
REUNIÃO CÂMARA TEMÁTICA MOBILIDADE A PÉ - 11 ABR 2023

Data: **11/04/2023 (quarta-feira)**
Horário inicial: **09h3min**

Participantes:

Poder Público:

Ana Carolina Jacob - CET
Ana Maria Pacolo - CET
Daniela - CET
Eduardo Reis - SPTRANS
Fabio - CET
Fabio Saraiva - SETRAM
jackeline - SMT AT
João Cucci - SMT AT
Julio Martinelli - SMT AT
lea - SMT AT
Lilian Rose - CET
Luccas Bernacchio Gissoni - SMT AT
Márcia Casa - CET
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Mauricio Losada - CET
Paulo Eduardo - SMT AT
Paulo Flores - CET
Rafael Mielnik
Ricardo Teixeira - SMT
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Rose - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAM

Sociedade Civil:

Elio Camargo
Gabriela Katie Silva Morita
Maria Ermelina Brosch Malatesta
Mauro Calliari
Oliver Cauã Cauê França Scarcelli
Paula Rabelo
Rafael Calabria
Richard Melo da Silva
Roberta Kronka

Pautas:

- Apresentação sobre o Lançamento da Coalizão Triplo Zero (zero morte, poluição zero e tarifa zero) - Rafael Calábria – IDEC
- Apresentação da tese de Doutorado "Percurso do pedestre: Caminhabilidade, conforto ambiental e planejamento estratégico "- Paula Rabelo – FAU USP
- Iniciar estudo para pedido de supressão de carros na Rua Galvão Bueno aos domingos.

Dawton - Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma câmara temática de mobilidade a pé. Hoje nós temos 3 pautas e o Mauro pediu para fazer um comentário, sobre a questão da possibilidade da diretoria de pedestre. Esses comentários no final. Então eu vou começar direto, Mauro. Você pode conduzir, eu não sei quem vai fazer apresentação, acho que é o... os nossos convidados aí é você que está trazendo. Se você puder apresentar. Eu agradeço.

Mauro Calliari - Bom dia, Dawton. Bom dia, secretário, bom dia a todo mundo! Prazer estar com vocês hoje aqui de novo é bom a gente dar sequência nessas conversas. Hoje é um dia diferente, Hoje a gente tem um comunicado, mas que tem a ver com toda a nossa conversa. Nós pedimos para dois convidados virem aqui. O primeiro é o Rafael Calábria, que é o mais conhecido aqui ele vai falar sobre uma coalizão e sobre a importância da gente levantar é a bola e a Bandeira sobre alguns temas que estão sendo, que estavam sendo discutidos e acho que vale a pena a gente organizar. A segunda pauta é uma pesquisa, é uma tese de doutorado que eu acho que é raro a gente ver aqui, ter essa chance e ela é uma tese que consegue ter uma... orientada pela Roberta Kronka e da Paula, a Paula Rabelo. Ela conseguiu fazer uma coisa boa na academia, que é trazer, trazer teorias, Mas do ponto de vista muito prático para a cidade de São Paulo, ela conseguiu dividir em quadrantes os nossos bairros e eu acho que tem alguns ensaios interessantes, pode ser que a gente não consiga ter conclusões.

Mas acho que vale a pena a gente depois tentar digerir algumas dessas coisas que eu acho que tem. Tem bons insights sobre políticas públicas em cada um desses bairros, Dawton. Acho que vai ficar legal. A última coisa depois, é um pedido nosso em relação as ruas que fecham aos domingos e a gente tem uma proposta sobre isso.

Dawton – Que bom, trazer esses temas é para ter, então, essas reflexões são feitas na Câmara temática, E sempre buscar alguma ação concreta posterior a isso, É isso, então vamos lá, Calábria.

Rafael Calabria - Desculpa Carlos, tudo bem Bom dia. Bom dia a todos, caro, eu vou. Acho que vou ser breve, eu vou tentar introduzir um tema que a gente vê se tem algum, algum debate depois. Mas é o seguinte. No idec, a gente nos últimos anos tem atuado muito mais na pauta federal, No debate com o governo federal sobre mobilidade urbana, estamos com uma interlocução muito próxima com o Ministério das cidades. Claro que o tema mais urgente tem sido a questão do transporte coletivo, não é É um programa federal de apoio ao transporte coletivo. Aqui teve a crise ampliada pela pandemia, a crise que já vinha vivendo no país. Mas a gente tem debatido também com outras pautas de mobilidade ativa, pedestre, ciclistas. E a gente tem buscado que aí é o tema que eu vou falar aqui a gente tem buscado aglutinar, juntar mais pessoas, mais organizações da sociedade civil, movimentos sociais. Para participar, para mostrar a diversidade e ter mais força nesse diálogo com o Ministério das cidades e aí o motivo, que o Mauro me convidou pra cá, a gente está construindo agora nesse começo de ano. Nesse primeiro semestre vai ser um processo aí que vai levar um tempo, porque envolve muita gente. A construção de uma coalizão de organizações. E tem já uma diversidade bem grande de organizações de Salvador, tem organizações do sul, de Curitiba, muita gente de Brasília, pessoas do Maranhão, enfim, Fortaleza, um grupo bem grande de organizações, com diversas pautas Tem alguns, como ciclistas, Muitos vinculados ao UCB, que é a união ciclista do Brasil. E a gente nos debates que estão rolando com essa coalizão a gente trabalhou, concluiu, Com o nome de triplo zero, não sei se vocês viram, o governo do Chile está propondo um projeto de duplo zero, Double zero em espanhol que eles tão querendo trabalhar com o transporte coletivo, com zero emissões e zero tarifa, como é um objetivo, de um projeto e a gente aqui, para ser mais ampla,

mobilidade a gente incluiu o zero mortes no trânsito, que é uma pauta muito urgente para a mobilidade ativa, e para o transporte como um geral, Até passageiros de carro, , sofrem com as fatalidades de trânsito e com as ocorrências.

E então a gente tem trabalhado com essa pauta. Uma luta, uma batalha para conseguir zero emissões do trânsito, zero tarifa no transporte coletivo e zero mortes na mobilidade como um todo. Então a ideia da coalizão tem se pautado por esses 3 objetivos. Diria assim, E a gente tem feito aí alguns debates e buscado. Organizações fizeram uma live de lançamento há 2 semanas. Acho que 2 semanas. Vamos nas próximas semanas continuar aglutinando pessoas, fazer algumas reuniões para alinhar a ideia e dividir também tarefas e organizar melhor essa coalizão. Mas a ideia é ter um grupo de orientação civil coerente, Para debater na cidade, Nos estados também, que às vezes agem pouco, Para mobilidade urbana e principalmente, na união, Ter aí ações mais concretas. Não sei se todos aqui estão acompanhando, o governo federal tem feito alguns debates de programas emergenciais de apoio, , principalmente transporte coletivo e também tem tido um debate de um novo Marco regulatório para o transporte coletivo, que também foi pleito nosso ao longo do ano passado e retrasado. Uma lei, que detalhe, A nossa política nacional de 2012, a purificação da mobilidade urbana. Detalhe ela em projetos, em ferramentas para as prefeituras as executarem, em prol da mobilidade,

Então esse projeto do Marco regulatório vai para audiências públicas ao longo do mês de maio e junho, então vai ter muito debate e a ideia é a gente ter essa coalizão mais alinhada para participar desse debate e promover essas discussões. É um pouco isso. A gente vai ter aí, mais concreto amanhã, aqui em São Paulo, um evento com a sociedade civil de lançamento, Vai ser amanhã, às 19:00 no ateliê do bexiga, ali perto da Brigadeiro Luís Antônio. E estamos prevendo também um evento em Brasília, em junho, para tentar juntar um grupo grande de movimentos sociais lá e fazer alguns debates. E até, Dialogar com o Congresso e com o executivo nacional, Na oportunidade lá para debater boas práticas e caminhos de pautas da sociedade civil para a pauta da mobilidade urbana. Então é um pouco isso que a gente está fazendo. Até por isso, Dawson e secretário. A gente está um pouco afastado da pauta aqui municipal de São Paulo, porque a gente está muito envolvido com a pauta federal. Mas temos acompanhado aqui também as discussões, Principalmente pela mobilidade a pé e outros grupos que a gente dialoga muito aqui em São Paulo.

Mauro Calliari - O Rafael seria interessante você aproveitar, A presença, esse é um movimento da sociedade civil. Seria interessante você tentar fazer a ponte dessas 3 pautas com o que está sendo feito aqui, o plano de metas da prefeitura, porque de alguma maneira todos todas essas 3 pautas têm a ver com ações municipais para depois, talvez o secretário poder comentar, Zero emissões tem a ver, inclusive, com a troca de ônibus que a gente que a gente tem visto. Zero tarifa é um estudo que a própria prefeitura comissionou e zero mortes no trânsito nós temos falado disso. Na última reunião, a gente falou bastante. Se você pudesse fazer essa ponte, dessas pautas, com a questão municipal, para poder a gente tentar envolver e ver como é que a prefeitura consegue se engajar nisso ou não. Como é que a gente pode ir pra frente

Rafael Calabria - Sim. É, eu tenho acompanhado por cima, Mauro, mas eu tenho acompanhado um pouco mais a pauta aqui em São Paulo da zero emissões, Que foi um projeto que a gente até conseguiu a lei lá de 2018, 16802, que prevê, o cronograma e aí, o que a gente tem visto, a gente, aliás, estava organizando agora para pedir reuniões com a equipe da SP trans, da Secretaria, porque a pauta tem caminhado, mas não tem avançado tanto. O que a gente tem visto nesse ponto é que é essencial uma ação mais afirmativa do poder público, da prefeitura para conseguir gerar mudança porque a frota elétrica ela é obviamente mais cara do que a comum, a diesel. O setor, ele vive numa perda de recursos pela perda de passageiro e a crise trazida pela pandemia, Como eu falei. E então não tem conseguido viabilizar essas compras. E aí a gente viu no final do

ano, o prefeito colocou no orçamento uma rubrica para esse objetivo, mas ainda não conseguindo viabilizar o melhor formato. A gente tem visto algumas cidades como São José dos Campos e um exemplo Internacional de Santiago e Bogotá usarem o modelo de aluguel de ônibus para não precisar pagar a compra, A gente sabe que São Paulo tem dialogado com isso também, mas eu acho que o mote principal nesse ponto, Mauro, é a prefeitura perceber, entender e assumir que vai ter que ter uma ação mais forte dela. O funcionamento natural do transporte, assim, o funcionamento cotidiano não vai naturalmente modificar a matriz energética, porque é uma mudança que demanda uma ação mais forte. E enquanto a tarifa a gente tem debatido em alguns lugares, , de que a proposta do prefeito óbvio, que é necessária e importante. Mas que falta alguns passos para São Paulo viabilizar isso. A mudança que o contrato prevê para pagamento por uma fórmula de qualidade e custo é real. Falta diálogo com o governo do estado, Porque a gente tem aqui no São Paulo metrô SP, cruzando a cidade, que teria um impacto com a tarifa zero e que o ideal seria uma adoção gradual, Não uma adoção imediata que geraria talvez um impacto muito, muito grande, porque o impacto positivo ele é real, aumenta muito a demanda. A gente tem cidades muito pequenas que chegaram a quadruplicar a demanda de ônibus, , de passageiros, desculpa. Então se uma cidade também como São Paulo fizesse isso do dia para a noite, teria um impacto muito grande. O ideal seria uma adoção gradual da medida. E pelos desafios que São Paulo impõe, até falei em uma entrevista que se a prefeitura conseguisse começar esse caminho já seria um avanço gigantesco, Porque na nossa visão, adotar isso agora em 1 ano e meio, ainda mais com período eleitoral que não sei se vai poder adotar no período eleitoral. Enfim, em 1 ano, que seja. É um desafio bem grande, Se ele conseguisse começar o processo já seria um grande avanço, Não tem nenhuma cidade de tamanho perto de São Paulo, com tarifa zero no mundo, Com uma rede metropolitana tão grande quanto a nossa, , da mtu que eu esqueci também de mencionar com metrô e trens, atravessando a cidade, então, é isso, não tem nem muito parâmetro para São Paulo saber como será a adoção e essa adoção gradual poderia ir gerando resultados e evidências para embasar os próximos passos. Então a gente tem feito muito esse debate. E um também que a gente está querendo conversar mais perto com a Secretaria.

