

## REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

**Data:** 11/6/2024

**Duração:** 1h31m

### **Participantes:**

Alexandre Bürgel – Conselheiro CMTT Zona Sul

Ana Carolina Jacob – DO/CET

Ana Paula Lima — Conselheira CMTT Zona Oeste

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Élio – Conselheiro CTMP

Fabio Saraiva – Imprensa/SETRAM

Gustavo dos Santos Azevedo - Conselheiro CMTT

Isabella – Imprensa/SPTrans

Izumu Honda - Conselheiro CMTT

José Renato Soibelman Melhem – CADU/SMPED

Júlio Cesar Ângelo Martinelli – SMT/AT

Marcelo Espel – GST/CET

Marco Antônio Portugal - Conselheiro CMTT

Mauro Calliari – Conselheiro CTMP

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Nathalia Marinho – SMT/AT

Paulo Flores – GPL/CET

Rafaela Moreira - Conselheiro CMTT

Renan Villarta - Conselheiro CMTT

Rosemeire Leite – Conselheiro CTMP

Rosi – DPB/CET

Sandra Ramalhão – Conselheiro CTMP

Sérgio Amaral – GMC/CET

Telma Micheletto – GST/CET

**Pauta:**

“O Pedestre e a Cidade: Mobilidade e Fruição em São Paulo” Mauro Sérgio Calliari — Tese de doutorado — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

**Legenda:**

... → pausa ou interrupção.

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

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

---

**00:00:04 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, começou. Bom dia a todos. Dando início a mais uma Câmara Temática da Mobilidade a Pé. Temos a honra de ter a participação do Mauro. Nós o convidamos para fazer uma apresentação da tese de mestrado dele, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. O Mauro Calliari, administrador de empresas pela FGV São Paulo, com MBA pela Bocconi, Milão. Mestrado em Urbanismo no Mackenzie, doutorado em História de Urbanismo na FAUUSP. Foi Executivo de Empresas de Consumo e Mídia por 27 anos, tendo sido Vice-Presidente Executivo da Editora Abril e Presidente da Abril Educação. A partir de 2010, passou a dedicar-se ao estudo de questões da cidade, como os espaços públicos e a mobilidade. Em 2016, lançou o livro Espaço Público e Urbanidade em São Paulo, que expressa a difícil relação da cidade com seus espaços ao longo da história. Em 2019, defendeu tese de doutorado sobre a mobilidade a pé, o pedestre e a cidade, fruição e mobilidade em São Paulo. Bom, Mauro Calliari é colunista da Folha de São Paulo, professor e palestrante em diversas instituições, é conselheiro consultivo da ONG Oficina Municipal, foi representante eleito do Conselho Municipal dos Transportes. Membro do Núcleo de Estudos Urbanos da Associação Comercial de São Paulo, do Laboratório Político do Mackenzie e membro fundador da ONG Cidade a Pé. Muito obrigado por você aceitar o nosso pedido, o nosso convite, Mauro. A palavra é sua. Bom dia.

**00:02:15 Mauro Calliari:** Bom dia, Dawton. Bom dia, Michele. Gente, prazer estar com vocês. Obrigado pelo convite. Essa tese é o resultado de algumas indagações pessoais e talvez tenha algum elemento, para nós, de inspiração. Acho que sempre tem uma chance de a gente trazer uma conversa que pode surgir quando a gente tem algumas perguntas para fazer. Deixa eu ver aqui se está tudo certo. Acho que está funcionando.

**00:02:51 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sim, entrou.

**00:02:52 Mauro Calliari:** Ok. Então está bom. O nome dessa tese é o Pedestre e a cidade, mobilidade e fruição. A ideia que está na minha cabeça, que sempre ficou desde que comecei a andar a pé e pensar sobre esse assunto, é que o andar a pé tem sempre esse componente de chegar a algum lugar. O que estava na minha cabeça era, será que além do componente de chegar a algum lugar, não existe aquele componente, não é possível ter, enquanto a gente se desloca, uma chance de aproveitar a cidade, de fruir a cidade. Essa é a indagação e tem a ver com o meu percurso, com a vontade que tenho da cidade ser um lugar que a gente consegue aproveitar, mesmo quando a gente está fazendo alguns afazeres. Acho que essa é a pergunta. Vou trazer aqui para vocês em 35 minutos, um pouco dessas conclusões, claro que não vou conseguir mostrar tudo o que foi, até porque tomei uma bronca do pessoal da banca porque, a única bronca aliás, foi porque tinha coisa demais escrita. Ficou uma tese muito grande, acho que dá para ... fiz um resumo, espero que seja útil para nós. Bom, a primeira hipótese dessa tese, são duas, é se quando as pessoas contam a experiência de andar, os pedestres, suas percepções, será que a gente consegue relacionar as questões, os problemas que eles levantam à maneira como se deu o desenvolvimento urbano? As decisões tomadas ao longo da história da cidade e as decisões não tomadas? E a segunda, e pode ser muito simples, será que as pessoas que estão andando a pé tocando a sua vida nos afazeres diários, são conscientes da fruição da cidade? Será que elas são capazes? Será que elas entendem ou que elas aproveitam os seus trajetos? Essas são as duas perguntas que procurei fazer. O jeito de pensar nisso foi: vamos conversar com as pessoas. Foram entrevistas estruturadas em focos-grupos com pedestres. Olhando sempre para esse eixo da história, o eixo temporal, mas também comparando as percepções de cada um em relação ao lugar onde eles moravam. O que fiz

foi vários grupos, pesquisas qualitativas, homens e mulheres separados, que andam pelo menos 20 minutos por dia, 4 vezes por semana, ou seja, são pedestres, são pessoas que têm experiências para contar e têm memórias e têm lembranças e se consideram pessoas que estão se deslocando pela cidade costumeiramente. A gente pegou grupos de classes sociais razoavelmente homogêneas, B1, B2 e C1, que pudessem não ficar nem constrangidos, nem tivessem dificuldade de se relacionar com outros membros do grupo. Fizemos grupos bairros centrais, basicamente, são aqueles bairros dentro do interior e bairros de periferia bem separados. Os bairros da segunda coroa da cidade ficaram de fora para a gente poder tentar justamente comparar as percepções mais agudas da cidade. Esse foi o arcabouço, o método de ir atrás dessas duas perguntas. Em relação à hipótese 1, será que as pessoas aquilo que as pessoas falam sobre o andar a pé, a gente consegue relacionar à cidade? A primeira coisa foi, o que as pessoas estão falando? Eu perguntei coisas boas e coisas ruins. Vou começar pelas ruins. As dificuldades de quem anda a pé são quase que um checklist de tudo o que a gente tem de dificuldade na cidade. As calçadas estão em péssimas condições, as pessoas sentem um risco de acidente iminente, elas têm medo, sujeira. Reclamam muito de poluição sonora, uma coisa que a gente às vezes nem fala. O barulho da cidade incomoda muito quem anda a pé, principalmente quem anda ao longo de avenidas. A presença de pessoas morando nas ruas, isso foi logo um pouquinho antes da pandemia. Isso já era um indicador de desconforto das pessoas andando. Estou aqui narrando o que as pessoas falam, não estou julgando. A fumaça de carros e motos, as pessoas reclamam muito. Elas têm medo de acidentes e principalmente de serem atropelados. Reclamam de grandes distâncias, de cansaço, de dor no pé. Os dois extremos da cidade, climáticos, aparecem com intensidade, tanto o calor, como a chuva incomodam muito. Tem um medo, um medo que está ligado à violência, ao assalto, não só a integridade física de ser atropelado, a possibilidade de atropelamento, mas também à insegurança que tem na cidade de São Paulo. É o checklist, isso aqui é o resultado de muitos e muitos desses grupos, e eles aparecem com bastante clareza. Vou contar um pouco depois o que grupos diferentes pensam disso. O fato é o seguinte, esse checklist conta jeitos de se relacionar com a cidade através do andar a pé. A gente vê ao longo do tempo uma mudança no papel do pedestre. A gente vê primeiro uma sensação de que a cidade, claro que a gente tem um desenvolvimento histórico muito desigual, mas tem algumas coisas que aconteceram ao

