

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé (online)

Data: 08.12.2022 - Horário: 10h

PARTICIPANTES | Poder Público:

Ana Lucia - SMT AT
Aparecida Regina Lopes Monteiro - SPURBANISMO
Daniela - CET
Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT
Fabio Saraiva - SETRAM
João Cucci - SMT AT
Marcelo Espel - CET
Marcia Casa - CET
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Michele Perea Cavinato - SMT AT
Paulo Flores - CET
PMSPEventos028
Rosi Nicacio - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAM

PARTICIPANTES | Sociedade Civil:

Elio Camargo
Mauro Calliari
Sandra Ramalhoso

Observadores:

Margarete
Maria Ermelina Brosch Malatesta
Rose

Pautas:

1. Projeto "Esquina Histórica" – SPUrbanismo (Regina Monteiro).
2. Apresentação do estudo realizado pela Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP sobre a vistoria feita à botoeira sonora da Rua Borges Lagoa com a Rua Napoleão de Barros – CTMP (Meli Malatesta), com análise técnica SMT (João Cucci).
3. Área Calma Centro / República – GST (Marcelo Espel).
4. Relatório de Sinistros 2021: [“A CET informa que o Relatório de Sinistros referentes ao ano de 2021 encontra-se em fase de ajustes finais para posterior divulgação. Tão logo sejam concluídos os ajustes, o Relatório será disponibilizado nos canais oficiais da CET e SMT”](#).

DAWTON - Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma reunião da Câmara Temática de mobilidade a pé. Hoje nós estamos trazendo 3 pautas aqui. A esquina histórica a Regina Monteiro que vai fazer apresentação, a apresentação do estudo realizado pela comissão técnica de mobilidade a pé da ANTP. a Meli que vai apresentar e a terceira seria a área calma que é o Marcelo Espel. Antes

de tudo, queria agradecer a todos os que vão apresentar nossos convidados aqui. Agradecer imensamente, acho que nós já podemos dar início aí com a Regina, a palavra é sua.

APARECIDA REGINA - Olá, bom dia, eu recebi essa informação, o César, o presidente da São Paulo Urbanismo me colocou como representante para falar da esquina, ontem às 8 horas da noite. Eu tenho todo o material, mas sinceramente, eu não preparei. Mas eu estou aqui com vocês para responder qualquer coisa e me comprometo numa próxima reunião de vocês a apresentar todo o projeto como ele foi concebido, mas vou fazer um resumo, eu sou arquiteta, e estou como superintendente de projetos estratégicos da São Paulo Urbanismo. Em 2018, Bruno Covas ainda estava vivo e queria colocar, então, alguma referência na esquina histórica, a que a gente chama de esquina histórica. E ele me pediu, então, para fazer alguma coisa com relação um chamariz que o pessoal chama, da esquina mais fotografada da cidade de São Paulo. Então foi nessa pegada, de instagramáveis, que é o novo termo agora, de como a gente faria com que aquela esquina tivesse um atrativo turístico e que não pudesse ficar tirando mais fotos. Não sei. Infelizmente, as nossas placas de denominação de Logradouro não estão lá aquelas coisas. E os postinhos existem um nome, onde tem a Avenida Ipiranga com a São João, todas meio caidinhas. Então a gente teve essa ideia de não só reformular as placas, de dar uma caracterizada, uma mais antiga, e colocar então... e tirar todos os postes que poderiam ser removidos para limpar aquele cenário, a nossa superintendência, meio que na toada da lei cidade limpa, a gente está fazendo agora o plano diretor da paisagem. Uma das coisas que a gente tenta fazer, é realmente realocar, deixar as calçadas mais livres e tirar tudo aquilo que a gente pode deixar tudo num único elemento, justamente para dar mais mobilidade, deixar as calçadas mais livres e limpar a paisagem. Outra coisa que a gente achou que poderia fazer, a gente até fez outro projeto, tudo em 2018, tá gente, então era outro conceito, que na época a gente até levou para CET e algumas coisas não poderiam ser feitas, devido alguns critérios que isso depois eu posso trazer na próxima reunião, que foi realmente uma caminhada meio longa, porque as faixas de travessia a gente sabe que tem lá alguns critérios que foram refeitos. E, enfim, aí a gente teve a ideia também de colocar esculturas que remetessem ao passado da cidade, para ela ser literalmente instagramável. Então elas foram colocadas de forma a não atrapalhar o decreto de calçadas, ? Deixa livre a faixa livre virtual, porque ali a calçada é bem maior e a faixa de acesso à faixa de serviço. Enfim foram colocados, então foram escolhidas ali todos os elementos e personagens que a gente entendia que remete a uma São Paulo antiga, então a música “ronda” a gente colocou o Paulo Vanzolini com banco para sentar ali e tal para tirar foto. Aí o Adoniran Barbosa, personagem que não precisa de nenhum critério de identificação, um engraxate antigo, ? Onde você pode pôr o pé ali, tirar uma foto e todas as peças... Ah! E o o fotógrafo lambe-lambe, ? E todas as peças, quando você se coloca ali, você vê todo o eixo da Ipiranga com a São João, onde você pode ver ao longo da São João, o eixo, com os postes antigos e ao longo da Ipiranga também o cenário. Que hoje está lá. E foi isso, como o decreto das calçadas fala dessa coisa do concreto armado *in loco*, a gente quando refez esses trechos da calçada, a gente já refez dentro do decreto. Teve que ser concreto, a gente tirou as pedrinhas, infelizmente. Que eu sou fã das Pedrinhas, mas infelizmente a gente sabe de toda essa polêmica e hoje a gente não pode mais colocar e, infelizmente, volto a dizer, as pedras portuguesas. Então a gente para identificar isso, uma vez que a gente não podia fazer nenhum desenho ou mosaico com nenhum outro tipo de pavimentação, a gente colocou um pigmento só para destacar esquina mesmo, ? E foi feita então a rampa de acesso, conforme... Eu não acompanhei nesse último ano como é que foi feita a obra. Eu não faço parte da obra. Nós só fizemos a concepção do projeto, mas parece que foram feitas as rampas de acordo aí com o pessoal da CET. E acho que é isso. Se eu não estou esquecendo-se de mais nada, é tudo. Ah! E foi feita também uma praça que estava toda invadida, no sentido bairro da São João ou onde tinha ali uma área toda largada invadida, tinha lá tipo um brechó meio estranho e também um estacionamento de motos, e foi refeita então essa

praça com novo piso, novo pavimento, uma brincadeira lá junto às árvores, com aço corten para deixar permeável a base das árvores. Acho que é isso Dawton.

DAWTON - A nossa Câmara Temática de mobilidade a pé, E a gente vem falando com outras secretarias, tentando entrar em contato com outras secretarias, E o grande desafio dessa cidade é ter calçadas mais largas, . Existe algum projeto na em SP Urbanismo, onde se pense a cidade de um modo geral, onde essas calçadas de fato possam ser reconstruídas mais largas, principalmente nessa área central, onde o número de pedestres é muito grande? Tem algum projeto em SP Urbanismo nesse sentido?