Dawton - Eu entendi que você está colocando que é um processo de construção, não é E nós estamos construindo essa diretriz. É isso. Não é Esse processo é de construção de diretrizes. A princípio, para poder dar os primeiros passos. Eu acho que eu estou falando da coalisão, de um modo geral, Porque é isso mesmo. Nós temos que construir as diretrizes para poder ter um percurso a seguir, não é Esse debate, eu estou imaginando que é a proposta, fazer um debate com a sociedade civil organizada para construir essas diretrizes e, a partir daí, o poder público junto, nesse processo talvez, dar o primeiro passo até nessa direção.

0:14:52 Rafael Calabria - É isso, Dawton. Os 3 zeros, eles são quase objetivos, Na verdade, , para gente chegar e para esse caminho tem muitos passos a se tomar, não é A realidade de transporte nas cidades hoje é muito contrário disso, São tarifas altas, muito ocorrência de trânsito, Então a gente está propondo como sociedade civil, um objetivo para gente puxar a pauta, Orientar para que lado a gente acha que tem que ir, e aí é isso, tem muito debate, muito processo para chegar nesses 3 objetivos.

Ricardo Teixeira - Deixa eu pegar a palavra aqui. Bom dia a todos. Rafael, Mauro, eu tô vendo aqui a Jaqueline, Fábio. Eu estou lendo aqui alguns aí. Bom dia a todos. Tem muitos aí no ar. A cidade de São Paulo, ela já trabalha, No triplo zero. Quanto a ônibus Até o final do ano que vem, que acaba o primeiro mandato do Ricardo Nunes, a cidade deve ter 3000 ônibus elétricos. Desde o ano passado, não me lembro a data certa, que as concessionárias não podem adquirir veículos novos que não sejam elétricos, então essa linha já caminhou. É evidente que isso, como, como você mesmo colocou Rafael, isso é gradual, custa mais caro. Nós já fizemos várias reuniões,

inclusive com o banco mundial para ver essa questão de financiamento, mas isso caminha na cidade de São Paulo, eu diria que muito rápido até, Se você vê a quantidade de ônibus, se eu não me engano, salvo melhor juízo, no final do ano que vem, a cidade de São Paulo será a cidade do mundo que terá a maior frota de ônibus elétricos do planeta. Então, como nós estamos em curso e outras cidades também estão em curso, eu acredito que isso que eu estou falando aqui pode ser real, no final do ano que vem. Está em curso também dentro da prefeitura a questão dos veículos de aplicativo e táxi também trabalhar com carros elétricos. Estudamos, inclusive, essa modalidade de trazer financiamento para que esses motoristas consigam fazer o financiamento dos seus veículos em prazos longos, Porque também são mais caros esses veículos, mas deve acontecer por parte da prefeitura, como já está acontecendo por parte dos aplicativos pelo mundo afora. Financiamento para que esses veículos elétricos também comecem a circular nas grandes cidades e São Paulo está caminhando para isso também. Na questão de segurança, eu vou dar, vocês têm as metas todas aí da cidade acontecendo para gente reduzir o número de mortes e, se Deus quiser, vamos chegar um dia a zero. Mas tem um dado aqui que eu estava escrevendo aqui só para gente não esquecer, ó, hoje a cidade de São Paulo tem 735 radares fixos e 159 lombadas eletrônicas. Nós estamos com pleito na rua agora e a cidade já, já, ainda no primeiro semestre ela vai ter 772 radares fixos, então há um aumento aí de 37 radares fixos. E nós estamos propondo 764 lombadas eletrônicas, incremento de 605 lombadas eletrônicas a mais do que tem hoje. E essas lombadas eletrônicas, principalmente fora do centro expandido, nas áreas de periferia aonde você precisa ostentar que existe o controle de velocidade, não é para pôr simplesmente, um radar, porque você precisa colocar esses equipamentos em porta de hospital, em porta de clube de CVC, em porta das escolas, ou seja, onde os mais vulneráveis hoje estão morrendo atropelados nós estamos propondo, então um incremento de 605 lombadas eletrônicas. Nós já falamos aqui e nas outras câmaras também, a questão de levantar os cruzamentos, a gente nivelar alguns cruzamentos da cidade na altura das calçadas com pavimento diferenciado. Nós trabalhamos com gerentes da jet. Eu propus a começar um cruzamento por cada subprefeitura, o que daria 32 cruzamentos. Eu sei porque a lista já chegou, a gente já está entrando no processo de licitar o projeto executivo. Por exemplo, aqui só nas subs, o gerente da área que propôs, se eu não me engano, 7 ou 8 cruzamentos para a gente elevar. E qual foi o critério para se elevar os cruzamentos Cruzamento que tem acidente, onde o pedestre tem uma aglomeração muito grande. Aonde você tem um risco, realmente de travessia, onde você tem um desrespeito para travessia, de novo, onde o mais frágil que é o pedestre acaba se acidentando. Então eu sei que já passou, de 65 ou 67, cruzamentos que a jet propuseram e a gente aqui já está nessa fase da contratação do projeto executivo e da obra. Aí junto com isso também há atropelamentos fora dos cruzamentos principalmente em meio de quadra e a noite, então também fizemos esse levantamento. Tem uma infinidade, passa de 200 lombadas e lombo faixas que a CET está propondo para que a gente construa na cidade inteira, com iluminação para que as pessoas, não só o motorista enxergue o pedestre, o pedestre sabe onde atravessar com segurança. São 2 itens que eu estou falando e são a mais do que aqueles itens das metas que a gente está construindo e já vem, Desde o começo do governo e que a gente está inserindo, até porque como foi colocado aqui, essa situação desse zero, O zero de acidente de trânsito é um desafio para o mundo inteiro. Lembrando que passa, no ano passado, passou de 1 milhão e 200 mil mortes por acidente de trânsito, então, é um desafio para o planeta, mas eu vejo que São Paulo está caminhando também. Uma outra coisa que está andando muito aqui, está quase pronto para ir para a rua também. É o avanço do semáforo, não é Você tem um desrespeito ao semáforo, você tem, não chega a 100 equipamentos na cidade nós temos quase 7000 semáforos e tem, no máximo 100 equipamentos que pegam o avanço do semáforo vermelho. Então ele tá propondo também que numa escala de 4 anos, que a gente construa isso devagar, todos os semáforos da cidade tenham essa fiscalização, esse avanço de semáforo que a população ela não pode entender que esse é

um equipamento só pra arrecadar, ta se colocando mais uma indústria de multa, então a gente está colocando esses equipamentos devagar. Nos 7 mil semáforos, está na licitação, está para ir para a rua, se não me engano, são 42 meses que a gente leva para colocar em todos os equipamentos o avanço do semáforo e cada semáforo que ganhar esse equipamento, durante 6 meses, o motorista que passar por ali, passar no Farol vermelho, ele recebe uma autuação, mas não recebe a multa. Ele recebe uma autuação, fala: “você passou no semáforo vermelho, você é passivo de tomar uma multa mas a gente vai fazer um processo educativo nos 6 meses”, e com isso eu coloco aqui esse zero da questão de acidente de trânsito. Repito que é muito difícil, mas que a gente está trabalhando e falo também a questão da calçada, se eu não me engano, é 1 milhão e meio de metros quadrados que a SM sub está contratando. Para fazer calçadas na cidade, reformular as calçadas, enfim, é um investimento muito grande. De novo, nos mais vulneráveis que são os pedestres. Quanto aos ciclistas, Já foi falado, inclusive aqui numa outra Câmara temática da questão da gente iluminar a pista de bicicleta, ciclovias com as tachinhas a LED, Elas vão acender, elas vão ficar acesas, para que o motorista enxergue o ciclista e o ciclista seja mais visível, não só de dia, mas à noite também, andando pelas ciclovias. Nós estamos falando das moto faixa a faixa azul. Morre no Brasil gente, morre 4 motociclistas por dia em acidente, 4, a cidade de São Paulo mata um por dia, é um negócio assim, assustador, então fizemos aí a faixa azul. O secretário nacional de trânsito vem aqui em São Paulo, dia 24, para conhecer a faixa azul da 23 de maio, na Bandeirantes. Nós já estivemos em Brasília pedindo a ampliação de mais 200 km de faixa azul na cidade. A relação de vias o Dawton pode passar para vocês, já é conhecido. A gente já disponibilizou, mas de novo, o mesmo critério. São Paulo é muito grande, tem acidente para todo lado, então a gente tá levando a faixa azul para os bairros onde a população que não passa na 23 de Maio para conhecer, então tem faixa azul proposta na zona leste, tem faixa azul. Proposta na zona sul, na zona norte, na zona Oeste. Para que a gente envolva toda a cidade nessa questão da faixa azul. Bicicleta também o Dawto pode até depois colocar pra vocês a quantidade, a expansão que ele está propondo. Em curso já 300 km entre projeto executivo e obra até o final dessa gestão, nós estamos antecipando o plano cicloviário que chega até 1800 km em 2028. Nós estamos puxando para cá. Dependendo da nossa velocidade aqui, a gente deve fazer mais 200 km além desses, 300 + 200 km entre o projeto executivo e obra para esse ano e para o ano que vem. Tudo isso é para reduzir o número de mortes. Tudo isso é para tentar chegar nessa meta de não se perder nenhuma vida em acidente de trânsito. Por exemplo, eu cito, na próxima segunda-feira, a gente vai estar lá na Secretaria estadual de logística, meio ambiente, levando a ideia de se criar nas margens do Tietê, de um lado, uma moto faixa e do outro lado, a faixa de bicicleta. Isso aqui, já ontem mesmo saiu daqui quase 9 horas da noite debatendo como é que vai subir nas pontas, como é que faz, como é que segura essas pistas, não pode agredir o meio ambiente, não pode agredir o Rio, tem a questão das cheias. Ou seja, estamos fazendo uma discussão grande, porque só nas marginais morrem 22 pessoas todos os anos, motociclista e mais 220 sequelados, todos os anos, então também nas marginais, que é um ponto muito perigoso da cidade, nós estamos fazendo esse trabalho. E a questão da tarifa zero, que é o outro zero colocado aqui no triplo zero, como colocou Rafael, nós vamos fazer esse ano, nós vamos iniciar a tarifa zero este ano. Eu só não posso adiantar porque evidente, esse é o prefeito que vai fazer esse anúncio, mas já tá um modelo. Tá muito desenhado, muito avançado. Como você colocou Rafael. Isso tem que ser gradual. É um custo muito grande para a cidade. Em números gerais, o sistema este ano vai custar 12 bilhões, 7 bilhões já vai ser através de subsídio e 5 bilhões através da catraca. Você tem todo um envolvimento federal porque você tem, pelo menos a nossa visão, uma modificação na lei do passe do trabalhador, da contribuição do empregador na questão da tarifa. Isso é, pelo menos ao meu ver, repito, não sou advogado, mas isso vem sendo debatido aqui, internamente. Isso precisa de uma lei complementar. A gente vem trabalhando isso também, mas é só para dar uma pincelada e abrir aqui para debate de que a