longo da história que influenciaram decisivamente essas percepções. Tentei juntar aqui alguns marcos da caminhabilidade na cidade. Fiz 5 épocas, vamos chamar assim, e todas ligadas a um meio de transporte. O pedestre na cidade do carro de boi, o pedestre na cidade do bonde, o pedestre na cidade do ônibus, o pedestre na cidade do automóvel e o último período é o pedestre na cidade multimodal, que vou falar no final. Então, para cada um desses períodos, o que a gente vê é que são decisões tomadas que dizem respeito à qualidade do andar, ou que vão influenciar decisivamente a qualidade do andar. Por exemplo, São Paulo só foi regulamentar as calçadas a partir de 1895, é um período em que não era nem necessário você ter a separação da calçada à rua. Dentro dessa área muito restrita que a cidade viveu, nesse período muito longo em que a cidade foi bastante reduzida, aqui a gente vê o triângulo histórico, o que a gente tem? Pequeníssima importância dada ao ambiente urbano, ao espaço público. A ponto do nosso poeta romântico Alvarez de Azevedo colocar na peça dele, Macário, uma menção a São Paulo: as calçadas do inferno são mil vezes melhores. Esse tipo de comentário é feito por um carioca, um sujeito que veio do Rio de Janeiro para estudar na São Francisco, ele reflete um pouco essa, praticamente, esse descaso com o ambiente público. O Richard Morse, grande historiador da cidade de São Paulo, falou que a cidade de São Paulo era uma comunidade, não era nenhuma cidade. Os homens desse período sempre se saudaram nas ruas, mesmo que estranhos. Essa gravura mostra muito essa característica, talvez patriarcal, que a gente pode colocar nessa época. A gente vê, por exemplo, as mulheres de famílias ricas, vestidas quase como uma burca, quase como uma proteção nessa gravura. E as mulheres escravizadas e os homens escravizados e as pessoas que estão andando na rua, completamente o oposto. Praticamente donos da rua, mas, ao mesmo tempo não donos de si próprios. É uma contradição que a gente vê, mas que é expressa também no ato de andar. Aqui é o comezinho da Rua São João, 1827. Bom, esse período quase orgânico em que a gente via o andar a pé como um grande meio de locomoção subindo e descendo ladeiras, mas numa área casualmente concentrada, ele muda completamente na hora que a gente tem a expansão da cidade de São Paulo. o trinômio imigração, industrialização e café, que transforma completamente a cidade, transforma a paisagem urbana e tem uma característica interessante. Neste momento em que a cidade começa a explodir, na verdade, ela começa a ser necessária a presença de transporte. É o momento em que o bonde, o grande

estruturador do transporte, permanece assim até as primeiras décadas do século XX. É o momento que a cidade se abre, esse dinheiro todo é investido na cidade, pelo menos na área central. Existe quase como uma curiosidade em relação ao espaço público e existe uma contra ... a gente consegue ver na divisão espacial o aprofundamento da contradição social da cidade, que também se reflete no andar a pé. A gente vê, de um lado, a Avenida Paulista sendo fundada, grandes espaços de caminhabilidade excelentes, como a Rua Barão de Itapetininga, está acostumado a ver hoje ligando o Municipal até a Praça da República, com essa configuração talvez quase europeia, pelo menos nesse começo do século XX. É o momento em que a cidade começa a ser consumida. É o momento em que a cidade não só oferece o consumo, então o andar a pé ganha uma dimensão que não tinha, que é a própria paisagem urbana, da fruição urbana, mas também o consumo da cidade, a cidade como um lugar a ser consumido. Claro que as contradições continuam, nada que existia antes deixa de existir. Essa foto de 1905 mostra claramente a dificuldade que mesmo mulheres de uma certa classe média já com autorização para sair nas ruas, mas ainda muito difícil. Porque a cidade ainda é uma cidade masculina, que a gente vê quase como ela se juntando para se defenderem do assédio ou dessa cidade que ainda não é das próprias mulheres. A rede de bondes tem essa característica, que a gente se surpreende quando a gente vê que tinha mais de 200 quilômetros de trilhos na cidade, mas eles basicamente, ou refletiam, ou até induziam a forma urbana. Então, o que a gente vê é que a cidade cresceu em função da rede de bondes. O caminhar, aqui a gente vê a mancha urbana, já se espalhando um pouco para leste e um pouco para oeste, para leste e oeste em função do trilho de trem também, mas o bonde acompanhava esse desenvolvimento urbano até um certo ponto. E qual é a característica do bonde? É o caminhar. O bonde leva a pessoa até o ponto final, depois você anda um pouquinho e chega na sua casa. Ainda tinha uma escala em que o andar a pé fazia parte integral, ele era quase que um definidor da forma urbana da cidade e parte integrante do cotidiano. Claro que algumas das fraturas que a gente vê hoje, como nessa foto mais contemporânea, estão ligadas a esse momento, que é a passagem do trem no Bom Retiro. É muito difícil a transposição desses grandes obstáculos, dessas grandes fraturas na cidade, e a gente vê o reflexo delas até nas percepções dos pedestres. Na hora que o ônibus vem e domina, vamos dizer, toma conta da cidade e o bonde vai perdendo espaço até deixar de existir em 1967, a gente tem uma mudança dramática nesse processo de urbanização que

leva a uma dispersão muito maior. É muito mais fácil você colocar uma linha de ônibus bastante irregular, que traz trabalhadores de manhã e leva de volta para suas casas no final da tarde. Você não precisa ter uma colocação do trilho e, portanto, o que a gente vê é uma forma urbana muito mais esgarçada. É a hora que a gente tem os loteamentos perto dos centros, a gente ainda tem uma vida de bairros, uma vida consolidada desde aquele momento anterior, como nesta maravilhosa foto da Rosenthal. A gente tem aqui na Liberdade uma cena que mostra a rua fazendo parte da vida urbana, as periferias começam a se diferenciar para pior. A gente tem uma legislação muito mais permissiva, que inclusive não obrigava a construção de calçadas como a gente tinha nas áreas centrais, até hoje a gente vê, como aqui no Tremembé, uma configuração que tem a ver com decisões que foram tomadas nessa época. O resultado disso, como nessa foto de Paraisópolis, é que existem a cidade convive, de um lado, uma hiperlegislação e de outro lado, nas periferias, com a falta de legislação. Com uma legislação que foi permissiva, que deixou os loteamentos particulares, no caso aqui, era um loteamento que foi sendo ocupado, mas em todas as configurações morfológicas que a gente tem, do ponto de vista de caminhabilidade, com um tremendo passivo do caminhar. A situação muda e se agrava talvez ainda mais nesse momento em que o automóvel toma conta da cidade, o automóvel particular. Na década de 70 a gente vê um aumento da posse dos carros. Eu tenho nessa bolinha o número de veículos por habitantes. A década de 70 é o momento em que dobra. São Paulo tinha cento e tantos mil veículos na década de 60. Ele passa para cinco milhões em poucas décadas. É esse momento que a gente vê a partir da década de 70 o boom da indústria automobilística com consequências tremendas na cidade, porque a cidade é construída para o carro e as pessoas que não têm passam a ser aqueles que não conseguem se movimentar com a mesma disponibilidade. Claro que isso tem a ver com um momento, eu falo bastante disso na tese, desse padrão cultural. A gente aprende a amar a velocidade e a valorizar quem tem carro e aprende, como o nosso dicionário diz, a palavra pedestre, além de significar quem anda, ela também é usada como adjetivo para definir aquilo que é rústico, aquilo que é modesto, como nessa foto. Tenho quase certeza de que essa foto é onde é hoje o Parque Augusta. Dá para ver esse muro aqui, o pedestre sendo quase que literalmente afogado pelo carro. É uma coisa simbólica e é uma coisa física que, de fato, a gente vê na cidade a partir daí. Concretamente, tem uma decisão, que é o Plano de Avenidas, que talvez tenha sido o

nosso plano urbanístico mais bem-sucedido, para o bem e para o mal. A partir da década de 30 foi implantado a partir de 38, que o Prestes Maia, que era o autor do plano e depois virou prefeito, e o efeito dele durou décadas. Então, a gente vê o resultado dele até hoje. Primeiro, em fraturas urbanas. Aqui a foto da Avenida Tiradentes, embaixo, quando era aquele boulevard maravilhoso. Em cima, tirei em cima daquela passarela que vai dar na São Caetano. A gente vê o resultado desse tipo de ação, quer dizer, o plano de avenida, na hora que ele fala, vou crescer através dos fundos de vale. Ele está, na prática, conduzindo esse tipo de apropriação. O Anhangabaú é um exemplo dramático. Na década de 1930, ele tinha essa cara de jardim. Na década de 1950, ele foi tomado pelos carros, já com o buraco do Adhemar. Depois, o túnel, que piorou a situação. Na década de 1996, ele foi tampado e a gente tentou ver esse jardim aqui e hoje talvez seja um espaço em busca de um sentido mais ... talvez essa pequena evolução aqui do Anhangabaú, mostra um pouco como a cidade está buscando entender o papel do pedestre. Onde está o pedestre nessa história toda? Agora os carros estão passando por baixo, que legal. E o que vai acontecer com os trajetos de pedestre? Outro efeito deletério do plano de avenidas foi esse sacrifício dos lugares para a criação de nós, de transporte. O que na prática significa? Aqui tem um exemplo bem claro. A Praça da Bandeira, aqui à esquerda, na década de 50, era isso, uma praça. Podia ser uma praça, um ponto de encontro e, na verdade, acabou virando ... na hora que você tem a decisão de transformar isso num terminal, já em 2011, nessa configuração, e hoje está até pior, você gera uma certa destruição do lugar. Claro que precisa de terminais, não estou advogando que não, mas a decisão de tomar esses lugares públicos e fazer esse tipo de escolha, ela carrega uma consequência. A consequência é uma dificuldade muito maior de transposição desses lugares. É muito mais difícil um pedestre andar aqui do que era antes. Do ponto de vista de viadutos, o efeito é dramático também. Aqui peguei um só, mas os viadutos são péssimos para pedestres de um modo geral. O Parque Dom Pedro antes, em 1922, aqui, lindinho, e ele já tomado pelos viadutos aqui numa foto de 2018. Agora, os viadutos têm essa configuração. Quando a gente vai atravessar o viaduto 25 de março, A gente anda quase que num plano inferior ao dos carros, sujeito aos perigos de quem está no viaduto, os perigos do automóvel que está circulando na sua orelha, o pneu mais ou menos nessa altura. Então, quando a gente vê esta configuração parece assim, legal, tem um carro que passa por cima, mas não é só isso. Isso, na prática, é um impedimento para a

