

1 ATA DA 39ª SESSÃO DO CONSELHO GESTOR DO CAMPUS DA CAPITAL DA UNIVERSIDADE
2 DE SÃO PAULO – CGCca, REALIZADA EM 17.06.2015.

3 Às nove horas e quarenta e cinco minutos do dia dezessete de junho de dois mil e
4 quinze, na Escola de Educação Física e Esportes da Universidade de São Paulo,
5 localizado na Av. Prof. Mello Moraes, 65, Cidade Universitária “Armando de Salles
6 Oliveira”, realizou-se a 39ª sessão do Conselho Gestor do *Campus* da Capital da
7 Universidade de São Paulo (CGCca), sob a Presidência do Prof. Dr. Valmor Alberto
8 Augusto Tricoli, com a presença dos senhores Conselheiros. O senhor presidente
9 iniciou a reunião, deu as boas vindas a todos na primeira reunião realizada na EEFÉ.
10 Convidou o Prof. Luiz Henrique Catalani, Prof. Tércio Ambrizzi e Prof. Jose Roberto
11 Drugowich para compor a mesa e auxiliar na condução da reunião.

12 **I - Expediente: 1. Aprovação das Ata de número 38 – Prof. Valmor** colocou a ata em
13 votação. **Sr. Geraldo José da Cunha, representante funcionário técnico**
14 **administrativo**, solicitou para acrescentar no item 4, no assunto sustentabilidade, o
15 tema água, sugeriu que sejam chamados professores especialistas no assunto, assistiu
16 uma palestra com o Prof. Ivanildo Hespanhol muito boa, acredita que não cuidar da
17 água na USP é um caso sério, então pediu a inclusão dessa observação. Sem outras
18 alterações apresentadas pelos conselheiros, a ata foi aprovada.

19 **2. Base SAMU – Prof. Valmor** informou que esteve presente na inauguração da base
20 do SAMU, a comunidade estava aguardando esse serviço com ansiedade. As
21 instalações ficaram muito boas, a localização fica atrás do Restaurante do Clube da
22 Universidade, o acesso é feito pela entrada do Clube.

23 Antes de iniciar a ordem do dia passou a palavra para o **Prof. Drugowich**, que destacou
24 a honra em participar da reunião, já tinha sido convidado pelo Prof. Arlindo e Prof.
25 Catalani, desejou uma reunião muito proveitosa para todos.

26 **II - Ordem do dia – 1. Plano Cicloviário da CUASO – Eng. Douglas Costa, funcionário**
27 **da Prefeitura do Campus**, iniciou a apresentação, explicou as fases de implantação do
28 projeto de mobilidade, no projeto cicloviário não está contemplado apenas uma rede
29 de bicicletas, mas também um plano de circulação integrado, considerando pedestres,
30 transporte coletivo e os diferentes tipos de transportes, o plano iniciou pela Av. da
31 Universidade e o entorno, e em seguida será feito para a Av. Luciano Gualberto, onde
32 estão as partes mais povoadas do campus. A rede do campus integra a rede que faz
33 parte do município, que está implantando e vem até a portaria do campus, todos os
34 projetos elaborados pela SEF, Prefeitura e professores pesquisadores elaborados ao
35 longo dos anos serviram como base para o trabalho da empresa que foi contratada, esses
36 trabalhos foram revisados, pois a USP não contava com especialistas em
37 comportamento de ciclistas e em formas seguras e integradas de ciclovias. Então, a
38 proposta é iniciar com essa rede estrutural inicial, adotando ciclofaixas e não ciclovias
39 segregadas. As ciclofaixas são defendidas por especialistas, cicloativistas, arquitetos,

