

Recurso — Proposta 2853: Ajustes viários na Rua Domingos de Moraes

Orçamento Cidadão 2027 — Subprefeitura da Vila Mariana

A seguir, apresentamos as razões pelas quais solicitamos a reconsideração da classificação de inviabilidade atribuída à Proposta 2853, ponderando cada argumento do parecer técnico da SMT.

1. As faixas de pedestres integram a Rota Acessível Metrô Linha Azul, definida em conjunto com a SMPED, equipada com piso tátil e botoeiras sonoras.

A Proposta 2853 sugere novas localizações para as faixas, sem alterar suas características ou equipamentos. Não há, portanto, impedimento a que o piso tátil, o rebaixamento das calçadas e as botoeiras sonoras sejam integralmente mantidos nas novas posições. A necessidade de consulta à SMPED — que ainda não ocorreu — não configura inviabilidade: constitui etapa de compatibilização a ser cumprida no detalhamento. Acrescente-se que os novos traçados, mais diretos, eliminam as travessias em "Z" e ampliam a visibilidade recíproca entre pedestres e motoristas, **favorecendo** o uso das faixas por pessoas com deficiência.

2. A subárea semafórica foi recentemente modernizada, com a implantação do sistema adaptativo (semáforo inteligente).

O sistema adaptativo não é incompatível com as alterações propostas, podendo ser mantido sem prejuízo. O controle adaptativo otimiza a temporização dentro de parâmetros previamente configurados, entre os quais o ciclo máximo — exatamente o parâmetro que a proposta pretende revisar. A própria SMT reconhece essa possibilidade ao admitir "iniciar um estudo técnico para avaliar a possibilidade de redução do ciclo máximo adotado atualmente pelo sistema nesta região, conforme a proposta apresentada". Não há, nesse ponto, incompatibilidade técnica que justifique a inviabilidade.

3. O remanejamento das travessias não eliminará o terceiro estágio da programação semafórica.

O parecer atribui a permanência do terceiro estágio às travessias das vias transversais, por analogia à Av. Paulista, mas não demonstra que a geometria específica deste trecho a exige, nem apresenta simulação que contraponha o estudo que fundamentou a proposta. A redução a dois estágios resulta de simulação em software especializado (LISA), conduzida por técnicos em engenharia de tráfego. Havendo divergência entre a análise da SMT e o estudo técnico, o encaminhamento adequado é a reconciliação das duas modelagens, e não a rejeição da proposta. Ainda que se mantenha o terceiro estágio, os ganhos de segurança e a eliminação das travessias em "Z" independem do número de estágios e subsistem.

4. O impacto da inversão de mão de direção excede a abrangência da área estudada.

Trata-se de justificativa para o aprofundamento e o detalhamento da proposta, não para a sua inviabilidade. É próprio do processo do Orçamento Cidadão que as propostas sejam apresentadas em caráter preliminar, cabendo os estudos mais detalhados às etapas posteriores — sobretudo em intervenções de maior complexidade técnica. Reconhecer a necessidade de ampliar a área de estudo é, precisamente, admitir que a proposta é viável e merece ser aprofundada.

5. Há limitações físicas das vias quanto ao volume de tráfego e à existência de vagas de estacionamento.

O parecer afirma incompatibilidade entre a largura das vias e o volume redistribuído, mas não apresenta a medição que a sustente, nem identifica em qual via — e em qual dos dois cenários alternativos apresentados — o limite físico seria excedido. As simulações computadorizadas de tráfego demonstram que as vias comportam o volume proposto. A título de comparação, as vias que receberiam o acréscimo de tráfego tendem a ser menos exigidas do que a Rua Embuaçu — de largura semelhante —, que absorverá isoladamente todo o volume do futuro túnel Sena Madureira. Se essa via é tida como apta a receber sozinha tal carga, as vias desta proposta, que distribuem o acréscimo entre mais de um trecho em qualquer dos cenários, o são com ainda mais razão.

Quanto às vagas de estacionamento, a fruição do tráfego e os demais usos públicos da via preponderam sobre o estacionamento de veículos particulares. As eventuais vagas destinadas a pessoas com deficiência poderão ser realocadas, em quantidade equivalente, na mesma região.

Conclusão e pedido

A Proposta 2853 pode e deve ser aprofundada nas etapas seguintes, mas é, no mínimo, precoce classificá-la como inviável — sobretudo por resultar de estudo técnico conduzido por especialistas em engenharia de tráfego. Nenhum dos apontamentos do parecer constitui obstáculo intransponível: todos se resolvem no detalhamento próprio das etapas posteriores do processo.

Cumpramos lembrar que a Proposta 2853 foi uma das mais votadas do Orçamento Cidadão 2027 nesta Subprefeitura, expressando a vontade manifesta da população deste território. Classificá-la como inviável, quando os apontamentos do parecer se resolvem por aprofundamento técnico, contraria o próprio propósito do orçamento participativo: traduzir a escolha dos cidadãos em compromisso efetivo do poder público. Manter a inviabilidade seria frustrar a legítima expectativa de milhares de moradores que elegeram esta proposta como prioridade para o seu bairro.

Diante do exposto, requeremos que a Proposta 2853 seja classificada como **viável**, comprometendo-se a Prefeitura a promover o aprofundamento técnico necessário à sua implementação, em benefício da circulação de veículos, pedestres, ciclistas e do transporte coletivo em região de importância estratégica da cidade.

Atenciosamente,
Conselho Participativo Municipal da Vila Mariana