

## Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **03 de outubro** de 2019.  
Horário: **16h-18h.**  
Local: Rua Barão de Itapetininga, 18 – Térreo.

### Participantes | Poder Público:

- Ricardo Ferreira - SPTrans
- Luiza Gomide – CET/GPL
- Rosemeiry Leite – CET/GPL
- Evely Trevisan Lacerda – CET/GMC
- Michele Perea – SMT-Assessoria Técnica
- Juliana Cruz – SMT-Imprensa
- José Eduardo Canhadas – CET/DO
- Salim Hadade – CET/DCS
- Evandro Marques de Castro – CET/DCS-SO
- Gustavo Fowler – CET/DPO
- José Renato – CET/DP
- Maria Célia Carvalho – CET/DO-SET
- Nancy Schneider – CET
- Elisabete França – CET/DP
- Heloisa Martins – CET/GST

### Membros da CT de Mobilidade a Pé:

- Helena Degreas – USCS/QUAPA
- Elio J. B Camargo – CidadeaPé/Butantã
- Sandra Ramalho – Part. Pessoa com Deficiência
- Mauro Calliari – Cidadeapé
- Luis Vilanova

**Michele** – abriu a reunião, apresentou as 2 (duas) pautas e chamou os empregados Gustavo, Evandro e Salim para início da apresentação da 1ª pauta: *Análise, Diagnóstico e Propostas de melhorias dos 60 cruzamentos com mais acidentes com vítimas anos de 2016, 2017 e 2018.*

**Gustavo** - fez uma introdução e solicitou a participação da CTMP com sugestões antecipadas para as próximas reuniões da CTMP.

**Evandro** – inicialmente fez uma síntese do estudo que seria apresentado salientando a importância do tripé Engenharia-Fiscalização-Educação na gestão do trânsito e os limites da sinalização em relação aos acidentes. Durante a apresentação foram feitas algumas

intervenções pontuais que foram sendo respondidas. No final foi aberta a palavra aos participantes da sociedade civil para sugestões e/ou dúvidas.

**Mauro** – fez uma observação em relação a “fala” do Evandro quando da apresentação de um filme que ilustrava um atropelamento de pedestre: um motoqueiro passou no semáforo vermelho atingindo o pedestre. Houve um ruído na comunicação dando a impressão de que o Evandro enfatizara que o Pedestre é que estava errado ao atravessar na faixa correndo. Esclarecida a questão, deu-se prosseguimento a apresentação.

**Vila** – até que ponto vocês consideram que o “azar” influi nos acidentes? Dos 60 **piores** cruzamentos, quantos tem acidentes com óbito?

**Evandro** – do 32º ao 60º cruzamentos temos 2 acidentes.

**Elio** – parabéns pela apresentação; enfoque necessário. No estudo entraram todas as GETs?

**Evandro** – sim, cada área trabalha o seu cruzamento.

**José Renato** – os acidentes concentram-se mais na região central?

**Evandro** – não.

**Ricardo** – há alguma projeção em relação aos horários que os acidentes acontecem?

**Evandro** – não.

**Mauro** – também parabênizo o trabalho realizado e saliento que é muito importante que vocês não parem. É bem consistente o levantamento que fizeram. Dentro da *Visão Zero*, penso que seria importante pensar que talvez possa ser feito algo mais: fiscalização das motos p.ex., verificação detalhada do desenho urbano, cruzamentos demasiadamente largos, aumento do tempo de travessia, faixas de ônibus, etc. Sabendo que o Ser Humano erra e pode fazer besteira, o que podemos fazer?

**Salim** – algumas ações já são realizadas como p.ex. o avanço da calçada na Rua Pinheiros; outras não dependem somente da CET. Aumentamos também p.ex. o tempo de travessia, diminuimos o tempo de ciclo, fizemos amostragens com crianças, idosos e pessoas com deficiência. Portanto, dentro do nosso universo, realmente estamos nos esforçando para fazer este “a mais”.

**Mauro** – por que é tão difícil a fiscalização de motos?

**Maria Célia** – entre outras questões, o aparelho não detecta o infrator.

**Salim** – é importante salientar que os motoristas de motos que mais morrem não são os chamados “cachorros loucos”. Estes são mais experientes em função do trabalho entre outros. O maior índice está entre os motoristas que utilizam a moto como outra opção e muitas vezes não tem a experiência, as motos são melhores, mais possantes, etc.

**Élio** – não há como as GETs atuarem “in loco” para a apuração dos acidentes? Seria interessante intensificar a fiscalização. Poderia ser realizado um estudo específico do atropelamento. Ainda, a CET não poderia ver com o Waze uma maneira de não indicarem as vias locais para fugir dos engarrafamentos?

**Sandra** – parabéns, ótimo trabalho! Destaco a necessidade de “focar” os problemas com idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

**José Renato** – parabéns! É possível localizar características comuns em função do desenho urbano?

**Salim** – não analisamos este aspecto; o enfoque do estudo foi basicamente o cruzamento.

**Heloisa** – em nossa área analisamos 10 cruzamentos arteriais da cidade. O que aparece como padrão é o alto volume de pessoas. Outro padrão são as vias arteriais com 3 faixas por sentido.

A reunião foi encerrada e ficou acordado que a 2ª pauta - *Apresentação, a pedido da CET, do Estudo dos Semáforos (ANTP) | CTMP* - será apresentada na próxima reunião da CTMP, prevista para **07.11.19**.