40 etc. São faixas pintadas do lado direito das vias. As ciclovias em canteiros centrais,
41 segregadas, pareciam ser um consenso, mas não, grande parte dos ciclista defende
42 que o espaço direito das ruas, onde as bicicletas já circulam é que precisa ser
43 legitimado e pintado para garantir maior segurança. Na Av. da Universidade a
44 ciclofaixa foi implementada sem vaga de estacionamento, com a faixa de ônibus e
45 ciclofaixa, e isso está regularizado. Em outras avenidas com estacionamento no
46 canteiro central, pretende-se retirar essas vagas de estacionamento, que são um
47 problema para o trânsito. Na Av. Luciano Gualberto a ciclofaixa será implementada
48 com estacionamento à direita, com proteção para os ciclistas, pois essa é uma das vias
49 com maior número de acidentes. Com esse estacionamento e ciclofaixa regularizados a
50 intenção é a de diminuir o número de acidentes. Estão sendo implementadas também
51 ciclorotas, que são áreas sinalizadas para compartilhamento com motoristas. Explicou
52 as diferentes tipologias, na Av. da Universidade a ciclofaixa segue sempre à direita com
53 estacionamento proibido, na Av. Luciano Gualberto e na Av. Lucio Martins Rodrigues o
54 estacionamento segue à direita, com a ciclofaixa protegida, a Rua do Matão não terá
55 ciclorota devido a alta possibilidade de acidentes, alguns trechos da travessa terá
56 ciclofaixa na mão contrária, por ser uma via de mão única, na Av. Almeida Prado a
57 ideia é a de uma ciclofaixa segregada com proteção para o ciclista. Cada trecho e cada
58 cruzamento é detalhado no projeto, os pontos mais problemáticos são as rotatórias e
59 cruzamentos, que precisam de um esquema muito organizado para evitar acidentes. A
60 ciclofaixa não será totalmente pintada de vermelho, apenas as áreas de conflito, com
61 cruzamentos e compartilhamento com carros, nesses pontos o vermelho alerta para
62 um maior cuidado. Essa escolha possibilita também um projeto mais suave e de menor
63 custo, os trechos sem conflito não são pintados de vermelho, são apenas sinalizados.
64 Alguns trechos de travessia dos ciclistas serão compartilhados com a travessia de
65 pedestres já existentes. O projeto contempla também as divisões com o plano viário,
66 com faixas para outros transportes, no entanto o projeto final será remetido aos
67 planos viários do campus para qualquer necessidade de adequação. Terminou sua
68 apresentação e se colou à disposição em caso de dúvidas. **Prof. Valmor** antes de
69 passar a palavra aos conselheiros, passou a palavra ao Prof. Arlindo para algumas
70 considerações. **Prof. Arlindo** destacou que o importante dessa apresentação é
71 caracterizar uma proposta, que está sendo realizada pelo técnico Douglas, responsável
72 pela área de Projetos da Prefeitura, e que utiliza especialistas na temática para que o
73 que seja implementado contemple o que existe de mais adequado e avançado nessa
74 questão das ciclovias e ciclofaixas, destacou a importância do projeto ter professores
75 da Escola Politécnica e da FAU envolvidos, além de estar aberto para qualquer colega
76 que tenha alguma contribuição, entrando em contato com o Prof. Tércio e com o
77 Engenheiro Douglas, podendo chamar a atenção para alguma questão que os
78 conselheiros podem considerar necessária, com o objetivo de que o projeto final sirva
79 de modelo para qualquer campus universitário que queira desenvolver um plano
80 cicloviário, assim como para as cidades, uma vez que todas as técnicas para

81 desenvolver uma boa mobilidade com segurança estão sendo desenvolvidas. Lembrou
82 que o projeto que está em fase de finalização, foi aprovado pelo Conselho Gestor do
83 Campus e esse momento é importante para uma prestação de contas final. Pediu ao
84 Sr. Douglas que apresente o cronograma previsto no orçamento inclusive. **Sr. Douglas**
85 esclareceu que o projeto será finalizado em julho, e então será implementado em
86 fases, a primeira fase (Av. Luciano Gualberto, Av. Lineu Prestes e Rua do Lago) será
87 executada até maio de 2016, garantindo uma boa ligação entre diferentes pontos do
88 campus. Explicou ainda, que para esse ano estão previstas obras de recapeamento na
89 Av. Mello Moaes, no momento do recapeamento, o projeto de ciclofaixa já poderá ser
90 executado. As outras partes do projeto deverão ser executadas até o segundo
91 semestre de 2016. Os bicicletários com pólos de serviço e apoio serão implementados
92 próximo ao CRUSP, inicialmente, assim como pontos de empréstimo de bicicletas,
93 como o Pedalusp, que foi revisto e vai fazer parte de um sistema integrado de
94 compartilhamento de bicicletas. **Prof. Valmor** abriu a palavra aos conselheiros para
95 esclarecer dúvidas. **Prof. Severino Toscano do Rego Melo, Vice-Diretor do IME,**
96 perguntou sobre a Rua do Matão, que já tem placas proibindo a descida de bicicletas e
97 que são muito descumpridas, muitos ciclistas que vem do portão da Vila Indiana fazem
98 esse caminho e existem muitas situações perigosas pois muitos motoristas ficam
99 nervosos. Destacou que além da ciclovía e ciclofaixa, existe um outro formato usado
100 próximo ao metrô, que é a faixa compartilhada, com avisos para os motoristas que a
101 faixa é compartilhada, como as vias do campus estão tendo sua velocidade reduzida
102 para 40 Km/h, sugeriu que a Rua do Matão se torne uma faixa compartilhada e que as
103 placas sinalizem o compartilhamento com a redução de velocidade. Acredita que uma
104 lei mais branda, priorizando o uso da bicicleta sobre o uso do carro, como uma política
105 no campus como um todo, tem maior chance de ser respeitada do que a proibição de
106 bicicletas em alguma via. **Prof. Marcelo Romero, Superintendente de Gestão**
107 **Ambiental,** destacou que a iniciativa da Prefeitura com esse projeto é bastante
108 louvável, entretanto lembrou que faz parte do plano de metas da Universidade
109 desenvolver uma política ambiental e de sustentabilidade, que a SGA está elaborando,
110 foram criados doze grupos de trabalho que foram desenvolvidos com centenas de
111 professores, inclusive da Poli e da FAU, um desses grupos é o de Mobilidade. Esse
112 grupo está definindo a política de Mobilidade da Universidade, esse plano se encerra
113 em agosto, então sugeriu que o plano cicloviário seja encaminhado para esse grupo,
114 de modo a garantir que o plano esteja de acordo com a política e a política de acordo
115 com o plano. Sugeriu também que todos os outros planos que tem relação com a
116 Sustentabilidade, sejam encaminhados para a SGA, antes de uma aprovação final,
117 garantindo que todas as ações fiquem afinadas. **Sr. Douglas** respondeu que é um
118 participante do grupo de Mobilidade e que todo o plano foi encaminhado e
119 compartilhado com o grupo, assim como os outros projetos que tem relação com a
120 Sustentabilidade, destacou sua preocupação para que os projetos não firam as
121 políticas, que devem sair depois do projeto, e por isso mesmo tem trocado muita