APARECIDA REGINA - Só na nossa vontade, Dawton! Eu sou uma fã do ruas completas onde realmente todos os projetos que a gente está se envolvendo ainda não teve nenhum encaminhamento oficial, mas todos, todos, absolutamente todos, a gente tem a proposta de fazer ruas completas. É difícil porque envolve uma série de premissas, vamos dizer assim, mas a gente está tentando. E o tal do ruas SP, que foi uma ideia por conta da pandemia. A gente vai tentar em cima de alguns graves problemas que aconteceram aí pela cidade, estar vendo se a gente consegue aproveitar esse projeto e fazer a tal da ampliação das calçadas, reformular também essa questão de vários postes e equipamentos que estão na calçada impedindo, as faixas de a de acesso livre, livre. Mas é complicado, porque a São Paulo Urbanismo, ela só age sob demanda. Ela não tem iniciativa própria, é uma empresa pública, ? Então, quando a gente quer fazer alguma coisa, a gente tem que estar articulando com a subprefeitura ou, enfim, com alguma outra demanda ou de Câmara de vereadores para que a gente seja demandado e contratado, ? A São Paulo Urbanismo não pode falar: “agora vou ampliar”.. Essa esquina histórica, então, é até bom lembrar, foi a Secretaria de Turismo que contratou a gente para fazer o conceito desse projeto. Então é isso, mas dentro do plano da paisagem, é uma das coisas que a gente está colocando como ponto fundamental é a questão da mobilidade, porque é o que vai dar característica da boa qualidade do desenho urbano, até baseado em cima do que a gente até fez junto o manual do desenho urbano que vocês fizeram.

DAWTON - Perfeito. Vou dar a palavra para o Mauro. Bom dia, Mauro.

MAURO CALLIARI - Oi, bom dia, bom dia, gente. Eu senti falta da apresentação. É uma pena que não deu pra você coordenar antes com a Regina, porque eu imagino que esse projeto aí, eu li bastante sobre isso. Eu visitei ali um lugar e vi muito material, muitas fotos. O prefeito fui pessoalmente, eu tenho certeza de que tem uma apresentação que a gente podia ter visto hoje, porque está ,inclusive, pautado. Mas eu queria aproveitar a presença da Regina para perguntar sobre justamente essa função da SP Urbanismo, Regina. Você falou que vocês trabalham sob demanda, Então, assim, explica para nós, assim, um pouco? Eu gostaria de entender como é que é o contexto desses tantos projetos que estão sendo feitos pela cidade ou pensados. E eu queria dar alguns exemplos, a gente tem um projeto de áreas calmas, por exemplo, Tem 3 áreas calmas que foram implantadas. A gente acompanha aqui nesta Câmara Temática com prazer esses projetos e torce para que eles deem certo. Também vimos agora o concurso que a prefeitura fez que acabaram de ser apresentados os projetos vencedores, acho que 2 ou 3 semanas atrás na associação comercial foi apresentado. Eu queria entender assim, o que a SP urbanismo, como é que ela está sendo envolvida ou não, Então, por exemplo, aqui o pessoal da CET, da Secretaria de Transportes, eles podem ou eles deveriam estar consultando vocês, ou contratando vocês para poder fazer com que esses projetos possam ser um pouco mais parrudos, Eu vou dar um exemplo da área calma, a área calma, depende de alguns re-desenhos. A área calma da Lapa, por exemplo, tem uma ligação com um terminal de ônibus da Lapa. Ali tem uma dificuldade de pedestres passarem, ali precisa ter algum tipo de expertise, de arquitetura, para poder redesenhar ali as passagens, para poder pensar no pedestre. Talvez ampliar

um pouco as esquinas. A gente sente falta disso, dessa qualidade urbanística que vocês estão colocando especificamente nesse projeto da esquina histórica, que eu acho que pode ser um embrião de outros. Queria saber como é que você vê a participação de vocês aí, o que está faltando, quem que não está demandando o que devia estar demandando. Quer dizer, vocês têm disponibilidade para poder estar mais envolvidos, principalmente para poder melhorar um pouco a qualidade do desenho urbano desses projetos que tem a ver com mobilidade. Mas não são com mobilidade.

APARECIDA REGINA - Com certeza. Então, Mauro, essa interface entre todas as secretarias e as empresas públicas, ela é feita basicamente a partir dos próprios funcionários que têm esse conhecimento e naquilo que a gente consegue. Essas demandas, quando elas acontecem, eu vou dar um exemplo, porque além de tudo, por um acaso, é só por um acaso, eu também estou na CPPU, que é a Comissão de Proteção à Paisagem Urbana, então, eu estou utilizando essa comissão sempre que possível para até dar uma, como é que eu vou dizer uma triagem nesses projetos que vão acontecendo pontualmente em cada subprefeitura. Então não tem essa, eu vou dizer essa, acho que é uma política mesmo de que fala assim, olha, tem alguém, da mesma forma que você tem que passar nas comissões técnicas da CPA e, enfim, várias outras comissões. Não tem uma comissão da cidade na qual passam os projetos. Então até briguei bastante para que isso, bem ou mal, fosse pela CPU. Vou dar um exemplo que aconteceu agora aqui para mostrar que é uma falta mesmo de pensar como que isso poderia ser feito, onde todos se integrassem não fosse só apenas à vontade de cada funcionário, funcionário público de carreira, como eu sou, de você querer que todo mundo participe, que a gente tenha da melhor forma possível todas as vontades técnicas, vamos dizer assim, para tudo estar contemplado, ? Então é, vou dar um exemplo, não sei se alguém participou que está aqui presente. O cônsul da Coreia quis dar um presente para a cidade, e lá, não sei porque, eles se acharam lá em 2010, que o bairro do Bom Retiro, era um bairro que indicavam que era comunidade coreana. Nada contra, mas saiu um projeto de lei, saiu uma lei, onde dizia que o Bom Retiro era uma área de um polo gastronômico turístico, sei lá, tem uma série de letrinhas que indicam que seria um Bom Retiro da comunidade coreana, isso lá em 2010. E aí o cônsul atual, tá lá, tentando fazer coisas e a gente não conhecia nem tinha, a gente não sabia dessa coisa do conjunto, e por um acaso, o subprefeito da Sé chamou a gente, por um acaso, não, a gente conquistou essa coisa de quando colocar alguma coisa, que faça alguma interferência na área pública, que chame alguém que a gente faz questão de participar, para não sair nenhuma coisa esquisita depois, principalmente por conta de que quando alguém quer fazer alguma coisa, o particular quer fazer, quer por publicidade. Então eu estou indo meio nessa pegada, entendeu? De que vai por publicidade? Me chama. Vamos ver como é que é isso. E aí a gente tenta reverter que é isso que eu estou contando para vocês. E aí, quando a gente foi fazer as reuniões com os técnicos do consulado e com os técnicos da sub Sé, junto com os alguns técnicos da São Paulo Urbanismo, eles queriam fazer lá uma série de intervenções na rua Prates, na rua três Rios, que foi chamada agora como uma das ruas mais charmosas do planeta, aí a gente falou, vamos ver como é que a gente segura isso. Que quis colocar uma série de coisas, quis mudar as calçadas, queria colocar nas calçadas uns ideogramas lá, dizendo justamente, quem foi que patrocinou, escrito em coreano. E por aí a gente conseguiu trazer para CPPU. E por conta disso, de sair a pauta no diário oficial, é que a comunidade local, um coletivo local do Bom Retiro se apresentou e mostrou o que o consulado vinha fazendo na região. Então, tinha assim, pintou as calçadas em frente a um prédio tombado com cores da Bandeira coreana. Fez lá algumas adesivações em empena cega com motivos coreanos, ou seja, foi mudando a característica da paisagem por conta de um único, vamos dizer, de uma única comunidade ali na região. Aí eles mostraram que ali tem comunidade judaica, grega, enfim, italianos e que não era da Coreia. Bom, nós estamos num trabalho, apesar de não ter tido nenhuma demanda, nada oficial, ? A gente vai

