

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **10 de Novembro de 2020** (quinta-feira)
Horário: **10h às 12h (online)**

Participantes | Poder Público:

1. Dalva Vieira - CET
2. Eduardo Macabelli - CET
3. Evely Trevisan Lacerda – CET
4. Fernando de Caires - SMT
5. Grasieli Souza - SMT
6. José Eduardo Canhadas – CET
7. José Renato Melhem – SMT
8. Juliana Cruz – SPTrans
9. Julio Rebelo – CET
10. Gabriela Ribeiro - CET
11. Luiza Gomide – CET
12. Maria Teresa Diniz – Secretária Executiva - CMTT
13. Michele Perea - SMT
14. Nancy Schneider – CET
15. Rosa Oliveira – CET
16. Rosemeiry Leite – CET
17. Telma Micheletto – CET
18. Vanessa Pessoa - SMT

Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Ana Carolina Nunes – Mobilidade a Pé
2. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
3. Gilberto de Carvalho – integrante da CTMP
4. Mauro Calliari - Mobilidade a Pé
5. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

Observadores:

1. German - CidadeaPé
2. Leandro Aliseda
3. Pedro Ivo
4. Sílvia Stuchi
5. Wans - CidadeaPé

Ana Carolina – cumprimentou todos, fez algumas considerações iniciais e enunciou a pauta.

Maria Teresa – Bom dia. Entendi que gostariam de fazer uma homenagem no início; querem fazer alguma fala específica?

Ana Carolina – sim, eu havia ficado com essa responsabilidade pois penso que sou uma das pessoas que mais conviveu com a Marina. Gostaria de lembrar que ela foi conselheira do tema da bicicleta no CMTT, era da Ciclocidade, mas também fez parte de muitas organizações relacionadas à mobilidade ativa. Era uma pesquisadora que se dedicava muito afim de trazer a excelência para nosso trabalho pois, enquanto sociedade civil, temos também um compromisso de respeito com a sociedade e com o rigor científico. Ela aceitou fazer parte de um processo de ocupação do CMTT tendo em vista que temos a preocupação que o Conselho seja composto por pessoas de fato engajadas na luta pela mobilidade. Ontem inclusive lembramos de uma passagem onde tivemos que literalmente brigar pela aplicação da Lei da paridade de gênero em relação a maneira que ela seria regulamentada. Não sei se todos que estão aqui tem memória, mas havia uma proposta de duplicar as vagas no CMTT (uma para homem e uma para mulher) e entendíamos que essa proposta era um retrocesso e a Marina foi uma das pessoas mais ativas nesta conquista; também quando foi preciso fazer o diálogo para dizer que aquela não era a maneira certa de fazer valer a Lei. Enfim conseguimos e graças a essa excelente regulamentação hoje temos qualidade no nosso Conselho – grande parte das pessoas ativas no Conselho são as mulheres que ingressaram -. Penso que é isto que posso trazer. Há muitos trabalhos que ela deixou, há uma dissertação de mestrado muito importante sobre a participação das mulheres no modo de bicicletas e há inúmeras palestras e aulas que ela deu. Gostaria de lembrar que para além da tragédia e da tristeza, para gente é sempre muito duro quando alguém perde a vida no trânsito. Lutamos para que as pessoas possam viver plenamente e isto significa não temer perder a vida de maneira tão estúpida. Quando isto acontece com uma pessoa próxima dói mais ainda; e quando é uma pessoa próxima que lutava contra isto, enfim, chega a ser de mal gosto. Queria lembrar que além da Marina, nas últimas duas semanas outras duas pessoas perderam a vida de bicicleta: uma na Jacu-Pêssego e a outra na Mooca. Precisamos realmente trabalhar ativamente, acalmar o trânsito da cidade pois do contrário continuaremos chorando muitas perdas.

Mauro – obrigada Ana pela inspiração. É tão difícil no meio de uma tristeza destas conseguirmos lembrar uma biografia importante, sobretudo para este Conselho, para esta Câmara. Penso que a Ana conseguiu trazer a homenagem e nos inspirar. Esta morte é uma morte onde conhecíamos essa pessoa, foi uma pessoa que inspirou e, em nome dessa dor agora, é importante lembrarmos de todas as pessoas que estão sendo mortas no trânsito hoje, amanhã, depois e nada disso é admissível. Imagino que por isso o Programa Visão Zero foi estabelecido. Quando a gente fala visão zero vemos números e é disso que estamos falando, é buscar isto, zero. Isto só reforça a importância do nosso trabalho e talvez devêssemos colocar mais energia nessa nossa câmara no sentido de aumentar a velocidade das mudanças. Dentro da PMSB, se pudermos usar essa energia para fazer com que realmente as estruturas andem mais rápido seria muito bom. Devemos isso às pessoas que batalharam por isso e podemos usar essa inspiração que a Ana nos trouxe para dar mais velocidade aos trabalhos. Pelo menos em homenagem à essas pessoas todas e à Marina especificamente. Fazer com que os projetos que salvarão vidas possam andar mais rápido.

Rosa – gostaria de dizer que estou extremamente triste com a morte da Marina. Eu a conheci com aquele jeitinho bravo, muito inteligente, muito participativa e fará muita falta. Deus a abençoe.

Evelly – faço minhas as palavras da Rosa. Também estou muito triste com o que aconteceu.

