

REUNIÃO DA CÂMARA MOBILIDADE A PÉ

Data: 05/12/2023

Horário de início: 13h08m (online)

Tempo de duração: 1 h 49 min 43 s

Legenda:

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

Participantes:

Adelmo Vanuchi

Ana Carolina Jacob — CET

Ana Maria Pacolo

Bibiana Tini — Metrópole 1 pra 1

Dawton Roberto Batista Gaia

Élio

Franklin

Flavio Poci CET SP

Léa

Letícia Sabino

Luiz Rebelo

Marcos Alessandro Ruiz

Mauro Calliari

Michele Perea Cavinato

Ricardo Airut Pradas

Rosi

Vanessa Gac Leal

Pautas

1. Acesso de pedestre da Ponte João Dias com o Parque Bruno Covas — Lab Rio Pinheiros, representadas pelo Instituto Caminhabilidade e MetrÓpole 1 para 1;
2. Operação nas calçadas para circulação de pedestres (calçadões) — Luiz Rebelo (CET/GES)

00:00:11 Dawton Roberto Batista Gaia

Queria agradecer. Eu estou vendo a Bibiana, o Douglas. Não sei, tem mais alguém na câmara? Os 2, em nome de todos, agradeço por aceitar nosso convite de fazer apresentação. Não sei se o secretário quer fazer alguma abertura, mas... vamos iniciar nossa Câmara Temática, bom dia a todos...

00:00:43 Celso Gonçalves Barbosa

Dawton, oi, bom dia. Só agradecer a presença de todos. A palavra para os apresentadores, obrigado.

00:00:57 Dawton Roberto Batista Gaia

Bom dia, Bibiana e Douglas, a palavra é de vocês...

00:01:06 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Tá certo, gente, obrigada pelo convite. Eu já fiz parte do CMTT. A Letícia que está chegando aqui, também já se envolveu bastante. Foi muito importante ter recebido esse convite. A gente já estava com a intenção de falar com vocês, inclusive. Porque, tanto para a gente apresentar um pouco mais

o trabalho de cada um, como a gente está desenvolvendo, dentro do Lab Rio Pinheiros, como dos desdobramentos que estão se dando por agora. Muito obrigada por nos receber na pauta de vocês. Me apresentando melhor, eu sou a Bibiana, eu sou do escritório de urbanismo MetrÓpole 1 pra 1. Nisso, a gente está junto com o Instituto Caminhabilidade, desenvolvendo esse projeto do Lab Rio Pinheiros. Eu vou apresentar, compartilhar minha tela. Se vocês puderem só me dizer se deu certo. Eu nunca compartilhei aqui, eu acho...

00:02:18 Dawton Roberto Batista Gaia

Deu certo, pode ir.

00:02:20 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Deu certo? Perfeito

00:02:21 Dawton Roberto Batista Gaia

Deu certo.

00:02:21 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Bom, para apresentar um pouco melhor, o Lab Rio Pinheiros começou com esse objetivo de ter estudos e ativações nas margens do Rio Pinheiros. Ele veio muito a partir da união do MetrÓpole 1 pra 1 com o Instituto Caminhabilidade, em que a gente teve, junto com o apoio da Farah Service, que é a concessionária do parque, para desenvolver esses estudos que ajudassem a contribuir, tanto no processo do decorrer do projeto do parque, quanto quais desdobramentos isso poderia dar. O Lab realiza esses estudos, metodologias participativas, experimentações que a gente já fez no trabalho que começou em 2021, com o objetivo de conseguir contribuir nessa transformação das margens do Rio, entendendo que é o maior parte da América Latina, entendendo como a gente consegue contribuir nessas transformações das margens livre. A gente dividiu o laboratório em algumas frentes de atuação: Acesso, conexão e receptividade. Perspectivas sensíveis a gênero e diversidade. Comunidades lindeiras. Desses 3 eixos, a gente acaba atuando muito dentro da perspectiva dos acessos, do direito à cidade, de modo geral. Ele acaba entrando muito focado, de

acordo com cada uma das necessidades. Mas a gente sempre tenta visar esse uso comum dos espaços e esses encontros. Quem está fazendo parte do Lab, como eu comentei, é o Metrópole 1 pra 1, o Instituto Caminhabilidade. A gente tem essa realização e apoio da Farah Service e do parque Bruno Covas. O Metrópole 1 pra 1 é um escritório de urbanistas. A composição comigo, Bruna, Douglas — fundadores do Metrópole — e a Amanda é a que a gente teve no decorrer do trabalho que vamos apresentar. Nossa missão no Metrópole é ter um olhar muito crítico, de como a gente consegue trabalhar mais a escala das pessoas nas cidades. Entendendo que os espaços públicos têm esse potencial pedagógico que a gente pode inspirar nas pessoas. A gente tem se unido sempre às organizações que tem atuações semelhantes. E o Lab fazia muito sentido dentro dessa perspectiva. O Instituto Caminhabilidade, não sei se alguma das meninas estão aqui para se apresentar...

00:05:05 Celso Gonçalves Barbosa

Estamos.

00:05:06 Bibiana Tini — Metrópole 1 pra 1

Estão?

00:05:07 Letícia Sabino

Sim. Achei que você ia nos apresentar também. Bom dia, gente.

00:05:15 Bibiana Tini — Metrópole 1 pra 1

Posso ter esse prazer também, mas eu acho melhor você, Lê.

00:05:19 Letícia Sabino

Sim, bom, nós somos o antigo SampaPé, eu acho que todo mundo aqui em algum momento já conheceu. A gente era bem presente na Câmara Temática de Mobilidade a Pé, mas agora somos do Instituto Caminhabilidade. A gente atua desde 2012 na construção de cidades mais caminháveis

com o protagonismo da cidadania, com a participação cidadã. Estamos aqui, hoje, eu e Gabriela que vamos apresentar o resto. Obrigada, Bibi.

00:05:47 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Imagina. A comunicação do Lab tem sido desenvolvida muito com o apoio do Puga. A gente acha importante sempre trazê-lo nas apresentações. Ele é um artista visual que tem contribuído com o desenvolvimento da marca, que foi criada por outra design. A gente conseguiu conhecê-lo e trabalhar com ele, porque ele é uma das pessoas das comunidades que a gente se aproximou. O contexto do Lab, a gente tem trabalhado nas margens do Pinheiros, entendendo que ele tem uma atuação, ele tem uma presença muito importante na cidade, mas um bom ponto de partida era a gente entender como é essa base desse lugar, que já tem tanta história, que tem essas oportunidades de lazer desde sempre. Ele já teve esse uso na sua presença histórica, como a gente conseguiria trazer toda essa margem, essa história, para dentro dos nossos processos de trabalho e respeitando também a pré-existência. O ponto de partida para a gente conseguir trabalhar foi tentar delimitar um pouco a nossa atuação. A gente priorizou atuar nessa área do trecho 1 do projeto do parque de Bruno Covas. A gente começou a fazer alguns mapeamentos, entendendo, não só as redes de transporte, mas, também, as redes de pessoas que vão acessar essa rede de transporte. Nos levantamentos iniciais, ter a noção da quantidade de comunidades que havia no entorno das margens do Rio foi superimportante. Foi uma grande diretriz para dividir como a gente ia fazer nossas atuações, na perspectiva de dentro para fora do Rio e para fora para dentro do Rio. Perceber que havia a existência em torno de 97 comunidades num raio de 2,4 km de extensão de todo o parque. A gente percebia haver muito a se trabalhar, mas a gente foi cavando e entendendo que dentro dessa atuação, haveria um olhar mais de piloto. Como a gente pode ter essas metodologias e aproximações para começar a desenvolver todo esse escopo de estudos do Lab, senão, ficava uma coisa completamente sem fim para uma equipe muito enxuta. A gente gostaria, também, de ter uma atuação que fosse muito clara para essas pessoas poderem participar desse processo. As comunidades que a gente atuou foi: Jardim Panorama, Real Parque, Paraisópolis, Peinha, Jardim da Felicidade, Jardim Ibirapuera, Jardim Santa Josefina, Jardim Celeste, Jardim Fim de Semana. Essas comunidades... A gente usou alguns parâmetros de levantamentos de áreas de parques, de bairro, de áreas urbanas e a gente tentou criar essas diretrizes para conseguir fazer essa seleção e não parecer que foi algo colocado. Assim como a conexão delas de proximidade com o parque. A gente fez alguns estudos dos acessos de transporte público. São as comunidades mais próximas do parque

e, mesmo assim, elas têm esse grande desafio de deslocamento, tanto de transporte público. O Jardim Fim de Semana, por exemplo, demora 52 minutos, isso sem considerar os acessos por bicicleta, levando em consideração que eles conseguem ter esses acessos, por meios ativos e o acesso a pé. Foi surpreendente a gente fazer esses estudos para nos mostrar outros indícios de como a gente poderia se aproximar desses locais. E deixo aqui o destaque do Jardim Panorama, Real Parque e Peinha, que são os mais próximos. O Peinha, em especial, que a gente vai falar um pouco hoje, demora 46 minutos e é a comunidade mais próxima do parque, e é uma das que mais demora para chegar num acesso a pé. Bom, é isso, para ter uma visão geral dos acessos, eles estão constantemente sendo reformados, por conta das obras que estão acontecendo. Também não sei agora como está o status no momento, mas, até então, havia alguns acessos que estavam bloqueados. Esses são os acessos existentes e os que a gente está entendendo que são importantes se aproximar. Aqui, só mais alguns resumos, de como fazer para chegar nesses acessos e a distância que é muito curta. No caso da Penha, é basicamente é isso. São 300 m de distância. Ela demora 46 minutos para chegar. Eu passo agora para as meninas do Instituto Caminhabilidade para contar essa experiência de como foi se aproximada da Peinha, com o Caminhando Juntas...

00:10:41 Letícia Sabino

Vamos lá, eu não sei por que, mas para mim está cortando um pouco o slide, Bibi. Você que está transmitindo?

00:10:48 Bibiana Tini — Metrópole 1 pra 1

Eu estou transmitindo. Para vocês está cortando também, pessoal?

00:10:52 Dawton Roberto Batista Gaia

Mas é o topo. O cabeçalho está Caminhando Juntas, embaixo, tem lá Ambassade de France. Não sei quanto está cortando.

00:11:05 Letícia Sabino

Está cortando em cima e embaixo, para mim?

00:11:08 M

Está cortando em cima e embaixo, um pouquinho.

00:11:10 Letícia Sabino

Posso compartilhar?

00:11:12 Bibiana Tini — Metrópole 1 pra 1

Quer compartilhar, L ?

00:11:15 Letícia Sabino

Posso... Alguém falou, Rosi falou que estava cortando a fala,   a minha?