costurando isso, a gente conseguiu diminuir a proposta. Não sei se todos sabem que a rua Prates chama rua Prates Coreia, vocês sabem disso? Já está denominada há muito tempo e tem um PL na Câmara que chama a Rua Três Rios “C”- “U”. Aí, gente, para mim, eu que brigo tanto por essa cidade, quase tive um troço. A rua Prates já é Prates Coréia, então, sem desanimar o senhor Cônsul, com toda sua vontade de dar um presente para a cidade e atendendo ao coletivo do Bom Retiro, tem um projeto super bacana, fiz uma reunião da CPPU só para isso, aliás, eu tô contando esse detalhe, vocês me desculpem, é que é para mostrar como é difícil tudo. Isso eu estou falando um exemplozinho, mas tem a comunidade da Rua Tiers que quis fazer uma cobertura na rua, tem o pessoal que quer fazer a China, cidade chinesa lá embaixo, perto do rio. É uma luta a cada dia. Mas então é isso? Tenho maior prazer em estar participando aqui contando para vocês a dificuldade. Essa coisa da interface entre as secretarias e as empresas, Mauro, não é de hoje. Quem aqui é funcionário, sabe, é uma luta diária, é uma conquista, E a gente vai mandando para os políticos, para todos os envolvidos aí, que tem cargos técnicos, que a gente, que os técnicos brigam muito pela boa qualidade do desenho e no mínimo a gente tenta através da legislação e das comissões e câmaras como essa daqui, a gente vai organizando esses pontos e a gente vai pressionando. Ajudei ou atrapalhei?

MAURO CALLIARI - Não sei se tem mais gente inscrita. Só, o que eu entendi, eu queria ser bem prático nisso, Regina. Assim, projetos da CET, projetos da SMT, projetos que estão ligados à mobilidade, se para melhorar a qualidade desses projetos, eles procurarem vocês, vocês vão ajudar? É assim que funciona isso. Eu sei que eu estou fazendo uma pergunta, que eu não sei...

APARECIDA REGINA - É assim que funciona e vice versa. Quando a gente começa a projetar, por exemplo, tem lá certa demanda de uma rua, no centro, tá lá com problema de drenagem, a gente já vai aproveitar e ver se alarga as calçadas e tal. A primeira coisa que a gente vai fazer é marcar com a CET, por exemplo, a primeira.

MAURO CALLIARI - Tá ótimo, eu só ia propor é propor Dawton e Michelle para a gente poder pautar na próxima vinda da Regina, que eu acho que é muito bem-vinda, se ela puder falar também do projeto do calçadão do centro também. Está bom?

APARECIDA REGINA - Eu não posso falar, mas vou ver se eu consigo alguém para falar. Não posso falar porque eu não acompanhei nessa época, tá? Mas eu vou ver quem sobrou lá na São Paulo Urbanismo para contar o histórico acha que a Cristina Laisa, que acompanhou desde o começo. Não tem problema nenhum, Mauro acha bom falar mesmo. É importantíssimo discutir isso, apesar de que parece que foi bem falado, oi.

DAWTON - Acho que nós podemos ir atrás, eu junto com a Michelle, nós vamos verificar quem é que está desenvolvendo, quem está por trás do projeto agora, Quem está desenvolvendo e trazer uma apresentação para nós aqui, eu acho que é uma boa ideia, Mauro, vamos buscar. Então é isso. Vamos lá.

DAWTON - Meli?

MARIA ERMELINA - Vamos lá. Duas coisas para serem observadas. Deixo-me só me apresentar para Regina, eu sou MARIA ERMELINA, ex-funcionária da CET, em que trabalhei com área de mobilidade a pé, e atualmente eu presido a comissão técnica de mobilidade a pé, acessibilidade da MTP e também participo aqui da Câmara Temática. Duas observações: primeira, em relação à acessibilidade, Isso aí não é uma coisa, não é nenhuma norma da CET, é uma norma nacional. É uma norma da ABNT e eu tenho certeza que todo o corpo técnico da SP urbanismo conhece tá. Então é uma norma que é para

ser aplicada no país todo que é de acessibilidade. Então, qualquer urbanista, qualquer desenhador da cidade, se quer fazer uma cidade completa, isso vale para o mundo todo. Tem que ter essa preocupação de fazer uma cidade inclusiva em termos de acessibilidade de desenho universal. Segunda, as pedrinhas portuguesas, na verdade, ali uma discussão grande, mas eu acho que tem jeito de adaptá-las e elas, na verdade, não são bem-vindas por conta da forma da execução e que ela atrapalha muito as pessoas que têm algum tipo de dificuldade para caminhar. Ou seja, elas excluem uma boa parte da população. Só lembrando que, de acordo com o IBGE, 25% da população Brasileira possuem algum tipo de deficiência e a grande maioria, deficiência visual e eles tropeçam ou deficiente físico que tem dificuldade também, o cadeirante de circular, e têm vários, por exemplo, Portugal, que é caracterizado conhecido, chama Pedra portuguesa é eles já têm solucionado, eles têm uma solução arquitetônica que respeita o patrimônio histórico para isso. Então, só eu acho que o pessoal, o corpo técnico da Emurb é muito capacitado, eu tenho certeza que eles conhecem. Terceira, em relação à demanda, a Emurb, desculpa, São Paulo Urbanismo, é que eu sou muito antiga, ela é uma empresa pública assim como a CET também é uma empresa pública. Então, eu acho que assim, tem muita coisa que vem, vai sobre demanda, mas eu acho que tem muita coisa que também a iniciativa eu mesma ao longo da minha vida profissional, participei de várias intervenções, acho que o Dawton também, de várias intervenções e projetos que foram assim, uma iniciativa da própria SP urbanismo e foram trabalhos bem feitos. A região do mercado, a própria operação urbana Faria Lima, que derivou ali naquela ciclofaixa, na ciclovia, ao longo do canteiro central e por aí vai. E só uma sugestão aí para a esquina mais famosa da cidade, é uma ótima oportunidade, além de colocar todo esse imobiliário aí que parece mesmo um cenário de teatro para ela ficar instagramável, é aproveitar para desenvolver um tipo de informação, uma sinalização de informação para as pessoas que andam a pé, inclusive as pessoas que não vão só para turismo, porque em São Paulo, além do turismo, tem o turismo de negócios, então as pessoas procuram um tipo de painel informativo que já existe em Nova Iorque, que eu acho que em vez de ficar enchendo de estátua e várias outras coisas, a gente tentar colocar um mobiliário que tenha uma utilidade, ele é bonito, ele é estético e ele tem uma utilidade. Eu tenho certeza que assim, alguém que trabalha com isso, pode desenvolver esse imobiliário com a característica, com espírito da esquina mais famosa da cidade e dando informações, como tem Nova Iorque, como o Rio de Janeiro também fez, ? Ali, no centro histórico do Rio. Dizendo tantos minutos de caminhada, chega em pontos históricos que, porque, cá entre nós, a sinalização turística que existe nos manuais do Contran, que aquela plaquinha marrom de pedestre, aquilo é um horror, é gastar dinheiro toa, encher a cidade de poste com uma plaquinha lá em cima com uma mesma linguagem que é dirigida para o condutor do veículo. Então, eu acho que está na hora de se rever isso. Eu tenho certeza que a CET tem toda equipe de normatização e trabalha com isso e pode trabalhar em conjunto. Se precisar da gente aqui da Câmara Temática, se precisar da gente, da comissão da MTP*, nós estamos à disposição, inclusive, para ajudar a elaborar uma linguagem que seja acessível, não se esquecendo do braille e as outras formas relativas às pessoas com algum tipo de deficiência física em atendimento a lei Brasileira da inclusão. Desculpa se eu demorei, obrigada.