Maria Teresa – eu não a conheci, não posso dizer que esteja igualmente triste, mas quando vemos uma situação como esta - todos já passaram por situações parecidas (infelizmente) ao longo da vida -, já perdemos alguém querido no trânsito. Fico emocionada de verdade; tínhamos contratado a Marina para fazer um trabalho agora conosco pelo Prosperity Fund, de política de gênero para o BRT Aricanduva e ia finalmente conhece-la, mas não deu tempo. Vou conhecer todo pensamento dela nos estudos que deixou registrado e na fala de cada um de vocês. Para mim, esta luta pela visão zero e pela redução dos acidentes graves que esperamos zerar na sociedade e no trânsito me remete a outra luta que faz parte do início da minha carreira profissional, que é a questão das áreas de risco na cidade. Enquanto não resolvemos essas questões tão graves e sérias e que vitimam inocentes na nossa cidade, choraremos muitas mortes nesse caminho. É realmente uma dor muito grande quando perdemos cada uma dessas pessoas de forma a frustrar sonhos de futuro de vida de cada uma delas. Portanto, deixo meu abraço à todos vocês que a conheciam e eram amigos dela e queria de dizer que preparemos uma homenagem para ela na próxima reunião ordinária do CMTT e gostaria de convidar as pessoas que tenham interesse em participar. Estamos pensando em gravar vídeos curtos para que possamos fazer alguma coisa bonita e sincera. Já recebi algumas ligações de pessoas próximas a ela e vamos combinar algo muito respeitoso e bonito para fazer essa homenagem a ela no dia 24.11.2020, que será nossa próxima reunião do CMTT. Vamos enviar e-mail para todos vocês do CMTT e das Câmaras Temáticas para vermos quem gostaria de participar dessa homenagem. Algo que possa ficar não só no âmbito de uma reunião, mas também pensar em quais ações concretas que temos feito enquanto política pública na implantação de projetos que tenham resultados reais na nossa cidade. Ainda, se tivermos sugestões para outras questões concretas que possibilitem continuar avançando, inspiradas no pensamento da Marina, estamos abertos para ouvi-los e irmos atrás para realiza-las. Era esta a mensagem que queria deixar aqui e fica aberto se alguém mais quiser fazer alguma colocação antes de passarmos para o próximo ponto de pauta.

Mauro – pensei em uma coisa enquanto você estava falando; tendemos a ver esta questão das áreas de risco como coisas separadas (CT à pé, CT de bike, etc) e o que vimos neste episódio foi exatamente a importância de pensarmos nessas conexões. Especificamente ali é uma área bastante simbólica; é uma área compartilhada onde temos uma ciclovia que veio em cima de um local onde as pessoas andavam. Estamos falando de compartilhamento de espaços entre pedestres, ciclistas, que são pessoas que andam a pé, pessoas que andam de bicicleta e pessoas que estão nos carros. Seria legal pensarmos isso de maneira integrada; falamos com o pessoal da CT de Bike sobre este lugar e nessas áreas de riscos precisamos incluir os pontos de compartilhamento.

Maria Teresa - concordo e acho que essa é uma região que merece uma discussão com esse olhar. Já vimos falando sobre isso internamente sobre esse projeto específico que é muito diferente do resto da cidade. Esse compartilhamento gera conflitos e inclusive muitos ciclistas acabam escolhendo a pista ao invés da ciclofaixa no canteiro central, justamente para evitar esse conflito com os pedestres. Por sua vez outros ciclistas agem de forma agressiva em relação aos pedestres nesse calçadão: já aconteceu comigo com carrinho de bebê na ciclofaixa da Sumaré. Este é um ponto diferente, um projeto muito singular na cidade e merece alguns debates técnicos entre nós. Vamos passar para o próximo ponto. Sobre as Atas, vocês tiveram tempo hábil para ler, precisam de mais tempo ou podemos aprova-las na reunião de hoje?

Ana Carolina – voto pela aprovação.

Mauro – também.

Gilberto – complementando a questão que a Maria Teresa havia colocado, dentro de ações concretas eu sugiro duas. Todo mundo sabe que o trânsito de pessoas na avenida Sumaré é muito grande o que tem obrigado os ciclistas a não fazerem uso da ciclofaixa, uma vez que a prioridade ali é do pedestre. Em alguns momentos é impossível utilizar a ciclofaixa. Eu as vezes ando de bicicleta com meu neto naquele trecho e realmente não dá para utilizar aquele espaço. Lembrando que a Sumaré já teve uma faixa exclusiva para motos e que não deu certo. Então, ou que quero dizer é que ali há espaço suficiente para implantar uma ciclovia e deixar o espaço do canteiro central realmente só para os pedestres. O segundo ponto é que uma vez que parte do orçamento da mobilidade que teve maior aplicação foi o recapeamento, sugiro que assim como tivemos o Manual de Desenho Urbano aprovando reformas em calçadas onde deveriam ser resolvidos todos os problemas, por que não fazemos a mesma coisa em relação ao recapeamento? Parece que há uma tendência a privilegiar o recapeamento; então que pelo menos o recapeamento corrigisse os problemas de geometria da via, tudo que há de errado. O recapeamento também serviria um pouco para dar mais segurança para nós pedestres. Uma coisa que reparo constantemente é que temos o “meio fio” em estado lastimável e são justamente um ponto onde o pedestre sai da calçada para ir para via e normalmente, nos recapeamentos, o “meio fio” só fica pior. Em cada recapeamento o asfalto vai subindo o grade no centro da pista e fica aquele pedaço curvado. Já que se gosta de gastar dinheiro com recapeamento (foi onde mais houve investimento), poderia pelo menos ser melhorada a condição da própria via com relação a segurança das pessoas e dos ciclistas. São minhas sugestões para ações concretas. Acho que merecemos essas respostas o mais rápido possível para sentirmos algum nível de resposta. Não coloco isso pessoalmente a ninguém da Câmara Temática, mas estou falando em relação a política de governo.

Maria Teresa – estou de acordo Gilberto. Tivemos esse cuidado no texto e nas ilustrações do Manual e também na formação da PROVIAS, que seria este órgão que vai tratar de um olhar completo em relação às intervenções no espaço viário porque sabemos que quando os problemas são solucionados de forma segmentada e setorial na PMSP, causam outros rebatimentos de problemas. Então um coroamento excessivo, que foi o que você comentou, jogar capa por cima de capa sem fazer a fresa no asfalto, causa uma incompatibilidade entre a guia rebaixada e o cadeirante não consegue fazer esse grau de acomodação entre a pista e calçada; o carrinho de bebê também não passa. Realmente estamos trazendo no Manual esta questão de governança onde quem quer que seja que vai fazer a intervenção num pedaço da cidade – que seja uma esquina ou o BRT Aricanduva -, que ele tenha esse olhar completo. Ele não pode fazer uma obra na calçada sem solucionar a guia que está quebrada ou sem fazer o rebaixamento adequado para a própria bicicleta. Todas essas questões devem estar amarradas em cada projeto independente do tamanho, da extensão que a área do projeto vai cobrir. Realmente esperamos que o Manual consiga trazer cada vez mais esse olhar para nossas intervenções na cidade.

Élio – com referência às Atas, queria registrar que não recebi resposta da SMT sobre a proposta de regulamentação do artigo 30.

Maria Teresa – vou te enviar hoje à tarde o número do processo. Podemos passar para o próximo ponto de pauta que seria uma apresentação a respeito da evolução dos casos fatais? O Júlio, da Segurança Viária apresentará para gente.

