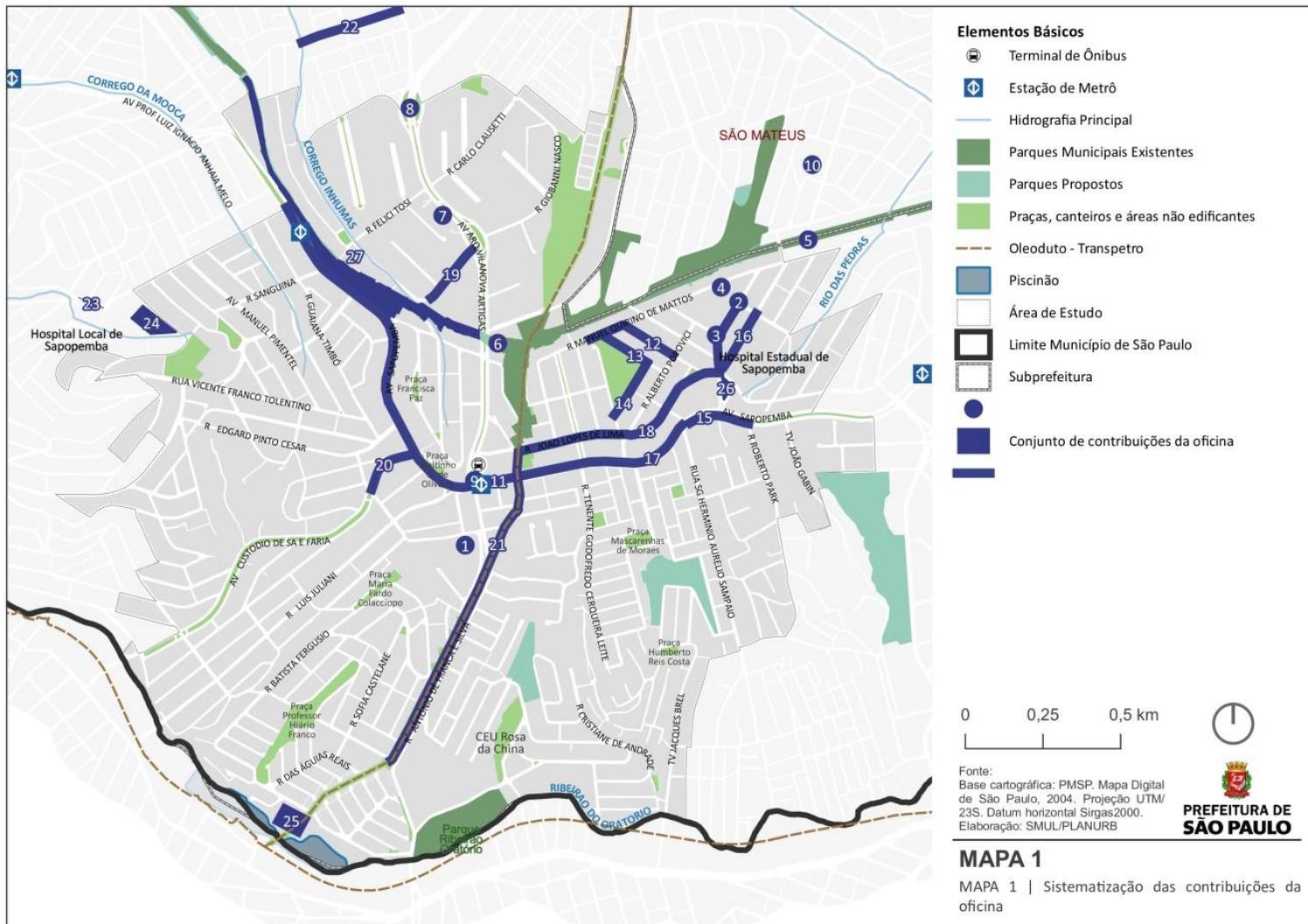
Para essa dinâmica foi levado um mapa em tamanho A0, padrão ABNT, com cartografia focada na área de estudo, com referências urbanas para identificação dos espaços: áreas verdes públicas, espaços e áreas livres, hidrografia, favelas, equipamentos públicos e comunitários, modais e estações do Sistema de Transporte Público, rede cicloviária, rede de infraestrutura urbana e limites administrativos. Os mapas levados para a oficina podem ser visualizados no **Anexo 02– Mapeamento Colaborativo**.