APARECIDA REGINA - Meli, eu posso falar? Então assim, é óbvio que a gente pensou na comunicação visual de toda essa, inclusive, para identificar até no dia que o prefeito foi, ninguém sabia quem era Paulo Vanzolini, Então a gente tem todo um conceito de como fazer toda essa comunicação, porém, é bem isso que você falou, tem toda uma interface também com as secretarias, que atualmente quem pode fazer isso é a Secretaria do turismo. A gente já está conversando com eles para ver como é que a gente pode pensar desenhar, conceituar e implantar, e manter depois, porque não é só colocar a peça e largar, então, tem toda uma questão também da manutenção depois, de tudo aquilo que a gente vai fazer. Agora, enfim, esse projeto, como esse conceito inicial foi de 2018, ele foi

feito aquilo que foi pensado no início para o tal do refazimento, do piso, da calçada, desses pontos, instagramáveis, o que a gente conseguiu fazer foi colocar as placas nos postes antigos de luz para poder tirar aqueles outros elementos, mas agora a gente vai tentar fazer junto com a Secretaria de Turismo esse tipo de comunicação que é para o pedestre. Como você bem falou, tem a comunicação, aérea para os veículos e agora a gente quer fazer para os pedestres, mas é como eu falei, eu vou fazer pela iniciativa do projeto. Nós não fomos demandados porque nós não temos a competência legal para fazer, mas a vontade, a gente vai, já começou a provocar a Secretaria de Turismo para ajudar nesse contexto.

MARIA ERMELINA - Mas aí só complementando, eu tenho certeza que a CET tem interesse e ela tem a competência para fazer isso, para que esse projeto que seja piloto, seja replicável em outras regiões da cidade futuramente. É um projeto piloto maravilhoso.

APARECIDA REGINA - Então eu acho ótimo. Podemos fazer Dawton?

JACKELINE - Oi, o Dawton, ele retornou agora. A gente pode conversar sim. Eu vou passar para ele. Ele precisou falar com o nosso chefe.

APARECIDA REGINA - Eu acho ótimo. A gente está aqui junto, já começamos já agora.

JACKELINE - Sim. A Meli sugeriu Dawton, quando você precisou falar com o Paulo, da gente organizar para que a CET, a gente dê andamento nessas sugestões todas. A gente pode conversar aqui depois que terminar. Eu vou passar a palavra para o senhor Élio. Senhor Élio, bom dia, pode perguntar.

ELIO CAMARGO - Bom dia! Dona Regina, parabéns pelo trabalho que vocês estão desenvolvendo, que aí na questão da mobilidade, eu acho as placas de São Paulo são muito boas. É, tem várias informações, o nome, o número da localização e até o CEP, quando isso era chave para os nossos carteiros. Para os entregadores ainda serve, mas uma coisa que eu sinto falta, é da localização dos pontos de transporte, ou seja, eu vou algum lugar desconhecido onde está o ponto de ônibus e aí eu tenho que perguntar em alguma casa comercial, para saber onde está o ponto, então, a sugestão era de que as placas de rua que já são razoavelmente boas, ficassem melhores ainda, indicando qual o próximo ponto de um lado e do outro, os dois sentidos. Para aproveitar o mais próximo que tenha e, complementando, inclusive a fala da Meli, incluir o braille também nas placas, de algum modo, não sei, na placa ou no poste, incluí-los na cidade. Era isso, obrigado.

JACKELINE - Obrigada, senhor Élio.

JACKELINE - Rose, bom dia.

ROSE - Oi, bom dia a todos. Eu queria dar uma falinha rápida, Agora como ex-funcionária da CET, eu acho que agora, com um pouco mais de serenidade para poder estar me manifestando com relação ao que foi falado pela Regina, é, eu tenho plena convicção que inexistente na cidade, no órgão público, na prefeitura de São Paulo, algo que integra as atividades. Ela citou aí, o exemplo da Praça da Coreia, onde nós fomos chamados a opinar na época.

Onde fomos, sugerimos vários avanços, várias melhorias para pedestre, considerando a importância do local e os destinos ali no entorno, com hotéis, enfim, e nada foi feito. Por quê? Porque faltou a articulação do diálogo, que é o que não tem. Eu senti isso durante todo o tempo que eu trabalhei na CET e foi bastante tempo para perceber. E existe também a dificuldade quando a gente tenta esse diálogo, internamente, a gente não consegue avançar, a gente sempre é polido de um lado ou do

outro. E também com relação à CPA, até hoje eu participei da CPA por vários anos. E eu não consegui entender como alguns projetos vão para CPA e depois voltam para a CET. Ele não vem com a análise da CPA ou então vai para um polo gerador, não passa de repente em CPA, então tem uma série de desencontros internos que poderiam melhorar muito o ambiente da cidade. Eu acho que essa comissão, eu participo dela há alguns anos, agora como atuante e membro da sociedade civil. Poderia ter esse papel de levar para os nossos superiores as dificuldades de articulação. A Regina eu conheço de longa data, é uma pessoa super interessada, mas de repente, não chega às pessoas que estão no alto escalão as demandas necessárias, e eu acho que isso resulta em produtos muitas vezes inócuos na rua, sabe? A praça da Coreia aconteceu, está lá o monumento até interessante. Se alguém tiver oportunidade de ver, mas os avanços de calçada, a travessia no ponto de acidentes que nós analisamos a época. Nada aconteceu, nada mudou. Então sempre a gente atende quem pode mais, quem tem mais força no pedido. Então eu acho que isso colocando aí para o Dawton, que está nessa função agora, que você consiga levar para cima isso Dawton, porque o nosso poder de fala enquanto técnico sempre foi muito restrito, mas eu acho que a comissão técnica pode exercer sim esse papel e eu vou sugerir que a gente encaminhe formalmente isso de alguma maneira era isso. Obrigada.