cidade de São Paulo, na questão do triplo zero, avançou em todos. Quando iremos alcançar isso É um trabalho árduo a ser feito, mas nenhum deles, nenhum dos 3 a cidade de São Paulo não está atacando. Todos eles a gente tá pegando o problema de frente. Tenho falado em diversos órgãos de imprensa quando se pergunta a mas qual é o maior desafio da Secretaria É de bate pronto, é redução no número de mortes. São Paulo hoje passa de 2 mortes por dia no asfalto. Só com o acidente de trânsito, é o maior desafio nosso. Então a gente vai combater. Não vamos fugir dessa responsabilidade. Tem vários mecanismos, a gente pode falar aqui de é das balanças que nós estamos colocando, vamos colocar na cidade inteira aí para fiscalizar caminhões, porque o que que acontece Os caminhões acabam o pavimento, já que não tem nenhuma fiscalização e essa distribuição do pavimento, você pode estar gerando acidentes, principalmente com motociclista. Então esse é o problema, está sendo enfrentado também de frente, ou seja, não está deixando nada para trás, falo a questão, por exemplo, de quase 70 mil caminhões que circulam na cidade de São Paulo, com produtos perigosos que também aqui, decreto, na época do prefeito Bruno e já fazendo todo esse trabalho posterior a esse decreto onde todos esses caminhões serão fiscalizados, o que que acontece hoje Eles fogem da onde tem fiscalização e andam por ruas e avenidas que não tem fiscalização, destrói pavimento, corre risco de acidente, enfim, por aí vai, todos eles obrigados a colocar um chip, estamos monitorando onde estão circulando, quem circula fora da rota.

Nós precisamos saber a rota primeiro, ou seja, nós estamos trabalhando com a inteligência, a cidade de São Paulo. Ela precisa rapidamente se preparar para ser uma cidade inteligente. Para isso tem que ter equipamento, tem que ter controle, tem que ter funcionário, tem que ter regra, tem que ter procedimento, que é o que a gente vem colocando. Eu só quis dar uma pincelada aí nos 3 zeros, mas eu acho que São Paulo não está fugindo disso. Estamos enfrentando de frente.

Rafael Calabria - Bastante coisa aqui está como eu falei, como a gente imaginava, Bastante coisa é, eu não vou comentar tudo, não quero prolongar muito aqui. A gente tem ciência algum dos pontos, tarifa zero, que está com pouco dado ainda, Estava fazendo um estudo interno aí. E da eletrificação secretário, a gente tem visto os comunicados, mas a gente sente que está tendo um pouco de falta de conclusão assim, e aí é um dos pontos que a gente quer conversar, mas vai ficar para depois, até porque esse não é pauta aqui da Câmara, mas a gente tava de olho e vamos mandar em breve pedido para uma reunião, secretário, para gente trocar uma ideia mais em detalhe, mas é isso aí, gente. Obrigado pelo espaço, Mauro, secretário, Dawton. Estamos promovendo essa pauta aí, como o secretário colocou, São Paulo tem alguns avanços e as outras cidades tem tido mais dificuldade, Mas nós, a Idec também, o governo federal apoia a pauta com essa visão, É isso aí.

Jackeline - Senhor Élio. Bom dia.

Elio Camargo - Bom dia, é pessoal, senhor secretário, a questão dos pontos que o senhor levantou, a questão dos 3000 ônibus elétricos elimina o piso alto ou ele simplesmente continua a circular na periferia a rodar na periferia com a tolerância da secretaria municipal, de transporte e mobilidade. Ou pior, pode acontecer. Ou seja, os ônibus velhos continuarem, porque não existe outro na praça para substituir, então é uma questão importante que tem, tem que ser, discutida e solucionada. A questão da elevação de cruzamento, senhor secretário, nós aqui no Butantã é pediríamos que acrescentasse a Vital Brasil com a Pirajussara e, principalmente, com a rua Camargo, porque estão junto da estação de metrô e os ônibus depositam as pessoas fora do terminal Butantã, ou seja, na rua, então a circulação de gente é muito grande, não é Nesse local. A questão do semáforo para pedestre, de multar os carros no semáforo de pedestre, eu acho importantíssimo que o conceito de semáforo para pedestre. Fosse alterado, igual é Nova Iorque. Como o senhor citou. E que o cruzamento seja simultâneo para carros e pedestres e não fechado

porque não obedece o artigo 38 e as pessoas ficam simplesmente atravessando no vermelho, vão morrer no vermelho. E finalmente, sobre as calçadas. Certo, senhor secretário, as calçadas que mais precisam, que são as ladeiras que nós temos em São Paulo, a execução está limitado a abaixo de 12% de (32:50 palavra incompreensível). Isso também precisa, precisaria ser resolvido. Obrigado.

jackeline - Temos o Oliver.

Oliver Cauã Cauê França Scarcelli - Boa tarde, secretário. Por que não se aumenta o tempo de travessia do semáforo de pedestre

Ricardo Teixeira - Posso começar a responder aqui, então vamos começar lá pelo senho Élio. Obrigado seu Élio pelas intervenções, quanto ao ônibus na periferia, questão de degrau, essa coisa toda. Isso vem sendo combatido, A SP trans faz essa fiscalização, é permanente. Há disponibilidade de ônibus elétricos no planeta. Evidente que você tem que fazer, o mundo inteiro está mudando, então o mundo inteiro está precisando desses ônibus, São Paulo como é a quarta, a quinta cidade do mundo tá indo atrás, como eu disse, para o ano que vem é meta da cidade chegar aí a quase 3000 ônibus elétricos. O próximo prefeito, Ricardo Nunes, se Deus quiser reeleito, vai dar continuidade e nós vamos ter aí num futuro breve, toda a frota de ônibus com degrau, como o senhor colocou e elétrico também seja na periferia, ou seja, no centro, a gente quer continuar vivendo nesse planeta e para isso a gente está vendo aí as mudanças climáticas. A gente tem que atuar, tem que trabalhar e o ônibus elétrico, todo transporte elétrico com certeza é um grande ganho para o nosso planeta. O senhor colocou essas contribuições aí das faixas elevadas, aqui está sendo gravado. O Dawton também anotou aqui para gente passar isso para os técnicos da CET é pra gente estar levando isso também adiante, Quanto aos semáforos, tempo de travessia aumentado para os pedestres. Eu não vou ficar aqui citando que tem uma infinidade de semáforos de pedestre que a CET já aumentou o tempo de pedestre. Mas eu posso pedir aqui para o Dawton, junto com o gerente de jet, dentro desses 7 mil, quase 7 mil semáforos que a cidade tem, quais que tem tempo específico para pedestre e quais aqueles que já foram ampliados e quais estão sendo preparados para essa ampliação. Ainda dentro, senhor Élio, da questão do semáforo para pedestre, Tivemos agora em janeiro uma delegação da CET lá em Nova Iorque. Porque Nova Iorque Porque o prefeito Ricardo Nunes pede para gente colocar na cidade de São Paulo os melhores equipamentos que tem no mundo na questão do semáforo, Nós entramos aí na PPP de iluminação com o semáforo, vai ter um investimento só no centro expandido, de quase 2 bilhões de reais, de modernização de todo o sistema. Vai outra delegação agora para Alemanha para ver um outro produto que é muito semelhante a esse em Nova Iorque e depois de escolhido o equipamento vem para o Brasil e começa a ser colocado aqui na cidade de São Paulo. Aí o senhor colocou numa mudança de rotina, Uma proposta sua, de não ter o tempo específico e tal, aí dentro do código de trânsito brasileiro, a CET ela é praticamente a pioneira em quase tudo que se faz de trânsito aqui no Brasil e também acaba exportando essas ideias, essa tecnologia para América Latina. A CET vem estudando Senhor Élio, essa proposta tá que é possível no código também e como ser feito Eu não quero entrar no detalhamento que eu não sou técnico de cada área, como é que eles estão debatendo isso Detalhando isso, mas o que eu posso colocar assim, é que a CET ela tem um quadro muito experiente, exporta tecnologia. Prefeito Ricardo Nunes autorizou a gente contratar por concurso mais 54 técnicos esse ano, mais 54 técnicos ano que vem, quer dizer, trazer gente nova para cá, para a CET, com a cabeça arejada, prepara curso, para que a gente tenha mais técnicos e técnicos preparados para que a gente consiga atender melhor a cidade. Outra coisa é cabe aqui também a gente esclarecer, nós contratamos. Uma fundação acho que a FIA foi contratada aqui pela Secretaria para fazer um trabalho junto da CET, para ver a questão, para onde a CET vai,

não é A CET, vem lá desde 1970, na década de 70, ela vem evoluindo. A gente está vendo que o planeta evolui muito rápido. Hoje você tem mudanças muito rápidas de tecnologia não é mais uma geração, você acorda um dia seguinte a gente já vê novas coisas acontecendo. Sugiro aqui a quem está nos vendo agora que entre no Globoplay e assistam lá um programa que a Globo fez que chama robôsapiens, são 3 capítulos que eles apresentaram e que mostram um pouco do que vai acontecer, Previsão dos cientistas todos que falaram lá é nesse programa, como é que anda a tecnologia do mundo hoje Qual é o trabalho que está sendo feito no planeta, no desenvolvimento da mobilidade Aonde vamos chegar E é um pouco disso que a FIA, essa, essa fundação que nós contratamos lá para dar uma remodelada nas páginas da CET para que ela nos aponte como é que a gente tem encaminhar, os técnicos, a tecnologia, a cidade, para nos ajudar. Uma fundação que mexe com essa questão do ser humano para nos ajudar a levar CET para esse outro patamar. Então, assim, tem muita mudança no mundo e a cidade de São Paulo, Deus queira que a gente continue nessa linha de ser o protagonista nessa matéria, nessa causa.