Júlio – apenas para contextualizar, esse levantamento de dados é feito a partir do site do INFOSIGA e complementado por nós com a leitura dos Boletins de Ocorrência da Polícia Civil. Fazemos uma correção dos dados informados pelo INFOSIGA, baseados nos boletins de ocorrências e das declarações de óbito do SIM-DATASUS. Por causa da pandemia temos um delay meio grande na realização dessa compatibilização e esses últimos números são do mês de setembro (parciais). Essa atualização é importante porque nos dados do INFOSIGA, muitas vezes, quando comparados com os boletins de ocorrência da polícia civil, detectamos que alguns acidentes que constam como sendo de trânsito, foram motivados por um ataque cardíaco ou a pessoa foi baleada numa perseguição policial por exemplo. Quando isto acontece consideramos como *outra causa*. **Obs.:** a apresentação será enviada aos Conselheiros e, caso haja alguma dúvida em relação aos dados, estaremos à disposição para esclarecer.

Mauro – obrigado Júlio pela apresentação. Esse tema surgiu porque não temos acompanhado e já apareceu em alguma propaganda eleitoral. Acho que é a primeira vez que temos visto isto como média móvel. O dado nunca foi apresentado assim e acho que é um bom jeito de vermos. É importante ver mês a mês, mas também ver a tendência em longo prazo. Queria saber se esta é uma maneira que vocês pretendem mostrar a partir de agora e também onde esses dados ficarão disponíveis, com que frequência e partir de que dia do mês? É importante termos essa média móvel. Em relação a quebra (1º semestre), infelizmente não temos ainda o acumulado depois de julho, talvez um período onde o isolamento tenha sido maior. É interessante ver que os que cresceram em relação ao ano passado foram justamente os veículos que estavam circulando (passageiros de automóveis e motos). Gostaria de saber se você considera que isto está relacionado com o isolamento? O número de pedestres cair 30% é uma ótima notícia e seria interessante ouvir sua análise, como você vê essa evolução para os próximos meses?

Júlio – a forma de apresentação dos dados não se modificou; o que mudou foi a obtenção dos dados. Como temos tido dificuldade em obter todos os dados, temos levado em consideração os dados do INFOSIGA e depois fazemos o pareamento com a Secretaria da Saúde. A formatação dos gráficos não mudou muito ao longo do tempo. Este aumento de acidentes durante a pandemia está muito associado ao fato da via ter ficado mais livre e as pessoas acabam acelerando um pouco mais, causando mais acidentes. O que temos tentado entender é o porquê do aumento de óbitos com motociclistas. Uma resposta óbvia sem comprovação nenhuma é que teria sido o aumento de entregas; porém, isto não se manteve. Se fosse simplesmente a questão da entrega este número se manteria. É alto, teve aquele pico em março e depois reduziu semelhante à série histórica. É uma questão que estamos tentando definir. Outro fato que aconteceu e já temos um pouco mais de certeza é que muita gente deixou o transporte público por receio da pandemia e começou a utilizar a moto. Muitas pessoas não tem essa habilidade e talvez, com o aumento da velocidade, se envolveram um pouco mais em acidentes. Ambas as teses ainda são suposições difíceis de comprovar. Com relação à periodicidade de entrega desses dados, temos a dificuldade de fazer o comparativo com os boletins de ocorrência (recepção), nossa leitura de todos eles em comparação com os dados do INFOSIGA. Encontramos acidentes duplicados ou, conforme falei, acidentes cuja motivação foi outra e não de fato um acidente de trânsito. Temos conseguido produzir com um delay de dois meses mais ou menos. Com o final de dezembro tentaremos fechar o mais rápido possível para produzir este dado fechado durante o ano. Temos procurado fazer um pareamento com os dados da Secretaria Municipal da Saúde também para que tenhamos números iguais, sem disparidades; para obtermos um dado único para as duas secretarias.

Mauro – entendo sua preocupação, mas acho muito importante termos uma frequência garantida. Esta diferença com o INFOSIGA, todo esse trabalho extra, está dando uma diferença percentual muito baixa, correto? Penso que ou vocês adotam o INFOSIGA e sabemos que há um erro de 2 ou 3% ou deveríamos ter uma data. É muito importante. Mesmo com um delay de dois meses, os dados deveriam ser disponibilizados sempre no dia “x” de cada mês.

Maria Teresa – temos isso Mauro. Acho que o Júlio não entendeu sua pergunta. Temos reuniões mensais do Comitê Permanente de Segurança Viária. A equipe do Júlio prepara esse material e isso é apresentado no Comitê e se não me engano está no site da CET. Esse relatório que enviaremos para vocês são produzidos mensalmente dessa maneira há muitos anos.

Ana Carolina – quando procuramos no site os relatórios, só aparecem os anuais. A não ser que seja em outro local.

Maria Teresa – Júlio, se não houver em algum lugar no site os mensais que vocês elaboram, podemos passar a adotar como critério de transparência que assim que vocês apresentarem no Comitê, enviaremos para as Câmaras e CMTT.

Júlio – ok, vou dar uma olhada e se não tiver será providenciado.

Ana Carolina – precisaria fazer alguma coisa porque eu lembro que há poucos anos a CET estava soltando relatórios, se não me engano bimestrais e o consolidado anual (mais detalhado). Isto faz um tempo que não é divulgado e para mim causa um pouco de confusão porque não consigo entender se tudo que foi apresentado aqui é o que a CET fez. Usar o INFOSIGA para fazer estimativa do índice de 100 mil habitantes acaba ficando confuso pois estamos acostumados a acompanhar esse índice produzidos pelos dados da CET. Inclusive gostaria de tentar reforçar que não dá para fazer comparativo de evolução de mortes pelas parciais do INFOSIGA se for comparar com os da CET pois, conforme falado, há uma ligeira diferença. O apresentado aqui para nós foi processado somente pela CET ou houve esta mescla?

Júlio – não. A base é do INFOSIGA; nós comparamos com os boletins de ocorrência e daí saíram os dados. A base de dados é a mesma que tínhamos antes.

Maria Teresa – a diferença é que estamos sem acesso aos boletins de ocorrência; por causa da pandemia não estamos indo lá para ver os boletins e por isto nos gráficos os dados estão pontilhados. Não estão confirmados ainda; é preciso fazer o pareamento, a análise com os boletins de ocorrência para confirmarmos com a metodologia da CET.