DAWTON - Bons todos nós sabemos aqui na Câmara Temática, as dificuldades que nós encontramos de fazer essa junção. Realmente temos muita dificuldade quando se trata de falar a mesma língua, no mesmo patamar, na mesma direção, um projeto integrado entre todas as secretarias e esse é o grande desafio dessa gestão e nós estamos trabalhando bastante para que isso venha ocorrer. Essa é a verdade. A Câmara Temática, ela vem, ela vem fazer um pouco esse papel agora, que vem todas as demandas que vão entrando, a gente vai meio que distribuindo, falando com as outras secretarias, repassando demanda que não é nossa. E claro, até fiz a pergunta, lá no início para Regina, se existe algum projeto maior dentro da cidade, através do SP urbanismo, que acho que o grande desafio é, se falar em termos de calçada, vamos dar um exemplo apenas: tem que ter alguém, alguma Secretaria, que seria a coordenadora geral do programa e é um trabalho muito grande e tem que ser intersecretarial. Não adianta falar, achar que uma única Secretaria da conta de um trabalho desse tamanho, que estamos falando de todas as calçadas da cidade de São Paulo e dando prioridade a algumas delas, hoje tem até um mapa da mobilidade a pé, vamos dizer assim, que foi desenvolvido pela CET que está maravilhoso, está muito bom. Vai ser bem encaminhado e nesse sentido que eu cheguei a ver o resultado desse trabalho. Então é um pouco isso, ? Faltava mesmo este elemento que era mapear a cidade de um modo geral, onde todas as pessoas assim... Hoje temos um mapa dos transportes coletivos, temos um mapa da rede cicloviária, agora temos o mapa da mobilidade a pé, das calçadas. Tem aí uma proposta de priorização de como dar andamento. Então realmente faltava esse elemento e assim, o pedestre é um elemento tão importante na cidade, tão importante que a gente terminou deixando ele de lado. Chega a ser estranho isso, a gente falar isso, porque de tanta importância que ele tinha, a gente terminou tratando dos outros assuntos e não tratando do pedestre como deveria. E é o que está sendo feito agora. Então ele está vindo, realmente, ele está vindo e a gente tem que buscar esse grupo e essa comissão intersecretarial, para gente poder fazer um trabalho em conjunto, sem esse trabalho não adianta. Bom, eu vou abrir para Rose, não, acho que voltar novamente, depois eu dou a palavra final para Regina para ela encerrar, porque tem mais duas pautas aqui para gente poder tratar da nossa reunião aqui. Eu não queria cortar, mas...

ROSE - É rapidinho, Dawton. É o seguinte, é, eu concordo com você que existem instrumentos hoje em dia cada vez mais adequados para fazer essa esses cruzamentos. O problema é que não existe, como você falou, um órgão que coordene, tudo o que está acontecendo na cidade. Então pula um projeto na subprefeitura. A gente sai correndo atrás para verificar que o unasp, urbanismo, que já

nasce às vezes com conceito equivocado, isso não tem jeito, eu posso falar porque eu vi vários e a gente não consegue estar acompanhando tudo. Então, a gente está sempre meio improvisando, adequando dentro do possível e aproveitando só um ganchinho que a Meli disse, existem normas para a cidade toda, então eu acho que se houvesse hoje, quem está cumprindo um pouco esse papel seria a subprefeitura, mas é. A gente sabe das dificuldades que as subprefeituras têm então talvez canalizar em cada subprefeitura que coordene a sua área de projetos, pelo menos num primeiro momento, porque hoje a única pessoa que executa e mexe em calçadas é a subprefeitura e nós da CET, sempre tivemos que ficar pedindo. Eu já fui questionada pelo próprio Ministério público, como é que vocês conseguem fazer alguma coisa? Põe embaixo do braço e vai à subprefeitura e pede. Sempre de chapéu na mão, sabe? Olha, por favor, vamos fazer ali na esquininha, tem alguma... Uns são mais sensíveis, outros menos sensíveis. E o que sempre me incomodou é que nós falamos de São Paulo. A gente não fala de Xiririca da Serra, onde lá o prefeito talvez pudesse ter mais autonomia. A gente fala de São Paulo, a maior receita da América Latina, gente, eu acho que já passou da hora. E o que você está falando: “ah, nessa gestão estão tentando”, isso vem de anos e eu nunca senti nenhuma iniciativa nesse sentido de congregar projetos e até priorizar, porque às vezes a gente tem uma prioridade no lugar, por um acidente, que tem todo um custo, que gera um custo social por trás e a gente vai para o monumento da Coreia, nada contra, mas eu só estou dando um exemplo, pôs o monumento, mas os acidentes continuam acontecendo no entorno do monumento da Coreia e veio uma ordem superior, o monumento da Coreia é prioridade. É só isso que eu queria colocar, porque agora eu vou conseguir pôr para fora um pouco das minhas frustrações aí de tantos anos fazendo, tentando, buscando. Às vezes a gente já que chegou a pôr dinheiro do bolso para que a coisa acontecesse legal. E nunca houve essa possibilidade de troca. Eu tenho muita ansiedade que a gente consiga isso pela sociedade civil, com a pressão da sociedade civil, é isso, gente, obrigada.

DAWTON - Regina.

APARECIDA REGINA - Então, para finalizar, é isso. É como eu disse no começo, neste momento, infelizmente, a São Paulo Urbanismo que é um filhote aí dividido da Emurb, que foi essa decapitação que fizeram no conceito da empresa pública de urbanização. Então a São Paulo urbanismo ficou com essa parte, realmente eu concordo com a Rose e como ela falou, tinha que ter uma instância onde fizesse a interface dessa prioridade dos projetos, porque a iniciativa sai, totalmente explodida, pulverizada no território da cidade. E sobra de repente, por exemplo, para uma comissão que eu presido, que a CPPU às vezes analisar coisas, como essa coisa da Coreia que não foi a praça não viu Rose. Foram a colocação de postes de iluminação nas calçadas. Só pra você entender que foi complicado essa coisa que já estava toda tratada quando eu cheguei. Então é isso, a gente corre atrás do rabo e a gente tenta. É uma coisa de tentativa diária mesmo, conquista diária, vamos dizer assim, com os nossos superiores. Mas é isso, estou aqui a disposição para todos, para a gente conquistar diariamente aquela coisinha mais.

MICHELE - Regina queria só te agradecer muito por ter participado. Eu sei que o convite realmente foi de última hora, mas agradeço a você, ao César Azevedo, presidente. E está anotado aqui, então, para a próxima reunião, as 2 pautas que foram pedidas.

DAWTON - Eu queria fazer uma proposta, perguntar, tá Meli, se você achar que não dá, não tem problema. A gente podia inverter essa pauta, colocar primeiro a área calma do centro.

MARIA ERMELINA - Pode, não tem problema.

DAWTON - Mauro, tudo bem a gente trocar a pauta, colocar primeiro a área calma - centro, ?

MAURO CALLIARI - É só lembrar que essa apresentação da Meli, já estava pautada para a reunião passada, então seria legal só a gente dimensionar o tempo. Dawton, da apresentação da área calma, para não ter dúvida de que vai sobrar o tempo necessário para a gente poder terminar os 3 itens, ok?

DAWTON - Perfeito está bom, o Marcelo por favor.

MARCELO ESPEL - Bom dia! Sou da Gerência de segurança de tráfego Marcelo Espel. Agradeço a oportunidade novamente pra gente poder falar mais um pouco das áreas calmas. Então vou colocar a apresentação e tentar sintetizar ao máximo, devido ao tempo.