Jackeline – Fábio?

Fábio – É só o que você falou sobre o tema, é só para explicar. A gente tá finalizando a apresentação, já temos os dados, tá é Estava nossa programação que estava agendado anteriormente para o dia 20, que é na Câmara temática tá e vai ser apresentado nesse dia, tá bom

Dawont - Perfeito, tá bom Mauro, vamos lá, para próxima.

Mauro Calliari - Vamos em frente, então eu vou apresentar agora a Paula, acho que ela vai, vai ter uma apresentação para nós. Eu assistir, tive o prazer de assistir a defesa da tese dela na FAU e eu acho que tem um aí que a gente conversou, , Dawton, fico feliz que você tenha gostado da ideia também da gente vê se surgem, ideias sobre justamente uma questão que é assim, a relação entre a caminhabilidade e a morfologia dos bairros que a gente tem, Os lugares que são bons de caminhar e pouca gente caminha, lugares que são ruins de caminhar e muita gente caminha. Ela fez uma coisa interessante que eu acho que pode ajudar aqui. A gente tem alguns insights sobre exatamente esses temas que a gente estava falando Como é que melhora a caminhabilidade em São Paulo. Paula, se puder... a lembrei, a Roberta Kronka, que é orientadora da Paula também está aqui com a gente. Depois ela pode ajudar a pensar um pouco nessa relação entre o trabalho e a praticidade, da cidade de São Paulo, ver onde que tem pontos de convergência de ideias que podem surgir. Paula se você conseguir entrar e começar a fazer sua apresentação, ela vai compartilhar Dawton, não sei se...

Dawton - Enquanto ela compartilha, antes de mais nada, gostaria de agradecer a presença da Paula de fazer a apresentação, e de ter aceitado o convite da ação, da tese. Já estou antecipando aqui o convite, venha participar conosco desse trabalho que nós fazemos na mobilidade,

Ricardo Teixeira - Com certeza você deve ter muita a contribuir. Não vi ainda a sua tese. Eu vi, eu dei uma lida rapidamente, , que está publicado lá, mas você já está convidada a participar conosco esses trabalhos aí

Paula - Bom dia. Primeiramente, agradeço Mauro pelo convite. Agradeço a Secretaria também por dar esse espaço, vou tentar sintetizar aqui o máximo possível. Bom, a tese ela é intitulada percursos de pedestres caminhabilidade, conforto ambiental e planejamento estratégico. É só pra fazer uma introdução rápida, o caminhar, ele desde sempre foi uma estruturador primário da nossa paisagem, nossas cidades se configuraram a partir do caminhar. Mas aí, com o advento do automóvel, é nós perdemos essa escala e nós passamos, por vezes a criar cidades, situações que são totalmente intransponíveis ao pedestre. Ao mesmo tempo em que

nós temos essas situações, a gente consegue ver que o andar a pé ele ainda é muito importante e presente no cotidiano dos cidadãos, não é. Então, essa pesquisa da ANTP, por exemplo, ela mostra que o andar a pé representa quase 40%, dentro da distribuição modal das viagens está. Além disso, nós temos todas as vantagens no andar a pé para o meio urbano, não é. Então não só em termos de saúde. Com a diminuição de emissão de poluentes e a melhora de doença, cardiovasculares, diabetes, por exemplo. Nós temos o impacto no cenário das mudanças climáticas e inclusive, não é. É a gente vê como que o caminhar ele pode é promover cidades resilientes. Durante a pandemia do Covid, a gente viu que andar a pé se configurou como uma alternativa segura e viável de deslocamento na cidade. Então dentro disso é preciso resgatar a escala do pedestre no deslocamento da cidade. E aí surge a seguinte questão, como pensar em cidades mais confortáveis ao pedestre. Foi um pouco esse ponto de partida da tese, em que eu afirmo e parto da hipótese de que diretrizes de planejamento estratégico elas podem ser estabelecidas com base nessas inter-relações entre que a caminhabilidade e conforto ambiental do pedestre. E aí para isso, eu acabei desenvolvendo um método, para aferição de caminhabilidade e conforto, sistematizado, replicável e de fácil implementação, com vistas a aplicação das políticas públicas. Antes de entrar um pouco no detalhe da pesquisa, eu faço uma conceituação de que a minha habilidade eu não vou ficar me alongando aqui, mas só para expor um pouco a definição que eu acabei é adotando ao longo da tese, que caminhabilidade, a gente pode dizer que é o grau em que o ambiente construído em determinado contexto suporta e incentiva caminhar com conforto e segurança, conectando as pessoas com destinos variáveis dentro de um razoável espaço de tempo e esforço, oferecendo interesse visual ao longo da rede. Aqui é importante a gente entender é que a caminhabilidade nos últimos anos, ela tem sido vista também como um conceito dinâmico, ou seja, a caminhabilidade ela não é sempre igual no mesmo lugar. Então de dia eu tenho uma caminhabilidade, de noite eu tenho outra no verão eu tenho uma caminhabilidade, no inverno tenho outra, então eu tentei trazer um pouco desse conceito de caminhabilidade dinâmica também nessas discussões. Quando a gente fala de caminhabilidade, a gente também não pode esquecer das mais diversas escalas da caminhabilidade com cada uma delas eu consigo, objetivos diferentes, então é a gente pode falar da macro escala da caminhabilidade em que a gente entende, consegue caracterizar melhor as condições dos pedestres no nível de bairro têm a macroescala e microescala é que são mais próximas do nível da rua e que a gente consegue aferir com a qualidade dessas condições. Para cada estudo que a gente faz de pedestre, a gente tem que verificar qual é a escala que a gente está atendendo, qual objetivo que a gente quer e a partir daí, fazer a abordagem da escala que convém para aquele estudo. Agora entrando um pouco nas dimensões do planejamento da caminhabilidade, já que o foco é trazer caminhabilidade e planejamento, de uma forma que caminhem juntos. É, muitos autores já falam, que o planejamento urbano é o eixo estruturador da caminhabilidade e dentro das várias vertentes de planejamento urbano. Nós temos a teoria dos "Ds". Essa teoria dos 5 Ds ela fala que quando nós temos densidade, diversidade, distância ao transporte, destinos acessíveis e desenho urbano, nós diminuimos essas viagens, nós criamos cidades mais compactas, e isso tudo está alinhado com a vertente do Dotz, que é o desenvolvimento orientado ao transporte sustentável. Essa vertente, ela permite a gente abordar de uma forma mais sistematizada a caminhabilidade no planejamento urbano, porque a gente parte do ponto de partida de que a caminhabilidade e o caminhar são também modos de transporte e contribuem para a sustentabilidade urbana. E aí falando rapidinho sobre o planejamento estratégico. O que ele pretende. O planejamento estratégico, ele tenta trazer para a cidade uma visão de futuro. Ele tenta sintetizar as aspirações da cidade que a gente quer no longo prazo. E aí a ideia é a gente levar essa dimensão dessa caminhabilidade para o planejamento estratégico. Agora eu vou entrar um pouquinho mais com detalhes no estudo que foi realizado. Então, meu universo de análise foi o município de São Paulo. E os dados que eu utilizei na

pesquisa, são todos oriundos da pesquisa origem destino do metrô, que é dado que a gente tem mais informações, Sobre os deslocamentos a pé e os outros modais também. E aí, para eu pegar esses dados de deslocamento a pé, inicialmente, eu fiz uma correção desses dados, Porque a pesquisa, origem destino, ela tem algumas limitações, para fazer essa contagem do número de viagens a pé. Então a gente fez uma correção que já foi feita também em outros estudos. E aí eu fiz um contraste, não é Essa correção dos dados OD com a análise da caminhabilidade na macro escala pegando daqueles 5 Ds os 3 Ds que são mais abordados na escala macro, tá Que é a densidade, a diversidade e a distância a um transporte. Bom, é aqui na macroescala, a gente consegue ver aqui que segundo a pesquisa OD, primeiro gráfico amarelo aqui, como que estão as viagens a pé exclusivas a modo a pé e aqui na direita. As viagens a pé corrigidas, então a gente passa de que os modos a pé, em vez de representarem 30% do total, eles passam a representar 59% do total. Depois disso, a gente consegue contrastar essa junção dessa caminhabilidade da macroescala que eu comentei que junto esses 3 Ds, eu classifiquei todas essas zona ODs em Dcs que variam de zero a cem, e, o índice de deslocamentos a pé, corrigidos, De zero cem. A gente consegue ver que não necessariamente onde eu tenho uma maior caminhabilidade eu tenho mais gente andando, é também verdade. Mas eu também tenho muitas regiões, principalmente regiões mais afastadas do centro, que elas não têm uma caminhabilidade e tem muita gente andando, então por aí a gente já consegue identificar algumas diretrizes, para gente pensar como é que a gente melhora essa caminhabilidade na cidade.

A partir desses 2 mapas, eu criei quadrantes das zonas ODs do município de São Paulo, Pegando os extremos, Então a zonas de alta caminhabilidade e altos deslocamentos a pé, de alta caminhabilidade e baixo deslocamentos a pé, e pegando esses 4 extremos. A partir deles a gente consegue ver que as melhores zonas, com melhores condições de caminhabilidade estão mais aqui ao centro e na periferia a gente tem zonas que não tem caminhabilidade, apesar de muita gente andando. Depois disso é eu peguei cada um, desses 4 quadrantes para fazer meus estudos de caso, Então eu selecionei 4 áreas que são a República, como alta caminhabilidade e alto deslocamento, a Barra Funda como alta caminhabilidade e baixo número de deslocamentos a pé. A vilã Anglo Brasileira que ela é baixa caminhabilidade e baixa deslocamentos, e o Jardim presidente, que é baixa caminhabilidade e muitos deslocamentos.

E aí é, a partir do sistema de informação geográfica, A partir dos dados que estão no geo sampa é, e a partir do cruzamento dessas informações espaciais. Eu criei esse índice de caminhabilidade e conforto do pedestre. Ele é composto de vários *layers*, então aqui essa imagem, ela tenta um pouco sintetizar os *layers* que compõem esse índice. Então eu saio da cidade real. Faço uma análise dos atributos da configuração urbana e climática daquele local.