Para a aplicação da metodologia, foi feita uma apresentação do projeto aos munícipes presentes. Em seguida, deu-se início a Atividade 01 da Oficina, onde foram organizadas duas mesas para elaboração do mapeamento colaborativo, resultando nos mapas escaneados no **Anexo 02 – Mapeamento Colaborativo** (folha 2 e 3).

As informações do **Anexo 02** foram sistematizadas, resultando no **Mapa 02 - Sistematização das Contribuições da Oficina e Tabela 03 - Contribuições da Oficina Colaborativa**. Essa sistematização foi elaborada de acordo com os critérios elencados a seguir.

- Pontos representam locais específicos no Mapa apontados pelos munícipes
- Linhas representam trajetos, vias, eixos de infraestrutura urbana apontados pelos munícipes e
- Polígonos representam locais apontados pelo munícipe, cuja localização não ficou elucidada no mapa colaborativo. Exemplo: contribuições que retratavam alguma avaliação em parques e praças, sem deixar o local exato da problemática ou potencial. Nesse caso, a sistematização considerou o parque como um todo.

Cabe ressaltar que todas as contribuições foram numeradas, sendo que a numeração do **Mapa 02** está associada a numeração da **Tabela 03**, para leitura da avaliação dos munícipes. Cada local pode estar associado a uma ou mais problemáticas e potenciais. Quando associado a mais de uma contribuição, essas estão separadas por “ponto e vírgula” na **Tabela 03**. Quando não foi possível compreender a problemática ou potencialidade do local apontado, foi feito o georreferenciamento, com a anotação “Ilegível” associada ao local.



Mapa 02 - Sistematização das Contribuições da Oficina. Elaboração: SMUL/PLANURB,2024. Dados: contribuições da Oficina, conforme Anexo 02.