transposição dos vários núcleos que a cidade tem, como ela foi desenvolvida em vários núcleos, o que a gente vê? É uma dificuldade de você chegar a transpor, no caso aqui para chegar no Brás, por exemplo. Outro exemplo, a Praça Marechal Deodoro, linda, em 1942, tomada pelo Minhocão em 71, que hoje também está sendo questionado, assim como esse grafite aqui, era outro lugar, era um lugar, talvez hoje seja um não lugar, a gente está aqui numa coisa. O fato é o seguinte, se em cima está tudo bonitinho, hoje tem até uma ideia de um parque, talvez lá para frente, talvez não, embaixo o que a gente vê é isso: uma cidade que sofre as consequências de uma decisão que é, se aqui é um lugar de passar carro em cima, embaixo estou sacrificando a cidade. Outro efeito deletério dessa, e não tem a ver só com os planos, mas também com a questão da insegurança a partir da década de 90, é o fechamento da cidade. Centros empresariais para trabalhar, os condomínios para morar e os shoppings para comprar. Todas esses grandes lotes cercados geram esse tipo de efeito, como a gente vê aqui no Shopping D. Não tem nada contra o shopping dentro. Mas tem muito contra o shopping fora, porque, normalmente, o que eles fazem, os condomínios também, e os grandes lotes, é justamente transformar ou destruir a rua. Como espaço de passagem, ela passa a ser um espaço que mais amedronta do que outra coisa. Chegamos a hoje, na cidade multimodal, de toda essa evolução histórica, que está contando um pouco da dificuldade de andar. Hoje a gente está num momento em que a gente vê o aumento do número de meios de transporte sendo usados cotidianamente, como a gente vê aqui na Xavier de Toledo, vários meios de transporte circulando ao mesmo tempo. O que está acontecendo fora do Brasil? Tem um novo paradigma, não dá para a gente negar isso, esse paradigma aconteceu consistentemente nas últimas décadas. Tem um grande ponto de inflexão que é quando a Jane Jacobs escreve o livro dela, Seminal, que é considerado o livro mais influente do urbanismo em 1961. No mesmo ano, em Copenhague, é feito aquele grande teste de fechar essas ruas centrais chamadas Sprojet, que dão um resultado tão potente que é justamente validar a ideia de que os automóveis, ao tomar o lugar das pessoas, com grandes estacionamentos e tal, estão prejudicando a vitalidade econômica. Vai ser um dos grandes achados dessa década que mostram, que se refletem ao longo das próximas décadas, uma cidade completamente diferente. A diminuição de velocidades em Londres, o aumento de área de calçadas em Medelim, a demolição de viadutos em Seul e dezenas de outros exemplos que a gente lembra. Como é que isso aqui chega até a gente?

Bom, primeiro tem um novo campo de conhecimento, que é essa história da caminhabilidade, que é uma coisa que já começa a ser uma disciplina a ser adotada. E aqui o que a gente vê? A gente tem um grande marco no Brasil, que é o Código de Trânsito, que começa a colocar o pedestre na frente, como aquele a ser defendido por todas as outras pessoas que estão usando outros meios de transporte. Temos planos de mobilidade que refletem isso. O Plano Diretor e o Estatuto dos Pedestres, principalmente, eles falam muito disso. Do ponto de vista de legislação, apresentei essa aqui em 2019. Confesso que estou chocado agora, quando revi isso ontem, como tantas coisas que coloquei, não sei se elas estão hoje valendo. Tinha uma comissão permanente de calçadas, nós tínhamos vários programas públicos que começaram promissora a aumentar o espaço de pedestres. Eu vejo que alguns deles estão virando outras coisas, outros não. A gente tinha um plano de metas bastante ambicioso que foi bastante sacrificado nos últimos anos e tinha um plano de segurança viária que foi lançado com pompa em abril de 19 e que não é que está desativado, mas ele não é mais mencionado. Acho que aqui a gente tinha muitos avanços e hoje talvez a gente possa discutir um pouco sobre isso. Tem também uma coisa que acho mais importante que tudo, que é: as pessoas estão querendo ocupar o espaço de volta. Então, a caminhabilidade em São Paulo está se beneficiando não de cima para baixo, mas de baixo para cima. A Paulista aberta, o Carnaval, a gente vê as pessoas querendo retomar a cidade, o uso das ciclovias intensas. E é claro que a prefeitura, muitas vezes, saca isso e vai e faz. Acho que é uma combinação entre o que vem de baixo e o que vem de cima que está dando o resultado, que a gente pode discutir se está indo para frente, para trás ou está parado, como é que a gente está hoje. Agora, se é verdade que o espaço é a expressão da sociedade. Aquilo que a gente está vendo em volta da gente conta um pouco da gente. A gente está vendo duas cidades que já não são a mesma. Quando a gente construiu o minhocão e deixou construir em um prazo recorde de um ano, aquilo estava falando assim, isto é uma sociedade que precisa circular e que precisa que automóveis particulares circulem e estamos achando isso bom. Esta mesma, esse mesmo lugar hoje sendo ressignificado, talvez esteja contando uma coisa muito diferente sobre as pessoas que moram aqui hoje versus as pessoas que moravam aqui 50 anos atrás. Acho que tem uma mudança muito grande. A primeira hipótese, que é, será que aquilo que as pessoas estão falando sobre a dificuldade do caminhar é expresso naquilo que a gente vê nos planos urbanísticos? Eu diria

que sim. A minha resposta para isso é sim. É um sim bastante peremptório. A cidade, aquilo que é decidido, tem consequências na caminhabilidade e aquilo que as pessoas percebem hoje é reflexo dessas decisões tomadas nas últimas décadas. A segunda hipótese é uma coisa, talvez, menos rápida. Vou falar uns 10 minutos disso e a gente termina. Dá para a gente fruir a cidade naquilo que a gente está fazendo? Vou usar muito as declarações das pessoas nessa pesquisa que fiz. Primeira coisa, elas tomam a decisão de andar a pé racionalmente. O que elas levam em consideração? Conveniência, custo e distância. Essas três coisas juntas compõem a base para as pessoas decidirem tomar ônibus, tomar metrô, ir a pé ou pegar um Uber. O que elas dizem? Eu prefiro caminhar a entrar no metrô no horário de pico. É uma mulher moradora de um bairro central. Ela pode decidir com base na conveniência, no custo e na distância. Esse homem diz assim, é gostoso, você vê aquele ônibus lotado, as pessoas esmagadas, e você está ali, tranquilo, andando a pé. Quer dizer, o a pé já começa a aparecer, mesmo na decisão de transporte, como o aspecto de fruição, de prazer, ele aparece. Homens e mulheres são muito diferentes, principalmente em relação à segurança, ou à falta de segurança. Uma mulher diz assim, eu estava subindo uma rua outro dia, veio um cara com uma moto, eu fiquei com muito medo, eu mal conseguia respirar. No fim era só um entregador de pizza que parou num prédio. Mas a gente está acostumado a se preocupar. Curiosamente um homem, morador de um bairro central, falou: poxa, é muito ruim a pessoa ter medo de você. Quer dizer, ele se viu também como alguém que estava andando atrás de alguém, a pessoa ficava olhando para ele com certo medo. A gente está acostumado a morar num lugar em que isso é uma questão central. A questão da segurança aparece quase como um caldo, um substrato do andar a pé. A diferença entre morar no centro e morar na periferia é tremenda. Agora, a conclusão, nesse caso, diria que existem poucas calçadas maravilhosas, a maioria das calçadas são OK ou ruins. As calçadas na periferia são péssimas. Esse contraste é muito percebido por quem mora na periferia. Olha como uma pessoa que mora no bairro da periferia define morar lá: na periferia é tudo muito difícil. Não tem faixa, não tem farol, não tem respeito. É diferente do centro. No centro eles dão licença para você passar, dão preferência para o pedestre, na periferia não. Quer dizer, ela até idealiza o andar a pé aqui no centro. Agora, se a gente imaginar umas condições de segurança, a pessoa estou num lugar que estou vendo mais gente, estou mais tranquilo, estou vendo policiamento, não estou vendo uma certa tensão no ar, estou num lugar que tem