Aí eu tenho o meu índice de conforto térmico do pedestre, o índice de conforto acústico do pedestre, o índice de conforto ergonômico do pedestre e com a junção desses 3 eu tenho meu índice de caminhabilidade e conforto, eu acabei dando um peso maior para conforto ergonômico, porque ele abarca de uma certa forma, os índices tradicionais de caminhabilidade que a gente já tem, que se referem, sobretudo, a qualidade física dos espaços, tá E aqui, um pouquinho dos resultados parciais. Eu não vou ficar entrando em detalhes. Mas, por exemplo, aqui o índice de conforto térmico do pedestre, A gente tem a mesma cidade, e a gente tem por conta, do nível de arborização, o tipo, a quantidade de impermeabilização da cidade A gente tem resultados bem diferentes, então, por exemplo, aqui a gente pode ver que no verão a Barra Funda, é a que tem o pior desempenho, não é Ela tem 65% da zona OD Barra Funda com temperaturas do Índice internacional para aferir o conforto térmico, acima que é um índice Internacional de pra ferir o conforto térmico acima de 38°, não é Então dentro da mesma cidade, nós podemos ter muitas variações com relação a esse conforto, não é A mesma coisa com relação a acústica, não é A gente pode ver que, por exemplo, na região da República que nós temos muitas ruas de pedestres, é, nós temos um conforto acústico do pedestre muito maior. Já na Barra Funda, aqui

nós temos muitas vias arteriais em torno da zona OD, temos a própria marginal aqui nós temos mais de 20% da zona inserida no extremo desconforto acústico, que inclusive pode trazer problemas de saúde para os pedestres, Quando você fica muito exposto a esses elevados níveis de ruído, A gente também consegue ver o potencial desses dos bairros mais residenciais, Por exemplo, a Vila Anglo Brasileira, que fica na região de Perdizes, mais ou menos. Como que esses miolos de Quadra podem ser aproveitados, eles também têm uma qualidade acústica melhor para o pedestre. E aí, com relação ao conforto ergonômico. Ele foi um índice que eu tive que me basear em vários indicadores, porque ele era um índice, mas é como eu falei que se relaciona mais a qualidade do lugar não é. E aí ele foi uma junção de vários aspectos de segurança viária, a segurança pública, a qualidade do percurso, atratividade e diversidade e mobilidade e Acessibilidade. Todos esses indicadores, eles foram é buscar na literatura. De acordo com a sua relevância. E também, sobretudo, de indicadores que a gente pode aferir, por meio das ferramentas que nós temos, de visualização de ruas e com dados disponíveis no geo sampa para que qualquer pessoa possa pegar essa metodologia e replicar e aferir a qualidade dos espaços de qualquer zona OD do município. E aí a gente também consegue ver que novamente a República ela atende muito mais nos critérios do conforto ergonômico do que as demais, tá A gente consegue ver que a Barra Funda é em termos de segurança viária, por exemplo, ela é a pior de todas, também em termos de atratividade, diversidade também. E aí acaba explicando um pouco, por que que ela uma região que, apesar de ter um potencial, ela acaba tendo pouca gente andando por lá, E aí, aqui é um pouco a junção de todas essas análises, Térmica, acústica e ergonômica sintetizadas no ICCP, que é esse índice de caminhabilidade e conforto. Então a gente consegue de uma forma visual entender um pouco as diferenças entre as regiões, não é A gente consegue ver, que por exemplo, na questão de ergonomia, a República está muito melhor do que a Barra Funda e as demais, a Vila Anglo Brasileira e a Jardim presidente, então a gente tem muita coisa de infraestrutura que a gente pode melhorar para ter percursos de pedestres mais confortáveis. Aqui, só para exemplificar, é, eu peguei um print, do pior índice que foi gerado, a partir das análises dos 4 quadrantes para gente ver, ter uma noção visual, , do que que significa o pior índice e saiu a marginal Tietê. Ela tirou nota 0.04 e foi classificada como uma zona de caminhabilidade baixa e desconforto extremo.

Já, dentro dessas 4 zonas, a zona que teve uma melhor pontuação foi a praça Dom José Gaspar, na República, com uma pontuação de 0,75, que foi classificado como uma zona de caminhabilidade alta e desconforto leve, bom. A partir daí eu quis explorar também outras possibilidades que a gente poderia ter com esses índices, Com essas aferições.

Então, eu criei 2 cenários, um cenário de tendência e um cenário propositivo. Nesse primeiro cenário de tendência, é um pouco para mostrar como é que fica o conforto do pedestre no contexto do aquecimento global, então é eu peguei a Barra Funda, que foi que teve os piores resultados, de todas as análises, desses 4 quadrantes que eu comentei e fiz uma simulação, se a gente não mudar nada, se a gente deixar a Barra Funda do jeito que ela está, E a gente simular um arquivo climático futuro, Para 2035, 2050, 2065, como é que fica essa cidade Então a gente vê que o que era ruim, vai ficar muito pior, A gente é passa de zonas que já estão muito desconfortáveis, para o pedestre, atualmente, a gente vai praticamente imigrar para uma zona de desconforto extremo em praticamente todas as ruas, não é Então eu acho que aqui fica um alerta, nós não podemos deixar a cidades como elas estão, porque a gente não vai ter saúde nem conforto dos para os pedestres, para a população em geral, não é E isso a gente está falando de níveis de ruído, como eu falei que podem inclusive, desencadear problemas de AVC, problemas de estresse, enfim. Problemas de saúde graves. E aqui é o oposto, Seria utilizar essas ferramentas para um cenário desejável, não é Então é, peguei a mesma zona, fiz algumas intervenções simples, Então eu peguei a zona OD e classifiquei ela como uma zona 40, por exemplo, reduzi a velocidade da marginal, porque isso influi bastante no conforto acústico, reduzir

a velocidade e criei uma zona exclusiva para pedestres próximo à estação de metrô e trem, tá E aí a gente vê, além disso, eu considerei que 30% da frota, Como vocês tinham falado no início da reunião, seria de matriz elétrica, Seguindo essa tendência, , de substituir a frota por matriz elétrica, então, fazendo algumas intervenções simples, a gente consegue ver que se a gente tinha uma zona em que 20% estava saindo do controle com níveis acima de 80 DB, a gente consegue reduzir isso para menos da metade do que esse valor tinha originalmente, Ampliando, inclusive, zonas mais confortáveis. Aqui eu não tinha, por exemplo, nenhuma zona, dentro do conforto acústico, Que seria até 55 DB e nessa outra situação eu já crio alguns nichos em que pode ser agradável para o pedestre, que eu posso explorar isso para o pedestre, para a cidade como um todo. E bom, e só pra fechar, todas essas análises mostraram, a importância da necessidade de arborização dos percursos, o impacto, , dos grandes eixos viários que nós temos, é no percurso dos pedestres e também traz um pouco a discussão, o papel das praças e das vias exclusivas de pedestres. E aí Por último, após essas análise, eu fiz uma sintetização das estratégias que a gente pode tirar dessas análises é trazendo um quadro síntese de planejamento estratégico para caminhabilidade, tendo como uma visão que a cidade seria mais caminháveis e confortáveis. Então eu classifiquei minhas propostas em 4 eixos, Que seria visando a caminhabilidade e o conforto do pedestre, o conforto e saúde, o desenvolvimento urbano integrado a mobilidade a pé e o monitoramento e avaliação dos percursos de pedestres Então, quais seriam as estratégias de implantação e quais são os conforto, Os tipos de conforto, digamos que estariam atrelados a isso. E aí, como conclusão um pouco do estudo é trazer que a gente pode trazer diretrizes de planejamento estratégico pensando na caminhabilidade e no conforto do pedestre, que a gente pode estender a avaliação desses índices para outros recortes, Incluindo o gênero, faixa etária, entre outros. A gente pode também fazer esse monitoramento de situações extremas, como as que eu mostrei, prevê cenários, a gente também pode estender essa análise para as demais zonas ODs para a gente ter um Panorama do município, em outros períodos do ano e estender, por exemplo, análises para o período noturno, por exemplo. E acho que o principal de tudo isso é verificar que é possível a gente ter uma ferramenta que faz uso, do que a gente já tem disponível online, nessa espacialização de dados, principalmente do geo sampa, mas também de outras ferramentas de dados públicos e essas ferramentas, por exemplo, como Google street view, Google Maps, enfim, e tentar trazer esse método que é sistematizado e replicável para a gente poder fazer propostas de desenho urbano, mais pautados no pedestre. Eu acho que é isso, espero que tenha dado para ouvir, apesar do ruído do computador.

Mauro Calliari - Eu posso propor que a gente pudesse acolher, eu estou vendo que tem perguntas aí e tal e depois só queria lembrar, primeiro agradecer a Paula, obrigado pela apresentação, foi super concisa e acho que tem muito elemento interessante, mas que a gente acolher essas perguntas depois. Além da Paula Dawton, que a que a própria Roberta também pudesse entrar também para fazer um comentário, acho que tem muitas coisas interessantes, Tem um trabalho de dados muito forte nessa pesquisa, E eu acho que talvez tenha alguns desdobramentos que a gente pode vir a falar depois, principalmente como é que melhora a caminhabilidade. É impressionante como é que é o impacto de outras coisas que a gente às vezes nem fala muito aqui não é, mas que é do calor, do barulho, das velocidades, como isso tudo tem impacto, Vai ser interessante a gente pensar o que dá para fazer se quiser tocar Dawton, só queria sugerir que a gente tivesse depois uma fala da Paula e da Roberta em cima das perguntas também.

jackeline - Lucas, por favor, bom dia.

Luccas Bernacchio Gissoni - Bom dia a todos e todas. Eu sou Lucas, sou analista de políticas públicas, aqui na assessoria técnica da SMT. Queria parabenizar a Paula aí que acho que está

muito interessante esse trabalho. A gente vê que ele teve um percurso de desenvolvimento longo e muito, muito denso, Que parte da literatura, Integra vários elementos, depois constrói um indicador composto, acho que vai ajudar muito nosso trabalho aqui. Eu já entrei no site aqui teses USP, baixei, vou ler, com certeza. Paula, a minha pergunta é o seguinte, assim eu vejo que você incorporou vários elementos na construção do indicador, não é E você acaba chegando à conclusões que parecem, inclusive, se eu não entendi mal, Acabam até contestando as premissas iniciais de que, por exemplo, a Barra Funda teria boa caminhabilidade embora poucos deslocamentos. Aí, minha pergunta é no seguinte sentido, me parece que apesar dos 5Ds lá, o que talvez tenha mais influência na caminhabilidade, seja no fim de contas, a densidade. Eu acho que é o elemento que prepondera assim que é o que a gente consegue ver no mapa que você coloca lá no começo, Sobre a caminhabilidade dos vários distritos, ele é praticamente bate com a um mapa da densidade dos distritos em São Paulo, E aí, embora na periferia a gente possa atribuir a maior índice, maiores índices de caminhabilidade à própria questão de como democrático é esse modal, Porque afinal de contas, ele é o mais barato. É, mas também na periferia a gente vê maiores índices de densidade, o que também acontece na República, na Sé e onde a gente vê que tem baixa caminhabilidade é são regiões com renda mais alta, mas também são regiões de baixa densidade, É então, não seria, eu não sei na questão da ergonomia, no índice ergonômico você constrói, com o incorporado da densidade. Mas ela não seria talvez o mais importante para ser considerado assim Porque mesmo diante da ausência de calçada, diante de pouca micro Acessibilidade, Acaba sendo que a densidade convida as pessoas a caminharem, porque ela torna o percurso mais agradável, mais humano, mais vida, durante o percurso, Então é isso, obrigado pela oportunidade de falar.

jackeline - Obrigada, Lucas. Meli, bom dia.