00:11:28 Dawton Roberto Batista Gaia

Mas acho que   lá, porque está boa, está alta e muito claro.

00:11:33 Letícia Sabino

E agora, vocês estão vendo minha?

00:11:36 Dawton Roberto Batista Gaia

Agora cortou do lado esquerdo.

00:11:38 Gabriela Massuda

Cortou um pouco mais, não sei por qu .

00:11:40 Dawton Roberto Batista Gaia

Cortou do lado esquerdo.

00:11:44 Letícia Sabino

E agora, como faz?

00:11:45 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Lê, você colocou para compartilhar a tela inteira? Eu havia compartilhado só apresentação. Será que é isso?

00:11:52 Letícia Sabino

Não, está só apresentação. Deu certo agora?

00:11:56 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Não.

00:11:57 Dawton Roberto Batista Gaia

Não, está cortando mais do que estava antes, mas, eu acho que do jeito antes, está cortando só um pedacinho embaixo.

00:12:05 Letícia Sabino

Então volta para Bibi. Que é isso?

00:12:11 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Que doido, gente. Espera, mas vamos resolver.

00:12:14 Letícia Sabino

Não, vai dar. Estava dando para ver. Está tudo bem.

00:12:19 Mauro

Estava ótimo. Eu acho que devia seguir como estava, vai, Bibiana. É melhor você apresentar, estava ótimo, estava cortando um pedacinho do logo.

00:12:26 Letícia Sabino

Seguimos, mas, enquanto a Bibi vai compartilhando. Eu vou perguntar, quem aqui já foi ao parque Bruno Covas, no Rio Pinheiros?

00:12:37 Dawton Roberto Batista Gaia

Particpei bastante da formação do parque...

00:12:42 Letícia Sabino

Não, é para saber se alguém teve essa experiência do acesso. Se alguém já entrou, foi pela ponte Laguna ou foi pela ponte Cidade Jardim, enfim.

00:12:53 Dawton Roberto Batista Gaia

Eu sempre entro pela Cidade Jardim porque estou sempre de carro.

00:12:57 Letícia Sabino

Ah, tá, mas aí não é o acesso mesmo.

00:13:00 Dawton Roberto Batista Gaia

Exatamente.

00:13:01 Letícia Sabino

Aí não é como funciona o parque. Mas, enfim, só para dar continuidade aqui que a Bibi apresentou do Lab. Como um desdobramento do Lab, a gente fez um projeto com as metodologias que a gente faz aqui no Instituto, que lida com caminhabilidade, com perspectiva de gênero, escolhendo essas comunidades que elas estavam muito próximas fisicamente do Rio e do parque, porém, muito longe de acesso. Justamente pelo que a Bibi estava apresentando. Porque, atualmente só existem 2 acessos formais e públicos, que é da ponte Cidade Jardim e da ponte Laguna, e a Peinha, apesar de estar 5 minutos do Rio, da margem, não consegue acessar. E mais do que isso, na verdade, de dentro para fora, digamos, do parque para a rua na ponte João Dias, que é o que a gente vai apresentar agora, tem um acesso, só que não tem como chegar nesse acesso, por isso ele não é considerado um acesso formal, seguro para as pessoas. Isso faz com que todas as comunidades que estão super próximas não tenham como aproveitar o parque. Nessa perspectiva, a gente vai para 3 comunidades, fazer um levantamento mais na escala humana. Percorrendo com essas mulheres o trajeto da comunidade delas até esse suposto acesso mais próximo, indicando o que está ruim e o que está bom nesse caminho e como poderia fazer isso ser acessível. Esse é o Caminhando Juntas. Pode passar...

00:14:34 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Passou?

00:14:35 Letícia Sabino

Agora foi. Só para vocês entenderem visualmente, aqui está a ponte João Dias, onde está essa bolinha o local do acesso. Daqui a pouco a gente vai mostrar, no vídeo, as pessoas acessando. A Peinha, que é essa comunidade muito próxima. Nessa alça, lembrando que tem um pátio da CET, regional, do lado. E a gente via que seria um dos principais acessos para todas essas comunidades, bairros da zona sul, porque fica muito próximo do terminal João Dias e da estação do metrô Giovanni Gronchi. Seria um dos acessos mais fáceis de outras localidades da cidade chegarem próximos do parque... Só passar... aqui, um pouco de umas imagens de como é esse acesso. Ele já tem sinalização como se aqui fosse o acesso. Isso aqui é entrando ali pela ponte João Dias e já dá na beira do Rio e a gente mostrando onde isso fica no mapinha. Nessa área central, vocês vão ver um vídeo também,

só que essa é a calçada desse acesso e quando chega lá em cima você se depara com uma ponte, com uma velocidade muito alta e sem ter como chegar de um lado para o outro. Poder passar, esse aqui é o outro lado da calçada, mas a gente já mostra o vídeo. Você consegue chegar andando das comunidades, que foi onde a gente avaliou. Mas a entrada está ali no meio, então tem como você atravessar desse lado, onde está essa pessoa para o lado onde realmente se acessa o parque. É basicamente essa travessia, o enrosco nesse processo que a gente identificou. Bibi, no próximo... vê se você consegue dar play no vídeo da direita, esse da esquerda a gente deixou maior no próximo slide...

00:16:46 Letícia Sabino

Ai, só para visualizar... Meio travado... agora, se você conseguir colocar o outro grande do próximo slide... Esse, que aí eu dou uma narrada, já que está sem som também. Que foi uns vídeos que a gente fez, em que a gente mostra os funcionários saindo do parque, justamente, esses mesmos funcionários ainda percorrendo o parque, saem pelo meio da avenida. No caso da ponte, eles têm que atravessar num lugar que não tem sinalização nenhuma, simplesmente esperando um vácuo, correndo para conseguir pegar algum transporte público e voltar do parque. Depois a gente manda essa apresentação para vocês conseguirem ver o vídeo sem essas travinhas, porque acho que aquilo ficou bem travadinho. Mas a gente traz muito essa perspectiva de que isso já está acontecendo. Não é que a gente quer só criar uma travessia para criar um novo acesso. Mas, é também um acesso que já é utilizado todos os dias pelos funcionários do parque, que estão se colocando em risco, por falta de uma solução, de uma travessia segura nesse lugar. Bibi, pode seguir, a gente fez algumas imagens. A Gabi vai contar um pouco dessa parte dos dados.

00:18:23 Gabriela Massuda

Oi, pessoal, bom dia. A gente traz nesse slide informações da CET compiladas nesse Painel de informações de sinistros, chama Infosiga. Esse é um mapa de calor que aponta os principais pontos de ocorrências. A gente trouxe os dados da ponte. Então, se puder passar, Bibi, por favor. Aqui é um mapa, tem um registro histórico, mas, a gente pegou de datas específicas. E vimos que somente nesse ano já tiveram registro com 7 vítimas dos sinistros, nessa região da ponte> Tem no próximo slide, nos últimos 3 anos, de 2020 a 2023, foram registradas 16 ocorrências com vítimas, nesse ponto da travessia. Além de dados, a gente também trouxe nossa perspectiva de como poderia ser esse

projeto e como isso poderia ser mitigado através de um planejamento. É redução das velocidades da via, inclui uma travessia semaforizada, fazer o alargamento das calçadas nesse viaduto e criar pontos de descanso e iluminação, sombreamento, ciclovias. A gente traz uma série de proposições dentro dessa visão... pode passar... E que mais? Pode passar, Bibi.

00:20:22 Letícia Sabino

Só para falar que tem sinalização, também, várias questões, lembrando que eles vêm desse processo do Caminhando Juntas, em que as mulheres foram avaliando tudo que influencia a caminhabilidade, todos os elementos que poderiam fazer esse trajeto ficar melhor.

00:20:40 Letícia Sabino

Passando também, a gente trouxe informações, não apenas o que a gente quis levantar nesse ponto, mas são prerrogativas dos planos e leis que a própria cidade já propõe. Deveria ser implementado de modo geral. A gente tem soluções, desculpe, passei um pouco, está meio atrasado se quiser...

00:21:11 Letícia Sabino

Quiser falar para a frente, Bibi, para ir para os planos.

00:21:18 Gabriela Massuda

Aqui são as sugestões da travessia, como que a gente fez o dimensionamento das vias para incluir esses projetos que tornem a região mais acessível. A gente tem as soluções que normalmente são implementadas. Por exemplo, as passarelas de pedestre, que a gente tem uma visão crítica em relação a elas, porque tanto a nossa avaliação local com a população, com as mulheres, principalmente, são infraestruturas que são pouco utilizadas e trazem uma sensação de insegurança muito alta, geralmente, são precarizadas, sem iluminação, além de um custo muito alto do que uma simples travessia... ótimo. Aqui a gente traz um pouco das leis e planos que sustentam esse questionamento, essa crítica sobre esse lugar. Existe um embasamento, pode passar... um embasamento trazido pela visão zero, pelos sistema seguros de priorização dos modos ativos frente

aos carros, como que esse planejamento está incluído nas leis de São Paulo. Pode passar. Aqui a gente também faz um levantamento do que o plano de segurança viária traz com as informações de sinistros e óbitos entre pedestres, principalmente, nesse caso, é do relatório de 2017. Esse ano foi ultrapassado pelos de motociclistas, mas eles estão sempre usuários muito, muito vulneráveis, os pedestres e ciclistas. Pode passar... aqui, a gente traz também os de atropelamento e quais são os critérios para se implementar alguma solução, como é avaliado um ponto crítico. Aqui traz critérios para implementação do foco de pedestres são atropelamentos e locais com no mínimo 3 atropelamentos. Nesse caso da ponte, a gente já ultrapassou isso. São fatores que levam para o planejamento para além da nossa análise local. Mas é uma análise generalizada para a cidade também. Pode passar... pode passar aqui, a gente mostra também a linha de desejo nas travessias dos pedestres, que nem a gente apresenta nos vídeos... é isso, pode seguir, então.