infraestrutura mínima, como calçadas, como faixas, como travessia, como fiscalização, o andar a pé pode gerar experiências muito prazerosas. Então, essa é a conclusão desse estudo. O que as pessoas dizem? Que negócio é esse de aproveitar a cidade? Olha esse cara, o que ele diz: na rua de cima da minha casa, você passa, tem uma bananeira, um pé de mamão e tem mamão. O cara do lado tem uma galinha. Isso tudo de carro, transporte público, você não vê. Ele está falando de um negócio que é: estou aproveitando a pequena escala, as minúcias, aquilo que a gente não vê quando está andando de transporte. Essa mulher gosta de ver lojas. Eu adoro ver lojas. De carro, a gente não vê nada. Andando, a gente vai vendo coisas, detalhes, se distraindo. Por isso que é tão importante a gente lutar contra esses grandes lotes que muram tudo. Porque a cidade que é feita, o prazer é feito desses pequenos lotes que vão se multiplicando e vão trazendo distração, que vão trazendo segurança. Às vezes, você não está muito legal e quer chorar. Dentro do ônibus não dá, é estranho. Andando você chora à vontade. Essa mulher moradora de um bairro de periferia está falando de um aspecto que ninguém podia pensar quando começa a fazer uma pesquisa dessa, que é você poder estar tão à vontade sozinho que você pode até chorar. Às vezes, é um ato primal que a gente precisa de vez em quando para desabafar. É bonito isso. E esse cara aqui é um vendedor, ele vende, ele vai a pé de bar em bar, ele vende produtos desses de bar, então ele anda o dia inteiro. E ele fala: as melhores reflexões da minha vida eu tirei caminhando. Quer dizer, mesmo, isso aqui acho que é muito significativo, mesmo alguém que é obrigado a andar para trabalhar, consegue ter nesses deslocamentos uma experiência mais profunda, mais central, pensar na vida. Acho que é uma coisa legal a gente pensar, quais são as condições que a cidade está oferecendo para que a pessoa consiga desligar um pouquinho do medo, da insegurança e falar, opa, estou indo para algum lugar e aquilo me abriu uma janela mental. Bom, e para terminar, nos próximos cinco minutos, trouxe 9 ideias, a partir das declarações das pessoas, será que o andar pode ser também um ponto de vista? É aí que sinto, Dawton, Michele, colegas, Renato, quem está aí, Thelma, eu acho que a gente, quando a gente fala dessa Câmara, pode ser um lugar de ecoar um pouco esse ponto de vista. É muito difícil você perceber a cidade se você está dentro de um carro blindado. Sei que nossos administradores às vezes precisam se deslocar rapidamente entre um lugar e outro sem ter a capacidade, sem um secretário de mobilidade, ser capaz de entrar num ônibus, ficar esperando no ponto, andar até lá, sair do metrô, trocar de transporte,

andar nesse espaço, subir um viaduto, subir uma passarela, dificilmente a pessoa vai conseguir pensar nesse tipo de coisa, que é a experiência mais primordial de se deslocar pela cidade. São nove ideias. A primeira é, a gente já tem leis. A gente já sabe que não pode passar no sinal vermelho. Então, a primeira ideia é uma coisa meio assim, dá para a gente fazer aquilo que já está na legislação? Dá para a gente ser mais rigoroso e fiscalizar, mesmo que isso possa representar um viés eleitoral? Nós já temos as leis, a gente não precisa falar assim, olha, o pedestre precisa estar protegido. Ele já deveria estar sendo, porque a nossa legislação, o Código de Trânsito, está tudo lá. A segunda tem a ver com descentralização. Acho que tem a ver com como é difícil a gente conseguir ver respostas rápidas para pequenos problemas. A minha proposta do ponto de vista de descentralização é que as subprefeituras tenham muito mais poder de resolver rapidamente coisas pequenas. Descentralizar diagnóstico e incluir a participação das pessoas para detectar rapidamente pequenos problemas. Não dá para a gente imaginar que uma cidade como São Paulo vai ter uma solução centralizada para isso. Sei que a subprefeitura tem poucos recursos, ela já faz um pouco de manutenção, de cortes de árvores, são pequenas coisas, mas assim, daria para a gente ser muito mais veloz, principalmente na detecção. A pessoa que está passando, o fiscal da subprefeitura que está passando para falar de alvará da construção, não é possível que ele passe por uma calçada como essa e não aperte um botão e esse negócio determina que vai ter uma equipe que vem lá e arruma a calçada ou que se multe, como a gente tem falado muito nessa Câmara Temática, mas nunca vimos a subprefeitura aqui, que se multe. Pessoa que é dona dessa calçada e que não está fazendo aquilo que a lei manda. Terceira sugestão é aproximar a mobilidade do urbanismo. Trabalhar, estou falando do ponto de vista de secretarias, a gente vê muitas dificuldades, mesmo da CET, que está cuidando de alguns projetos que não são exatamente os mesmos da Secretaria de Obras, que não são o da SMU. Acho que tem um espaço para a gente poder trabalhar um pouco mais junto nessa noção de lugar. Calçada não é só para andar, para chegar em algum lugar. Também é um lugar de contemplação da cidade, tanto é que as pessoas adoram botar uma mesa na calçada, porque é ali que você vê como é que a gente viabiliza isso. Quatro, reforçar o papel do andar a pé dentro do conceito de intermodalidade. Quando a gente pensa na chegada de estações, como essa aqui no Terminal de Pinheiros, a gente vê muitas vezes o pedestre espremido e os terminais com bastante espaço, o pedestre espremido, os carros com

espaço. Essa ideia de que não dá para ter um transporte público sem garantir a chegada das pessoas, seja em bicicleta, seja a pé, seja como for. Acho que do ponto de vista dos terminais ainda não está muito praticada, acho que dá para a gente fazer muito mais em cima disso. O que é pensar na calçada como um lugar de passagem de permanência? Não dá para a gente imaginar. Andei viajando esses tempos agora, como tem soluções simples para aumentar o tamanho das calçadas, não é fazer calçadão, necessariamente, é você diminuir um pouco a área dos carros, pode tirar um pouco do estacionamento, faz alguns bolsões e com soluções fáceis, garantir que o encontro possa continuar acontecendo como sempre foi, como as calçadas da cidade possam voltar a ser um pouco esse lugar onde as pessoas se encontram, onde você vai lá comprar uma carne no armazém e encontra um vizinho, no açougue encontra um vizinho, esse tipo de coisa que eu estou falando. O sexto é pensar em trajetos, não em pontos isolados, principalmente essas fraturas urbanas. Tudo aquilo que tem uma passarela, para chegar, a gente já sabe que tem problema. Ou a pessoa tem medo de passar em cima, ou tem cheiro de xixi, ou é desagradável, ou é difícil para quem tem dificuldade de locomoção. É importante a gente pensar nesse qual é o mínimo denominador comum para poder justamente costurar aquilo que hoje é descosturado. Por isso que a gente é tão contra essas passarelas, por isso que chegadas de estrada, como está sendo discutido agora na Nova Raposo, são tão difíceis para a cidade, porque elas trazem esse volume monstruoso de carro, as pessoas que estão ali, como a gente pensa na ligação leste-oeste, como os bairros foram seccionados. É importante pensar em soluções que sejam mais inteligentes do que essa para ligar esses bairros. Sétimo, reequilibrar o uso do espaço urbano. A gente fala, todo mundo aqui nessa Câmara fala, é até possível que a prefeitura fale. Estou incentivando a troca do transporte individual pelo transporte coletivo, mas, na prática, a gente vê a dificuldade que é conseguir tirar um metro de uma pista de automóvel para colocar uma faixa de ônibus. Como é difícil estruturar isso tudo com a modalidade. A gente veio aqui num lugar bastante rico da cidade, a Faria Lima, como é difícil essas conexões, como é importante ter uma engenharia que leve em consideração o sinal para a bicicleta, que passe o pedestre que tenha, como é que o ônibus faz, de um modo que o pedestre não fique, como é hoje, em segundo plano, sendo que ele tem que chegar, ou ela, ou nós todos temos que chegar até o transporte. Oito, penúltimo. É um choque de urbanidade na periferia. Coloquei aqui o exemplo do Parque do Canivete porque acho que é

uma das grandes intervenções que a cidade de São Paulo fez. O Parque do Canivete, para mim, é um exemplo de uma quase uma acupuntura urbana, quase um quilômetro de parque linear, num rio que nem foi limpo, mas que só de você conseguir dar essa respirada você cria tantos pontos de encontro. Imagino que seja muito possível, e aqui a verba sei que foi da Secretaria de Habitação, e mostra um pouco do potencial que a gente tem de usar verbas multidisciplinares para poder reconduzir, mas principalmente na periferia. Acho que a periferia são os lugares onde a gente deveria estar com um plano especial para falar, olha, onde não tem calçada põe, onde tem calçada ruim faz. Não é possível ali. Sei que a gente tem vários projetos que podiam ser muito mais escaláveis. Para terminar, deixa ver aqui. A gente ser um pouco mais ágil na medição de resultado de política pública. Sei que a gente tem projetos que são muito bons, que a gente vai lá, põe um cone, pinta de faixa verde. Sei que a Liberdade foi um exemplo interessante e a gente vê a dificuldade disso, mas assim, quanto mais ágil a gente for em medir, muito mais rapidamente a gente vai conseguir implantar permanentemente coisas. Olha, legal, mediu. O número de carros já é muito menor que o número de pedestres, sei lá, rua Augusto à noite. Como que a gente faz para poder ser mais forte, mais rápido e mais ágil do que isso? Acho que é uma coisa de ter na área de mobilidade alguém, uma responsabilidade de poder rapidamente chegar a conclusões. Olha, não deu certo? Para de fazer. Deu certo? As áreas calmas, por exemplo. O que deu certo? O que não deu? Como que a gente expande isso rapidamente? Acho que essa é a minha última conclusão aqui dessa tese. Deixo meu e-mail para quem quiser ficar em contato. A tese está aqui à esquerda, ela é aberta na FAU. Na Folha de São Paulo, escrevo sobre o caminhar, mas também sobre outros assuntos. Esse aqui é o livro que o Dawton gentilmente mencionou. Esse aqui é um livro para crianças que lancei no ano passado sobre caminhar, para crianças pensarem na cidade e tal. As ilustrações maravilhosas dessa moça chamada Elena Freitas também. Está saindo um livro novo agora, que vai sair em dezembro, que é sobre caminhabilidade também. Bom, gente, era isso. Agradeço o tempo. Acho que deu exato o tempo, Dawton.