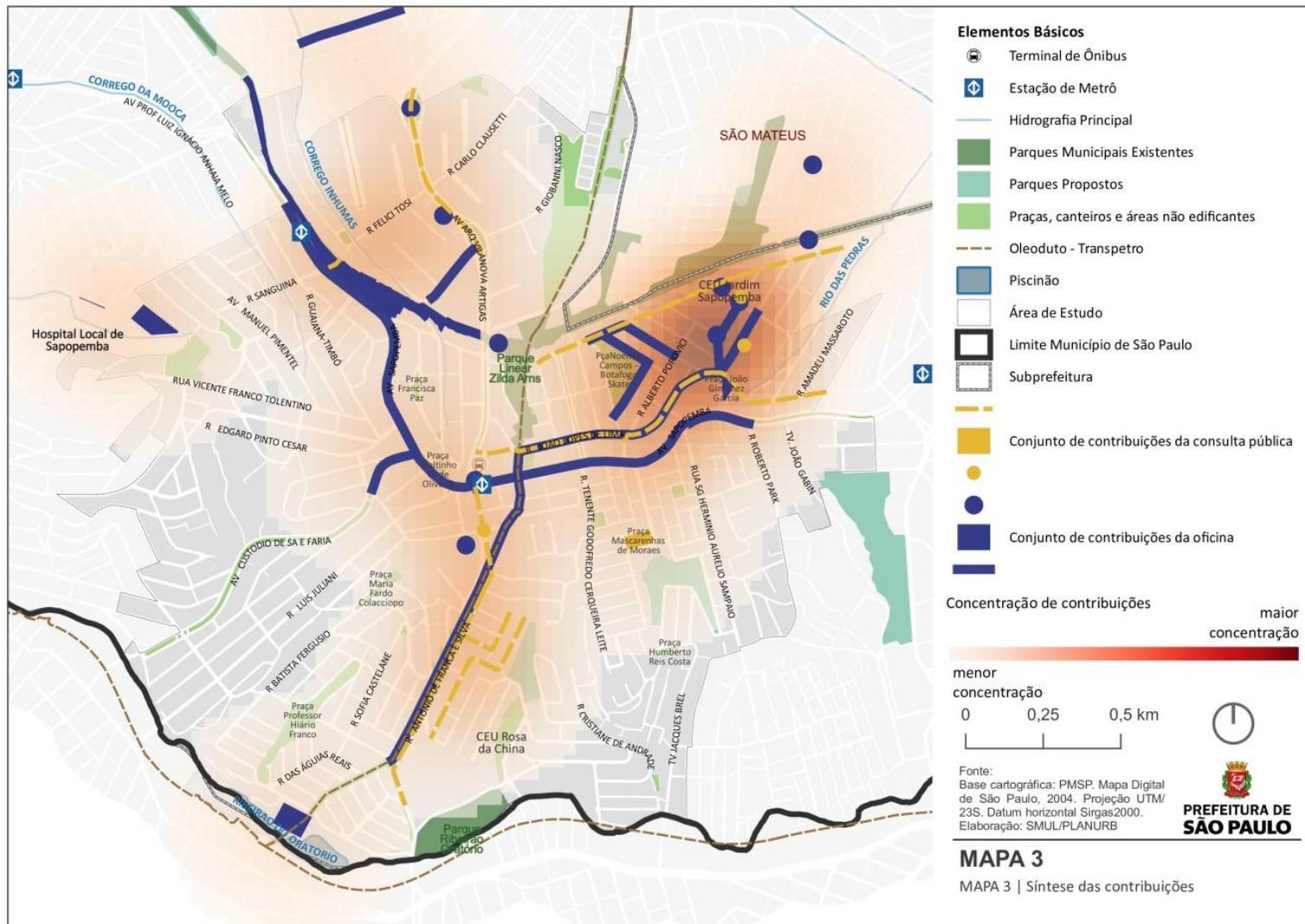
Nº da Contribuição	Contribuição
1	UPA
2	Falta rebaixamento guias
3	Falta rebaixamento guias
4	Falta Bicicletário; CEU Sapopemba falta bicicletário
5	Melhoria da praça; Acessibilidade abandono
6	Melhoria espaço área verde parque Zilda Arns, criar pertencimento
7	Rua "Hudo" via Terra (ilegível) 100 viela
8	Academia de Pedra; Praça João "Corps' (ilegível) atenção no espaço Antônio Augusto; Árvores Iluminação Zeladoria
9	Ciclovía do corredor verde sem conexão rebaixamento guias e sinalização
10	Escola Estadual Sapopemba
11	Melhoria arborização zeladoria espaço corredor verde do monotrilha
12	Declividade paralelepípedo
13	Pista de skate, falta de iluminação, assaltos
14	Acessibilidade calçadas segurança viária
15	Acessibilidade buracos calçada falta de arborização
16	Ciclofaixa
17	Ciclovía, poda das árvores e da grama, poças d'água, partes da ciclovía quebrada
18	Trajetória a pé do hospital até o terminal
19	Ilegível
20	Ligação ciclovía corredor verde monotrilha
21	Projeto para área dos dutos; Abandono
22	Melhoria para acessibilidade, ladeira, semáforo, faixa de pedestre, alagamento, acidente de carro
23	Subir rampa íngreme até hospital e EMEF ou subir escadaria
24	Quadra com ocupações
25	Campo
26	Melhoria segurança viária
27	Melhoria zeladoria acessibilidade

Tabela 03 - Contribuições da Oficina. Elaboração: SMUL/PLANURB, 2024. Dados: Contribuições da Oficina, conforme Anexo 02.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Etapa 01 do processo participativo do projeto “Bairro Conectado: Terminal Sapopemba” teve o objetivo de coletar informações sobre os principais espaços públicos e áreas livres utilizados pela população residente e frequentadora da região e examinar qualitativamente as características desses locais. A opinião pública, coletada por meio de consulta pública e oficina participativa, foi utilizada para subsidiar um estudo sobre a área através da vivência da população e para identificar 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 consulta pública foi disponibilizada nas plataformas Participe+, via formulário online e em formato físico na Subprefeitura de Sapopemba. O mapeamento colaborativo foi feito entre participantes, e os resultados foram analisados e sintetizados nos itens 5 e 6. As principais conclusões retiradas da Etapa 01 do processo são expostas a seguir.



Mapa 03 – Mapa Síntese da Etapa 01 do Processo Participativo. Elaboração: SMUL/PLANURB, 2024 Dados: consulta pública (Anexo 01) Oficina (Anexo 02).