00:24:31 Letícia Sabino

Pode passar, que eu vou falar desses últimos. Só também trazendo o plano de segurança viária de 2019, também tem uma lista, das avenidas com maior severidade, na cidade. A avenida João Dias da ponte, que a gente está falando, está ali em 17º lugar, também como um ponto de atenção. Desde o plano de segurança viária de 2019. Só querendo trazer, de novo, que já é uma avenida que deve ser um ponto de atenção, pela perspectiva da segurança viária, pela CET. Isso só entra num grande plano global de como essa avenida deveria ser mais segura, por isso a gente falar em dimensões de velocidades, para esse território, para além da travessia, tem a ver com essa perspectiva de diminuição de ocorrências para toda a cidade. Garantir segurança numa escala municipal. Pode passar, Bibi. Só trazendo, também, que é uma área impactada pelas operações urbanas. Nesse caso, operação urbana consorciada a água espriada e trazendo, de novo, que essas operações urbanas também vêm com os princípios de melhoria das condições de circulação de pedestres. Então, a gente tem, por legislação, por planos, desde o plano de mobilidade, plano de segurança viária, e outras ferramentas, sempre falando dessa prioridade, do deslocamento a pé. A gente está só querendo mostrar um exemplo muito prático, de onde a gente pode aplicar essa prioridade, porque tem agora uma demanda que já está ocorrendo, tem uma linha de desejo de travessia, tem uma situação que é bastante insegura. Como a gente pode usar todo esse arcabouço legislativo, de planos, de normas da cidade para aplicar num lugar prático que pode melhorar a qualidade dessa travessia. Então é isso... pode encerrar, Bibi. A gente ia falar o que a gente pôs de

solução e nós já apresentamos várias vezes, que é essa questão da travessia, diminuição das velocidades, ampliação de calçadas.

00:26:42 Douglas Farias — MetrÓpole 1:1

Eu só queria acrescentar que, além desses dados, que elas trouxeram, no plano de visão zero, et cetera, a gente também vai realizar uma planta de dados primários. Entender o fluxo de pedestres, a velocidade que esses veículos circulam por lá, fluxo de ciclistas, também entender exatamente essas linhas de desejo de travessia que existem ali hoje...

00:27:18 Letícia Sabino

Só vou fazer um último adendo para a gente entrar nas perguntas. A gente vem dialogando, tentando, na verdade, um diálogo com a CET, fez uma reunião em julho, trouxemos essa questão. Ficamos bastante tempo sem resposta. A gente conseguiu, há quase um mês atrás, fazer uma visita técnica com a Telma e a equipe. Eles observaram a situação e falaram, vamos agora planejar, fazer alguns levantamentos técnicos, mas a gente não teve ainda, resposta de quais levantamentos vão ser feitos ou quando vão ser feitos. Então, a gente continua buscando fazer os nossos levantamentos e procurando essas soluções para a gente ir construindo junto. Mas, também, um pouco no papel de trazer urgência da necessidade de encontrar a solução para esse lugar, porque a gente está vendo que está sendo é uma coisa que está sendo passada um pouco para trás, talvez de outras demandas. Então a gente também levantar um pouco essa urgência aqui nesse espaço, obrigada pelo convite também, Mauro...

00:28:26 Dawton Roberto Batista Gaia

Bom. Primeiro parabéns pela apresentação. O trabalho de vocês é excelente, realmente, está muito bom. Achei um pouco espalhado para a apresentação, acho que vocês resumiram bastante o tamanho do trabalho. Mas, eu dividiria em 2, ou 3 partes. Uma das partes eu colocaria dentro do próprio parque Bruno Covas. Eu participei bastante desse processo de formação do parque, participei de vários projetos, eu estava quando o Fernando Chuck era secretário da prefeitura, depois ele foi para o estado. Nós fizemos alguns trabalhos juntos no estado, inclusive. Eu, ele e o Pará fizemos algumas reuniões, algumas propostas e muitas das coisas que foram implantadas, a

gente fez isso em conjunto na época. Realmente, um dos pontos que ficou com esse problema para ser resolvido. Cheguei a fazer uma proposta, terminaram não avançando, porque deu uma parada, enfim. Por vários motivos, troca de governadores, tudo mais. Uma das propostas que eu havia feito na época era fazer uma passarela paralela à ponte João Dias, saindo do próprio parque. Ele, ele está ao nível da ponte João Dias, indo sentido Interlagos. Uma passarela paralela à ponte que cabe, tem espaço para isso. O trecho mais curto, como se fosse uma platibanda colada na própria ponte, com acesso exclusivo e passando por trás da ponte. Você teria essa travessia junto à alça da ponte. Ou seja, passar debaixo da ponte, paralela à ponte na alça varia uma travessia elevada, que daria um complemento a esse acesso. A análise de se colocar um semáforo na cabeceira de uma ponte é preciso romper um paradigma para poder fazer uma proposta como essa, colocar uma travessia elevada em uma avenida como a João Dias, principalmente, sendo um acesso ao bairro em que o volume é tão alto. A proposta realmente é muito boa. Depois, tem a parte que você terminou colocando a questão da chegada da Jornalista Roberto Marinho. Essa conexão com a Jornalista Roberto Marinho, vai entrar, futuro parque linear após a operação... operação urbana. A ideia de fazer essa conexão com a operação urbana do jornalista seria muito significativa, porque está proposto nessa operação urbana, um parque linear no final da Jornalista Roberto Marinho. Realmente, é um trabalho que exige se debruçar sobre ele, e resolver todas as questões, principalmente, da caminhabilidade e da questão da travessia do pedestre. Tem muito trabalho. Tem muita proposta a ser feita e implementada. Agora estão colocando a ciclovia na Jornalista, com segurança, como precisa. Mauro.

00:32:19 Mauro Calliari

Oi, Dawton. Poxa, Letícia, legal, bom a gente ter conseguido pautar isso. O trabalho de vocês é muito bom. Ele mostra muita coisa que eu acho que ajuda a gente a pensar nas questões. A primeira é exatamente o que o Dawton acabou de falar. O parque está lá lindão, mas as conexões estão sempre deixadas de lado. Eu acho que vocês conseguiram agora chamar atenção para uma coisa básica: a transposição do rio é um problema. Mesmo independente de ter parque, ou não. Eu acho que a gente precisa encaminhar, Dawton. Isso aqui é uma Câmara Temática que tem gente da CET. A Letícia acabou de narrar alguma dificuldade de interlocução. Eu gostaria de propor que a Câmara assumisse que, a gente nesse lugar aqui, no fórum, discutisse. Elas fizeram propostas que estão, agora. Eu acho que não dá para a gente falar assim: legal, vamos ver. Eu acho que seria interessante apontar quem vai ser, na CET, o ponto focal, para poder dar a resposta. Você acabou de falar de uma proposta. O pessoal da Farah também está ligado no assunto e tem interesse em melhorar isso,

eu acho que a gente podia fazer um grupinho, Dawton, e botar esse assunto para não morrer. Também acho que a Letícia trouxe uma coisa que não tem muito a ver com esse tema, mas que tem. A gente tem discutido o relatório dos sinistros de São Paulo. A prefeitura tem, sistematicamente, narrado os problemas técnicos de adaptação da margem. A Letícia acabou de mostrar, a Bibiana acabou de mostrar um número que está lá no Infosiga, mostrou direitinho onde está, quer dizer, a insistência da prefeitura e a demora da prefeitura em usar o relatório do Infosiga, que já está lá, já tem os dados, é inacreditável. Num trabalho como esse, focado, bem-feito, aparecem os números. O Secretário estando aqui, ajuda mais ainda. Não é admissível a gente não está usando esses dados, eles estão lá cruzados, está lá: morreu gente, o 17º. Não tem porque a gente ficar segurando o uso dessas informações, esperando um ajuste na base, porque, pelo jeito, não vai acontecer. Voltando para isso, a minha propostas, Dawton, é que esse tema seja pautado de novo, que tenha um grupo de pessoas, que eu gostaria de ver alguém da CET quem pode ficar, entrar nesse grupo para a gente poder ter um acompanhamento desse assunto. Acho que não pegar isso, agora, seria quase como uma perda de chance de melhorar o problema de pessoas que não conseguem hoje, a travessia da ponte já é um problema em si, mas o acesso ao parque, mais ainda.

00:35:14 Dawton Roberto Batista Gaia

Então, Mauro, eu acho que a sua colocação foi muito boa. Realmente, ajudaria muito formar um grupo. Aqui, nós temos duas questões. Uma é a Rosi, eu vi que ela está na reunião. Ela representa o departamento de mobilidade da CET, tem a Telma que foi onde a Letícia terminou fazendo o contato. Tanto a Rosi, quando a Telma, são 2 pessoas são super profissionais. Teriam condições, tranquilamente, direitinho, para poder dar esse encaminhamento. De qualquer forma, nós vamos fazer um encaminhamento pela Câmara Temática. Eu vi e a Michele vamos fazer pela Câmara Temática unto com o secretário, com a CET. E procurar formar um grupo de estudos, para a gente poder fazer, trabalhar juntos. Os trabalhos da Telma são um pouco mais demorados, porque eles se aprofundam muito nos dados, nos números. Todos os trabalhos que eu tenho visto da Telma, são espetaculares, são densos, são bem fundamentados. Certamente, o caminho que usou é o caminho bom. A Rosi que vem fazendo um trabalho também nessa questão da caminhabilidade, da mobilidade a pé. E é responsável por esse departamento, com toda a certeza, ela consegue também contribuir nessa questão. São duas questões: uma questão é a da caminhabilidade, outra questão é a segurança. Rosi com a questão caminhabilidade e Telma com a questão segurança. A Rosi levantou a mão.

00:37:22 Rosi Nicácio

Sim, Dawton. Bom dia a todos. Só para complementar, é isso mesmo que você falou... Foi nos apresentados pela nossa diretora de planejamento, que está acompanhando conosco. A Telma da Gerência de Segurança. Essa semana ela está fora, está de licença. O processo não está parado. Está andando paralelo a outras medidas da Secretaria que são importantes para a cidade. Nossos trabalhos de acessibilidade estão finalmente chegando, os contratos estão ativos. E, há época, falamos a elas a dificuldade do semáforo por referência e não por segurança ao pedestre. Pode ser uma medida que pareça uma melhor ação, mas pode se tornar mais insegura do que se imagina. Ela causa lentidão e insegurança. Temos outras opções que serão apresentadas. Nós vamos, inclusive (inint) [00:38:42] tentar fazer obras para fazer um acesso ao nível confortável para o pedestre e seguro para o pedestre, para que ele não se sinta isolado, mas sim confortável. É um trabalho, como você falou, bastante amplo e estamos acompanhando, sim, ele não está parado, não está sendo deixado em segundo plano pela CET. Obrigada,

00:39:40 Dawton Roberto Batista Gaia

Sim, você já tem a equipe proposta, em pleno voo, tanto a Rosi, quanto a Telma, colaborando com vocês, Letícia, que deu entrada nesse processou.