Júlio – porque para esta série histórica é importante mantermos a mesma base de dados para não termos uma discrepância de dados no final do ano. Teríamos uma escala diferente de comparação. Temos este delay com a leitura dos boletins de ocorrência, mas a base de dados é a mesma.

Maria Teresa – verificaremos qual a melhor forma de manter vocês todo mês informados, se colocamos esses relatórios mensais em algum lugar. Como temos o Comitê, que é uma coisa recente na PMSP, o relatório é produzido mensalmente e não há nenhum problema disponibilizar para vocês ou para qualquer cidadão.

Gilberto – queria complementar que necessitamos mais dados. Todo esse período de março em diante fica bastante prejudicado pela pandemia. Se isto não for cruzado com outros dados para dar uma relativizada não é possível compará-los com o mesmo período

do ano passado. Não tínhamos o mesmo número de carros, nem de pessoas e motos na rua. Acho que há uma quebra, quer dizer, teríamos que analisar e ter dados mais precisos sobre os acidentes que aconteceram durante a pandemia. Já li por exemplo em relação a população idosa que cumpriu um período de confinamento maior e normalmente era a mais atingida nos atropelamentos; isto levanta a necessidade de aperfeiçoarmos os sistema de controle de acidentes e reforça a urgência na contagem de pedestres prevista pelo PlanMOB e que não temos notícia de quando isso poderia acontecer. Todos esses dados nos ajudariam a fazer uma correção nessa pretensa diminuição no número de mortos que tivemos durante a pandemia. Se uma série de medidas tivessem sido tomadas logo após a pandemia, poderíamos ter reduzido o número de mortes muito além do que foram reduzidas. Não tínhamos o mesmo volume de trânsito, havia menos pessoas caminhando na rua, menos ciclistas, menos tudo e neste sentido a redução poderia ter sido brutal. Se algumas medidas de precaução tivessem sido tomadas como por exemplo a revisão da velocidade, teríamos outro resultado; como o Júlio falou, em vias vazias as pessoas acabam circulando mais rápido. Temos que tomar cuidado com a estatística de ficar tranquilo porque houve redução, pois ela deveria ter sido muito maior.

Júlio - são duas coisas complementares: uma coisa é o comparativo de mortos para cada 100 mil (série histórica) e outra coisa é o detalhamento dessas mortes. Temos trabalhado e ainda estamos muito no início, pois teríamos que ler todos os boletins de ocorrência e separarmos por faixa etária. Isto é um detalhamento do estudo de segurança. Aqui são dados gerais que comparam o crescimento populacional com o número de mortos. Temos essa acidentalidade de mortos por 100 mil habitantes que não leva em consideração o número de veículos na rua. Aí há a necessidade de se fazer um detalhamento maior desses acidentes estratificando por faixa etária, sexo e tudo mais. Isto é feito também, temos um detalhamento de todos esses dados. No final do ano temos toda essa estratificação (quantidades por sexo e faixa etária).

Gilberto – apenas uma colocação: a minha sugestão foi no sentido de não ficarmos presos somente ao número de mortos. O que estou considerando é que o número de mortes durante a pandemia é uma coisa e número de mortes na normalidade (2019) é outra coisa. Deveríamos prestar mais atenção em como essas mortes estão ocorrendo e que provavelmente estão ocorrendo de maneira diferente das do ano passado.

Júlio – sim. Vou enviar para Maria Teresa os dados com a estratificação por faixa etária de janeiro a junho para que seja enviado para vocês junto com relatório.

Luiza – fiz uma apresentação sobre a Visão Zero por considerar que seria muito oportuno relembrar seus conceitos tendo em vista que nossa cidade é violenta sob muitos aspectos, sobretudo em relação à mobilidade urbana.

Maria Teresa – enquanto eu abro a apresentação o Sr. Élio poderia fazer suas considerações.

Élio – estão de parabéns pois estão se esforçando cada vez mais para melhorar. Gostaria apenas de sugerir que os dados fossem também publicados pela CET por Regional para que tenhamos uma amplitude e possamos acompanhar o que acontece nas nossas respectivas áreas. Poderíamos agir para evitar novas ocorrências. Também, quando os dados estiverem consolidados, poderia ser disponibilizados no site para que todos tomem ciência e não somente as entidades.

Luiza – gostaria de dizer que pularei os primeiros slides pois o Júlio já apresentou os números e sua evolução. Quero finalizar dizendo o seguinte: temos feito um esforço contínuo, há vários grupos que se reúnem, conversamos bastante, mas com certeza precisamos ampliar todo o esforço que temos feito em relação à mobilidade ativa (ampliação de calçadas e redução dos conflitos). Precisamos estudar e trabalhar com a Universidade; neste sentido tivemos uma excelente experiência com o Mackenzie no trabalho desenvolvido com os alunos. Isso amplia e enriquece demais a visão de todos. Temos também que resgatar uma data Internacional (22.09) – Dia Internacional na Cidade sem meu Carro -. Uma data que precisamos fazer movimentos e ações que chamem a atenção para esse problema. Precisamos trabalhar fortemente para reduzir esta marca tão triste onde as vidas são ceifadas de maneira tão estúpida e todos nós corremos este risco. Vivemos um dia triste não somente por causa da Marina pois ela não é a única, mas é um símbolo do que acontece nas nossas cidades. Então assim, qual a cidade que queremos viver? Fiquei pensando muito nisto e precisamos melhorar nossa cidade; trabalhamos com mobilidade urbana e é necessário melhorar a forma como as pessoas enxergam a mobilidade ativa. Ontem eu estava como motorista e percebo que no geral os mesmos não respeitam a faixa de pedestres. Quando paramos antes eles não percebem que paramos antes porque há uma faixa de pedestres; é impressionante pois estamos no século XXI e parece que isto não muda. **Obs.:** a apresentação será enviada aos Conselheiros.

Maria Teresa – obrigada Luiza. Complementando tudo que foi dito, quero lembrar que temos outros fatores para agregar ao debate que é por exemplo a segurança pública. Em relação aos deslocamentos da mulher, muitas vezes nós como pedestres atravessamos fora da faixa porque precisamos fugir de alguém suspeito ou deixamos de andar na ciclovia no canteiro central embaixo das árvores por temer a violência, preferindo locais onde somos mais vistas. Portanto há outras questões que devemos agregar a este debate que também fazem parte das nossas escolhas diárias, dos nossos caminhos de deslocamentos e que precisam ser feitos com segurança. Não só a segurança viária mas a pública também.