O Mapa Síntese 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 foi 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 Vila União.

Com base na consulta pública, constatou-se que os munícipes identificam que existem áreas livres e espaços públicos que podem ser utilizados para lazer e para prática de atividades físicas na área analisada. Entretanto, a avaliação aponta para a necessidade de qualificação desses espaços para esse tipo de prática. As contribuições não apontam, portanto, para a proposição de novas áreas de lazer, mas sim para um aprofundamento em formas de qualificação ambiental e urbanística desses locais.

A partir da consulta pública, constatou-se que a população indicou majoritariamente a necessidade de melhorias na qualidade dos percursos para pedestres, com ênfase nas questões de segurança viária e acessibilidade universal no desenho urbano. Por se tratar de uma região com altas declividades, é comum encontrar quadras permeadas por escadarias urbanas, utilizadas pelos pedestres para transposição. As escadarias também foram avaliadas na consulta, e a segurança física e as condições de acessibilidade universal receberam avaliações indicando a necessidade de proposição de melhorias.

Outro aspecto relevante ao escopo do projeto é a infraestrutura cicloviária, cuja avaliação destacou a necessidade de melhorias no sistema cicloviário da região, incluindo a qualificação e manutenção das ciclovias existentes, bem como a expansão da rede cicloviária. Com base nas percepções da população a respeito da infraestrutura para pedestres e para ciclistas, é pertinente que na próxima Etapa haja um cruzamento entre esses dados e os principais percursos mapeados na oficina participativa para identificar possíveis locais alvo de qualificação.

A oficina participativa recebeu um número significativo de contribuições referentes às quadras no entorno do Terminal Sapopemba, à região composta pelo CEU Jardim Sapopemba, Hospital Sapopemba e Praça “do Skate”, bem como às vias que conectam essa região ao terminal. Avaliando as contribuições sobre esses locais, nota-se uma interface com as contribuições recebidas via consulta pública, com menções a respeito de melhorias na segurança viária, na acessibilidade universal e na infraestrutura cicloviária e para pedestres. Pontualmente, foram citados o Parque Zilda Arns e a área não edificante da faixa de duto da Transpetro. Para o parque, houve uma reivindicação por melhorias, e para a área onde estão implantados os dutos, houve uma sugestão para elaboração de um projeto para esse espaço. Observa-se que essas duas menções indicam tanto problemáticas a serem enfrentadas na região quanto possíveis potencialidades de qualificação de áreas livres e espaços públicos, em diálogo com a percepção da consulta pública.

Ainda a respeito das potencialidades da área em estudo, algumas vias foram apontadas pelos munícipes como sugestões para utilização exclusiva por pedestres, de forma permanente ou temporária. Duas ruas ao sul da área de estudo foram mapeadas para esse fim, além de um trecho da Avenida Vilanova Artigas. Cabe ressaltar que ainda se fazem necessários estudos específicos sobre a viabilidade dessas proposições nas vias sugeridas.

Considerando os dois formatos de participação, sintetizados no Mapa 03, é evidente que três regiões da área de estudo se destacam nas avaliações. A primeira região é composta pelo Terminal Sapopemba e seu entorno, abrangendo parte da Avenida Vilanova Artigas, a área dos dutos da Transpetro ao norte e ao sul e parte do Parque Zilda Arns. A segunda região é composta pelo entorno do CEU Jardim Sapopemba, Hospital Sapopemba e Praça “do Skate”. A terceira região é composta pelo entorno da Avenida Vilanova Artigas, na altura da academia pública implantada no canteiro da via. O destaque dessas áreas ocorreu pela grande concentração de contribuições associadas a um território específico; entretanto, mesmo as contribuições que retratam a área de estudo de forma geral ajudam a qualificar essas regiões.

Identificados na Etapa 01 os principais problemas e potencialidades da região, a próxima etapa do processo participativo (Etapa 02) consistirá na priorização do

espaço que receberá a intervenção, bem como na construção coletiva de propostas e diretrizes para esse local. A Etapa 2 também contemplará a participação da comunidade local, tanto na priorização dos espaços públicos que carecem de qualificação urbanística e ambiental dentro da área do projeto quanto na concepção de propostas.