00:39:51 Letícia Sabino

Prazer, Rosi, ainda não tinha te conhecido. Estamos em contato com a Telma, com o Júlio, enfim. Mas, a gente sabe que está tendo algum movimento do outro lado, a gente tem um ofício, que está fazendo 6 meses de aniversário. É um processo que a gente ficou sem resposta por muito tempo. A gente entende que tem várias questões, por isso que a gente também ampliou a visão, entender: colocar um semáforo sem diminuir a velocidade. A gente entende que também é arriscado, por isso a gente precisa falar sobre velocidade, por mais polêmico que isso seja. Talvez tenha outras formas, outras travessias, que também sejam interessantes? Sim, só que elas dependem de outras Secretarias, de obras, outros recursos, isso também complica muito. Como a gente consegue encontrar soluções faseadas? Porque foi isso que a gente trouxe na visita técnica: as pessoas já estão atravessando. Nem que tenha que fazer uma operação no horário que mais atravessa gente, para dar segurança para quem está atravessando, amanhã. Depois daqui a uma semana, conseguir fazer uma faixa semaforizada. E talvez daqui a 1 ano, você consiga fazer esses outros acessos que vocês estão falando. Mas não dá para a gente ficar mais 1 ano com pessoas sem o risco de ser atropelada todos os dias, naquele mesmo lugar, tenho a consciência disso com todos os dados levantados, com a informação toda explicitada. A gente sabe que tem vários outros pontos da

cidade que isso acontece, mas a gente, enfim. Teve aqui um trabalho nesse ponto específico que a gente entende também que é uma grande oportunidade da gente construir juntas uma solução e mostrar, também, que tem uma preocupação e que tem uma solução sistemática pela CET quando encontra esse tipo de problemática. A gente atua com esse tema há 11 anos, e é sempre isso, as pessoas sempre falam: como é o caminho de fazer alguma coisa, de melhorar a cidade? Eu sempre digo que adoraria saber. Porque são 11 anos que cada vez eu faço um caminho, cada vez eu falo com uma pessoa. Cada um é de um jeito, alguns deram certo, a grande maioria não deu. Como a gente consegue a partir desse espaço da Câmara Temática da Mobilidade a Pé, das organizações também construir essa relação que também seja sistemática, seja colaborativa. Que seja mais propositiva. Então, a gente sempre se coloca nesse lugar. A gente sai daqui muito como parceiras, a gente só vai conseguir fazer isso juntas. A gente não é inimiga, pelo contrário, inclusive a gente falou: obrigada por trazer essa demanda porque a gente não ia nem saber que esse problema está acontecendo aqui nesse lugar. Eu achei essa posição muito legal, apesar da gente ter que revirar equipe, horário, de estudo. Toda demanda a gente, gera outros trabalhos, mas eu achei muito legal ter ouvido também um pouco esse agradecimento por chegar demandas. E como a gente cria um modelo que receba melhor essas demandas e cria soluções para essas demandas juntas. Tornar esse espaço colaborativos também. Eu só queria me colocar um pouco desse jeito para a gente ir encontrando as soluções faseadas. Fico muito feliz com a fala do Mauro, com a Câmara abraçando isso, porque era uma coisa que a gente queria muito, porque ter esse contato sistemático com a CET, uma parceria longa, agora, de alguns anos para encontrar essas soluções e para gente ir trabalhando juntas. Mas acho que esse vácuo, esse vazio são o que a gente não faz as políticas melhorarem a cidades, para gente se deslocar com segurança, para a gente continuar esse diálogo.

00:43:20 Dawton Roberto Batista Gaia

Letícia, eu acho o seguinte. Vocês fizeram uma proposta, fizeram um encaminhamento para a CET. É claro que toda proposta exige um estudo mais aprofundado para implantação, ou a transformação dessa proposta numa solução diferente do que está sendo proposto. Pela apresentação que você fez. A ideia não é criticar, ao contrário, a Câmara Temática tem o objetivo de trazer essas propostas mesmo. De fazer a reflexão sobre todas elas e trazer soluções que resolvam o problema específico que ocorre naquele local. Quando você propõe, pelo que eu vi, a retirada de uma faixa da ponte. Uma ponte tão significativa, onde uma cidade tem tanto problema de transposição entre um lado e outro. Quando você retira uma faixa, não dá para não falar sobre esse assunto, sem falar fluidez. Ter a conexão entre tem um lado e outro. Nós ainda não estamos com transporte de massa

suficiente para resolver esse problema da mobilidade, da transposição da ponte. Claro que a solução definitiva, na questão de trânsito, é o transporte de massa, que possa, de fato, retirar o veículo da rua, para poder aceitar a possibilidade de retirar uma faixa e dar prioridade para o pedestre, para o ciclista, como eu vi em um dos slides que vocês colocaram, que vocês retiraram uma faixa da ponte. Então existe uma rodovia. Sonhamos em fazer isso na cidade inteira. Eu vi uma das propostas, tirando uma das faixas da Marginal Pinheiros inteira e completando ela com o trabalho específico para a caminhabilidade. Para a mobilidade ativa, que é o pedestre e o ciclista. Uma proposta maravilhosa, mas a cidade não comporta, porque o transporte de massa ainda não consegue transportar pessoas com essa prioridade que tem que ser dado. Fica uma demanda reprimida muito significativa, cada vez que você toma alguma decisão como essa. Claro que quando se fala de uma retirada de uma faixa, é realmente muito significativo e não é fácil tomar uma decisão dessa, principalmente, numa ponte como a João Dias. Quando se pensa em propor uma travessia elevada, é romper um outro paradigma na cidade inteira. Estamos devagarzinho rompendo esse paradigma, estamos colocando travessias elevadas em alguns lugares, garantindo a segurança dessas travessias. Estamos fazendo esse exercício, começamos a fazer esse exercício em todas as alças e pontes das marginais. E depois, tem a questão semafórica, que a gente continua caindo no mesmo problema, que é a questão da mobilidade. Vou falar mais uma vez, ali passa ônibus, carro, moto, bicicleta, passa todo mundo. Hoje, já é um problema significativo esta lentidão nos 2 sentidos da ponte. Eu estou vendo que você está balançando a cabeça. Não é que isso seja impossível implantar. Eu estou falando que é necessário debruçar mais sobre esse problema e achar uma solução que se atenda, de fato, a questão da travessia. Porque hoje, neste novo cenário, 300.000 pessoas, por mês, utilizando de bicicletas no parque Bruno Covas. Esse é o número, 300.000 pessoas circulando no parque Bruno Covas, esse foi o último número que me passaram. Realmente, ele termina causando um impacto muito grande em todos os acessos, para esse parque. Um dos acessos mais significativos, de fato, é a questão da ponte João Dias. Mas é claro que nós temos que achar soluções específicas para cada problema. Vamos encontrar? Com certeza, vamos encontrar. É fácil atender essa demanda? Não é fácil. Eu acho que realmente a gente tem que se debruçar e junto, tanto com a CET, quanto com a Secretaria e trazer uma solução definitiva. Eu concordo com você, é emergencial, tem que ser uma coisa imediata, mas a gente tem que tomar uma decisão. Mais que uma decisão, uma ação que possa resolver o problema que se colocando na proposta.

00:49:39 Michele Perea Cavinato

Dawton, tem uma pergunta para você no chat. Como as propostas de projeto do parque consideram as necessidades de caráter local dos residentes? Qual foi o método de entrevistas utilizado pela prefeitura? É da Helena.

00:50:11 Dawton Roberto Batista Gaia

Olha, eu preciso conversar com a Telma para saber se teve algum método, se teve realmente alguma entrevista. Pelo que eu entendi, eles fizeram, vocês fizeram visitas, talvez juntas. Eu não tenho como responder essa perguntar. Precisaria perguntar para quem fez.

00:50:40 Letícia Sabino

Dawton, eu acho que ela estava perguntando de quando você falou sobre a outra solução de travessia, que você cocriou comparar algum tempo, para entender se isso partia de algum estudo que tem a ver com a comunidade locais.

00:20:57 Dawton Roberto Batista Gaia

Não, não. Não partia, na época, foi uma vistoria, que a gente estava fazendo em todo trecho, antes da inauguração da passarela flutuante, a primeira passarela flutuante para atender o parque global, na época. Inclusive, foi financiado pelo parque global, que financiou também a passarela para chegar até o parque. Fazendo as vistorias, eu coloquei que os locais mais importantes, assim, o sentimento mesmo sem o procura, observação que a gente estava fazendo a vistoria, vendo as pessoas fazendo a travessia, já tem uma demanda antiga, de chegada na ponte João Dias. Porque aquela demanda que tem da região sul é muito significativa e as pessoas têm, de fato, pela Carlos Caldera Filho é uma dessas conexões com o parque. É claro que é tudo isto, são etapas de implantação. Eu falei para o Farah, na época: Farah, eu acho que isto daqui é uma prioridade para você, tão importante quanto fazer essa passarela flutuante, seria esta passarela nesse ponto, porque ela resolveria muitos problemas de travessia nesse trecho, trazendo segurança, de fato, para quem fosse fazer essa travessia. Foi uma observação que foi feita na época... não sei se eu respondi...

00:53:41 Michele Perea Cavinato

Fala, Letícia.

00:23:53 Letícia Sabino

Só para constar em ata as duas colocações que eu fiz no chat. Acho melhor falar alto. Primeiro, a proposição que a gente traz é o mundo ideal para percorrer ali a pé. Por isso que eu falei da gente fasear e encontrando. Mas apesar disso, quando a gente estudou, a gente tem 2 observações que tem a ver com o fluxo. Uma é que, na ponte João Dias, são 4 pistas de rolamento e, antes e depois, da ponte, são três. Ela já gera um engarrafamento natural por você ter ampliado as faixas de rolamento na ponte e depois precisa diminuir. Gera um engarrafamento básico, aquele desenhinho diminuir as pistas, vai engarrafar depois. Então, na verdade, manter 3 pistas e tirar essa uma, era manter as faixas de rolamento que tem, antes e depois da ponte. Divisão de fluxo, inclusive. E a outra é que, por isso a gente fez questão de fazer uma visita técnica em diferentes horários. É porque no horário pico, que já tem um engarrafamento, um trânsito intenso, na verdade, não há trânsito porque está todo mundo parado, os carros e os veículos, eles já estão parados. Talvez seja o momento, minimamente, um pouco mais seguro de atravessar, porque os veículos estão parados. Mas, tem as motos, para você prestar atenção. Mas o ponto é que colocar uma travessia não mudaria esse horário pico, porque os carros já estão parados naquele lugar. Nada mais do que seria ordenar essa parada, para garantir a segurança para quem está a pé para depois. Inclusive para eles entenderem que pararam porque tem um semáforo, depois conseguem fluir com uma velocidade, até melhor, para quem está nos veículos. A gente, entende, que é algo que funcionaria para todas as pessoas que circulam nesse lugar. Eu acho que por isso os estudos valem a pena para ter esse olhar. A gente recebeu essas resposta um pouco reativa, sim, da CET com relação ao fluxo. E, na verdade, é o oposto, melhoraria, inclusive, o fluxo motorizado, que não é nossa intenção, mas, infelizmente, melhoraria também... para constar em ata isso, porque eu acho muito importante.