Élio – parabéns Luiza pela apresentação. Sugiro que a mesma seja disponibilizada não somente para nós, mas para toda a sociedade em algum local do site de vocês. Aproveitando sua exposição, temos uma preocupação com a Resolução 798 do Contran que mexe com toda essa questão do radar, que é uma ótima ferramenta de controle de velocidade. Foram criados vários mecanismos e estudos necessários para colocação dos mesmos. Imagino que estejam se adaptando a isso e a única coisa que eu complementaria é a necessidade de vocês continuarem lutando para a liberação de radar por velocidade média; a outra coisa é sobre a exigência da R19 - que agora deverá ficar junto do radar -, vocês poderiam aproveitar e colocar a R19 a vontade, ou seja, poderíamos ter a cada 100m para que nós motoristas tivéssemos uma percepção da velocidade que estamos desenvolvendo e a que realmente deveria ser observada. Agora há várias exigências, ou seja, uma multa precisa ter oito registros para ser validada o que dará bastante trabalho para vocês e necessitará investimentos também. Gostaria de comunicar que nós da Cidade a Pé fizemos um pedido ao Contran com referência ao **artigo 2978**: *os veículos de emergência poderão estacionar para pegar pessoas onde os outros não podem*. O que acontece é que principalmente a polícia militar considera que o local onde eles devem estacionar para não atrapalhar o trânsito é em cima da calçada. Estamos solicitando que o Contran se manifeste e deixe claro que esse direito dos veículos de emergência não seja absoluto. Citamos várias passagens que exemplificam que a calçada deve ser preservada para a segurança do pedestre.

Maria Teresa – podemos passar para o próximo ponto de pauta. Aproveito para agradecer a presença do Júlio; sei que ele tem outros compromissos e portanto fique à vontade para assumir as outras tarefas.

Júlio – eu é que agradeço, continuarei por aqui.

José Renato – bom dia a todos. A fala da Luiza foi bastante pertinente, é um momento de reflexão, uma perda importante, uma pessoa significativa para aquilo que todos nós defendemos e, além do que já foi dito, devemos pensar em ações que podemos fazer para melhorar o máximo possível a questão da segurança das pessoas. Uma dessas ações é o alargamento das calçadas. Neste sentido temos as intervenções temporárias apresentadas na reunião passada que são os quatro projetos pilotos iniciais que servirão de parâmetro para ampliarmos futuramente. Paralelo a isso estamos trabalhando também a finalização da Kumaki Aoki esta semana e no início de dezembro a execução das outras duas previstas. A partir dessas quatro prevemos novos estudos e novas reuniões. A Luiza comentou a participação do Mackenzie, que fez naquela lista inicial de dezoito, um estudo em alguns locais que os alunos escolheram e trabalharam propostas para aquela região. Portanto, a partir desses exemplos podemos trabalhar novos locais com a colaboração efetiva do Mackenzie e realizar novos estudos e novas oficinas.

Sandra – observei em algumas fotos que de um lado há o alargamento, a extensão, mas do outro lado não há como o cadeirante ou alguém que esteja com carrinho de bebê subir na calçada e inclusive há um poste onde ele não conseguirá passar. Essas coisas não podem ser revistas e repensadas? No caso citado a pessoa terá que andar pela via; não entendi essa intervenção. A pessoa vai para onde? Numa outra imagem temos uma lombada e a faixa de pedestres; continua com o degrau para a calçada e embaixo, se não me engano, há um impedimento para a pessoa passar. Sei que são projetos difíceis de serem alterados de uma ora para outra, mas já que há a lombada, porque não foi feita uma travessia elevada? Lá na frente há um pino e é complicado passar com uma cadeira de rodas; ela tombará porque há o declive na horizontal. São questões que precisam ser analisadas. Eu não me pronunciei até agora, mas em relação à morte da Marina, fiquei chocada e foi impressionante para mim porque eu já estou neste Conselho há quatro anos e já fiz várias denúncias, mas parece que temos que esperar alguém morrer para poder fazermos alguma coisa? Sei que hoje talvez não haja um representante da SPTrans, mas por exemplo, teremos que esperar alguém cair do elevador do ônibus e morrer para tomarmos uma providência? Vários cadeirantes foram atropelados; vamos esperar algum deles morrer? Principalmente em alguns locais que já comentamos aqui. Eu trouxe o problema da esquina onde moro e há três anos fui atropelada ali e nenhuma providência foi tomada. Há três escolas, dois ou três espaços religiosos, além de idosos que moram no meu circuito e não foi feito nada. Fico pensando, a gente briga, traz aqui, fala com vocês e por isto digo, não adianta fazer uma intervenção dessas se não há um outro lado em que eu possa caminhar. Para descer a ladeira Porto Geral que segurança eu terei? Me desculpem, sei que é cansativo, inclusive para mim falar tudo isso, mas parece que falamos, falamos e falamos e não há uma reverberação sobre o que reclamamos e trazemos. O segmento da pessoa com deficiência vive reclamando, Sandra isso, Sandra aquilo, mostrando aqui e ali; digo que tudo é levado ao Conselho. Mas não adianta, não reverbera e isto me deixa bastante chateada. Concordo que a Vila Mariana será talvez o bairro modelo; porém, como visto nesta foto, como é que as pessoas saem de casa para chegar na Vila Mariana? Lá temos as instituições, os hospitais, clínicas e os institutos e concordo que deve haver acessibilidade. Mas como chegaremos lá? É esta minha questão. Quantas pessoas não estão querendo

sair de casa para fazer seu tratamento? O serviço Atende esteve parado. Muito coisa aconteceu nesta pandemia e ficamos totalmente desorientados. Me desculpem a insistência, mas a morte da Marina me fala isto. É preciso alguém morrer para ser tomada alguma providência? Não gostaria de ouvir mais uma notícia dessas.