122 informação com Prof. Orlando, Prof. Nelson, arquiteta Neyde e todos os outros, e
123 estão trabalhando em conjunto. Com relação à Rua do Matão, explicou que a
124 declividade está no limite com 8% e que o problema maior é o risco de acidentes.
125 Explicou que a intenção é a de reduzir a velocidade de algumas vias para 40 Km/h, em
126 algumas vias isso está funcionando e sendo respeitado, na Av. Lineu Prestes, por
127 exemplo, esse limite precisa ser de 50 Km/h, para que seja respeitado, por se tratar de
128 uma descida. Na Rua do Matão a velocidade de ônibus e carros é maior, o risco de
129 acidentes é muito grande. **Prof. Arlindo** destacou que o importante é que as sugestões
130 sejam levadas ao grupo que está cuidando do plano e sejam consideradas, decidindo
131 pelo que for tecnicamente viável para que as regras sejam respeitadas. Destacou como
132 exemplo a troca das placas de sinalização que estão sendo feitas para adequação e
133 cumprimento das regras. Reafirmou a importância de que todas as sugestões sejam
134 consideradas, assim com as políticas desenvolvidas pela SGA sejam respeitadas e
135 atendidas por todas as Prefeituras. Por isso, a participação do Sr. Douglas no grupo de
136 mobilidade da SGA foi importante, tanto para levar elementos do projeto para o
137 grupo, como para trazer definições das políticas. **Prof. Hugo Segawa, diretor do MAC,**
138 entende que o uso de bicicletas implica numa cultura de educação, por isso perguntou
139 se está previsto em paralelo a implementação de ações educativas, já que se trata de
140 um plano experimental, e a realização de um plano de educação de motoristas,
141 ciclistas e pedestres será muito importante. Perguntou se foi pensado em meios de
142 ligação com a malha de mobilidade da cidade, para que alunos, professores e outros
143 venham para o campus de bicicleta, destacou que o chegar ao campus é muito
144 importante e por isso a necessidade de se pensar os diferentes meios de chegada ao
145 campus e suas possíveis ligações por meio da bicicleta. Destacou a importância dos
146 bicicletários e meios de compartilhamento para aumentar o uso, perguntou se isso foi
147 pensado. Perguntou ainda se a ciclofaixa à direita pode entrar em conflito com as
148 pessoas que esperam os ônibus nos pontos e se isso foi pensado. **Sr. Douglas**
149 esclareceu que existe um termo de cooperação com a CET, que já tem uma campanha
150 de educação no município para incentivar o uso de bicicletas e que isso também está
151 sendo pensado para o campus. Sobre os pontos de compartilhamento de bicicleta,
152 além do campus existe a intenção de ligação em dois pontos com sistema de
153 empréstimo de bicicletas, na estação Butantã do metro e na CPTM de trem. **Prof.**
154 **Tércio** completou que no Programa Campus Sustentável existe uma série de ações e
155 metas, algumas delas são voltadas para a educação, fazendo com que o ensino e a
156 extensão estejam presentes nesses projetos, com campanhas, monitorias, etc. Com
157 relação às bicicletas que vem de fora, existem algumas possibilidades, como a
158 ciclopasseira que estava em planejamento para ligar a região do parque Villa Lobos
159 com o campus, assim como estações de compartilhamento de bicicletas na CPTM e no
160 Metrô. Explicou que nessa primeira etapa o foco será dentro do campus, mas ao longo
161 do tempo outras ações serão planejadas. **Sr. Douglas** explicou ainda, que a ciclofaixa
162 tem trechos de conflito nos pontos de ônibus, no entanto a faixa à direita,