00:56:20 Dawton Roberto Batista Gaia

Eu também acho importante, Letícia. Só para você saber, eu tenho 36 anos de operação na área da CET, 45 anos entre CET e todas as passagem pelo trânsito em várias áreas: planejamento, sinalização, área operacional. Por que as pontes precisam ser mais largas? Por causa das alças. Se você tem uma alimentação de uma alça, onde você entra e sai da ponte, e você quer ter um trânsito de passagem. Eu estou falando de matemática. Eu tenho 3 faixas para poder continuar, atravessar a ponte e dar andamento a esse fluxo de passagem, e 1 faixa, por sentido, para as alças entrarem e saírem da ponte. É o mínimo que eu tenho que ter, para poder garantir que o trânsito da marginal não pare. Porque, se eu não tenho as alças e ele não consegue entrar na ponte, ele termina dando um congestionamento muito significativo na marginal. Eu estou dando uma explicação porque você colocou esse problema e a explicação é matemática e lógica do que a gente faz, o que a gente faz,

porque é importante que ela tenha essa faixa a mais. Eu colocaria para você, de outra forma. É possível reduzir as larguras das faixas, você ganha mais espaço para o pedestre. É uma proposta que a gente está fazendo em quase todas as pontes. Com todas as operações e todos os trabalhos que a gente tem feito nesse trabalho de caminhabilidade, de um modo geral, da mobilidade ativa. Eu sou eu sou também, o coordenador geral do plano cicloviário da cidade de São Paulo, estou muito focado nessa questão da mobilidade. Hoje, eu tenho evitado falar de ciclovias, apenas ciclovias. Quando eu falo tratamento cicloviário, eu estou falando de uma intervenção urbanística que eu garanto, de fato, onde o pedestre e o ciclista tenham um espaço específico na via, garantindo a segurança para eles. Nessa questão da ponte, não é possível retirar uma faixa desta forma, o resultado aqui seria um engarrafamento incalculável das marginais que as pessoas não conseguiriam acessar. Se tivesse só 3 faixas, esse acesso traria problemas muito forte nas marginais. A resposta para a questão da ponte é essa, é preciso uma faixa a mais para poder garantir as alças entrando e saindo. É possível, sim, fazer uma faixa mais estreita para garantir que o pedestre tenha mais espaço. Infelizmente, a cidade o tempo foi pensada rodoviarista. A cidade foi pensada no modal errado. Isso tem um motivo. Nós precisamos resolver esse problema e a e a solução desse problema, é a construção de transporte de massa, não tem jeito. São corredores de ônibus, transporte de massa, trem, metrô. É o que está se tentando fazer na cidade, eu acho que é muito lento esse processo. São Paulo merecia ter um processo muito mais acelerado nessa questão do transporte, com certeza. Está muito claro, Letícia, que o problema da cidade não está em São Paulo, tem 11 rodovias chegando na cidade de São Paulo, nas marginais. Se em vez de rodovias, tivéssemos trem, ou metrô chegando, as pessoas chegariam a pé e não teria tanto carros entrando na cidade. Então veja aonde vai o problema. A construção da cidade, a decisão de construir uma cidade e essas rodovias, por conta de pedágio, de todo esses interesses, que a gente pode falar que são interesses financeiros em todas as áreas. Mas, que a solução está na questão do transporte coletivo com toda certeza. Tendo mais transporte coletivo, mais transporte de massa, eu retiro o veículo da cidade, portanto, eu consigo ter menos veículos circulando e garantir, de fato, a questão do pedestre. A Secretaria está bastante focada, tem muitos projetos. Temos 300 km de cicloviária que está para ser implantada ainda nessa gestão, que é um desafio muito grande, muitos projetos de segurança focando na questão do pedestre. Eu vou falar novamente, até para não continuar a polêmica, mas vou falar novamente. Parabéns pelo trabalho. O trabalho de vocês é excelente. É isso mesmo. Eu acho que o caminho que a gente tem que percorrer é esse que vocês estão percorrendo e unir forças, porque, com certeza, nós juntos vamos fazer melhor essa cidade. É esse o sentido da gente

estar aqui discutindo numa Câmara Temática de Mobilidade a Pé, para poder dar encaminhamento a todas essas questões com muita responsabilidade em tudo que a gente sabe que tem para fazer dessa cidade uma cidade melhor. Acho que a Bibiana quer falar.

01:02:51 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Dawton, uma curiosidade, o senhor é engenheiro?

01:02:58 Dawton Roberto Batista Gaia

Eu sou arquiteto. Pois é.

01:03:02 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Mas o senhor já trabalha, pelo que você me contou agora, há bastante tempo com um grande grupo de engenheiros e está pensando bastante como engenheiro.

01:03:11 Dawton Roberto Batista Gaia

Você está enganada.

00:03:13 Bibiana Tini — MetrÓpole 1 pra 1

Vou trazer aqui uma perspectiva de uma urbanista. Muitas vezes nessas nossas trocas, eu entendo muito essa visão técnica. Acho que ela é muito importante para a gente considera. Trazendo um pouco o que você disse em relação às questões, às evidências matemáticas. Por isso mesmo, que a gente está propondo, também, fazer essas medições. Todo esse trabalho, que foi iniciado com os esforços do Caminhando Juntas, já deram diretrizes muito importantes com outros tipos de evidências. Muito em parte do que a Letícia já trouxe nas falas dela, no chat. Eu acredito que, tentando ser propositiva, por mais que tenhamos ideologias diferentes e visões técnicas também diferentes, como a gente consegue chegar no nosso senso comum que é, precisamos resolver essa situação. Eu gostaria de entender, no seu ponto de vista, como a gente pode dar sequência a essa troca junto aqui na Câmara Temática que, pelo que eles trouxeram, também fez sentido. As

informações e os dados que também foram levantados, porque isso são evidências. Assim como os seus apontamentos matemáticos, os nossos também são. A gente pode desenvolver isso mais detalhadamente, como o Douglas trouxe, a gente tem esse objetivo. A CET disse que ia fazer alguns levantamentos, na vistoria técnica e a gente está aguardando para entender quais são essas métricas que serão realizadas, justamente para que as nossas sejam contribuintes a essas análises técnicas e não se sobreponham. E a gente consiga, de fato, fechar numa única conclusão e a gente sair por encaminhamento, porque senão a gente vai acabar discutindo ideologias. Eu entendo que não é o interesse, também, da própria população, a gente não conseguir resolver a situação de uma travessia que a gente desenvolveu evidências para mostrar que uma grande parte da população está se arriscando. Está morrendo, quantas vidas são toleradas? Se a gente levar para um lugar de visão zero, pensando no mapa que a gente trouxe de evidências também de sinistros no trânsito. Já que a gente está levando para esse lugar de evidências, como é muito complexo levar para o lugar histórico e de ideologias como a gente pode então sair de uma maneira prepositiva vamos tentar fazer um combinado aqui, com o apoio da Câmara Temática, que já nos deu esse espaço. Como a gente pode talvez conseguir fechar isso e dar essa sequência, para que em 2024 a gente consiga de fato fazer essa travessia acontecer da melhor forma possível para a população. A população, não apenas as pessoas que estão caminhando, porque elas são as que estão mais vulneráveis, a meu ver, neste momento, nesse caso, são as que precisam ter a maior evidência na situação. Mas, também aquelas outras que vocês estão preocupados, que estão se deslocando nos outros modais, dos carros individuais, mas a gente precisa chegar numa solução...

01:06:24 Dawton Roberto Batista Gaia

Eu só trocaria a palavra que você colocou: ideologia. Por experiência, não estou falando de ideologias diferentes. Nós estamos falando de experiências diferentes. Quando eu falei para você que eu tenho 45 anos de CET, não quero ser dono da verdade. Não é isso. Em nenhum momento, me coloquei nesse formato, eu estou dizendo que nós temos que achar uma solução equilibrada, para a cidade que a gente vive hoje. Nós temos que estabelecer esse equilíbrio. Eu acho que a proposta ela tem que ser nesse sentido, nós temos que fazer uma proposta onde esteja de fato equilibrado todos os modais. Eu tenho ônibus, eu tenho moto, eu tenho bicicleta, eu tenho as pessoas passando a pé, a mobilidade a pé. Eu tenho todos os lugares passando num determinado ponto e o espaço é pequeno. A gente tem que dividir esse espaço com muita responsabilidade para que todas as pessoas sejam atendidas, todos os modais sejam atendidos com responsabilidade, é

isso. A proposta de tentar achar uma solução para o local. Eu preciso para falar para vocês o seguinte: a área técnica da Secretaria, na questão do trânsito, chama-se CET. CET é área técnica da Secretaria. Nós somos gestores de processos na Secretaria e tudo passa pela CET. Todas as análises passam pela CET. Existe uma parceria muito grande, mesmo porque faz parte, dentro da Secretaria, a São Paulo Transportes, a DTP e a CET. Podemos conversar, sim, eu acho que a proposta aqui é que a gente ache uma solução definitiva. Uma ação significativa para esse local, que seja conjunta. Eu estou dentro. Eu acho que vamos sim. Eu estou conversando. Nesse momento, estou em férias. Você vê quanto eu gosto do trabalho que faço. Estou aqui participando com vocês, porque acho que o trabalho de vocês é importante. Eu não conhecia o trabalho de vocês, que pode, sim, ser dado encaminhamento a esse trabalho. Não sei exatamente como faríamos, a gente tem que conversar aqui com a CET. Tem representantes da CET, eles estão na Câmara Temática. Com certeza, se for necessário a gente fazer uma reunião conjunta, entre Secretaria, CET e vocês. Não sei exatamente quem seria representante, ou todos vocês. Estou dentro, vamos nos debruçar sobre o problema para poder achar uma solução equilibrada, que atenda de fato o que vocês estão propondo. É isso. Letícia.