**00:40:18 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito bom, Mauro. Realmente espetacular. Acho que é como encontrar o equilíbrio entre uma cidade que constantemente sofre as consequências dessas alterações, e como romper esse paradigma garantindo a

caminhabilidade e toda essa política que está sendo aplicada na cidade de São Paulo. Acho que o grande desafio é esse. Você ter representantes capazes de colocar nas instâncias que são as decisórias com relação aos determinados planos, pessoas que pensam de fato um planejamento de uma cidade que quer ter uma mobilidade mais ativa. Uma mobilidade que garante a sustentabilidade e, de fato, o pedestre seja o rei, como a gente sempre vem mencionando em tudo que a gente vem colocando. Mas é isso, eu vou abrir aqui para as perguntas e para as colocações. Não sei se já tem alguém inscrito aqui. Seu Sérgio Amaral, por enquanto. Sérgio, vou passar a palavra para o Sérgio. Bom dia, novamente.

**00:41:36 Sérgio Amaral:** Está me ouvindo?

**00:41:38 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sim.

**00:41:38 Sérgio Amaral:** Me ouvem? Bom, antes de mais nada, parabéns, Mauro. Trabalho brilhante. O próximo livro deve ter as suas ilustrações, ou estou errado?

**00:41:49 Mauro Calliari:** Não, não estou com essa coragem, Sérgio.

**00:41:52 Sérgio Amaral:** Mas merece, viu? Parabéns. O que você mencionou bem a passar. Queria ouvir suas considerações sobre a nova Raposo.

**00:42:04 Mauro Calliari:** Está legal. Olha, acho que é super tema polêmico. Acho que a maior crítica que o pessoal que mora lá está fazendo é sobre o processo de tomada de decisão. É muito ruim você ser morador de uma região, e o pessoal da Zona Oeste que viveu isso, e descobrir que tem uma coisa acontecendo. Não acho impossível que algumas das considerações ali, das propostas, possam ser implantadas com menos impacto. É quase que uma falta de civilidade você ver um projeto desse tamanho está sendo colocado já com o plano pronto, sem a consideração e sem principalmente a comunicação com o pessoal que mora lá. Tenho a impressão de que essa talvez seja, para mim, o maior ponto de discórdia. É claro que tem várias questões sobre a chegada de novos túneis, a construção, a desapropriação de casas, a possível destruição de verde ali. São questões que acho que

precisam ser discutidas, mas o que senti e vejo que as pessoas estão muito indignadas é você tomar um susto em um lugar que você mora há décadas ou há gerações, está sendo ameaçado por um projeto lançado com essa velocidade. A grande insatisfação do pessoal que mora ali na região da chegada. Pessoalmente, também acho que faltou um estudo de alternativa. Sei que é complicado, linha de metrô talvez não suporte a densidade, mas certamente ali a Raposa é uma avenida que precisa ser tratada como tal. Se a gente tem uma avenida como a Francisco Morato, por exemplo, que recebe a estrada que vem lá de Curitiba, a BR-116, e vira uma avenida. Por que não ali também tratar como uma avenida com faixa exclusiva de ônibus, com um pouco mais de tratamento urbanístico também e com muito mais prioridade. Acho que tem muitas coisas para fazer, não acho que é o caso de discutir isso aqui, mas me chamou a atenção a dificuldade de informação, a falta de comunicação num processo tão grande como esse.

**00:44:04 Dawton Roberto Batista Gaia:** Só complementando, sou morador daquela região. O que precisa ficar muito claro é o seguinte. Lógico que esse modal, essa solução, não é uma solução definitiva porque todos sabem que você ampliar as vias e a chegada de carros a São Paulo, o que vai chegar aqui não vai ter para onde ir. Essa é a verdade. As marginais não suportam um volume maior ou uma ampliação de capacidade. Vejo lá naquela região que está surgindo a nova Raposo, 110 prédios estão sendo projetados, 110 prédios estão sendo colocados naquela região. É uma coisa absurda que realmente a única solução para aquilo é o transporte de massa, não tem outro jeito. O transporte coletivo, quer dizer, alguma solução que venha junto com o transporte de massa. Tentamos implantar lá um corredor de ônibus uma época atrás, nós não conseguimos vencer o DR, era o DR ali? É o DR. Nós conseguimos vencer o DR. Mas a solução definitiva, com certeza, seria o transporte automático. O transporte alternativo, nesse momento, a melhor alternativa para esse momento seria, no mínimo, um corredor de ônibus, para poder garantir que esse grande número de pessoas que vêm da região do Cotia, do Rio de Janeiro, cheguem em São Paulo, reduzindo o número de veículos, com toda a certeza, se vier o corredor, as pessoas vão deixar o carro e vão vir de transporte coletivo. Telma.

**00:45:40 Telma Micheletto:** Eu gostaria de parabenizar. Excelente, excelente trabalho. Parabéns mesmo. Você me fez, durante a apresentação, pensar todos os desafios que, nas nossas histórias e nos nossos trabalhos, a gente se depara. Principalmente a questão das calçadas e nas áreas das periferias, onde a gente tem as rotas escolares. Então, me fez lembrar muito a falta de tratamento que tem, e quando a gente coloca esse tratamento, a população se sente... é o que você falou. Você se sente lembrada, tratada, tem uma preocupação do poder público. Então, é muito importante isso. E, assim, é um desafio para nós, é muito difícil, não vejo assim uma solução rápida, de você tratar essas calçadas. Ontem mesmo estava conversando com a Sandra, a Sandra está aqui na reunião, sobre solicitações. Vem aquele monte de solicitação pontual, que a pessoa não consegue andar na calçada, aí você tem que achar outras soluções, porque ela não consegue ir até a faixa de travessia, porque a calçada não é acessível. Você fica pensando, o que fazer? A pessoa caminhar na rua? Então, assim, uma série de... precisa do poder público estar fiscalizando. Os donos dos imóveis precisam ter essa responsabilidade. É um desafio muito grande. E foi muito bom isso que você levantou, de toda essa história, para a gente ter esse entendimento, esse conceito, e vamos ter que organizar tudo isso.

**00:47:23 Mauro Calliari:** É gozado quando a gente pensa num arco histórico tão grande. Ele até soa um pouco exagerado, mas assim, não dá para dizer que alguém em 1895 fez uma lei e até hoje a gente ainda sofre um pouco com isso. Alguém em 1930 fez uma outra que falou, não, não, loteamento na periferia não precisa de ter a mesma distância e a mesma amplitude de calçada que tem no centro. Você acha: legal, isso vai acabar aqui. Não acaba. Cem anos depois, a gente está vendo exatamente isso. É impressionante pensar nessa coisa tão longa. O que talvez até faça pensar, o que a gente está fazendo agora, alguém vai reclamar daqui a cem anos ou vai agradecer.

**00:48:00 Telma Micheletto:** É, é isso que fico preocupada. Mas espero que agradeçam. Acho que é para isso que a gente tem que pensar mesmo nesse multimodal e fazer o melhor para as pessoas. São tantas coisas, a gente abordou tantas coisas, a gente vai pensando ao longo da apresentação da vontade de ficar te interrompendo para ir colocando, sentir a carinho de cada um. Muito bom mesmo, parabéns. Você citou também o plano de metas, o

plano Vida Segura, e a gente caminha para atender esses projetos. Estamos aqui fazendo, recebendo esses projetos, avaliando e devolvendo para as empresas, até uma hora que vai ser contratado para a secretaria, isso está no plano de metas e isso tudo está sendo acompanhado. E o plano de vida segura também. É muito importante para nós.