163 tecnicamente, ainda é a melhor solução, esses trechos serão sinalizados com “pare”
164 para que os ciclistas aguardem o embarque nos ônibus para então seguir, sem desvio
165 de faixa e com a manutenção da segurança. **Sr. Geraldo José da Cunha, representante**
166 **funcionário técnico administrativo**, colocou suas preocupações com relação ao
167 estacionamento para idosos e deficientes, que já enfrentam muitas dificuldades, os
168 projetos são lindos, mas quando são executados muitas vezes apresentam problemas.
169 Acredita que os especialistas deveriam ser da própria Universidade, mas muitas vezes
170 são buscados especialistas de fora para trazer idéias para a USP. Defendeu que as leis
171 sejam cumpridas, por isso é necessário pensar no estacionamento de idosos e
172 deficientes, assim como as devidas travessias de segurança para essas pessoas. **Prof.**
173 **Valmor** colocou em votação a aprovação do projeto ciclovitário, não sendo
174 apresentadas objeções o projeto foi aprovado. Passou para o ponto seguinte, iniciando
175 com algumas considerações do Prof. Arlindo.

176 **2. Acesso de veículos à CUASO: Proposta para Portão 1 – Prof. Arlindo** explicou que a
177 apresentação seguinte engloba uma série de preocupações apresentadas pelo
178 Conselho Gestor, que o Sr. Douglas, responsável pela área, vai detalhar melhor,
179 lembrou que o engenheiro Enea, assim como outros professores também estão
180 envolvidos no projeto. Destacou que a apresentação que foi feita tem relação com um
181 modelo matemático usado na Alemanha e que nessa fase da apresentação mostra
182 algumas alternativas para a melhoria do trânsito no campus. **Sr. Douglas** iniciou sua
183 apresentação mostrando as etapas do projeto e a metodologia, que também faz parte
184 do Campus Sustentável, foram feitos diagramas de fluxos nas três portarias, com a
185 contagem de veículos, ônibus, carros, caminhões, etc. Uma das análises, na Portaria 2,
186 descobriu que um dispositivo no semáforo estava prejudicando o fluxo e que a
187 correção reduziu bastante o trânsito no horário de pico da saída do campus. Na
188 portaria 1 uma série de ciclos semaforicos causam bastante trânsito, os estudos
189 mostraram que uma das conversões, se alterada apenas no horário de pico, diminui o
190 trânsito de saída. Além disso, foi proposta uma segregação de parte do trânsito que irá
191 fazer essa conversão, assim como um ajuste ao tempo de semáforo, reduzindo 15
192 segundos, já que o fluxo de pedestres é pequeno, beneficiando o trânsito da Alvarenga
193 e do entorno, com uma redução de 90% do tempo de espera. O custo de implantação
194 é irrisório perto do tamanho dos benefícios. Apresentou os vídeos de simulação das
195 propostas. **Prof. Valmor** lembrou que essa simulação já tinha sido apresentada na
196 reunião anterior e que todos tiveram a oportunidade de ver, colocou essa primeira
197 proposta para a Portaria 1 em votação. **Prof. Toscano, Vice-diretor do IME**, sugeriu
198 que sejam feitas medições para comparar as previsões com o que realmente acontece,
199 até mesmo pelo interesse acadêmico. Perguntou se quando for liberada a conversão
200 em frente à creche, não vai haver o estímulo de aumento de passagem da EEFE por
201 esse caminho. **Sr. Douglas** explicou que a conversão será feita mais adiante, para criar
202 mais espaço e possibilidade de acomodação dos carros e do trânsito. Essa proposta
203 ainda será levada para a CET, que pode ter outros planos para essa conversão. **Prof.**