01:09:44 Letícia Sabino

Vou só falar para a gente encerrar aqui. Senão a gente vai ficar a Câmara Temática toda falando desse tema, eu entendo que tem outras agendas. Eu perguntei isso no chat. Queria aproveitar a oportunidade, para saber se já tem algum projeto para a João Dias, ou alguns projetos. A gente esteve pedindo para CET, não recebeu. A gente queria entender também projetos já existentes para o território, para ver se a gente consegue compatibilizar e pensar juntas, então fica aí o meu pedido, Dawson, se puder enviar para a gente projetos que tem da ponte João Dias, resgatar com a equipe. Agradecemos, porque esse é um dos primeiros passos para a gente também olhar, porque, às vezes, já tem algum projeto pronto nesses muitos anos de atuação da CET. Ali, sendo um ponto já de né, de conflito? Eu tenho certeza de que algum momento já foi pensado algumas soluções, então a gente conhecer essas soluções também, que algum momento já foram pensadas, é muito válido para esse processo. Só que a gente não conseguiu ter acesso a isso. Só te pedir isso. Eu tenho certeza de que a equipe da Telma e Rosi já deu indo atrás de algumas informações. Então conto com você só para acelerar esse processo e a gente encontrar essa solução juntas e continuar esse diálogo com a Câmara Temática. Ir fazendo essa interlocução e acompanhando mensalmente. Cada mês, espero ter um resultado diferente: Ah, já foram feitos estudos, daqui a 2 meses vai pintar a faixa, botar o

semáforo. No mês 3 a gente vai fazer uma visita juntos. Já estou aqui fazendo um cronograma da nossa implementação da solução. Só ressaltar, Dawton, para você ter um cuidado na hora da fala, por mais que a gente tenha que acomodar todos os modais na cidade, a gente tem desde a política nacional de mobilidade urbana, que impactou nosso plano de mobilidade, que os modos não motorizado, eles são prioridades e eu acho que vocês precisam estar com isso, pelo menos na fala. A gente já sabe que, nos projetos ainda não está. O mínimo, é o discurso está pelo menos alinhado com esses planos e com essa legislação, tem que, para isso, depois virar uma prática. Porque, agora, a gente vai fazer 9 anos do plano de mobilidade da cidade e ainda os órgãos de trânsito não tem esse discurso naturalizado, de que os modos ativos devem ser uma prioridade, que a gente vai acomodar todos, garantindo a prioridade para quem, por lei, deve ter prioridade no planejamento da cidade. Só vocês irem, também, olhando um pouco dessa questão do conhecimento, dos nossos planejamentos, da nossa legislação, porque também mudou a visão de cidade. Nos últimos anos, a gente veio de um modelo rodoviarista mesmo, a gente assume esse rodoviarismo. Só a minha organização só existe porque é uma cidade rodoviarista. Se fosse uma cidade caminhável, eu nem precisava existir. Estava fazendo outra coisa bem mais legal, sei lá.

01:12:33 Dawton Roberto Batista Gaia

Voltou?

01:12:35 Letícia Sabino

Mas te dizer isso, que a gente nos últimos anos teve essa mudança de visão. Ela é global, que tem a ver com as mudanças climáticas, tem a ver com as décadas de segurança viária. Então, por mais que a gente venha do histórico rodoviarista, a gente precisa mudar a cultura dentro da Secretaria, dentro da CET, de assumir que toda a equipe que, historicamente, teve outro pensamento, vai ter que se atualizar, vai ter que pensar diferente, vai ter que priorizar os modos não ativos e eu acho que você não precisa me responder a isso. Eu sei que isso também vem um trabalho, mas, a sua fala e as nossas discussões com a CET, muito tempo. Eu, agora, há 11 anos lido com a CET. Já caminhei com quase todos os secretários, sentindo nos pés, vendo quais as condições da cidade. A gente ainda não vê essa visão, na estrutura mais importante que são os técnicos e as técnicas, reproduzindo isso. E para vocês, cada vez que um tomador de decisão conseguir falar: olha a visão da cidade, agora é essa. A gente é o cuidador dessa nova visão de cidade, que é uma cidade que olha para as

peças, que olha para os modos ativos e aí a gente conta muito com vocês nesse papel. A gente faz o nosso papel de fora como organização, como sociedade civil, mas conta muito com o papel de vocês dentro fazendo isso. É um recado, não é uma discussão, é só um recado aberto, inclusive a compartilhar conhecimento, curso, formação, muitos materiais com relação a isso. Estivemos na construção do plano de mobilidade, então também sou uma guardiã desse plano de mobilidade, desde então. É só um pouco nesse sentido, só para ter esse cuidado, porque eu não sei se você acompanhou, mas isso aqui é todo um grupo que defende a mobilidade a pé. Por isso, Câmara Temática da Mobilidade a Pé, e acho que gerou muitos desconfortos as suas últimas falas e o chat aqui foi em ebulição, com várias das suas falas e questões. Eu estou falando isso, só para a gente gerar uma proximidade mesmo entre as equipes.

01:14:32 Dawton Roberto Batista Gaia

Deixa eu falar só uma coisa para Letícia. Acho que é o seguinte. Não sei se a minha fala, talvez vocês tenham compreendido de uma forma diferente. Na Secretaria, com certeza absoluta, faço isso com a maior tranquilidade. Nós temos total prioridade à mobilidade ativa. Eu estou reafirmando, estou afirmando e reafirmando: nós temos total prioridade à mobilidade ativa. Praticamente, 80%, 90% do nosso trabalho é em cima da mobilidade ativa. Grande parte dos nossos contratos pela Secretaria é priorizando a mobilidade ativa. Nós temos muitos projetos de segurança estão sendo licitados. Eles vão entregar até o final de novembro. O prazo deles, é final de dezembro, tem muito projetos sendo licitados. 300 km, a princípio, 300 km de rede cicloviária. Mais 100 km que já estão aguardando por um processo de licitação. Isso ampliaria para 400 km, essa proposta. Fizemos mais uma proposta, recentemente, e se você entrar na página da Secretaria, tem mais de 318 km de rede cicloviária, pensando não apenas em redes cicloviárias. Esses 318 km, ele pensa numa intervenção urbanística, onde se pensa no pedestre e na bicicleta. Por onde passar os bairros, existe a possibilidade, inclusive, de ter intervenções específicas para acalmamento de tráfego, então. Estou falando de resgate do PDR, eu estou falando que até 2028 deveríamos ter 1800 km de redes cicloviária. E nós resgatamos a possibilidade de ter 1400 km propostos e consolidados até 2024. É isso que nós vamos fazer. Eu vou fazer uma correção na sua fala e faço questão de fazer a correção aqui. Este grupo que está aqui, que está na Secretaria agora, este Secretário, este grupo está, de fato, debruçado na mobilidade ativa e pensando em conjunto com a CET. Eu estou fazendo uma defesa da CET também. Eu estou conjunto com a CET. Estamos pensando em todas as possibilidades de fazer dessa cidade, uma cidade mais humana, mais segura e mais ativa. A gente pode falar que

talvez seja uma transformação nos últimos 4 anos desse pensamento. É uma transformação, com certeza é uma transformação. Eu estou falando aqui da CET e da própria Secretaria. Claro que esta transformação vai evoluir e vão chegar aonde todos nós queremos que ela chegue. Onde faça dessa cidade uma cidade mais humana. Para a gente poder passar para outra ponta? Acho que tem mais alguém querendo falar. Pradas, eu acho que é você.

01:18:05 Michele Perea Cavinato

Tem o Ricardo...

01:18:08 Ricardo Airut Pradas

Bom dia a todos. Eu só queria colocar umas coisas, mas, o que o Dawton falou... atende bastante o que eu queria colocar. O trabalho de vocês é excelente, meninas. Mas, em todas as Câmaras Temáticas, a gente vê alguém que não está fazendo apresentação e começa a tirar conclusões do chat. A gente tem pessoas aqui que se atualizam constantemente. Minha última pós-graduação tem menos de 6 meses. Falta a mobilidade, nós temos mais de 26 projetos de segurança em desenvolvimento e ouvir de uma pessoa tem: quem é esse cidadão, pessoa desatualizada, que visão retrógrada. Neste fórum? De onde essa pessoa tira essa conclusão? Como que essa pessoa chama outra de desatualizada, dessa maneira. O mesmo respeito que a gente tem pelo trabalho de vocês, eu não estou falando de vocês que expuseram. Estou falando de comentários que ficaram no chat, é desalentador. A gente já está acostumado com isso. Eu queria colocar isso para vocês: é desalentador. Em toda a reunião, a gente ouvir esse tipo de confusão, sem as pessoas que colocam isso no chat, saber do que elas estão falando, com quem que elas estão falando e que experiências essas pessoas têm, então. Meu desagravo a pessoa do Dawton, que em férias se dispõe a estar aqui discutindo esse tipo de pauta, que é importante para a gente elevar o nível da discussão, e mais contribuições. Adotar essas contribuições dentro do que está sendo desenvolvido, pelo poder público. Provoca um desgaste, onde não deveria ter. Repito, não é a fala de vocês e nem a fala do Dawton. São coisas que foram colocadas no chat de uma maneira muito despropositada, e agressiva, a nosso ver, gratuitamente. Em um fórum que está sendo discutido e respeitável de ambas as partes. Uma equipe pediu uma situação específica e desenvolveu o projeto. E que outra que estava recebendo essa contribuição de braços abertos, simplesmente, isso. Por isso que pegou a conversa no chat, para todos os efeitos. Mas, em momento algum, e vou repetir o que o Dawton

colocou. A gente não considera modos ativos, ou deixa de considerar modos ativos no desenvolvimento de todas as políticas feitas. Sim, e com o apoio da SPT, da CET, da área de planejamento, para também ter base de conhecimento técnico do que é desenvolvido por lá. Só deixar essa contribuição.

01:21:15 Dawton Roberto Batista Gaia

Eu tinha visto lá no chat as contribuições, Pradas. Eu resolvi desconsiderar, porque, eu só usei uma palavra. Porque eu quero colocar arquiteto, falta atualização. Eu acho que a gente não precisa responder essas coisas porque o que leva a gente a vencer desafios, de fato, são as experiências. É lógico que são as experiências. Eu estou observando que existe uma proposta nova. É uma experiência nova que está se colocando e, lógico, que a gente tem que considerar essa experiência nova. É lógico que a gente tem que considerar essa proposta que está sendo feita. A gente precisa aprender também. Não é que eu, quando faço determinadas coisas, quando coloco, faço determinadas propostas, às vezes a proposta é rejeitada. E é rejeitada por quê? Porque a pessoa que está fazendo análise da minha proposta, ela não tem conhecimento? Não. É porque ela não concorda. Ela não concorda comigo por vários fatos. É isto que a gente tem que considerar quando põe uma proposta na mesa e democraticamente se discute essa proposta e aceita, essa possibilidade de ter uma proposta que é aceita 100% ou aceita parcialmente, ou não é aceita. Vou insistir para a gente poder sentar e conversar. Não estou nem levando em consideração essas coisas que foram colocadas no chat, porque eu acho que não considero nem falta de respeito. Eu vou falar que está faltando conhecimento mesmo. Falta de conhecimento da realidade que nós vivemos, essa que é a questão. Existe uma realidade e nós estamos tentando mudar essa realidade, que é isso que a gente precisa compreender. O nosso caminho é tentar mudar uma realidade que a gente não gosta dela. É fácil? Não, não é fácil, mas a gente vai vencer com toda certeza. Bom, eu vou passar a palavra para o Mauro, acho que ele levantou a mão.