**00:48:59 Dawton Roberto Batista Gaia:** Veja como o ano inteiro, o ano não, uma gestão inteira, depois dos projetos elaborados, sendo revistos, sendo contratada uma empresa para fazer os novos projetos, ou os projetos antigos, atualizando esses projetos. Nós vamos conseguir agora no finalzinho da gestão, contratar essas obras. Por incrível que pareça, nós vamos conseguir contratar essas obras agora. A empresa foi contratada para fazer os projetos, ela teve um aditivo de prazo, contratou mais de um mês para ela entregar os projetos definitivos e a partir daí, sim, elaborar o TR e contratar a obra. Mas o mais importante é que finalmente vai sair. Tem dinheiro reservado para isso, tem recurso para isso e finalmente vai ser contratado e essas obras vão sair. A gente sempre vem falando o seguinte, muito pequena por causa da escala. A gente tem que falar da escala. A escala realmente é muito pequena para o tamanho de São Paulo. Mas é mais um passo que está sendo dado na direção de soluções de problemas de segurança, na solução de garantir que os pedestres andem com mais segurança, com mais tranquilidade. É um pouco de construir isso que você está colocando na sua tese. Andar nessa direção, é pouquinho, mas estamos andando na direção e o mais importante é reconhecer essa nova fase onde ainda estamos engatinhando, mas é deixar que o pedestre seja realmente muito mais importante do que o veículo é o que vai fazer essa cidade uma cidade melhor. E, claro, quando você pensa na periferia, se você não pensar em projetos onde as calçadas sejam tão largas quanto essas do centro, como no ano passado, você vai deixar... não permitir que essa região cresça como cresceu aqui na região central. É isso. Renan.

**00:51:14 Renan Villarta:** Olá, olá, tudo bem? Mauro, tenho duas perguntas. A primeira é, como você vê o papel das mídias sociais na questão do urbanismo? Por que gostaria de fazer essa pergunta? Porque aqui, Moema, o bairro onde moro, a gente conversando com o bairro, também faço parte da Associação do Bairro, uma queixa muito recorrente é que muitos moradores que antes andavam a pé começaram a andar de carro devido à

insegurança. Quando a gente fala com as forças policiais que atuam aqui na área, geralmente não houve um aumento tão expressivo das ocorrências, mas sim uma exageração do medo das pessoas, porque o que viraliza nas redes sociais são aquelas situações horríveis que a gente vê. Uma coisa que a gente fez na associação foi: não vamos mais postar esses vídeos. A gente conseguiu também fazer com que uma outra empresa que trabalha em comércio do bairro também não postasse mais esses vídeos, porque Moema parece que estava ganhando essa reputação de ser um bairro inseguro, por mais que não seja a situação quando a gente vê os números da polícia. O que você acha, assim, com relação à mídia social? Porque como ela polariza tanto, como que a gente consegue polarizar mais para o outro lado inverso? Trazer o pedestre se a gente não tem esse conteúdo tão, digamos... legal.

**00:52:46 Mauro Calliari:** Acho que, primeiro, em relação à mídia social, acho que a gente está usando muito pouco para fazer enquetes. Não sei exatamente cada associação. Mas vejo, por exemplo, vou dar um exemplo. Áreas Calmas, que é um super projeto. Super projeto. Eu acho que é daquelas coisas que, se replicadas, podiam mudar a cidade. Quantas vezes, quem é que está gerindo as redes sociais das áreas calmas, sei lá, da Lapa, para falar assim, olha, conta o que você está achando do novo da nova lombada ali na Rua Tal. Conta para nós o que você achou da iluminação, que não sei o quê. Olha, tantas vezes fiz... cadê essa... na hora que a gente vê o descentralizado, a gente vê as associações de bairro ativas e a subprefeitura inativa. Ou nesse caso aqui, não sei se seria a CET. Acho que quanto mais a gente localiza, melhor é o uso que a gente tem, que poderia ter uso das redes sociais, até... como uma, não sei se a prefeitura faz isso, mas escanear, fazer um rastreio para transformar isso numa espécie de uma porta para o 156. Porque senão fica assim, não, eu só recebo o que está no 156. Tem alguém protestando de um negócio, tem um buraco na frente da CET, na rua Barão de Itapetininga. Isso não entrou pelo 156, não vale ou vale? Sendo que todo mundo viu o buraco e todo mundo viu a rede social. Acho que é uma coisa para a prefeitura responder. Agora, com relação a essa história de percepção, eu também acho que às vezes acontece isso. Quem não anda a pé fala assim, nossa, é que nem transporte público. Nossa, como o ônibus é ruim em São Paulo, quando for bom eu vou andar. E às vezes você pega um ônibus e é ótimo, dependendo de onde você vai. assim,

acho que também a percepção tem isso, mas ela demora mais para mudar mesmo, não é Renan? Assim, não vejo como ir contra. Agora, por exemplo, um exemplo disso, as reuniões dos conselhos de segurança, dos Consegs. Acho que elas podem ser mais bem divulgadas. Por exemplo, a prefeitura falou: estamos comemorando uma redução de tantos por cento no roubo de celulares. Puxa, isso o Conseg poderia ter um próprio, uma própria rede social. No mundo de redes sociais, os conselhos eu acho que são poucos. Você tem lá uma ata de uma reunião, você tem lá o vídeo da reunião, mas você não tem assim, o que a gente descobriu aqui, um vídeo de alguém que fala. Então, eu acho que tem uma coisa para fazer. Agora, é claro que muitas vezes as percepções batem com a realidade. Então, provavelmente alguém que foi assaltado é capaz de influenciar 20, 50 outras pessoas e os que não foram. Então, acho que assim, na minha cabeça, para terminar essa história, quanto mais gente estiver andando na rua, melhor. Então, acho que isso tem que ser comemorado. Alguém postou um vídeo esses dias: o centro ficou melhor. Puxa, é interessante você ver, apostar, colocar isso em números para a gente ver se isso de fato está acontecendo. Certamente, Moema tem o que comemorar. Não é possível que a percepção dessas pessoas todas esteja tão errada há tanto tempo. Acho que é uma coisa que dá para ir mudando com o tempo, dados e, de fato, com a realidade mudando também.

**00:56:01 Sérgio Amaral:** E só uma última pergunta. Você acredita que existe a possibilidade de a gente fazer um urbanismo no sentido... deixa eu contextualizar a minha pergunta. Aqui a gente colocou uma ciclofaixa e quando foi colocada a ciclofaixa, houve aquele movimento contrário. Geralmente, das pessoas que não aceitam, vem aquele movimento contrário muito forte. Outro dia estava conversando com o Dawton e ele falou: ah, vamos fazer um estudo de colocá-los na ciclofaixa? Eu falei, caraca, eu não sei se isso é uma boa ideia, porque às vezes a população não está preparada para receber aquele modal, aquela infraestrutura, e a reação contrária é muito grande. Você acredita que tem como a gente fazer urbanismo de um jeito mais sutil, onde o desconforto seja o mínimo possível? Ou você acredita que o urbanismo é mesmo esse jogo desse cabo de guerra, de fazer algo grande e vier esse sentimento contra? Vai ser sempre assim ou dá para a gente ter uma linha mais firme, mais tranquila? Não sei.

**00:57:05 Mauro Calliari:** Acho que o conflito sempre vai existir. Eu já ouvi uma vez um argentino, um palestrante, falando assim, mobilidade é fricção. Alguém vai ocupar espaço de alguém. Então, quando a gente fala assim, legal, aqui tem uma ciclovia, mas ela é pequenininha, mas ela tirou algum espaço. Quando você aumenta uma calçada, você está tirando uma vaga. Agora, eu acho que essa construção de consensos é assim, qual é o denominador comum que possa ser feito. Por exemplo, ciclovia. Tem muitas horas que a ciclovia surge e não tem ninguém, fica todo mundo assim, está vendo? Não tem ninguém, não sei o quê. Mas aí tem aquela coisa de, depois de um certo tempo, você já consegue medir. Então medir, eu acho até que a Câmara Temática de Bicicleta briga por isso, mas acho que tem que ser uma disciplina da CET. Tem que medir, porque apareceu 10 caras lá que vão virar 20, que vão virar 100, tem uma hora que você tem mais gente andando de bicicleta do que andando de carro, e certamente mais do que os que estão parados nas vagas. Eu acho que esse tipo de solução, o comércio normalmente é muito contra. Mas aí você vai ver quantas pessoas realmente estão paradas na frente da lojinha dá, sei lá, Arthur Azevedo, que botaram a ciclovia. O que eu acho só é que não pode ter construção que não tenha conversa. Dá trabalho, mas assim, plano de bairro, que não existe. Tem que ser de baixo para cima, tem que ter um lugar que você fale assim: nós vamos discutir isso aqui na subprefeitura, quem tiver o que dizer, diga. E aí mostra isso tudo. Vai ter algum comerciante que vai falar, por exemplo, a Livraria Cultura, quando fechou a Paulista para carros e abriu para pessoas, primeiro dia lá, eu lembro que o Rex falou, nossa, meu movimento caiu 300%. É mentira. Mentira, ele falou um negócio desse, botou uma declaração, e não vi nunca depois as declarações contrárias de gente cujo comércio prosperou no domingo, sendo que tem. Depois de alguns anos, fizemos bons estudos e mostraram. Esse tipo de coisa eu acho que é uma construção. Dá trabalho, mas por isso que sou a favor da descentralização, porque isso aí só consegue quando a subprefeitura está envolvida. Porque aí sai da coisa, nós vamos fazer uma rede de ciclovias na cidade inteira, e sai para a questão, o que eu faço na rua, sei lá, um nome de passarinho. Sabiá, qualquer coisa assim.