204 **Colombo Tassinari, diretor do IEE**, parabenizou a Prefeitura do Campus, essas
205 discussões foram feitas diversas vezes no Conselho Gestor, e agora vemos que a
206 Prefeitura encampou mesmo os problemas e está buscando soluções técnicas.
207 Apresentou sua preocupação com o trânsito da Afrânio Peixoto, que é muito grande,
208 acredita que a aprovação deve ser feita de modo experimental, caso o resultado não
209 seja bom, que as mudanças possam ser revertidas. Acredita que o problema só será
210 realmente decidido quando o trânsito de carros que não tem ligação com a USP e
211 apenas passam pelo campus, for barrado. Sabe que existe um projeto bom para a
212 solução desse problema, sugere que esse projeto seja votado rapidamente também.
213 **Sr. Cleone Gonçalves de Souza**, representante de funcionários, apresentou sua
214 preocupação com o trânsito que poderá ser colocado dentro do campus. Acredita que
215 trazer mais pessoas estranhas para dentro da USP pode prejudicar a segurança e piorar
216 o trânsito. **Prof. Paulo Roberto, diretor do IGc**, destacou que considera essa proposta
217 um quebra galho na medida em que o verdadeiro problema é o trânsito de passagem
218 pela Universidade, além de prejudicar a segurança, por isso não é a favor dessa
219 proposta, mas sim de estabelecer o controle de entrada e saída da Universidade. **Prof.**
220 **Hugo Massaki Segawa, diretor do MAC**, vê dificuldade nessa incorporação da malha
221 do trânsito trazendo-a para dentro do campus, acredita que essa medida vai
222 institucionalizar o trânsito de passagem no campus. **Prof. Valmor**, alertou sobre a
223 importância em dar crédito para a simulação, sem partir do pressuposto de que ela
224 não serve para nada, já que foi feita por especialistas. Lembrou que a medida será
225 experimentada, se não sair como o esperado poderá ser revertida. Destacou a
226 importância da experimentação ser feita, como um teste e aprendizado, sempre com a
227 humildade de corrigir ou voltar atrás quando necessário. **Prof. Toscano, Vice-diretor**
228 **do IME**, lembrou ainda que as diferentes propostas são compatíveis, podendo ser
229 implementadas conjuntamente. **Prof. Catalani** lembrou que a restrição do trânsito de
230 passagem é sua maior bandeira, mas não conseguiu implementar em sua gestão, por
231 isso pretende continuar envolvido no Conselho Gestor nos próximos dois anos. Pediu
232 um crédito de confiança na Prefeitura, destacando que as diferentes propostas e
233 alternativas estão sendo planejadas com estudos de diminuição do impacto do trânsito
234 significativas, lembrou também que essa primeira mudança é favorável e compatível
235 com a criação de bolsões para a redução do trânsito de passagem, a tendência do
236 trânsito é só de aumentar, por isso essa medida deve ser considerada com rapidez
237 também. **Profa. Sheila Walbe Ornstein, diretora do MP**, parabenizou a Prefeitura pela
238 iniciativa, acredita que os estudos são necessários, mas está com dificuldade de
239 conseguir votar a partir de apenas uma apresentação, é arquiteta e urbanista e
240 gostaria de ter acesso ao material num PDF ou link para estudar mais cuidadosamente
241 o que está sendo apresentado, acredita que é uma decisão importante e estratégica
242 para a Universidade. Acredita que uma mudança experimental deveria ser considerada
243 um projeto piloto, com recorte bastante específico e ampla divulgação de que se trata
244 de uma mudança piloto, com prazo para exploração e consideração dos resultados.

245 Entende que não pode aprovar uma medida dessa importância sem ter o tempo
246 necessário para estudo, discussão e conversa com especialistas nessa área. **Prof.**
247 **Arlindo** considerou que esse assunto é recorrente no Conselho Gestor por anos, por
248 isso foram buscados especialistas na área para subsidiar propostas e tomadas de
249 decisão, portanto depois de um ano de trabalho essas medidas começam a ser
250 propostas e implementadas. Lembrou ainda, que uma série de outras medidas fazem
251 parte desses estudos, como a faixa exclusiva de ônibus e as ciclofaixas. Destacou que a
252 questão do trânsito de passagem está em estudo com a CET, pois o campus não está
253 mais isolado e é imprescindível considerar o entorno e a comunidade. Lembrou que
254 em outro momento, quando o campus foi fechado, houve uma grave crítica da
255 sociedade e isso precisa ser considerado. Reforçou que o Conselho Gestor deve ficar
256 bastante a vontade para aprovar ou não as medidas, a Prefeitura está realizando seu
257 papel de fazer estudos e apresentar propostas. **Prof. Sheila** perguntou se o material
258 apresentado foi disponibilizado aos conselheiros e se a votação pode ser realizada
259 após a disponibilização do material para melhor estudo. Reforçou ainda que seria
260 muito importante que os conselheiros recebam as apresentações e os dados dos
261 estudos e tabelas elaborados no último ano, sejam disponibilizados também. **Sr.**
262 **Douglas** disse que pode disponibilizar. **Sr. Geraldo** achou o estudo muito bonito,
263 perguntou para quantos anos foi feita essa projeção, já que o número de carros deve
264 aumentar muito, a questão econômica impacta muito. Pediu para ter acesso a esses
265 dados também. **Prof. Toscano** concordou que os dados já poderiam ter sido
266 disponibilizados na reunião anterior, mas acredita que as simulações e modelos
267 matemáticos podem apresentar bons resultados e que é importante partir para a
268 experimentação, defendeu que a votação aconteça ainda nessa reunião. **Sr. Douglas**
269 explicou que a simulação ao longo do tempo mostra que com o aumento de carros, a
270 fila aumenta, passando de 2 minutos para 3 minutos e assim sucessivamente, se não
271 forem implementadas outras medidas, como o aumento do uso do transporte público
272 e de bicicleta, por exemplo. Com relação ao medo de trazer para o campus o trânsito
273 de fora, explicou que não é tanto quanto os conselheiros estão imaginando, irão se
274 formar filas de 15 ou 20 carros que vão se ajustando ao trânsito. Esclareceu ainda que
275 a proposta foi feita com base em cálculos de engenharia de um especialista renomado,
276 Alexandre Zum, que trabalhou 30 anos com semáforos na CET, SPTrans e professores
277 da própria USP, se trata de uma solução elegante, de baixo custo, que exige pouca
278 intervenção, caso não apresente os resultados esperados, é possível retornar ao que
279 era antes, mas a melhora prevista é de 90%, melhorando o trânsito do campus, mas
280 também da Alvarenga. **Prof. Valmor** propôs a aprovação da concepção da proposta
281 para a Portaria 1, mesmo que aconteçam pequenos ajustes e mudanças, e o
282 detalhamento maior ainda seja disponibilizado, foram apresentados três votos contra
283 e três abstenções, com isso a proposta foi aprovada. Passou para a apresentação para
284 a Portaria 3. **Prof. Arlindo** explicou que a Portaria 3 é mais complexa que as outras, por
285 isso sugeriu que nessa reunião seja apresentada apenas a ideia, mas o item seja