Maria Ermelina - Bom dia. Eu quero dar parabéns a Paula, eu já conheço faz tempo que eu não via a Paula falar, já fiz parte da comissão técnica de mobilidade a pé da ANTP. Dá parabéns pela escolha do tema, não é É muito importante. Quero dar parabéns pela orientação da Roberta. Parabéns Roberta, pela sua orientação, foi interessante que mostrou um aspecto específico do deslocamento a pé na cidade. A minha pergunta assim, eu acho que foi muito interessante essa metodologia que aborda aspectos voltados a paisagem, a ergonomia, Mas assim, ao mesmo tempo, quando se fala de planejamento estratégico, a gente tem que ampliar o olhar para a parte de planejamento urbano, de uso do solo e de transporte coletivo, aquela, eu achei ótimo você ter usado a informação da ANTP que eu vejo assim, os pesquisadores que vem me procurar, eu vejo que é uma coisa que ninguém vê, ninguém conhece, E aí a gente tem também muita viagem a pé associada a necessidade ou pela falta de transporte público coletivo ou como conexão ao transporte público coletivo, seja ele sobre trilhos ou sobre pneus, Então, assim, às vezes ele até justifica o que poderia aparecer incongruência quando você vê na periferia, por exemplo, por que que as pessoas andam a pé em condições tão inóspitas Será que aí não estaria associado E a outra coisa também é o uso do solo, O uso do solo ele também, o que acho que é o caso da Barra Funda. A Barra Funda, apesar dela ser uma área que seria super atrativa, o uso do solo dela e até pouca... bom até que tem transporte, mas é mais o uso do solo se eu sei que o seu objetivo, sua hipótese foi voltada mais a esses elementos, Então a pergunta é essa, eu vou só aproveitar para convidar a Paula e a Roberta se ela, se elas puderem para fazer apresentação também desse trabalho na nossa reunião mensal, depois eu entro, Paula, se você puder deixar o seu contato nos recados, eu pego, e aí eu faço o convite formal, tá bom Eu entro em contato, entre em contato também com a Roberta, convido as 2 para fazerem apresentação e o debate tem gente do Brasil todo, porque é um tipo de trabalho que assim você considerou seu recorte espacial foi o município de São Paulo, mas é um trabalho que se aplica a cidades do Brasil todo,

inclusive cidades onde as pessoas não andam a pé por causa do calor, como Cuiabá, por exemplo. Tá Então é interessante, é isso. Obrigada. Desculpa se me alonguei.

jackeline - Obrigada Meli. Eduardo, bom dia.

Eduardo Reis – Olá gente, bom dia, tudo bem, meu nome é Eduardo, eu sou daqui da SP trans. Para quem não me conhece, da diretoria de planejamento e da superintendência de planejamento estrutural. Primeiro, eu queria reverberar as palavras do Lucas e da Meli, Acho que realmente foi um trabalho com um caráter acadêmico, E um rigor metodológico muito claro aí técnico importante. Parabéns, Paula. Parabéns Roberta também pela orientação. Na realidade, eu não queria fazer uma pergunta, mas sim 1 convite também, assim como ele fez ao final. Se a gente poderia, depois, eu tomei a Liberdade de Paula de mandar um convite para você pelo LinkedIn para depois a gente conversar por lá para você fazer a apresentação para a gente também nessa pretendente de Planejamento estrutural. A gente tem um índice dentro dos indicadores ODS da prefeitura que a gente acompanha que é o índice de Acessibilidade da rede de transporte público. E um dos fatores, que integram esse índice é justamente a caminhabilidade. Hoje. a gente trabalha com a caminhabilidade de uma maneira obviamente muito mais simples do que você está propondo, e acho que seria super interessante se a gente conseguisse qualificar e ver como a gente conseguiria trabalhar melhor e trazer mais dados pra essa formulação. Para gente é importante isso. É um trabalho que a gente tem colocado bastante dados, a gente toma gerência específica de dados dentro da superintendência, que eu acho que também pode te ajudar bastante. Então a gente fica à disposição e se a gente puder depois de marcar uma apresentação e uma conversa seria super interessante, obrigado gente. Bom dia para vocês.

jackeline - Paula, palavra sua.

Paula - Oi, bom dia. Bom, primeiramente, agradeço a todas as colocações. É, eu anotei aqui e vou tentar responder na ordem. Se faltar alguma pergunta, aí vocês podem me chamar atenção. Bom primeiro com relação a pergunta do Lucas, não é É, na verdade, assim, o que a gente, o que eu, o que a gente chegou na Barra Funda, não foi nenhuma contestação do resultado, não é É porque a análise que a gente fez inicial foi uma análise de macro escala, Então, foram a partir desses dados macro de cada zona OD quais que teriam o potencial de uma boa caminhabilidade Então, a Barra Funda, ela despontou em função dos diversos elementos que ela tem, que, apesar de ela ter glebas grandes, Ele não é o bairro Barra Funda. É a zona OD Barra Funda, que é um outro recortezinho, ela tem naquela região específica, uma diversidade de uso de solo. Só que assim, são quadros imensas, quadras de 500 m, que nessa análise macro ele não contemplou. Então assim, são regiões com potencial. Então a Barra Funda, ela é uma região que, por ter metrô, por ter estação de trem, é por ter bastante, densidade residencial, Que está sendo um polo residencial, então ela despontou como “olha essa região, ela teria condições de ser uma região muito caminhável, com muita gente a pé”, só que quando a gente faz a análise da micro e da meso escala, uma análise mais qualitativa, a gente vê que isso não acontece. E aí é então assim, são análises complementares. Então assim a gente tem potencial. Mas na hora do desenho urbano a gente vê que não. Então, assim, claro, quando a gente vai falar da caminhabilidade diária, obviamente, os resultados que a gente tem na microescala eles são muito mais representativo do que o pedestre vai sentir, do que é o da vivência do pedestre, Então, assim, enquanto a macro vai trazer uma noção geral para a gente saber o que que a gente tem que atacar, , essa microescala ela vai trazer essa questão qualitativa. Não sei se deu para responder e quando você fala dos 5 Ds, quando a gente analisa, eu não diria que a densidade é a que mais aparece, mas é verdade que a densidade ela foi contada para a seleção 2 vezes, não só densidade residencial, como também a densidade de

empregos. Por quê Porque onde eu tenho mais emprego, eu também tenho mais gente andando e onde eu tenho mais gente morando, eu também tenho mais gente andando, então ela foi contabilizada realmente um pouco mais porque tenho vários tipos de densidade, E, na verdade, os outros Ds eles estão todos inter-relacionados, então, são sim, as zonas mais densas, mas também ao mesmo tempo, são as zonas com mais diversidade de uso do solo, porque onde eu tenho mais densidade, eu acabo tendo mais serviços e eu acabo tendo maior diversidade de uso do solo, Eu acabo tendo também mais oferta de transporte público, então a minha distância ao transporte público reduz. Então assim, aí acaba sendo, uma coisa puxa a outra, Pode ser que seja realmente a densidade o grande elemento que puxe as demais, mas também pode ser o contrário, uma diversidade de uso do solo possa atrair mais pessoas para aquele lugar também Então, são coisas elas que elas acabam indo juntas, Eu acho que todos esses Ds. E com relação ao que a Meli colocou, Meli muitas saudades de você, viu Fiquei muito contente de ver você aqui hoje. Sim, essa questão da necessidade do apoio ao transporte público na periferia. É uma questão que fica evidente também no final da tese, nem precisaria eu acho da tese para a gente chegar a essa conclusão. Mas quando eu faço aquele quadro síntese de diretrizes para o planejamento estratégico, eu faço essa menção de a gente fazer um desenvolvimento de transporte integrado, Então, assim, a gente avaliar onde tem mais gente andando, a gente saber que aqueles locais é não tem uma alta caminhabilidade, não tem estrutura física para aquele pedestre, e além disso, entender por que que esse pedestre não está andando. Eu não trouxe aqui para apresentação, mas eu fiz uma análise do motivo pelo qual as pessoas andam a pé, para cada uma dessas zonas. E quando você pega, Jardim presidente, por exemplo, que é uma área mais na zona sul de São Paulo, o motivo é o preço da tarifa, é você não ter um transporte individual e ausência de transporte. Então, a gente vê que essas coisas precisam sim estar relacionadas. Estão interligadas, Então acho que é isso, você comentou sobre a replicabilidade em outras cidades do Brasil Sim. A ideia é justamente essa. Agora eu vou começar. É eu comecei, comecei na verdade um pós doutorado, em que eu vou aplicar esse mesmo índice só que em Brasília, no campus da UnB, A gente vai ver como é que é trazer esses índices para uma cidade que não necessariamente tem todos os dados, que o Geo Sampa tem, E aí talvez também trazer para o debate a importância das cidades cada vez mais comecem a sistematizar esses dados, essas plataformas de acesso público, porque dá para fazer muita coisa, a gente consegue extrair muita coisa daí e sem isso, fica realmente mais difícil de trabalhar, então, talvez mostrar que olha tudo que a gente pode fazer, impulsionar essa produção de dados não é deixar esses acessos abertos, Esses mapas, para que cada vez mais as cidades possam ter trabalhos feitos a partir disso. Tem esse trabalho, mas tem muitas outras possibilidades, que a gente pode ter. E bom, e aí eu aceito com o maior prazer o convite de apresentar o trabalho nessa reunião mensal. E sobre Eduardo, eu também agradeço o convite e eu vou aceitar lá, sobre o seu convite, a gente combina, então, para apresentar nessa sessão os indicadores do ODs tá Jôia.