**00:59:30 Dawton Roberto Batista Gaia:** Por incrível que pareça. Só um pouquinho, Ana, que vou passar a palavra para você. Por incrível que pareça, nós estamos em Plata Nava, em Calma São Miguel. Estamos encontrando uma resistência enorme em São Miguel para

implantar a rede calma lá. É uma coisa absurda que a gente já vê aqui na nossa Câmara Temática, mas a resistência do comerciante lá é uma coisa absurda. De receber telefonemas assim malcriados, as pessoas estão me ligando aqui e realmente não está fácil. Mas nós sabemos que o resultado disso, depois de um certo tempo, vai melhorar tudo naquela região. E porque teve muitas conversas? Sim. E os comerciantes lá, com o fechamento da praça, que agora nós fechamos a praça mesmo, já está fechada, ainda não concretou tudo, mas fechamos a praça. Lá está pegando fogo agora. Ontem recebi um telefonema até da Subprefeita, querendo abrir novamente. Nós, como poder público, como mobilidade, como segredo de mobilidade, resistir bravamente a todos esses nãoos que nós encontramos pelo caminho, que não é fácil. Ana.

**01:00:46 Telma Micheletto:** Só fazer uma colocação, Dawton. Um projeto que estava pronto desde 2016, foi feito em diversas reuniões, o comércio envolvido, o subprefeito envolvido, depois teve audiências públicas, virtual na época da pandemia, presencial, agora de pouco, muda-se a prefeitura e alguns outros comerciantes estavam contrários e começa tudo isso. É muito importante.

**01:01:11 Dawton Roberto Batista Gaia:**

Fizemos uma apresentação lá há pouco tempo.

**01:01:13 Telma Micheletto:** Fizemos. E um lugar, Mauro, que é a Praça Getúlio Vargas, então vai tirar um acesso, porém o veículo pode ... ele vai caminhar um pouco mais, mas vai ganhar uma área, uma praça para os pedestres, que hoje, inclusive, em determinados dias e horários, tem feira. Ali vai virar uma praça, vai virar um espaço de convivência. E é super complicado, não é, Dawton? Passar por muitas reclamações. Isso porque é conversado. Anos e anos.

**01:01:46 Dawton Roberto Batista Gaia:** Mas tudo bem. Venceremos. Juntos, venceremos. Ana, você.

**01:01:55 Ana Carolina Jacob — CET:** Dawton, posso pedir uma inversão? Tem uma pequena reunião aqui na sala. A Ana Paula pode falar primeiro e eu entro na sequência dela?

**01:02:02 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode falar, Ana.

**01:02:09 Ana Paula Lima — Seg. Reg. Oeste:** Oi, bom dia, gente. Oi, Mauro. Prazer te conhecer. Não te conheço, enfim. Apresentação muito legal. Eu vou... gostei muito do que você falou. Estudei esse tema. Meu TFG já falava sobre isso. Sobre os muros, como eles acabam com as calçadas. Esse já é um tema que venho acompanhando, digamos, desde o final da graduação. O meu mestrado continuou com essas preocupações, só que voltado para a legislação urbanística e a verticalização. Você sabe, quando você é aluno no laboratório do APA, você tem que falar de calçada, tem que falar de espaço livre, então, sempre, tudo que estudo, levo para espaço livre, para a calçada, para caminhar, devido ao meu orientador, o professor Silvio Soares Macedo. Então, eu vou... Vamos lá. O que você falou hoje, o que você faria, a primeira coisa que você indicaria seria cumprir as leis. Achei maravilhoso o que você falou, porque lembro um dia estar numa reunião do BR Cidades, aqui, o pessoal de São Paulo, falei: gente, vamos fazer uma campanha para o pessoal cumprir as leis, o que vocês acham? O pessoal, que absurdo, não, a gente está falando aqui uma coisa séria, não sei o que lá. Acho que a questão é essa, nós temos leis muito boas, muito avançadas, que não precisam de reformulação, não precisam de atualização, elas precisam ser cumpridas. Acho que isso, para nós urbanistas, é uma luta que tem que ser feita, é uma luta que tem que ser levada em todos os lugares que a gente vá, porque realmente elas existem. Acho que outro item que você colocou foi a questão dos dados. A gente conseguir ter resposta mais rápida sobre o que dá certo e o que não dá certo. A gente tem outro problema quando o executivo tem em mãos essa análise. Ela está indicando: o corpo técnico tem essa avaliação. Mas só que chega numa Câmara Municipal que não escuta, que não leva a sério as avaliações que já estão prontas, que a Prefeitura já apresentou, que o corpo técnico apresentou, e ele simplesmente ... a gente tem o embate da política, aí é outra seara. Porque a gente vai falar do PDE de 2024, de muitas coisas que não deveriam ter passado, muitas coisas que a prefeitura avisou, muitas coisas que foram

vetadas e quando chegou à Câmara, ignora-se. Acho que também é outra luta que nós temos que enfrentar porque, às vezes, o diagnóstico está aí, as mudanças já estão aí, o que precisa ser consertado, mas chega num lugar que as pessoas escolhem ignorar o que foi falado. Eu acho que é outro desafio. E aí, vamos voltar à pergunta que eu tenho para você, a questão dos comércios, dos eixos de estruturação. Lembro que achava essa ideia uma maravilha. Falei, nossa, isso aí vai bombar, porque os comércios estão lá, e o pessoal vai começar a andar. Só que naquela época, já quando foi proposto isso, o Silvio falava, é muito comércio, não vai ter gente para fechar, não vai ter gente para usar todo esse comércio, não vai dar certo isso. Isso lá em 2014, quando a gente já estava fazendo a discussão sobre o PDR, e foi isso que aconteceu. Não deu certo porque a gente tem uma expulsão de pequenos comércios que não conseguem alugar esses novos lugares, que não tem um aluguel acessível para as pessoas que ali foram removidas por causa do empreendimento em si, digamos assim, e imóveis vazios. E vão ficar imóveis vazios porque o preço é elevado e porque vai ter que vir alguém muito grande para conseguir alugar aquele espaço, e a gente vai ter o problema de expulsão dos pequenos comércios, que a gente vê muito na Avenida Jabaquara, que eu acho ótimo, acho lindo. Eu acho que a gente teria que tentar proteger esse pedaço e depois, de volta, ter a verticalização. Enfim, a gente tem que pensar em alguma coisa que tenha esses comércios acessíveis para as pessoas que precisam abrir o seu açougue, que vai abrir a manicure, que vai abrir o cabeleireiro. Enfim, qual você acha que é... como que vai numa... como que vamos consertar isso? Porque a ideia inicial parecia muito boa, mas ela não está sendo tão boa como a gente consegue perceber. Essa era a minha pergunta.

**01:07:41 Mauro Calliari:** Concordo super com você. Acho que esse é um dos ... talvez uns erros, ou um afobamento do plano diretor, que é assim: ah, eu tenho uma ideia aqui, vamos ver se deu certo. A gente não mediu. Antes de fazer uma rede, na verdade, assim, foi feito um novo plano diretor. Já começou mal, porque ele devia ter sido feito apenas alguns ajustes. Olha, o que está funcionando e o que não está? E um deles poderia ter sido esse. Falar, olha, temos um problema, estamos construindo um monte de prédio com a fruição no TR e tal, e as lojas estão vazias. Quem disse que os prédios não estão enfiando a faca nesses aluguéis justamente para ficar vazio, já que eles já usaram da área que eles

poderiam construir mais, a área computável, para poder aumentar? Quem disse que não? Não sei. Talvez a gente veja uma cidade que só tenha loja Oxxo daqui para frente. Isso vai ser não ruim do ponto de vista ... a pessoa vai comer alguma coisa. Mas porque justamente naquele lugar, tinha um cara da papelaria e um do açougue porque eles moravam em cima e aquilo lá já estava pago. Então, assim, a gente está vendo realmente uma coisa, mas eu acho que volta para aquela sua primeira preocupação até o dos dados. Por que nós fizemos um plano, revisão de plano de diretor, sem ter nem as densidades antes e depois. Nós não fizemos nem... não podia ter saído isso. Nós vamos fazer um negócio sem densidade. Quanto mais um dado desses, olha, tem tantos pontos abertos sem resposta. Aí vem aquela coisa, esse prédio vai durar quantos anos? Cem anos. Tem uma porcaria de um espaço lá embaixo que não dá para alguns tipos de comércio, porque não tem cozinha, não tem nada, e que então vai servir para uma loja vazia e oca como uma Oxxo. Não tenho nada contra a Oxxo, mas é aquele que representa uma cadeia impessoal. Acho que a gente está caminhando para isso. Agora, acho que hoje minimizar perdas e danos seria bom. Na minha cabeça hoje era assim, para, vamos rever as densidades e tal, só que a gente está indo para o outro lado. Brigando de novo para liberar tudo. Essa é uma batalha que dificilmente vai ser ganha. Acho que é reformar o que está lá. O que talvez a prefeitura pudesse fazer é falar assim, meu amigo, além de ganhar mais metros, você vai ter que se responsabilizar por fazer uma coisa aqui funcionar. E aí nós vamos ver no bairro o que está faltando. Pode ter despachante, pode ter xerox, pode ter sorveteria. Sei lá, talvez esteja faltando isso aí. Mas é uma conversa mais urbanística que tem um efeito grande na caminhabilidade. É uma pasteurização da paisagem, além de que o outro lado disso é ter prédios com 5 andares de garagens que ninguém quer no nível térreo. O Zé Renato está sabendo.