286 retirado da pauta, assim com o envio das apresentações aos conselheiros será possível
287 um estudo mais detalhado e a possível aprovação na próxima reunião. Explicou que
288 vão várias alternativas e por isso propõe esse maior tempo para análise. **Sr. Douglas**
289 iniciou a apresentação das propostas para a Portaria 3, explicou que o trânsito na
290 intersetorial é intenso, mas flui razoavelmente bem, existem diversos ciclos
291 semafóricos para as conversões em diferentes sentidos, sentido Osasco, sentido
292 Bonfiglioli e para quem entra na Av. Corifeu, além das passagens de pedestres.
293 Apresentou as duas melhores soluções estudadas do ponto de vista técnico. A primeira
294 solução consiste em separar a entrada da saída, deixando a portaria 3 apenas para
295 saída de veículos e abrindo o ciclo semafórico, com uma via para o sentido Osasco e
296 outra para o sentido da Eiras Garcia, e uma travessia de pedestres na parte do meio,
297 proibindo a conversão sentido Bonfiglioli, com isso a P3 seria transformada apenas em
298 saída. A entrada ficaria na Rua Sebastião Eugênio Camargo, passando por uma rua em
299 que hoje fica o estacionamento do HU. A estrutura viária já existe e seriam necessárias
300 adequações de muros e passagens. Apresentou a outra melhor proposta, com uma
301 entrada pela rua ao lado da FMVZ, a Rua Prof. Gabriel Silvestre Teixeira de Carvalho, e
302 a saída pela Rua Clemente Portes, para isso é necessário um recapeamento e a
303 inversão de direção, semaforização e ajustes dos ciclos semafóricos, permitindo
304 entrada e saída pela P3 e Pela Clemente Portes. Para a portaria 3 alternativas só com
305 alteração de semáforo não são suficientes. Com as mudanças propostas a melhoria
306 pode ser significativa e com considerável diminuição do trânsito, destravando o
307 sistema e a Av. Corifeu, o tempo de espera de hoje, que é de 1.400 segundos e pode
308 diminuir para 50 segundos, beneficiando toda a região. Mostrou as simulações aos
309 conselheiros. Com essas propostas de mudança e a melhoria do trânsito, o trânsito de
310 passagem pode aumentar, no entanto como a maior parte do trânsito de passagem
311 entra pela P3 ou P2 e sai pela P1, podemos estudar alternativas de restringir a entrada
312 apenas na P3 e na P2, o que já pode reduzir 80% desse tipo de circulação no campus.
313 **Prof. Valmor** explicou que conforme foi acordado com o Prof. Arlindo, os conselheiros
314 vão receber as apresentações e os dados detalhados para uma análise mais cuidadosa,
315 para então aprofundar a discussão sobre essa portaria na próxima reunião. **Sr.**
316 **Claudinei, assistente da FMVZ,** pediu para que seja considerado que a Travessa 15 é
317 uma via interna da FMVZ, com laboratório nos dois lados e com o uso intenso de
318 transporte de animais, é uma via interessante, mas esse uso deve ser considerado. **Sr.**
319 **Douglas** se colocou a disposição para conversar sobre os usos dessa via.