Apresentação área calma centro

JACKELINE - Senhor Élio, pode falar, por favor?

ELIO CAMARGO - Marcelo, parabéns, eu acho que são espetaculares essas melhorias. O ideal fosse que a gente tivesse áreas calmas, não só no centro, como esse projeto que você apresenta aí, mas em todas as centralidades da cidade, que é um problema de concentração de gente. Sobre essa apresentação, a questão da travessia no vermelho, que o pedestre faz, que você mostra aí na Santa Efigênia e também você mostrou na 7 de abril, que vocês acharam a solução lá, é decorrente da espera longa. Vocês constataram isso e acharam uma solução. Então, aquilo que a gente vem pisando sempre no assunto que é ter os semáforos com a travessia é respeitando o artigo 38 e 70, não é? E não ficar com 3, ou seja, o pedestre ter que esperar 2 faróis de veículos para depois ele fazer a travessia dele. Isso precisa ser mudado. Uma sugestão era também de vocês colocarem uma faixa junto da esquerda, na rótula. Fizesse essa faixa como ciclofaixa para ida e volta do ciclista. Hoje não existe essa possibilidade para o ciclista. Eu acho que valeria a pena sacrificar uma faixa e fazer uma ciclofaixa na rótula toda. A outra é um assunto que Dawton e Rose, nós conversamos, é a questão do compartilhamento do cicloviário em calçadas, ou seja, temos vários lugares que é partilhado, e aí é a gente ter compartilhamento com placas mostrando cuidado com o pedestre, para a gente evitar, porque o pedestre é desligado e invade a faixa da bicicleta e pode ser atropelado. Então a gente evitar isso e ter uma convivência pacífica. A questão também, é que você está vendo tudo isso aí, é verificar se os pontos de ônibus estão nos lugares mais demandados. Porque se não as pessoas começam a atravessar e caminhar muito. Eu acho que era isso. Obrigado. Parabéns, Marcel.

MARCELO ESPEL - Obrigado, senhor Elio. Só esclarecendo senhor Élio, as áreas calmas, elas preveem várias centralidades, não só no centro, São Miguel, a centralidade de São Miguel, da Lapa, Santana já foi implantado. Então a gente está procurando, sim, abranger todas as centralidades possíveis.

JACKELINE - Meli, por favor.

MARIA ERMELINA - Bom, primeiro, quer dar os parabéns ao Marcelo, a toda equipe da CET. Eu fico extremamente orgulhosa de ver assim, o trabalho maravilhoso. É um conjunto de ações, essa de inverter a mão das sete de abril, que ali sempre foi um ponto nevrálgico. Mudar ali foi genial. Olham, vocês estão de parabéns. Eu fico orgulhosa de já ter feito parte, fico com muito orgulho. Eu confio inteiramente na equipe da CET. Se às vezes a gente pego pesado é porque eu sei que às vezes eu falo coisas que vocês gostariam de falar. A única coisa que eu gostaria de observar, é se vocês estão alargando as faixas de pedestre porque principalmente, quando tem saída de calçada para rua normal, porque o pedestre, apesar de às vezes o volume de pedestre ele não ser muito intenso, mas ele tem uma dispersão de fluxo. Então vale a pena, porque eu sei que isso não vai envolver, não vai interferir na fluidez, no desempenho da vida, nem nada, repensar se mesmo onde tem faixa elevada,

que eu sei que tem as elevações que tomam largura, mas alargar para poder a faixa, justamente poder acomodar esse fluxo a pé que sai, principalmente, entendeu, dos lugares onde muda a situação de calçada para via normal, com calçada e pista. De resto, parabéns, muito feliz.

MARCELO ESPEL - Obrigado Meli.

JACKELINE - Rose, por favor.

ROSE - Eu só queria fazer uma pergunta para o Marcelo, acho que você falou o volume da 7 de abril com a Xavier. O volume de pedestres, eu não consegui ouvir. Você tem fácil o dado? Se não, você me passa no chat, não precisa nem me responder já, por favor.

MARCELO ESPEL - Por volta de 3 mil, ali no cruzamento.

ROSE - 3 mil? É só porque ali é rota de deficientes também? É só para lembrar, Acho que vocês já contemplaram isso, Tá certo, obrigada.

MARCELO ESPEL - Obrigado, Rose.

JACKELINE - Meli, a palavra é sua para a apresentação, obrigado por ter trocado a pauta.

MARIA ERMELINA - Imagina. Valeu a pena. Nossa, eu fiquei eufórica agora. Eu fiquei muito feliz mesmo de ver que a CET está dando um trato, caprichando aí no centro para a mobilidade a pé. Bom, eu vou compartilhar a minha apresentação.

Apresentação Semaforos Sonoros e Rota Acessível

JACKELINE - Obrigada Meli. Cucci, bom dia, pode falar.

JOAO CUCCI - Bom dia! Primeiro aproveitar a oportunidade e cumprimentar o Marcelo pela apresentação e pelo trabalho, muito bom. E a Meli também, esse trabalho é muito legal de ir lá *in loco* e pegar todos os detalhes, todos os problemas, eu tenho dois comentários. Um, é uma sugestão que me veio agora assistindo a sua apresentação e a outra é um pedido necessário, essa turma se engaja em uma ideia que eu estou defendendo aqui. Mas a primeira sugestão é começar a pensar em uma forma de estender a sinalização tátil na faixa de pedestre. Vai direcionar a faixa com alguma demarcação tátil para que esse problema do pedestre desviar como a gente viu no filme e que eu fiquei de cabelo em pé. É uma forma de... porque esse volume, embora ele de fato, eu me lembro da norma, ele é padronizado, mas o volume sempre pode ser encoberto por algum outro ruído do meio ambiente, Então, talvez, com esse direcionamento da faixa de pedestre, minimize essa chance do desvio, é uma sugestão. Agora, o que eu queria engajar, eu estou preocupado, já tentei entrar com esse assunto em outras câmaras da temática. Não de câmaras municipais, mas na região metropolitana, que é a proliferação que vai começar a ser mais sentida daqui para frente dos carros elétricos. Os carros e ônibus elétricos, eles não emitem ruído, você citou que o deficiente visual perde alguns segundos para se certificar que os veículos pararam e quando tiver uma porcentagem significativa de veículos elétricos, não só para deficiente visual, mas para qualquer pedestre, vai haver um risco muito maior, porque a gente vai perder uma referência que é o ruído do veículo. Então eu estou tentando entrar com esse assunto para que exista alguma forma de compensar essa ausência do ruído do veículo elétrico. Então, pode ser um radar para detectar pedestres, ou então emitir algum ruído que não seja agressivo, mas seja audível. Então, o meu pedido é que esse grupo, essa comissão que cuida especificamente dos pedestres também comprem essa briga, vamos dizer

entre aspas. Porque se a gente não se movimentar agora, vai começar a aumentar o número de atropelamentos. E só aí que a gente vai agir, depois que tiver bastante gente atropelada, infelizmente. Então tentar agir de forma antecipada. Era isso. Obrigado.

JACKELINE - Obrigada, Cucci. Mauro, por favor.