Roberta Kronka - Eu vou falar um pouquinho, posso Bom, primeiro, bom dia a todos. Eu queria agradecer muito o convite e a oportunidade de estar aqui, A Paula, apresentando um trabalho dela e dizer, que primeiro, a gente sempre acredita nos trabalhos que a gente tem feito, desenvolvido agora, na importância de olhar para o pedestre, no sentido de que não só a gente tem o potencial absurdo na cidade de São Paulo, mas na maioria das nossas cidades e a gente, infelizmente, não é o que a gente vê na maioria das nossas cidades, Então, o trabalho da Paula, ele meio que ele mostra isso. E o que que eu acho que é importante, Até do que a Paula mostrou aqui para conversar com vocês, a Paula mostrou essa questão do deslocamento e da caminhabilidade nessas 3 diferentes escalas, acho que foi o Lucas que falou, Lucas, a gente tem um mestrado, depois eu vou colocar o link aqui no chat, que detalhou quais são esses elementos numa micro escala no desenho urbano, o que que atrai e o que não atrai. Eu não queria ficar falando muito nesses detalhes, mas na verdade, o nosso desejo agora, é aplicar isso que a Paula

fez no doutorado, na cidade de São Paulo inteira. Chegando isso , nessas 3 escalas e olhando isso, a ideia é continuar esse projeto e fazer isso. E se vocês perguntarem para gente, por que que a gente colocou o peso 1 para o conforto térmico, 2 para o acústico, é 1 para o acústico e 2 para o ergonômico, eu vou falar para vocês, talvez a gente testou porque foi um feeling nosso, mas talvez, e talvez a ergonomia tenha que ter 3 e os outros um. Quer dizer, a gente precisa ver isso, a gente sabe que é muito importante. A gente tem regiões que a gente não tem a calçada, a questão da calçada, a gente está detalhando isso, sei lá, olhando para o idoso, olhando para criança, olhando a questão do deficiente. Isso é uma questão que precisa ser muitíssimo trabalhada na cidade. Quando a Paula falou da questão das plataformas, eu vejo que a cidade de São Paulo. É, tem um potencial muito grande pelo fato de já termos esses dados e podemos produzir isso e a importância de levar isso para as outras cidades que ainda não tem, trabalharem com isso, Porque é muito importante, então a replicabilidade foi muito pensada no trabalho da Paula, Que tipo de índice eu vou escolher para falar da térmica A questão da acústica, no sentido de ter aqueles dados de uma forma mais fácil de todas as cidades conseguirem fazer isso. Eu acho que era isso. Eu não quero me alongar muito, obrigada.

jackeline – Mauro?

Mauro Calliari - Olha, eu acho que a gente conseguiu uma coisa bem legal, Que é abrir um pouco acho que o tipo de tema, É um trabalho, é um trabalho de fundo, de base. Como a gente estava vendo aqui, fiquei super feliz de poder ver participações de pessoas que normalmente estão na reunião, mas que talvez até a gente não tinha ouvido e eu acho que assim, é promissor, que a gente vai falar sobre, eu nem sabia, por exemplo, desse índice, ou pelo menos esse indicador de caminhabilidade nos transportes, achei super legal Eduardo falar disso e acho que seria até legal a gente dar prosseguimento e minha sugestão, Jaqueline e Dawton era que a gente voltasse a esse assunto depois que for feito essa rodada aí de conversas, Já vi que a Paula vai virar convidada de várias coisas. Daqui a um tempo a gente poder voltar a falar disso principalmente nessa, naquilo que a Meli mencionou, Na ligação do transporte a pé, com o transporte de alta capacidade, do transporte coletivo, acho que é interessante a gente poder voltar nisso e ver o que tem que, , o que que dá para fazer E acho que também a gente abriu duas frentes aqui que a gente nunca fala, , que é a poluição sonora, o efeito de uma velocidade de carros que estão lá a 70 por hora na marginal.

Como que isso aí se propaga e como é que afeta o ambiente negativamente a quarteirões de distância, não é Tanto que o Élio perguntou do centro, não de São Paulo, na República, A diferença de ter uma rua de pedestre para a poluição sonora é inacreditável, não é É impressionante como é importante e outra coisa é a questão de sombra, , que a gente fala pouco aqui também, acho que vale a pena a gente voltar a esse tema, então foi muito bom, acho que abriu legal, foi super conciso e acho que a gente tem aqui uma coisa de inspiração para as próximas reuniões.

jackeline - Temos mais uma inscrição da Rose, Dawton. Rose, bom dia.
Rose, se estiver falando, seu microfone está fechado.

Rose - Abriu agora. Bom dia a todos. Eu queria parabenizar também a Paula pelo trabalho. O Mauro havia comentado num grupo que eu faço parte sobre o seu trabalho e eu já tinha dado uma olhadinha, eu queria aproveitar para dizer para você que eu fiquei muito feliz com o trabalho, porque ele é convergente a um trabalho que nós desenvolvemos aí na CET por 3 ou 4 anos, que é a rede de mobilidade a pé, onde os indicadores que nós consideramos também teve por base a OD do metrô e o objetivo também era estabelecer alguma metodologia que pudesse replicar na cidade identificando as regiões mais vulneráveis. Infelizmente, o trabalho está um pouco, parece

que suspenso. Eu não sei qual é o destino que estão dando a ele e aproveitando a presença do Ricardo, que falou aí sobre a questão de futuro, é o trabalho que nós fizemos ele é focado exatamente nessa questão de futuro, onde não há necessidade de uma alta tecnologia para se melhorar a vida do pedestre, o pedestre, uma simples calçada, com uma largura adequada, ele já se dá por satisfeito. Os indicadores a mais que você comentou e que nós também consideramos, como essa questão de convidar o pedestre a circular, como é o seu primeiro slide que mostra, tudo começou caminhando a pé. Nós fomos evoluindo, a tecnologia veio, trouxe o carro outro dia eu vi que o primeiro carro elétrico foi junto com o primeiro Ford.

Enfim, eu acho que a gente patina muito nessa questão de tecnologia e esquece, às vezes, das soluções básicas voltadas a direcionamentos técnicos, como é o trabalho da Paula e deixa de agir para o pedestre, focando mais uma vez no automóvel, na velocidade, na questão das motos. Não que sejam irrelevantes. Com certeza elas têm seu lugar, mas a maioria dos trabalhos tem que ser para pessoas. As cidades são para que as pessoas habitem num ambiente mais agradável. E não apenas que o carro tenha a sua desenvoltura, o seu tapete de asfalto sempre melhoradinho e as calçadas sempre fora do tema. Então, Paula, se a gente tiver oportunidade no grupo da Meli, a gente pode estar conversando sobre a convergência desses trabalhos que fiquei super interessada em sobrepor os mapas, porque pelo pouco que eu vi, me parece que a sobreposição é muito boa, tá Era isso, obrigada, viu Parabéns mais uma vez.

jackeline – Dawton?

Dawton - Rapidamente, Eu falei exatamente o que a Rose falou. Teve um início, trabalho maravilhoso aí feito lá no planejamento, que é a questão da rede de mobilidade a pé do trabalho único aqui, que que tinha sido feito Eu estava conversando, inclusive com o secretário sobre esse trabalho da importância desse trabalho foi realizado dentro da CET que eu olhei para o mapa sim, que a Paula estava apresentando, eu imaginei até que fosse alguma parte do trabalho que tinha sido desenvolvido pela CET. Mas eu acho que eles convergem muito, Convergem muito e eu acho muito importante que a CET dê continuidade inclusive, em cima desse trabalho que você acabou de apresentar, ele vai contribuir muito com o trabalho com essa dele que foi realizado. Com certeza é ele vai contribuir. Então, parabéns, Tanto para Paula quanto para Roberta, Que é a orientadora e muito obrigado, mais uma vez, pela participação aqui na nossa Câmara temática, O trabalho foi realmente muito bom. Vamos dar continuidade aí, que eu acho que é esse que é o próximo passo, Eu estava falando lá no início que o importante é que esses trabalhos, essa metodologia ser transformada em ação. Acho que isso é o mais importante e é o trabalho um pouquinho dessa Câmara temática trazer esses trabalhos maravilhosos, E a cada momento dar continuidade ao trabalho, concretizando esses trabalhos. É isso, então vamos lá, acho que tem mais uma pauta aqui que é um pedido de supressão da Galvão Bueno, você quer falar Mauro

Mauro Calliari - É um tema de 2 minutos, a ideia aqui surgiu a partir de uma observação de um colega nosso da Câmara temática de bicicleta, que é o Jorge Queiroz. A observação de que... a constatação, de que a Galvão Bueno ali na Liberdade, já não comporta mais carros e pessoas aos domingos, Ele mandou uma foto chocante, assim, eu posso até compartilhar, mas é um monte de gente se esgueirando pelos carros no domingo e aquilo fez a gente pensar, primeiro sugerir uma coisa pontual ali, especificamente nessa rua, nesse dia, aos domingos, se a CET poderia fazer um estudo de contagem de pedestres e tal, e chegar talvez a conclusão, eu não sei, do ponto de vista logístico de trânsito, se seria viável, mas que a gente pudesse contemplar isso aí. Quer dizer, será que ali já não é o lugar que mereceria afastar os carros aos domingos, É uma pergunta Dawton, e aí a gente está à disposição se precisar de alguém para ir lá ajudar a contar, eu imagino que vocês tenham uma metodologia, é uma coisa, mas isso aqui também se encaixa numa outra coisa que é as ruas aos domingos, Tem vários programas da prefeitura que estão

cada um tocado por uma área, Tem o “ruas de lazer”, e tem “as ruas abertas”, E a gente sabe que o ruas abertas ficam um pouco esvaziado. Antes, eram todas as subprefeituras. Então eu queria propor que numa reunião, quando a gente na próxima ou talvez outra, que a gente pudesse, ver como é que está o estado, se pudesse, Depois de organizar a vinda de da eu sei que um é da Secretaria do verde e outra acho que está com a de transportes, Se pudesse olhar para esse tema como um todo e independente desses dois encaminhamentos que especificamente essa rua, que a gente pudesse dar uma olhadinha com cuidado ali na Liberdade, porque ali nós estamos falando de um trânsito de carros pequeno em comparação ao de pedestre, que é muito maior e talvez até pudesse ser prescindido, dessa circulação de carros ou pelo menos reorganizar, porque nós estamos falando já de uma situação onde não tem mais... deixa eu ver até se eu consigo aqui, abrir aqui. Não sei se dá para vocês verem, mas é um lugar assim, incrível, cheio de gente.

jackeline - Mauro, não apareceu.

Mauro Calliari - Não, Tudo bem, era só pra mostrar uma foto. Não, não precisamos, não vamos nem perder tempo com isso. Acho que a reunião já está chegando no tempo bom. Aí eu gostaria de deixar esse pleito formalizado, então, e aí eu agradeço se vocês puderem contar para nós, como é que são, quais seriam os passos que vocês precisam da gente para poder fazer com que isso seja uma é uma contagem, Uma observação *in loco* ou se vocês têm uma metodologia que pode andar e a gente voltar a falar disso depois.