320 **3. Práticas de Esporte e Atividades Físicas aos sábados na CUASO – Prof. Arlindo**
321 esclareceu que estão sendo feitos diversos testes para melhorar a gestão desses usos
322 do campus, com uma regulamentação, foram realizados 4 testes. Foram realizadas
323 diversas reuniões com um grupo de trabalho, que é coordenado pela Cristina Guarnieri
324 e pelo Marino Benetti, que é quem cuida diretamente desse trabalho, foram realizadas
325 reuniões com o Reitor, com o Ministério público, com o Presidente do Conselho
326 Gestor, para tratar desse assunto. Esse GT tem representantes de diversas Unidades

327 da USP e das assessorias esportivas. Os testes envolveram cerca de 5.000 pessoas,
328 considerando os impactos tanto para os esportistas, como para os usuários comuns do
329 campus. O objetivo é estudar formas de organização e regulamentação para diminuir
330 os impactos negativos, tentando organizar uma maior concentração dessas práticas
331 esportivas em determinadas regiões do campus. As caminhadas e corridas tiveram
332 percursos de 6 km envolvendo a parte baixa do campus, o ciclismo teve percursos de 7
333 Km, envolvendo a parte alta do campus. A operação do sistema teve o envolvimento
334 do público externo que subsidiou os testes. Os testes foram melhorando a cada etapa,
335 com a coleta de sugestões. Os testes aconteceram com banheiros químicos, postos de
336 hidratação e de coleta de resíduos, tudo sem custo para a Universidade. As
337 associações patrocinaram os custos dos testes, tendo em vista que vão continuar
338 atuando no campus, mas agora de maneira organizada. São cerca de 120 associações
339 atuantes no campus, que reúnem cerca de 5.000 pessoas por final de semana no
340 campus, usando de 4 a 5 horas aos sábados. Está sendo proposto que essas
341 associações participem de um edital de seleção público, com 50 vagas demarcadas,
342 com regulamentação, na Av. Mello Moraes, com 10 vagas em frente à EEFE, 20 vagas
343 até o Velódromo, até a Av. Almeida Prado 10 vagas, e na Rua do Anfiteatro mais 10
344 vagas. O edital será organizado por uma comissão com representação do Conselho
345 Gestor, com a proximidade do Ministério Público e aprovação pela PG. Os cadastrados
346 devem ser pessoa jurídica, terão que respeitar o limite estabelecido de pessoas e ter
347 instrutores com registro no Conselho Regional de Educação Física, respeitando o
348 espaço estabelecido para uso, oferecendo oportunidades de estágio para alunos de
349 Educação Física, Psicologia, etc. Promovendo atividades em parceria com o CEPEUSP.
350 Os recursos arrecadados serão repartidos, uma parte será destinada para a
351 manutenção e conservação do campus, outra parte será destinada para o apoio e
352 ensino de pesquisa na área de esporte e saúde, com acordo de cooperação com a
353 EEFE, outra parte para o funcionamento harmônico do campus, e outra para apoio a
354 projetos esportivos das atléticas das Unidades. A operação do sistema de sinalização e
355 das estruturas para essas atividades será feita com alguém com experiência na área
356 por meio de licitação pelo melhor preço. Abriu para perguntas ou declarações. **Prof.**
357 **Valmor** relatou que a EEFE aguarda uma solução para essas questões há muitos anos,
358 teve que ser cercada para evitar problemas com esses usos, é praticamente impossível
359 transitar de carro na Av. Mello Moraes, parabenizou a iniciativa da Prefeitura em
360 propor essa organização. **Prof. Toscano**, também parabenizou a apresentação e
361 perguntou sobre a divisão do dinheiro, entende que a prioridade número um é a
362 manutenção do campus, defendeu que a prioridade número dois seja a atividade das
363 Atléticas, que tem dificuldades para conseguir recursos e por isso acaba recorrendo a
364 festas e venda de bebidas, que causam uma série de problemas. **Prof. Laerte Sodré**
365 **Junior, diretor do IAG**, perguntou o que será feito quando assessorias não cadastradas
366 usarem irregularmente o campus. **Prof. Arlindo** agradeceu as perguntas, concordou
367 que a segunda prioridade devem ser as atividades das Atléticas, pelos motivos que já