MAURO CALLIARI - Oi, eu só queria comentar, que eu acho assim, é muito bom a gente ver uma apresentação como essa, porque ela ataca problemas que eu imagino que quando a pessoa vai lá e subcontrata, vem alguém e faz a obra, você não tem é...Eu não sei se a prefeitura tem essa disciplina, mas eu entendo que esse trabalho ele tem um potencial de replicabilidade importantíssimo. Assim, até tô vendo que o próprio Cucci que falou isso aqui, “ver esse filminho me deixou de cabelo em pé”, eu também fiquei, na hora que a gente vê a dificuldade na prática, é muito bom esse tipo de noção para a gente poder pensar. Agora em relação a essa questão de: o que que se pode fazer para prever. A coisa que mais deixa a gente triste, eu acho, é você saber que todos nós fazemos, todos, sem exceção, quando somos pedestres, sabe que quando o sinal fecha, você fica esperando para ver passar aqueles 3 motoqueiros, e um carro que passam, sempre assim, depois que fechou. A resposta para essa história que eu acho que pode vir a ser um problema. No Japão, parece até que tem gente que botou barulho nos carros elétricos para poder ficar um pouquinho. Mas no Brasil eu acho que passa também por a gente ter uma fiscalização, já deveria ser normal, mas assim, que nesses pontos ela seja excepcional. Uma sinalização também que avise lá de trás, que fale assim: “meu amigo, você vai parar dessa vez, não tem jeito”, alguma coisa que seja aí Dawton, mandar até uma recomendação dessa Câmara para a gente poder, além das sugestões que a Meli fez e que eu acho que são super-práticas. Que a gente tem uma coisa em relação à fiscalização, porque não é para esperar morrer ninguém, não é pra ter um atropelamento, então como é que a gente previne isso? Lembrando que a gente tem um programa chamado visão zero, eu acho que essa Câmara, assim, Dawton, aquilo que você fala da gente tentar ser muito prático, eu acho que a gente pode sair daqui com uma recomendação firme para qualquer implantação de sinal especificamente nesse caso, de botoeiras sonoras. Além das coisas muito práticas que foram ditas pela Meli, eu acho que a gente tem que também reforçar essa questão da fiscalização.

JACKELINE - Obrigada Mauro. Rose por favor.

ROSE – É o seguinte, gente, é que esse trabalho, essa questão da dispersão do deficiente em relação ao outro lado da travessia, eu tive lá no local, não junto com o grupo, fui à parte, mas eu gostaria até, aproveitando a presença do Cucci, que fosse conversando com o pessoal da sinalização, porque é eu acho que pode ser atribuído também a programação, porque não é para acionar um botão e tocar tudo e eu observei lá que me pareceu no dia, que tocava tudo e eu tentei fazer essa percepção. Estava só eu e outra pessoa e a gente ficou meio perdida realmente. E eu sabia o que eu estava buscando. Quando eu aciono o botão, ele vai acionar só a travessia oposta. Se o deficiente precisar fazer a outra perninha da travessia, ele vai acionar novamente. Foi isso que foi pensado quando nós elaboramos toda a parte de concepção da botoeira sonora. Eu acho que houve um equívoco ali na programação. Não posso afirmar, mas eu acho que vale a pena confirmar. E outra coisa que eu acho importante salientar, que tem a ver até com o que o Cucci falou de botar o piso tátil na faixa. Isso está previsto em norma e a gente não conseguiu fazer um teste ainda. Quando eu estava na CPA, houve uma máquina de extrusão que poderia ser apropriada e a gente ficou de fazer testes e a coisa acabou não indo para frente. É uma possibilidade de melhorar essa leitura do ambiente pelo deficiente visual, que é a maioria dos deficientes. Eu vou repetir sempre isso. Ele falou o dado aí, 25% da população, mas desses 25% a maioria é deficiente visual baixa visão ou cego total. Então, para eles, uma condição primordial é que tenha padrão. Então, não posso usar, isso a gente discutiu

várias vezes, eu não posso usar uma medida em um ponto e no outro funcionar de outro, sem que haja uma informação. A informação é só através dos pisos táteis. Então isso é um sistema que tem que ser formado, foi discutido muito pouco. Infelizmente a gente não conseguiu evoluir muito na discussão interna, mas foi bastante testado e discutido com várias associações. E outra coisa que é importante lembrar é que não há um consenso nem entre as próprias associações. Então, quando a Meli fala: “vamos chamar a instituição”, a gente tem que chamar mesmo e tem que chamar várias para que a gente encontre uma forma e a melhor solução para que eles todos tenham uma mesma percepção. É isso que eu queria falar. A questão do padrão é fundamental, porque se não, ele não se acha, e aí o que acontece? Ele acaba usando os próprios sentidos. Como ele já usa e não acredita na sinalização, ele vai buscar ou apoio de um vidente para que o ajude que é a forma mais segura ou ele vai efetuar a travessia pelos sentidos dele. Ele vai ignorar a botoeira que é um, é um elemento caro, que foi previsto que não haja demanda, Quebrou, troca, ele não ficaria sem. Então tem toda uma série de procedimentos que eu não sei a que ponto foi evoluído, mas a programação Cucci, se você puder checar, eu acho que vai amenizar esse friozinho da barriga aí, porque eu acho que está acionando um botão e está ficando o tempo total para a travessia em todas as travessias. Isso não vai resolver o problema do deficiente visual. Os demais comentários a Meli já falou e se a Sandra tiver ainda podendo falar a questão que fica sempre uma cunha entre o fim do rebaixo, então se criou uma depressão e uma elevação e fica uma cunha, então o deficiente às vezes não tem força para subir a cadeira no segundo momento da travessia. Era basicamente isso, mas lembrar de sempre do padrão. Quando eu tratar um cruzamento, eu tenho que olhar o padrão, é isso. Obrigado.

JACKELINE - Oi, Meli? Pode falar.

MARIA ERMELINA - É o seguinte, só explicar qual é o papel da comissão técnica de mobilidade a pé. O nosso papel é justamente de realizar, motivar, estimular a realização de avaliações de estudo, em relação à política de mobilidade a pé, as políticas nacionais de mobilidade a pé e acessibilidade. Então, Quando a gente faz um estudo, uma avaliação como essa, a gente está avaliando o dispositivo, está certo, e a gente estava avaliando o usuário como ele funciona para o usuário. Então eu só queria observar que, não adianta fazer recomendações para a ANTP providenciar, por exemplo, essa questão de colocar piso tátil na travessia, assim, tem certeza que a nossa comissão apoia totalmente, mas não é ela que vai providenciar. Acho que isso é uma coisa para entrar na discussão da NBR, na discussão do manual de sinalização horizontal, enfim, tem que entrar na CPA tem que entrar nas discussões dos órgãos de trânsito e das prefeituras de maneira geral. Da mesma forma eu concordo totalmente com os carros elétricos. Eles me apavoram porque eles não emitem ruído. Então está bem, o carro elétrico ter som, eu acho que isso também é uma recomendação a ser feita para NBR, porque acho que ela deve ter norma para isso. A comissão, ela não participa assim. A gente não tem uma ligação direta com a NBR, tá certo? Era só isso que eu queria esclarecer. Então eu não posso fazer nada enquanto comissão que apresentou esse relatório. O que a gente pode é apresentar e deixar o relatório disponível para vocês. E nos colocar à disposição para testar qualquer coisa, para discutir qualquer coisa. Inclusive, é a participação da CET é excelente, Agora, com a saída da Rose, a Rose continua na comissão, mas não mais como representante da CET. Temos só a Telma. Eu queria convidar, inclusive, pessoas de outras áreas da CET fazerem parte das nossas reuniões, porque a gente lá trabalha em cima de política de mobilidade a pé e acessibilidade a nível nacional. Então, a gente trabalha com manual, com norma, com tudo isso, com legislação. Tudo isso tá bom. Desculpe se eu me alonguei.