Maria Teresa – não há o que se desculpar Sandra. Vemos que esses processos não são lineares dentro da PMSP. Falo sempre que bom senso e senso comum não são a mesma coisa e algumas coisas que para alguns são óbvias, para outros não são e estamos também numa curva de aprendizado dentro da própria PMSP. A lista do José Renato mostra quantos atores temos envolvidos nessas esquinas em implantações que deveriam ser muito simples. Esse é um dos grandes debates que fizemos no Manual. Como ele poderia, de uma forma didática, trazer esse olhar completo para que as pessoas não solucionem uma questão e criem um outro problema. Concordo plenamente com os pontos que você colocou e acho que a PMSP precisa sim aprender a fazer cada vez melhor e cada vez mais projetos que sejam adequados sob todos os pontos de vista no espaço viário. Por outro lado, não considero que estejamos parados, não fazendo nada e esperando outras pessoas morrerem para atuar. Entendo sua frustração em relação a questões que você já tenha trazido no passado e que não tenham sido solucionadas ainda e gostaria de pedir que você fale novamente qual é essa esquina pois não estava aqui na época e podemos tentar resgatar esse assunto. Lembrar também que temos agora o canal do pedestre no 156 e é onde podemos deixar registrado para que isto não se perca. Vamos verificar nessas obras recentes como fazemos para corrigir as questões que não tenham sido feitas de forma adequada. Sobre a Vila Mariana, é um primeiro piloto e não significa que faremos só lá e não será estendido para o resto da cidade. Precisamos começar por algum lugar e isto é feito com a expectativa de disseminar para o resto da cidade.

José Renato – todos nós que estamos participando dessas ações concordamos com você em muito do que disse e ficamos frustrados em não conseguir fazer mais do que temos feito. O que posso dizer é que da nossa parte e de vários setores da PMSP existe uma motivação técnica e política. Nossa Secretária é uma forte defensora da mobilidade ativa; estamos tentando trabalhar mas é um assunto que envolve uma cidade que durante anos foi pensada e construída sob outra ótica, outra lógica. É uma transformação lenta. O caso da Vila Mariana é bem o que a Maria Teresa comentou, tínhamos que começar em algum lugar e além disso é um local onde há uma série de equipamentos de saúde e reabilitação. É um local importante para as pessoas que tem algum problema de mobilidade e por esse critério decidiu-se iniciar ali, mas é evidente que a ideia é que possamos ampliar o máximo possível. Dentro dos exemplos apresentados eu concordo que alguns estão incompletos e necessitariam de uma complementação. Esse trabalho é mais dentro do que desejamos. A rampa é um determinado setor que faz, o balizador é outro setor, a sinalização é uma outra equipe e então há todo um trabalho que gera um tempo para conseguirmos concretizar.

Júlio – apenas complementando, essa sinalização é uma sinalização que consideraria temporária. Ela mede principalmente tanto o comportamento do motociclista quanto do pedestre. Concordo plenamente com vocês; há muitas questões de acessibilidade que não estão contempladas nessas concepções, mas são importantes porque já dão uma visão de onde temos que chegar no projeto definitivo. Não conseguimos fazer acessibilidade de rampa com essa pintura verde; ela já dá uma melhoria quando não há largura suficiente para o pedestre, mas realmente não é uma solução definitiva. A solução definitiva é o alargamento físico, com toda acessibilidade dentro dos padrões que temos.

Mauro – acho sensacional vermos esse mandamento dos cem pontos, vejo o esforço de vocês, o José Renato é o capitão de mexidas e isso é importante para nós. A questão é que vocês também deveriam se preocupar com a repercussão e a comunicação. Acho que perdemos uma enorme chance de pautar e você mesmo José Renato, comentou da Ladeira Porto Geral e a repercussão não foi boa. A maioria das reportagens mostra algo assim: “há uma pinturinha” ou é um “puxadinho”. A manchete deveria ter sido: *finalmente uma ação que envolve sociedade civil, ong’s, Mackenzie, academia e a PMSP resolvendo e terminando a ação*. É incrível não termos conseguido terminar essa ação. Faz dois meses que temos uma “faixinha verde” com uma tinta que não é boa; por mais linda que seja, é ruim, está gasta e escorrega quando está molhado. Deveria ter sido instalado o tal do tachão e a faixa branca permanente. Eu sei que vocês tiveram algum problema, vocês não estão abrindo aqui e gostaria que abrissem. Por que a CET não terminou uma das quatro ações? Nós estamos falando de milhões de metros de calçadas, quatro ações e é inacreditável ficar dois meses. Realmente acho que perdemos uma enorme chance. Eu gostaria de ter escrito este texto. Dizer: que bom, temos um caminho; sociedade civil, PMSP e todos juntos fizeram. Por que não temos o tachão, por que tem que ser temporário? Está todo mundo do mesmo lado, somos do mesmo time, só que o time de lá, que são 11 milhões, 597 mil pessoas diz: “olha que bonitinho isso”; a PMSP fez mais uma ação “bonitinha”. Perdemos a chance de comunicar uma ação efetiva, de começo, meio e fim. É importante terminar; muitas vezes perdemos a chance de fazer algo importante que possa se multiplicar depois. A ladeira Porto Geral é um lugar central, as pessoas vão para a 25 de março, perdemos a chance. Agora não sei se conseguiremos, temos uma tinta descorando, há um monte de gente passando por cima e os carros não estão nem aí.

Luiza – em relação a fala da Sandra, na minha área eu e a Rose estamos estudando a rede prioritária de mobilidade a pé que estabelece metodologias para implantação da rede, para que consigamos estabelecer conexões nas mini redes espalhadas pela cidade, melhorando o caminhar de pedestres e de pessoas com redução de mobilidade, mitigando conflitos e estabelecendo critérios para implantação dependendo da situação. Isto sempre olhando o material de infraestrutura urbana. É um trabalho que gostaria de combinar com a Maria Teresa para apresentarmos o mês que vem e poderá contribuir com essas minis conexões. A ideia é multiplicar isso dentro das áreas da CET que abrangem toda a cidade. Como não temos pernas tentaremos fazer um mini trabalho para poder multiplicar para toda a cidade de forma mais ágil, estabelecendo as minis redes que são conectadas com o transporte coletivo estabelecendo conexões de forma que as pessoas tenham a sequência do seu caminhar.