Dawton - Bom, perfeito eu já tinha conversado com o secretário sobre esse assunto. O procedimento, normalmente nós passamos para área operacional, para dar uma verificada, fazer uma vistoria, verificar o que está acontecendo lá. E se existe algum elemento que possa impedir esse fechamento aos domingos. Geralmente o elemento que mais causa esse impedimento é a questão dos estacionamentos pagos, se lá tem estacionamento pago, então isso termina impedindo esse acesso, esse fechamento da via. Mas de qualquer forma, nós estamos demandando aqui para a CET, tanto para área de planejamento, quanto da operacional, e agora o Fábio tá aqui, provavelmente vai ter que entrar pesquisa também para poder fazer um trabalho mais focado nessa questão do fechamento da via, se é a via inteira, se é um trecho, o que pode ser feito para poder melhorar. Na verdade, pela foto que o Mauro mandou realmente é muito difícil entrar com veículo lá dentro.

Mauro Calliari - É bem eloquente essa foto, , Dawton

Dawton - É, é isso aí, é isso aí. Então só para ilustrar o que está sendo proposto aqui. E concordamos com a proposta e vamos verificar, provavelmente, já estamos conversando lá com a área operacional. Provavelmente na próxima Câmara temática já temos um encaminhamento dessa proposta. Eu acho que é isso.

jackeline - Ana Carolina, bom dia.

Ana Carolina Jacob - CET Oi, bom dia. Dawton, queria pedir, se possível, que esse pedido em relação à rua Galvão Bueno, que ele fosse formalizado via SEI para que pudesse dar andamento aqui dentro.Obrigada.

Ricardo Teixeira - Como nós temos acesso, vamos conversando ainda lá com algumas áreas só, mas vai ser formalizado para que todos tenham o inclusive com a transparência de observar o que está sendo feito.

jackeline - Queria dar uma palavrinha antes da gente encerrar. Eu coleí aí no chat um evento que vai ter amanhã que nosso amigo João Cucci nos alertou, acho que vocês estão vendo. É o *SP tech summit*, fala sobre veículos elétricos. Eu coloquei o link, é gratuito, é amanhã, a tarde inteira, É uma parceria com a São Paulo negócios e vai ter um programa assim interessante no período da tarde, vai falar sobre impactos na distribuição de energia, país de umas cidades podem apoiar a transição energética e veículos elétricos. Bom, é isso. Dawton a palavra é sua.

Dawton – Bom, nossa reunião foi ótima, Os temas que foram abordados foram muito significativas, Queria até agradecer, porque quem trouxe as propostas foi o Mauro aí. Esses 2 temas, é realmente eu vou dizer que é o início de um processo, que está sendo feito como secretário colocou aqui a Secretaria através da CET, da São Paulo transporte vem fazendo um trabalho significativo na questão dos 3 zeros, com certeza, É e nós temos que caminhar, Nós temos que dar prosseguimento e andar a passos longos e largos na direção da solução definitiva dos problemas, principalmente na questão do índice de mortalidade, porque eu acho que o grande desafio nosso mesmo realmente é a questão da segurança, baixar esse índice de mortalidade. O tema do pedestre é, sem dúvida nenhuma é um tema que merece, eu me surpreendi com 59%, , ia falar para Paula que me surpreendi, com cerca de 59%, É muito significativo, é muito significativo mesmo, Isso faz, isso nos força a debruçar sobre esse tema, dar muito mais importância do que a gente tem dado, não que a gente não tenha dado ou não está dando importância na questão do pedestre, mas realmente quando você utiliza um método para fazer uma análise de alguma proposta, você termina sendo direcionado com muito mais motivação, porque a ciência está dizendo que aquilo realmente tem uma direção e tem um problema, e esse problema tem que ser resolvido. É isso que nós temos que nos propor a resolver. Então eu não sei se o Mauro quer falar alguma coisa aí para poder fechar, mas eu queria agradecer muito a todos a participação de todos na nossa reunião. Mauro vai falar

Mauro Calliari - Não, obrigado. Ótimo, eu também concordo, acho que foi ótimo mesmo. A gente abriu algumas portas legais. Eu lembro que você mencionou no começo, vocês iam falar alguma coisa sobre o estudo que da consultoria. Mas acho que em relação aquela coisa de ter uma área de pedestre ainda não tem definição é isso.

Ricardo Teixeira - A FIA, viu Mauro A FIA tá propondo, inclusive, vai apresentar na próxima segunda-feira para os diretores e superintendentes da CET, uma nova estrutura organizacional, pensando neste momento e olhando para o futuro, eu já tive várias reuniões com eles, eu não me lembro assim, de uma área, de uma diretoria específica para pedestre, mas eu me lembro de uma área, sim, de departamento ou gerência para pedestre, um cuidado muito especial para o pedestre, isso sim, isso tá colocado. Diretoria, eu acho que ainda não é o momento. Pelo menos o que eles apontaram aqui, mas segunda-feira esse trabalho vai ser apresentado para toda a direção da empresa e a gente na próxima Câmara traz pra cá, pra vocês.

Mauro Calliari - Obrigado, secretário. Obrigado, Dawton.

Dawton – Meli?

Maria Ermelina - Isso rapidinho, como eu trabalhei muito tempo na CET e eu tive a oportunidade de trabalhar nessa área de pedestre, que chamava, que ficava na gerência de planejamento, tá Ela não tinha um enfoque voltado para só para segurança, a gente não trabalhava para resolver os locais onde acontecia os atropelamento. O nosso trabalho era um trabalho de prevenir, era um trabalho de preparar locais para que os locais, por exemplo, onde haveriam estações de metrô, onde haveria uma reforma de um corredor de ônibus, uma série de coisas, para gente preparar o

local para garantir a caminhabilidade segura do pedestre. Tá, então eu estou, eu fiz questão de fazer essa observação porque ultimamente, a abordagem do pedestre, da mobilidade a pé na CET, se deu somente em um sentido reativo, , que é a área de segurança. Tem muito trabalho. Eu acho que tem que ter nas 2 áreas, Então é o reativo que é da área de segurança, tem, acontece problema, tem que uma equipe lá fazer o projeto e resolver, como também um trabalho pró-ativo, Evitar, por exemplo, a gente fazia, dava diretrizes de largura, de calçada, de distância, de travessias, você precisava ter passarela ou não por exemplo, é em novas avenidas. É então assim foi um foi chamava departamento de circulação e sensibilidade pedestre que ficava na gerência de planejamento. Foi nos anos 80. Foi um trabalho que a gente fez muito bom, então acho que tem que ter essas 2 frentes de abordagem, da mobilidade a pé na CET é isso Obrigada, gente.

jackeline - Márcia, bom dia.

Márcia Casa - Oi, bom dia. Não só para falar que a gente faz ainda esses, tem essa equipe de planejamento, a gente ainda faz esse tratamento, do planejamento, em torno do metrô, das estruturas novas que estão vindos aí a gente ainda tem, talvez não tão ativamente, talvez, como o Dawton comentou, da rede aí de mobilidade da rede de mobilidade, a gente não tenha tão assim forte hoje, mas a gente faz ainda o estudo, A gente contribui muito com estudo da rede, a pé, isso é muito significativo. Na gerência de planejamento ainda viu Deixar só registrado aí, tá bom É isso aí, obrigada.

Dawton - Muito obrigado. Boa tarde a todos.

Todos se despedem.

CHAT:

[10:23] Oliver Cauã Cauê França Scarcelli

Mas esses radares fiscalizarao os semáforos?

[10:28] Oliver Cauã Cauê França Scarcelli

Vai ter concurso pra marronzinho, Secretário?

[10:35] Rafael Calabria - Idec (Convidado)

Pessoal, vou precisar sair agora.

Obrigado pelo espaço e abraços

[10:40] Mauro Calliari (Convidado)

obrigado, Rafael!

[11:04] Elio Camargo (Convidado)

Paula, a melhor situação da República, se explica de limitação da velocidade, a arborização ou outra explicação?

Poderia disponibilizar-nos seu estudo. Parabéns!

[11:12] Mauro Calliari (Convidado)

<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16132/tde-09032023-164035/pt-br.php>

Percursos de pedestres: caminhabilidade, conforto ambiental e planejamento estra...

Este trabalho é sobre caminhabilidade, conforto ambiental do pedestre e planejamento estratégico. O objetivo principal consiste em aferir como a caminhabilidade se inter-relaciona com aspectos de c...

[11:16] Oliver Cauã Cauê França Scarcelli

Reunião da Cidadeapê. Toda primeira segunda-feira do mês, às 19h. On-line e no co-working Eureka. Sempre divulgamos em nossas redes sociais.

[11:16] ROBERTA KRONKA (Convidado)

Paula Lelis Rabelo Albala - paula.lelis@gmail.com

[11:16] ROBERTA KRONKA (Convidado)

Roberta C. Kronka Mülfarth - rkronka@usp.br

[11:23] Eduardo Reis - SPTrans (Convidado)

Superintendência de Planejamento Estrutural e Avaliação de Transporte

[11:24] Eduardo Reis - SPTrans (Convidado)

eduardo.reis@sptrans.com.br

[11:24] Eduardo Reis - SPTrans (Convidado)

Obrigado Paula!

[11:25] Paula (Convidado)

Meu contato: paula.jelis@gmail.com

[11:25] Paula (Convidado)

telefone: 11 948601316

[11:25] Rose(Convidado)

obrigada Eduardo

[11:27] ROBERTA KRONKA (Convidado)

<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16132/tde-20092021-115608/pt-br.php>

Streetscapes para São Paulo: caminhabilidade & ergonomia.

As cidades se tornaram parte de nossas vidas. Negar esse fato nos dias de hoje, é como negar a nossa própria existência humana. Se cidades são feitas de pessoas e pessoas são feitas de cidades, nós...

[11:27] ROBERTA KRONKA (Convidado)

Streetscapes para São Paulo: caminhabilidade & ergonomia.

[11:30]

paula (Convidado) foi convidado para a reunião.

[11:34] Ana Carolina Jacob - CET (Convidado)

Parabéns pelo trabalho, Paula! Vou compartilhar o link dentro da Diretoria de Planejamento da CET para divulgá-lo.

[11:36] Paula (Convidado)

Eu que agradeço. Segue o link da tese:

[11:36] Paula (Convidado)

<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16132/tde-09032023-164035/pt-br.php>

[11:37] jackeline (Convidado)

<https://www.sympla.com.br/evento/sp-tech-summit-2023-solucoes-de-descarbonizacao-por-meio-da-eletromobilidade/1918153>

SP Tech Summit 2023: Soluções de descarbonização por meio da eletromobilidade.

O EVENTO Promovido pela SP Negócios, o "SP Tech Summit - Soluções de descarbonização por meio da eletromobilidade, é um evento com a missão de discutir soluções, propor ações e pavimentar o caminho ...

[11:38] jackeline (Convidado)

Evento Sp_tech sobre soluções descarbonização por meio da eletromobilidade 12/4 Itaim bibi São Paulo