JACKELINE - Cucci, por favor.

JOAO CUCCI - Respondendo não, mas tentando esclarecer a Rose, pelo que eu me lembre, eu participei das discussões sobre a especificação técnica da botoeira sonora. Esse problema que você está relatando é realmente, muito estranho, porque não entra a questão do som na botoeira, não entra na programação. Quando a pessoa aciona o botão, deveria só acontecer o ruído nas 2 botoeiras, na qual ela acionou e naquela que ela vai se direcionar para atravessar. Eu tenho impressão que isso é um problema de ligação elétrica. Acho que todas as botoeiras foram ligadas na mesma fase, vamos dizer assim. Essa é só uma impressão, não tenho certeza disso, mas eu vou repassar esse seu comentário. É muito sério isso daí, realmente não pode acontecer, porque aí perde o sentido da existência dela. Então, em vez de orientar o deficiente, vai atrapalhar. E também Meli, obrigado pela solidariedade quanto ao carro elétrico, mas eu não sei se eu passei esse pensamento, eu não estava querendo que a iniciativa partisse da ANTP, então, estou sugerindo para a Câmara Temática mesmo, engrossar a reivindicação aí, para que o CONTRAN, na verdade que deveria estabelecer essa política dos carros elétricos. Ter algum som ou algum outro recurso tecnológico para não gerar um aumento nos atropelamentos? Obrigado.

JACKELINE - Obrigada Cucci. Senhor Élio, por favor.

ELIO CAMARGO - Meli, parabéns pelo trabalho. Eu fiquei aqui pensando comigo na questão da travessia da faixa, não é? A contradição da faixa de pedestre que precisaria de piso tátil. Queria observar nossa reclamação das faixas de pedestres elevadas, ou seja, aquela que sobe e desce por causa das tintas vão sendo colocadas sucessivamente lá e aí é um empecilho para pedestre com dificuldade de locomoção, para quem usa cadeira de rodas. Então acho que valeria a pena aquilo que a Rose falou de uma padronização melhor das nossas faixas de pedestres. Era isso, obrigado.

JACKELINE - Obrigada, senhor Élio. É com você Dawton.

DAWTON - Muito bem. Primeiro, agradecer aos apresentadores, aliás, excelentes os trabalhos dos 2, Marcelo e Meli, fiquei realmente surpreso com essa história da travessia e eu fiquei assustado, ? Porque a gente vê que direciona realmente para a diagonal. Eu acho que realmente foi o que Cucci falou. Deve ser algum problema de ligação, ligaram todos na mesma fase. Vai ser resolvido, isso que eu queria colocar, essa história, esse diagnóstico que se faz, é uma das coisas mais importantes que a gente tem pra fazer, essa pesquisa de tudo o que a gente faz, é o que traz de mais importante, porque o resultado dos trabalhos, eles vêm através da pesquisa. O resultado, o que a gente fala é que vai melhorar, porque traz problemas de um trabalho que foi excelente, pode ser melhorado por conta de uma pesquisa que foi elaborada. Então esses trabalhos que o Marcelo apresentou e a gente abriu a nossa reunião dizendo como seria bom se a gente pudesse ter calçadas mais largas, é Claro, esse problema específico aqui na Xavier de Toledo, eu conheço bastante, eu quase fui atropelado por um ônibus desse dando ré ali na Xavier de Toledo, que eu deixava meu carro estacionado ali naquele estacionamento e quase fui atropelado ele dando ré. Então é isso mesmo, a gente vai para os pontos, estamos identificando problemas que quem passa assim não consegue identificar se você não parar lá para fazer uma pesquisa. Bom. Então, primeiro, muito obrigado pelas 3 apresentações. Acho que a Regina já foi embora. Agradecer pelas 3 apresentações que realmente foram muito boas. A Regina vai trazer, vai complementar. O senhor Élio quer falar? Levantou a mão.

ELIO CAMARGO - Eu não sei se tem algum representante da SPtrans na nossa reunião? Então, o Google Maps, tem um recurso que dá para a gente apertar lá e ter todas as informações do ônibus, quantos minutos vai estar ali naquele ponto, etc. , e é desconhecido da população então, é para SPTRANS colocar isso no jornal do ônibus, criar vídeos para que as pessoas pudessem usar esse

recurso que eu acho que é espetacular, para não ficar esperando, e quem leva a má fama é a própria SPTRANS. Obrigado.

DAWTON - Bom, temos que vencer as barreiras e são muitas, padronizar para ter uma rotina segura, porque hoje é isso que a gente busca, a acessibilidade é uma possibilidade de todos, de todas as pessoas terem o acesso ao meio edificado, a via pública, ao transporte coletivo e as tecnologias de informação e comunicação, com o máximo possível de autonomia e de acesso. É garantir a acessibilidade ao meio ambiente, é assegurar padrões, nas condições para esse exercício de cidadania e autonomia de todas as pessoas, é isso que a gente busca, é isso que se pretende cada vez que se faz uma proposta como essa que o Marcelo fez no projeto e cada vez que se faz uma pesquisa como essa, que a Meli fez. Então, sendo mais prático, eu acho que a gente pode tentar fazer alguma coisa aqui, Mauro, para fazer o encaminhamento, eu acho que com relação a essa história do carro elétrico, vai ter que mexer na legislação que se não isso vai virar um problema gravíssimo na cidade. Isso deve ter em outros países. Já deve ter exemplos. Então eu acho que a gente tem que sim, buscar algum item, algum parágrafo lá na nossa legislação para poder fazer encaminhamento, fazer uma proposta de alteração na legislação com relação ao carro elétrico. Se não, isso vai acontecer depois que tiver os primeiros assistentes e espero que a gente possa prevenir isso antes de ter que remediar. Então é isso. Então é isso. É na forma prática que eu encontrei aqui. Depois que você falou, acho que talvez a gente possa fazer alguma proposta, pode sair até daqui da Câmara Temática, do mesmo grupo aqui que está dentro fazer uma proposta e fazer encaminhamento o CONTRAN fazer a mudança da legislação. E para as Câmaras Temáticas que tem lá no Denatran. Então é isso, gente. Passamos um pouquinho do nosso tempo, não é? Queria agradecer, essa vai ser a nossa última reunião do ano, voltamos só em fevereiro. E eu queria desejar a todos um Feliz Natal, uma excelente passagem de ano, E um próspero Ano-Novo, ? Que todos nós possamos nos encontrar cheio de energia,? E com vontade de trazer soluções aqui para os nossos problemas que a gente vem discutindo e refletindo aqui na nossa Câmara Temática. Boa tarde a todos e feliz Ano-Novo.

MAURO CALLIARI - Bom final de ano gente, abraço!