Ana Carolina – minha consideração é a seguinte: acho que a primeira vez que foi feita a calçada verde foi em 2015; como já passamos por esta fase de experimentação e já se entendeu o que é possível fazer em termos de ações, gostaria que tentássemos criar internamente algum procedimento que contemple qual o limite de tempo para essas intervenções temporárias. Elas deveriam ter um prazo com a ideia de se fazer o processo de extensão de calçadas com a construção. Entendemos que fazer a extensão de calçada com a construção é um processo muito mais complexo que envolve drenagem; por exemplo neste caso que vocês mostraram (Simão Caetano Nunes), há um aclave, uma série de lotes pequenos e é um processo que demoraria mais. No momento não é possível fazer; então, que se institua casos mesmos. Por exemplo no caso de uma calçada verde, como uma intervenção artística, que exista um prazo de no máximo mês e, a partir daí, que se faça a sinalização com balizadores (permanente). Assim que estiver instalada a extensão, seriam colhidos os dados sobre o uso por pessoas, o quanto elas se apropriam da mesma e se de

fato funcionou para melhorar a circulação e a segurança da população. A partir dessa coleta de dados positivos, que se tenha mais um ano para fazer o projeto de extensão por construção. Acho que está no hora de tentarmos sistematizar isso porque senão perdemos o horizonte de realizar este tipo de intervenção. Em alguns momentos temos a oportunidade de fazer e considere muito positivo - no caso da Kumaki Aoki – pois é melhor que seja uma via em uma região periférica e que se tenha conseguido de cara fazer a obra física. Porém, se tivermos uma sistematização, de alguma maneira conseguimos colocar na fila esses outros locais e a partir daí, tendo resultado, toca-se o projeto de extensão com construção.

Maria Teresa – vocês tocaram num assunto que estávamos debatendo hoje pela manhã. Estamos fechando algumas imagens para o Manual e estávamos exatamente discutindo do ponto de vista pedagógico, como é que o Manual poderia comunicar ao projetista - tanto da PMSP como particular -, de forma que ele entenda quais as opções que tem. Como ideias, temos primeiro uma intervenção que é temporária conforme comentado - podemos usar tintas coloridas, desenhos diferentes, não estamos seguindo nenhum regramento, nenhuma normativa do Contran -; muito embora seja um desenho técnico (geometria, balizadores e segurança viária), mas há certas liberdades em relação às normativas de cores entre outros. É uma intervenção temporária que serve para testarmos a aceitação por parte da população e a sua funcionabilidade. Faremos um monitoramento, uma avaliação e isso terá um prazo que é o que a tinta vai durar ou o que os elementos que vou colocar ali para um direcionamento podem perdurar ou serem roubados. É algo que é feito para ser temporário mesmo e nenhum problema durar um mês. Um passeio verde, onde temos um manual, regras, etc, não se caracteriza como uma intervenção temporária e sim definitiva, mas é uma fase da implantação. Entendemos que em alguns lugares o passeio verde poderá ficar num determinado local para sempre ou por muito tempo porque soluciona de forma muito rápida e barata o problema, ou pode ser uma fase intermediária que depois será substituído por uma obra civil definitiva. Em lugares onde há insegurança para os pedestres e seria muito melhor eu fazer um passeio verde agora do que esperar uma obra de drenagem mais complexa como você mesma comentou, podemos fazer o passeio verde e avaliar se é necessário algum ajuste antes de fazer a definição da implantação de uma obra civil definitiva. Então temos essas três opções de projetos e implantação de projetos e intervenções na cidade. O Manual está discutindo isso, essa sistematização de uma metodologia de monitoramento e avaliação das intervenções que sejam temporárias. Precisamos desenvolver isto; ainda não está pronto dentro da equipe de pesquisa da própria CET. Precisamos ter os dados base da Visão Zero antes de fazer a intervenção, os dados do durante coletados e os dados do final para podermos decidir se aquilo vira um projeto definitivo, se vira uma fase de passeio verde ou o que será em cada caso. Há dimensões diferentes em cada caso e não sei se é possível nessa metodologia colocarmos um prazo cravado para tudo, pois podemos ter alguns projetos mais simples e outros mais complexos (Arthur Alvim, p.ex.). Portanto não colocaria um prazo chapado para tudo, mas penso que devemos ter uma metodologia desenvolvida para sabermos como agir em casos como esse e também para nos organizarmos internamente do ponto de vista da governança. Lembrando que este tipo de intervenção ainda é uma novidade dentro da PMSP e não é um consenso; temos alas a favor e contra dentro dos diversos departamentos e a própria sociedade civil também se posiciona de forma diferente. Há tanto comerciantes, como ciclistas e pedestres que querem enquanto outros não querem e isto faz parte da nossa democracia. Penso que são desafios de soluções e novidades que estamos trazendo e vendo no mundo e sabemos que em outros lugares também nem sempre é pacífico. Sua fala e a do Mauro são importantes para nós e penso que estejamos alinhados no sentido de que estamos num processo de construção e que temos todo interesse em fazer com que

isto avance do ponto de vista qualitativo, do ponto de vista de tempo, para realizarmos este tipo de atividade cada vez melhor.

José Renato – em cima do que a Ana e Mauro comentaram, concordo que a repercussão da imprensa poderia ter sido melhor, embora acho que foi positiva. Talvez tenha faltado comunicar naquele momento, que não é simplesmente uma ação “bonitinha” ou um “puxadinho”, mas algo que pode simbolizar realmente um redesenho da cidade, uma reconfiguração do espaço viário. Tivemos restrições de comunicação em virtude do período eleitoral e poderíamos ter tido um ritmo maior, conforme a Ana comentou. Como foram quatro pilotos de um programa que foi criado num momento emergencial e portanto sem previsão orçamentária, programática e sem equipe técnica preestabelecida, foi algo que fomos construindo junto com os projetos, com as reuniões e tudo mais. Outro fato fundamental que começamos a trabalhar é a questão de tornar essa metodologia mais rápida. Apesar de ser uma intervenção rápida, cada item há um setor da PMSP que deve se manifestar e muitas vezes é uma novidade e não é muito automático. Nossa ideia é ou por Decreto ou Portaria sistematizar tanto as intervenções temporárias para mobilidade como as que temos parceria com o comércio e outros para que possamos dar maior fluidez aos processos. A ideia é que tendo esses primeiros pilotos, vendo uma metodologia e consiga legalmente regulamentar isso, a gente possa efetivamente ampliar com mais agilidade. Eventualmente alguns gaps entre uma ação e outra, mas que se torne uma ação mais contínua, em que as pessoas possam identificar que se trata de uma ação permanente.

Élio – voltando a falar sobre segurança viária, o Rafael Drummond solicitou que fizéssemos uma observação em relação a geometria das vias que favorecem a conversão em alta velocidade, que é o caso onde ocorreu o acidente fatal com a Marina. É claro que a cidade toda foi feita de modo a favorecer a passagem rápida dos veículos para que caiba mais carros, mas ela exige uma mudança. Naquele local, além da geometria é uma descida e muitas vezes as pessoas querem aproveitar o fechamento de semáforo e a via permite isso; ou seja, desenvolver alta velocidade no local. Queria lembrar outros locais como por exemplo a Pedro Vicente com a Cruzeiro do Sul onde muitos já se acidentaram.