01:23:44 Mauro Calliari

Exatamente o que eu queria propor, Dawton. Por alguma razão extemporânea, eu não estou com acesso ao chat, então não estou conseguindo ver o que está sendo discutido. Mas entendo que as falas foram para lados que não tem mais a ver com o nosso assunto aqui. Eu queria deixar encaminhado, que essa Câmara Temática volte a discutir esta pauta, especificamente. E eu queria

só terminar com uma coisa, Dawton, que se você pudesse falar se tem mais alguém que tinha que estar aqui envolvido nessa reunião, nesse grupo de trabalho? Ou as pessoas que com quem o Instituto Caminhabilidade já conversou, está tudo certo? E esse grupo tem mais alguém aqui que falta? Precisa envolver tal área só para a gente poder encaminhar e voltar e falar, daqui a 2 meses. Ah, tem alguma proposta? Provavelmente já tenho. Tenho isso que você falou, vamos, dá para já deixar pautado para daqui a 2 meses voltar e falar. E tem mais alguém que deveria estar envolvido nesse grupo, porque daí a gente encaminha.

01:24:45 Dawton Roberto Batista Gaia

O grupo de segurança, Mauro. Acho que a questão do grupo de segurança, que a gente tem que colocar sempre em todos os nossos trabalhos.

01:24:53 Mauro Calliari

Tem alguém especificamente?

01:24:54 Michele Perea Cavinato

Importante envolver a operação também.

01:24:57 Mauro Calliari

OK. Eu sei que vocês não vão saber o nome e os e-mails de todo mundo, mas quando terminar a gente passa aqui e fala, olha o grupo, então tem além do pessoal que já está, com quem ela está conversando? Acho que inclusive a Telma já está, tem mais fulano e beltrano pronto, daí a gente volta a discutir e vê o que o grupo chegou à conclusão, o que dá para fazer, o que não dá.

01:25:19 Dawton Roberto Batista Gaia

Perfeito... então, vamos lá.

01:25:24 Michele Perea Cavinato

Eu acho que acabei cortando, não sei se deu para ouvir, mas é importante envolver a operação também.

01:25:30 Dawton Roberto Batista Gaia

A gente vai fazer os encaminhamentos por aqui, Mauro. Aceitamos a proposta, vamos fazer uma pauta quando retomar a nossa Câmara Temática, a gente abre o assunto com vocês.

01:25:41 Mauro Calliari

Tá bom, perfeito, obrigado.

01:25:44 Dawton Roberto Batista Gaia

Vamos para a próxima pauta.

01:25:48 Michele Perea Cavinato

Vamos. A segunda pauta é a operação nas calçadas para circulação de pedestres, são os calçadões. O Luiz Rebelo vai apresentá-la... Luiz, está sem som, microfone fechado.

01:26:09 Luiz Rebelo

Desculpa. Eu estava sem imagem também. O meu celular está acabando a bateria. Eu estou fazendo uma gambiarra aqui para poder carregar. Na verdade, eu fui convidado ontem à tarde para participar dessa reunião, eu não estava nem preparado, não fiz nenhuma apresentação. A minha proposta, na verdade, já que o tema é mobilidade. Porque se eu ficar falando sobre o calçadão, talvez acho que seja uma conversa que ninguém vai entender muito bem da área que envolve o calçadão, porque eu não vou apresentar nenhuma imagem, nenhum dado. A não ser que vocês queiram que eu fale sobre a operação feita, de que forma é feita. Mas eu achava melhor, porque eu estava apresentando alguma coisa para vocês, para a gente poder incluir, se situar e passar um histórico de quando começou o calçadão, do que foi, como é que está hoje. Quais são os nossos projetos do calçadão. Acho que valeria a pena mostrar isso para vocês através de uma apresentação,

um pouquinho mais de fundamento. Porque, como o convite veio ontem à tarde, não houve tempo hábil para eu fazer uma apresentação para vocês, que, na verdade, quem ia apresentar, nem seria eu, seria o Moraes, que é da área de fiscalização. A minha área é de projeto. Se vocês concordarem com isso, eu me comprometo a fazer uma apresentação sobre a operação que é feita hoje, no caso da cidade de São Paulo, no centro da cidade de São Paulo. Eu acho que é um assunto interessante para a mobilidade. Mas eu estou à disposição.

01:27:47 Michele Perea Cavinato

A primeira pessoa com quem eu conversei foi o Moraes. Ele faria a apresentação. Estava tudo certo, mas parece que ele teve um compromisso e acabou passando para você.

01:27:58 Luiz Rebelo

Foi conversando com ele antes, mas ele me passou ontem, não tive como me atualizar em relação às outras situações. Eu posso propor de ir numa próxima reunião, apresentar. Eu acho que daria mais fácil para entender um pouquinho a respeito do que se faz lá. Mas eu posso falar sem nenhum problema.

01:28:24 Michele Perea Cavinato

A ideia dessa pauta, Mauro, é só até para passar para o grupo, pode falar, Dawton.

01:28:29 Dawton Roberto Batista Gaia

Faz um resumo do trabalho e depois faz uma apresentação mais específica, faz um resumo curtinho só para você não perder a sua presença, a sua fala.

01:28:40 Luiz Rebelo

Eu escutei bastante coisas, agora um pouquinho, vamos lá então. Na verdade, o calçadão ele teve um decreto, que é 76, que regulamentou todas as vias da zona central de São Paulo (inint) [01:28:55] do centro da cidade de São Paulo. E em 87 foi feita uma autorização da circulação. Então, isso

começou em 76. Houve algumas mudanças, na época, ao longo do tempo. Algumas vias que eram calçadas, depois voltaram a ser vias, como a Boa Vista, Vieira Portugal. Hoje em dia, já estamos na percepção de que, quando foi iniciado o calçadão a CET, na verdade, o que ela faz? Ela faz toda a manutenção da sinalização e faz a parte operacional da utilização de carga e descarga que é noturna. E também a circulação de veículos que são autorizados, através do decreto, a circular na cidade de São Paulo, no calçadão do centro. Através da emissão de autorizações, a CET emite autorização para quem tem garagens. As pessoas que têm garagens nos prédios estão dentro do calçadão. Como também para a imprensa, para as pessoas que vão fazer circular carga e descarga. Assim você tem toda, aparece toda essa operação de controle da carga e de descarga e da circulação dos veículos no calçadão. Ele é compreendido entre a via de Ipiranga, a São Luís e pega a Barão, lá perto do teatro municipal. Essa é a é uma parte, a outra parte que está do lado de cá, que era São Bento, 15 de novembro, rua direita, pega a rua João Brícola. A região da Sé também tem uma área que tem o calçadão, que a gente vê a altura pulando. Por isso que eu falo, que está apresentando por imagem, seria mais fácil de entender...

01:30:54 Dawton Roberto Batista Gaia

Mas é isso mesmo, é só para uma prévia, para gente poder fazer uma apresentação na nossa próxima reunião.

01:39:05 Luiz Rebelo

O que é interessante, na verdade, que hoje essa fiscalização é feita com agente de trânsito, que andam a pé. Com a requalificação dos calçadões, do pavimento do centro, que vai colocar sinalização de pontos históricos, vai mudar o imobiliário e piso. A gente vai dar... Propusemos que fosse feito a fiscalização por câmeras, leitura automática de placas para quem não tem autorização, do acesso aos calçadões. Seriam feitos por câmeras de fiscalização, ao invés de agentes. Na verdade, a gente tem um monte de informação para passar, mas assim fica meio que desconecto. Ficar falando, do que uma apresentação, seria muito mais fácil de entender e compreender a questão do calçadão e da operação.

01:11:59 Dawton Roberto Batista Gaia

Não, tudo bem. Eu agradeço a disponibilidade assim... mas faz parte. Fique tranquilo. Alguém quer fazer uma pergunta? Mauro?

01:32:20 Mauro Calliari

A Michelle sugeriu essa pauta, baseada em uma perspectiva do que ia acontecer, acho que não temos nem elemento para fazer pergunta alguma. A gente tem que repautar isso com uma pergunta específica, Michelle. O que que vai acontecer com o calçadão? Quais são as fiscalizações, o que acontece com aquelas ideias que já houve e voltam, que é de colocar vagas pra carros do lado do municipal, aquelas coisas todas que já foram... ano passado teve, até a CET chegou a pintar umas vagas, teve um movimento nosso, inclusive do pessoal cadeirante que foram lá, vocês voltaram atrás. Acho que não adianta a gente falar disso agora. Mas assim, a pergunta é, o que vocês estão pensando para os próximos passos? Na hora que tiver a requalificação, imagino que seja isso, Michelle?

01:33:07 Luiz Rebelo

Eu acho que é legal colocar uma pauta, o que vocês querem de informação, para a gente poder fazer apresentações, o que estão pretendendo também, eu acho que é uma coisa que vale a pena a gente focar.

01:33:19 Mauro Calliari

Quando a pessoa, normalmente, vem para cá, ela já vem brifada e vem com apresentação. Hoje você está falando assim, teve que substituir, então vamos repautar para a gente não ficar tentando entender o que a gente gostaria de saber que a gente já passou. Mas o cara não passou para você, não avisou. Vamos para a frente.

01:33:33 SPK_1

Eu estou à disposição, do que precisar para poder apresentar para vocês.

01:03:40 Michele Perea Cavinato

Luiz, perfeito, então deixar essa pauta para uma próxima reunião com a apresentação e com todos os pontos que o Mauro citou.

01:33:47 Luiz Rebelo

O que seria interessante vocês discutirem na apresentação...

01:34:56 Dawton Roberto Batista Gaia

Bom.

É, eu gostaria, para encerrar nossa reunião aqui, senão vai estender, vai passar o que a gente tinha previsto. Mas eu queria agradecer muito ao Luiz, que realmente fez parte dessa pauta. Agradecer a Letícia, a Bibiana, o Douglas, a Gabriela. Não sei se o Puga está na reunião, que ela citou. Agradecer a apresentação de vocês. Olhem para nós, tanto a Secretaria, quanto a CET, como parceiros. Nós teremos que fazer um trabalho conjunto, vamos fazer um trabalho junto e realmente o trabalho vai ficar muito bom. Mauro, eu acho que você queria.