368 foram discutidos no Conselho Gestor. Com relação às assessorias irregulares,
369 considerou que a proposta consiste em fazer mudanças educacionais e que deveremos
370 buscar, com o efetivo que temos na Superintendência de Segurança, mas
371 principalmente com ações educativas, faixas, sinalização etc. Prof. Hugo, diretor do
372 MAC, está de acordo que a CUASO tem o compromisso de oferecer uma área verde
373 para a população, que é tão carente desses espaços, no entanto se preocupa com a
374 forma de disciplinar essas atividades, com o exemplo do que acontece nas cidades,
375 teme que a formalização e delimitação do uso do espaço aos sábados, podem surgir
376 usos indevidos em outros dias da semana e outros locais. **Prof. Valmor** explicou que é
377 muito fácil identificar as assessorias que atuam no campus, pois elas já atuam como
378 uma empresa, com uniforme e identificação definidos. **Prof. Arlindo** explicou que o
379 uso por esportistas independentes está previsto no Parque Esporte para Todos, então
380 esse espaço contemplará quem não faz parte dessas assessorias. **Sr. Cleone,**
381 **representante de funcionários,** cobrou o uso de uniformes com faixas refletivas e com
382 identificação para evitar acidentes. **Prof. Valmor** destacou que com a redução de
383 aproximadamente 50% desses usuários no campus o risco de acidentes vai diminuir
384 consideravelmente. **Profa. Terezinha de Jesus Andreoli Pinto, diretora da FCF,**
385 cumprimentou a iniciativa de organização da prática esportiva aos sábados, e colocou
386 a possibilidade de estender essa organização aos grupos de ciclistas que frequentam o
387 campus as terças e quintas de manhã, procurando ampliar essa organização. **Prof.**
388 **Valmor** explicou que a relação com esses ciclistas é histórica, que já houve muita
389 resistência em disciplinar esse uso e que antes esses ciclistas frequentavam o campus
390 todos os dias, por isso essa relação é delicada, mas deverá ser acompanhada sempre.
391 **Sr. Geraldo, representante de funcionários,** apresentou sua preocupação com a
392 ocupação privada dos espaços públicos do campus, lembrou que as quadras de
393 futebol, assim como outras áreas já são dominadas por empresas, e que essas
394 empresas avançam dominando cada vez mais espaços, por isso gostaria de saber se a
395 PG vai conseguir justificar que esportistas não poderão mais correr em qualquer área
396 do campus, mas só no Parque Esporte para Todos, limitando o acesso do cidadão civil.
397 Acredita que a fiscalização poderia ser feita pela Prefeitura, pois desconfia de
398 empresas privadas que são contratadas para fazer o serviço que funcionários da USP
399 poderiam fazer. **Prof. Arlindo** esclareceu que a operação do sistema será feita pela
400 Prefeitura em parceria com a Superintendência de Segurança. **Prof. Valmor** esclareceu
401 que nenhum corredor será proibido de percorrer qualquer área do campus. Colocou
402 em votação a proposta, que foi aprovada pelos conselheiros sem votos contra ou
403 abstenções.

404 **4. PCS – Cultura de Sustentabilidade: Agenda de Eventos e Capacitação – Prof.**
405 **Arlindo** explicou que todas as atividades têm sido planejadas com a participação e
406 empenho do Prof. Tércio, aproveitou para agradecer o convívio com este Conselho
407 Gestor e informou que está se afastando da Prefeitura e da Universidade, pois está
408 assumindo um cargo na CAPS em Brasília, destacou a importância do Conselho, da

409 gestão do Prof. Catalani como presidente e do Prof. Valmor, assim como de todos que
410 colaboraram para o avanço que a Universidade precisa, sempre com diálogo e
411 prestação de contas para que todas as atividades aconteçam a contento. **Prof. Tércio**
412 agradeceu ao Prof. Arlindo e destacou que com certeza será realizado um excelente
413 trabalho nesse novo cargo, agora atendendo um público mais amplo, do Brasil. Pensou
414 em deixar esse ponto para a próxima reunião, mas achou melhor passar ao menos em
415 linhas gerais o que está sendo pensado para formação e capacitação nos campos de
416 governança e cultura para sustentabilidade ao longo do ano. Estão previstas oficinas,
417 ciclos de palestras e encontros técnicos, como exemplo falou do seminário sobre a
418 água, que já foi realizado. Serão feitos encontros sobre os diferentes projetos e temas
419 do campus sustentável, sobre energia, sobre mobilidade, alimentação, qualidade de
420 vida, entre outros, para funcionários, estudantes e professores. Destacou a parte de
421 capacitação para os servidores, como gestão de projetos, gestão matricial, meio
422 ambiente, entre outros, considerando as prioridades temáticas conforme os diferentes
423 públicos. **Sr. Geraldo, representante de funcionários** alertou sobre a importância da
424 USP dar o exemplo em suas ações, a USP não pode se tornar um modelo e ao mesmo
425 tempo despejar esgoto no rio. **Prof. Catalani**, fez um informe sobre a questão da
426 sustentabilidade, que será tema de uma reunião em 22 de junho na Prefeitura, com
427 todos os prefeitos de campi da USP, junto com os presidentes dos Conselhos Gestores
428 dos Campi da USP, para pensar e transformar o projeto de Campus Sustentável em um
429 projeto de Universidade Sustentável, será um evento de dia inteiro, enfatizou a
430 importância desse evento histórico.

431 **Prof. Valmor** sugeriu que o item 5 da pauta também seja encaminhado para a próxima
432 reunião, por conta do horário. Agradeceu em seu nome e em nome de todos ao Prof.
433 Arlindo pelas contribuições no Conselho Gestor, assim como por sua curta, mas porém
434 muito dinâmica gestão da Prefeitura do Campus. Agradeceu a todos pela presença,
435 encerrou a 39ª. sessão do Conselho Gestor do *Campus* da Capital. Nada mais a tratar, a
436 presente ata que, lida e aprovada, será assinada pelo senhor Presidente do CGCca,
437 Prof. Dr. Valmor Alberto Augusto Tricoli.