Ana Carolina – complementando em cima das respostas de vocês, muito positivo que estão discutindo isso e, como havia falado da última vez, esperamos que essas intervenções que acabamos tentando correr para poder fazer agora em setembro, é importante que elas deixem algum legado sobre como facilitar. Acho ainda que essas dificuldades que aparecem devem ser aproveitadas para discutir também a questão da governança dentro da estrutura da mobilidade ativa. É uma tecla que já batemos há um tempo, já inserimos no PlanMob e esta dificuldade da governança atrasa muito as coisas. Quantos projetos de segurança viária, quantos de requalificação de calçadas e travessias poderiam ter saído de maneira mais fácil e rápida se tivéssemos uma governança melhor em relação a isto. Talvez se tivéssemos essas ações centralizadas em um Departamento ou um comitê. Enfim, esta é uma questão que não dá mais para adiar; é algo que atravança. Quando a PMSP precisa construir 400 creches, ela se arranja para poder fazer da maneira mais simples possível para entregar o que se propõe a entregar e, quando falamos de infraestrutura para mobilidade ativa, se há questões onde está tudo pulverizado deixando o processo bem mais lento, precisamos endireitar isso. Isso cria frustrações para vocês e para sociedade civil. Já temos muitas lições aprendidas que mostram onde as coisas poderiam melhorar esses termos da organização e da gestão.

Maria Teresa - perfeito, é isso mesmo. Esperamos que com Grapovias consigamos solucionar muito dessa interface interna de governança da própria PMSP. Estamos na reta

final de produzir o Manual e com ele editar o Decreto que vai instituir a aplicação dele. Esperamos que isso o ano que vem já esteja em operação para todos trabalharem juntos. Acho que conseguimos cumprir a pauta. Senhor Élio, pode deixar que vamos verificar esta questão que o Rafael solicitou. Avaliaremos com a equipe o que a gente consegue estudar. Luiza ou Ana Carolina, gostariam de encerrar?

Luiza – gostaria de dizer que a reunião foi muito boa e produtiva. Vamos continuar lutando em nosso trabalho insano para procurar melhorar nossa cidade que é o objetivo comum de todos. Não tenham dúvida de que estamos trabalhando insistentemente para que esses esforços resultem em práticas e melhorias do desenho da rua afim de mitigar todos esses acidentes que acontecem diariamente. Obrigada a todos pela participação.

Ana Carolina – acho que deveríamos aproveitar esses momentos de reflexão, de situações que são tão duras para rever o que tem de urgente. Enfim, nossa função aqui é manter uma pressão. Sentimos que temos espaço para fazer essa pressão apenas aqui no nosso nível da SMT, do Conselho e da Câmara e queríamos conseguir ter mais espaço, vamos dizer, no andar de cima, que é onde achamos que as coisas podem se definir melhor para garantirmos maior prioridade. Estamos num momento de eleição e não é o melhor momento para fazer isso e espero que dentro da próxima gestão consigamos ter um canal melhor para fazer esse apelo, pois precisamos promover uma aceleração das prioridades. Sabemos que vocês têm os meios para fazer, possuem corpo técnico qualificado para fazer as coisas, mas precisamos do apoio da gestão para que as coisas saiam no tempo que elas precisam sair.

Maria Teresa – obrigada a todos. Bom dia.

Observações Chat:

[10:20] MAURO CALLIARI (Convidado)

Ana Carolina, obrigado pela homenagem à Marina. Esperamos que suas palavras possam inspirar todos os participantes dessa Câmara. a acelerar as mudanças na cidade.

[10:29] Rose (Convidado)

Que a partida súbita de Marina, nos alimente na luta de suas bandeiras..

[10:32] MAURO CALLIARI (Convidado)

Julio poderia mostrar o número acumulado de mortes de pedestres no ano?

[10:44] PMSPEventos028

<http://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/relatorios-corporativos.aspx>

[10:46] Ana Carolina Nunes (Convidado)

no site estão apenas os relatórios anuais
o melhor é sempre estar disponível publicamente, no site

[10:50] PMSPEventos042

Vamos verificar a melhor forma de disponibilizar. Há também a plataforma Vida Segura e o Painel de Segurança Viária que utiliza nossos dados.

[10:50] PMSPEventos042

<https://institutocordial.com.br/painel-da-seguranca-viaria/sobre/>

[10:51] German (Cidadeapé) (Guest) (Convidado)

Concordando com o Gilberto, era possível implementar medidas semelhantes às de muitas cidades de ampliação de espaço e criação de faixas para pedestres e ciclistas em muitos locais da cidade.

[10:51] German (Cidadeapé) (Guest) (Convidado)

Não é possível afirmar com certeza se isso reduziria os acidentes, mas no mínimo seria uma aposta na direção certa.

[10:55] Ana Carolina Nunes (Convidado)

excelente a sugestão do Élio. o mapa poderia aparecer pelo menos no relatório anual

[11:15] MAURO CALLIARI (Convidado)

Obrigado, Luiza, por lembrar da apresentação feita no lançamento do Programa de Segurança Viária, em junho de 2019. Seria interessante acompanhar esses indicadores que foram estabelecidos um ano e meio atrás e ver como eles estão andando. Atualizar os exemplos. Não só o que poderia ser feito mas também o que foi efetivamente feito nesse tempo. Uma sugestão é termos um momento nessa Câmara para o relatório do que foi discutido no Conselho Permanente de Segurança Viária.

[11:16] PMSPEventos042

vamos pedir que o Luan faça uma apresentação na próxima reunião, um balanço das metas do Plano.

[11:23] Ana Carolina Nunes (Convidado)

ficou muito melhor esse no Jaguaré
era uma área muito problemática

[11:23] MAURO CALLIARI (Convidado)

Muito boa essa da Rua Simão Caetano Nunes. Talvez pudesse ser até um pouco maior...

[11:53] Ana Carolina Nunes (Convidado)

falei "prazo" mas acho q pode ser estimativa

[11:58] Ana Carolina Nunes (Convidado)

que bom que estão discutindo isso já, Renato

[11:59] PMSPEventos042

acho que podemos ter prazo para decidir