01:34:47 Mauro Calliari

Eu queria só fazer uma menção, Dawton, a gente está terminando hoje o mandato. Eu acho que não temos mais esse grupo de pessoas, pelo menos eu, representante da Câmara, o representante da sociedade civil na Câmara Temática. Isso tudo vai mudar e eu acho que é legal a gente lembrar disso. Porque tem uma, tem sempre uma questão de continuidade, claro que vai continuar vindo aqui tudo mais, mas. Acho que seria legal, eu gostaria de comentar uma coisa, só que eu acho assim, eu vejo esse esforço de algumas áreas dentro da prefeitura e ao mesmo tempo eu vejo uma estrutura superpesada, com uma dificuldade de mudar, eu acho que assim... acho que a Câmara ganhou um pouco de peso, mas eu acho que tem alguma hora que alguém tem que botar. Eu acho que eu sei que isso parte é do trabalho seu, da Michelle, que eu acho que tem que ser valorizado para caramba. O trabalho de vocês, de tentar convencer as outras áreas, a olhar para isso, mas eu sinto que a gente, do ponto de vista de balanço, eu acho que teve alguns ganhos. Coisas específicas que foram importantes. Teve a Liberdade, teve vários projetos que vocês estão fazendo das zonas calmas, da das ruas completas. Eu sinto que está faltando alguma coisa, ou dinheiro, ou o secretário falar assim: pega esse negócio das travessias elevadas e vamos e ver. Como a gente discutiu uma vez, em vez de

fazer 10,20 vamos fazer 50.000. Pegar e bancar esses projetos. Acho que a gente andou muito no negócio dos tempos semafóricos e, ao mesmo tempo, eu também sinto que tem uma espécie de... eu fico um pouco frustrado quando a gente está vendo uma discussão quase filosófica. E, ao mesmo tempo, a gente não vê assim. A prefeitura deixou de medir número de mortes. Eu sei que isso é uma coisa que não está na sua área, mas é a prefeitura. É a prefeitura que tirou do plano de metas o controle de mortes, que não está apresentando para a sociedade há mais de 1 ano, os números de mortes no trânsito, que não está fazendo fiscalização de velocidade, de furar, sim, mas de travessia. A gente já discutiu isso aqui uma vez E que tem, eu acho que está devendo em várias, em várias frentes. Alguns dos pontos que a gente pauta aqui há 1 ano e talvez 2 anos, né? Fiscalização de calçadas vocês não conseguiram fazer com que a Secretaria de subprefeituras viesse aqui. Eu acho muito triste. Isso mostra um quase um desprestígio do tema para esse todos, né? Então, assim, só queria fazer esse pequeno Balanço pessoal aqui e agradecer o trabalho de vocês, né? Em prol da cidade, Dalton Michelle. Quem mais que está envolvido diretamente com esse grupo. Mas, desejo mais força. Desejo que vocês consigam ter mais força dentro. Acho que a presença do secretário é muito importante para poder fazer com que algumas das demandas que vocês tenham, se multiplique e consiga fazer com que a estrutura vá atrás. Eu sinto muita falta dessa liderança, acho que o fato da gente ter tido 8 secretários nos últimos 6 anos, se não me engano, é uma coisa que certamente 7 anos. Conta muito contra. Conta um pouco do desprestígio dessa área dentro das prioridades da prefeitura. Então, assim, eu desejo sorte a todo mundo. Vou continuar aqui, está frequentando. É impossível não estar nesse tema, é a parte da vida da gente. Mas só queria fazer esse pequeno balanço pessoal aqui, porque, sendo acompanhado esses últimos anos eu vejo algumas das coisas e a gente sente também na carne. O que a cidade andou e o que a cidade não andou. Eu acho que tem muita coisa que a gente poderia fazer, andar um pouco, um pouquinho mais de força, talvez um pouquinho mais de energia, talvez um pouquinho mais de prestígio para nossa área dentro da prefeitura.

01:38:49 Dawton Roberto Batista Gaia

Mauro, eu gostaria de agradecer muito pela sua participação em todo esse processo. E temos plena consciência do seu esforço e sua capacidade de estar coordenando esse grupo. Que você coordenou durante esse período, como conselheiro. Sem querer jogar Cortana, né? Você sabe que eu tenho uma admiração pessoal grande como pessoa, como profissional, você se coloca sempre com muito foco, com muita profundidade, muita clareza. Isso nos força a ter um caminho mais retilíneo nas

propostas, que a gente vem fazendo durante esse período. Muitas das coisas que nós propusemos aqui. Quer dizer, eu espero que você continue frequentando a Câmara sempre, porque nós vamos colher frutos ano que vem, porque, dos projetos que nós fizemos coisas. Muitas coisas serão implantadas ano que vem, porque é fruto do trabalho. Você faz uma licitação, tem o ganhador, quer dizer, a partir do momento que você tem um ganhador para esse projeto, de fato, eu vou ter uma implantação desses projetos. Ou seja, é o fruto, é a ação de tudo aquilo que a gente vem fazendo em conjunto. Pode ter certeza. Você contribuiu muito. Esse grupo que está aqui, junto com você hoje, ele contribuiu muito nessas questões. Todas às vezes que vocês, eu não vou falar, bateram. Porque eu nunca vejo a crítica como bateram. Eu vejo a crítica sempre como positiva e sempre como um caminho que a gente tem que, às vezes, talvez eu tenha que repensar determinadas coisas que a gente está fazendo porque alguém está me mostrando um caminho diferente. E hoje aconteceu um pouquinho isso mesmo. As pessoas mostrando para a gente que existem outros caminhos e seria possível se a gente poder percorrer eles por segurança. Estabelecendo equilíbrio. É isso que a gente tem buscado, sempre buscar o equilíbrio entre as falas entre os pensamentos e principalmente nas ações que saem. Como frutos dessas reflexões que nós fazemos até na Câmara Temática. Eu acho que... É isso que a gente tira de bom desse processo de compartilhar essas coisas que a gente tem compartilhado nesse ano. Muito obrigado, muito obrigado mesmo pela sua participação. Valeu, gente. Bom final de ano para todo mundo. Obrigado, igualmente, seu Elio quer falar?

01:41:45 Michele Perea Cavinato

Fechado o microfone, seu Elio.

01:41:48 Elio

Oi, bom dia, é quase boa tarde. Eu estive hoje lá na rua Guadalupe com a Brasil, até tirei uma foto para mostrar o problema que tem lá. Ou seja, refizeram a faixa muito afastada da linha da calçada. É coisa de 10, 15 m que as pessoas têm que ir até o fundo, para depois atravessar e voltar de novo, na continuação da calçada. Então eu acho que precisaria pensar um pouco na preferência do pedestre, que é o caminho que a calçada, que a linha da calçada na questão de segurança, porque se ele atravessa em paralelo com o trânsito, ele está sob a vista do motorista quando ele é afastado, ele vai estar depois do giro, quando o motorista já está pisando na aceleração. Então eu acho que

essas coisas, é preciso ser acertado. Essa política da travessia ser na linha da calçada, conforme o próprio CTB determina. Aproveitando que a gente sempre fala da das calçadas com o programa da do PEC. Nós tivemos, nós estamos tendo obras na Coriseu. Já terminaram na Vital Brasil já está mais da metade já feita com problemas na feitura da calçada. Nós pedimos que fosse feito os canteiros verdes, falamos com o senhor Fernando na Secretaria. Avançou tudo isso e ele não deu resposta. Estamos insistindo novamente. E problemas sérios, como já tinha ocorrido na rua Butantã, já coisa de alguns anos atrás. O despejo de água pluvial em cima das calçadas, são coisas banais que deviam ser observadas e eles não estão observando. A outra é o rebaixamento da guia para estacionamento, ou seja, existe uma lei que limita estes rebaixamentos. Entretanto, estão refazendo as calçadas e mantendo os rebaixamentos como estavam lá, irregular. Isso sem falado dos pontos que foram feitos, ponto de ônibus que foram feitos nos mesmos locais onde estavam, onde deveria ter sido melhorado para levar os pontos nas esquinas, junto da faixa de pedestre. Era isso. Ah, aproveitando ontem o conversei com dona Michelle sobre a questão do compartilhamento de espaços na via, ou seja, é a marcação azul, ela chama atenção dos motoristas, que ali passam o motociclista, mas quando transformaram o corredor que era uma área compartilhada e marcaram a faixa azul. Essa área se tornou do motociclista e com isso, a velocidade deles lá é enorme. É um extremo perigo, eu quase me envolvi num desses acidentes no final de semana. É uma coisa que me preocupa. O que eu falei que, essa faixa, se fosse manter faixa, ela deveria estar na extrema esquerda e não ali onde os veículos transitam por cima e é uma área hoje exclusiva do motociclista, com uma alta velocidade. Obrigado...

01:56:39 Dawton Roberto Batista Gaia

Muito obrigado, senhor Elio, nós vamos fazer o encaminhamento das suas demandas para a CET, o senhor vai receber a resposta dessas demandas. Com relação, a única coisa que eu posso falar com relação a faixa azul, é que os números delas, pelo menos o que estão demonstrando, que os números estão dando certo. Ainda bem, porque realmente o índice de sinistros fatais envolvendo motociclistas realmente é muito grande, então nós estamos torcendo muito que essa experiência da faixa azul. Ela veio a dar certo na cidade de São Paulo, que a gente possa de fato... são 2 coisas. Primeiro, você estreita as faixas dos carros, automaticamente, eles se deslocam mais devagar. E você colocou na faixa, só você termina eliminando o conflito entre o veículo e a moto reduz bastante conflito. Você não elimina porque aquilo não é uma faixa exclusiva, é uma faixa que apenas posiciona a motocicleta naquele local. Tem dado certo e a gente está apostando que isso realmente

possa ser uma solução. As experiências da extrema-esquerda, anteriormente, elas não foram boas. Culminou em acidentes fatais, em prazos muito curto, então é isso. Eu acho que agora o que a gente precisa ver é aguardar o resultado de tudo que é feito, que está sendo colocado.

01:58:10 Elio

Eu sou a favor, Dawton, porque são vidas que se perde. Mas eu acho que há possibilidade de aprimorar. Obrigado.

00:58:28 Dawton Roberto Batista Gaia

Muito bom, gente, muito obrigado. Eu acho que vai dar meio-dia. Passamos bastante do tempo. Nós vamos encerrar a reunião. Eu queria mais uma vez agradecer a todos que participaram das pessoas que apresentaram as propostas hoje, convidadas. Não sei quem fez o convite, acho que foi o Mauro e agradei pelas colaborações mesmo. Realmente foram muito boas pela participação de vocês, mais uma vez, Mauro, muito obrigado por tudo que você fez por essa Câmara Temática, estamos aqui, não nos abandone, é isso que eu penso, não nos abandone, nós precisamos de vocês. Feliz Ano-Novo, Feliz Natal aí para todos aí. Muito obrigado.