**01:10:46 Dawton Roberto Batista Gaia:** Ana. Ana Carolina.

**01:10:51 Ana Carolina Jacob — CET:** Primeiro, quero parabenizar o Mauro por essa apresentação brilhante, inspiradora. É um trabalho muito rico. Muitas vezes a gente pode explorar nas nossas câmaras temáticas e tem muita coisa para ser discutida a partir disso que você apresentou. Vou focar aqui na questão da fruição e deslocamento, que é um assunto que gosto muito. Inclusive, na minha especialização, trabalhei com isso. E aí vai ser

a segunda parte que vou falar, que é um dos projetos aqui da prefeitura. Mas, em relação a essa questão da fruição, é muito interessante pensar no deslocamento dos pedestres, como isso faz a cidade ser aproveitada em escala humana. Essa questão de reparar o que tem na casa ao lado, a fruta que tem no mato ali na rua, e o contato com as pessoas, a questão do espaço de permanência, que é algo que se perdeu muito por conta da questão da segurança pública. As pessoas, às vezes, perderam o hábito de andar na rua, de cumprimentar as pessoas, e muitas vezes moram em bairros e não sabem quem são seus vizinhos. Às vezes a pessoa está andando e vê uma pessoa próxima, não sabe que pode ser um vizinho, uma pessoa que mora na mesma rua, essa questão de explorar o ambiente, o entorno, a valorização dos bairros como comunidades. Isso vai muito na linha do que a Jane Jacobs defendia no livro dela, a questão das pessoas serem os olhos da rua. Pois, mais gente andando, mais seguras as ruas serão, mais as pessoas poderão fluir desse espaço, não só como um deslocamento para chegar em algum lugar, mas como um espaço onde elas possam conviver e aproveitar. E dentro desse cenário, a gente tem um programa que é muito caro para mim, que é o Território Educador. Que ele pensa, a partir de uma rota escolar segura, pensando em crianças de 0 a 6 anos, mas que nesse deslocamento as crianças e seus cuidadores tenham espaços onde eles possam fazer pequenas paradas, descansar, conviver com outras crianças. Fortalecer os laços entre eles, entre as pessoas que moram ali, entre as crianças e o próprio bairro onde elas vivem, criando esse sentimento de apropriação daquele espaço público como um local que realmente pertence, em que elas tenham alguma gerência sobre aquilo, que realmente seja delas. Nas nossas pesquisas de deslocamento do território educador, que é um projeto que começou aqui na CET e hoje, por conta da questão de mobiliário, ele está na São Paulo Urbanismo, na SMU, a percepção das pessoas foi realmente igualzinho que você regressou no começo. A dificuldade na mobilidade, a questão do lixo, a transposição, às vezes, de grandes avenidas como um obstáculo no caminho entre a casa e a escola. Atravessar uma grande avenida pode ser algo tão difícil que a pessoa opte pelo transporte escolar gratuito ao invés de fazer um deslocamento a pé. O território educador também está no nosso plano de segurança viária, é uma das metas dessa gestão, espero que a gente consiga implantar. Também a questão dos vazios urbanos. Queria só colocar mais esse ponto. Como a cidade tem diversos vazios urbanos, pode ser um pedaço de um artesfalto, um remanescente de uma área de

apropriação, espaços que estão abandonados, que poderiam ser usados como criação de áreas de permanência, justamente para essa fruição do espaço público.

**01:14:31 Mauro Calliari:** Oi, Ana. Nossa, muita coisa que a gente olha e pode pensar. Em relação a essa história dos encontros, eu queria lembrar uma coisa, acho que é legal você falar disso. Está aumentando muito o número de pessoas que moram sozinhas, então também aumenta a necessidade dessas pessoas poderem se encontrar com outras. Mais ainda aumenta o papel do deslocamento a pé nessa história. Se não me engano, em São Paulo são 15% de todos os lares hoje já são ocupados por uma pessoa só. No Rio de Janeiro, é vinte e tantos. Estamos falando de gente que precisa ver outras pessoas e não é só aqui. E aí, é claro, tem o Sesc, tem o Centro da Prefeitura, tem o CELS. A questão é como chegar nesses lugares, porque a programação de graça tem. Acho que o projeto de domingo do tarifa zero é uma coisa que pode ajudar nisso, mas principalmente esses pequenos deslocamentos, porque a gente não dá muito valor para o papo furado. Tem gente que está na Holanda tem uma fila de supermercado para pessoas que querem conversar. Porque não é que ela quer, ela precisa, é uma necessidade do papo furado, faz parte, se encontrar alguém e tal, e realmente faz diferença. O território educador eu acho um dos grandes projetos também, eu acho super legal que você está trabalhando com ele. Uma das coisas que eu, pelo menos, vi aqui nas apresentações, quando a gente veio, imagino que os meus colegas também, é quanto a escala. Quantas mil escolas tem? Quantas escolas a gente está conseguindo fazer? Por isso que terminei com a história do ser mais rápido nos dados, que medir para falar assim ó gente essa é a solução no ano que vem em vez de fazer oito eu quero fazer oito mil. Acho que essa a gente tem que trabalhar com esses números a gente não pode ficar feliz a está no plano de meta t2 não sei que um não sei que lá aquela rua completa tem um meu é muito pouco E tudo, ah, no final do mandato vai fazer. Aí o outro, meu, é muito pouco. E isso que acho que a gente, realmente, um projeto como esse, importante como esse seu, faz toda a diferença. Porque uma criança ir sozinha para a escola, em São Paulo a gente talvez retarde 5, 6 anos na idade que a mãe deixa a criança sair de casa, em relação a outras cidades. É muito tempo para a pessoa ficar fora da cidade, sendo que a gente que podia estar aproveitando um pouco. E a história dos vazios urbanos, acho que é uma coisa de desenho mesmo, porque acho que realmente é impressionante

como esses lugares ermos fazem diferença nos nossos trajetos. A gente fica realmente triste de andar num lugar desses. Normalmente a gente desiste, a gente nem passa perto desses grandes vazios. Acho que vai ter menos, porque a cidade não pode dar, não pode permitir ter tantos espaços vazios, sendo que a gente está precisando adensar. Então, eles não deviam estar durando muito, mas, às vezes, uma praça, sei lá, a Praça da República à noite, às vezes ela passa a ser um lugar que você fala assim, acho que é melhor não passar aqui. A gente não pode deixar de jeito nenhum ...

**01:17:37 Ana Carolina Jacob — CET:** Essa questão dos dados é fundamental, porque esses projetos, inclusive a área calma que você mencionou, que é outro projeto maravilhoso, muitas vezes a gente consegue multiplicar. Eles são de pequenas falas, mas podem ser multiplicadas em duas cidades inteiras, para a gente conseguir realizar, seu desejo é nosso também.

**01:17:57 Dawton Roberto Batista Gaia:** Rafaela?

**01:18:21 Rafaela Moreira:** Você me ouve?

**01:18:23 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sim.

**01:18:26 Rafaela Moreira:** Primeiro, quero parabenizar o Mauro pelo trabalho. Sei como o trabalho científico dá trabalho. E o seu foi ótimo. Parabéns mesmo, de verdade. A minha pergunta é para vocês da SPTTrans. Na verdade, fiquei com um ponto de interrogação. Todo mundo sabe que eu uso um andador. É horrível para andar. Me programei para ir à Paulista, que é das 9 às 17. O programa Rua Aberta, porque dá para andar na rua de boa. E, nesse domingo, não tinha esse programa. Os carros estavam passando, foi um caos, porque eu andei na rua, corri o risco de ser atropelada, porque a calçada estava cheia de gente. Esse domingo até o horário que fiquei na Paulista, que foi meio-dia, uma hora, não teve as ruas abertas, não teve. O horário da manhã em si não teve. E gostaria de saber por que não teve, a gente soube sobre o Enem, que teve uma mudança, teve a tarifa zero, e por que esse domingo não teve? Obrigada.

**01:20:00 Michele Perea Cavinato:** Rafa, acho que não é nem SPTrans, acho que é o pessoal da CET, alguém sabe por quê?

**01:20:12 Telma Micheletto:** Não sei informar. Estranho. Vê com o pessoal da área operacional.

**01:20:25 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu nem sabia que não tinha tido, porque... opa, tem alguém com o microfone aberto. Não sei realmente o que aconteceu, mas vou dar uma verificada, depois te dou um retorno, viu, Rafaela.

**01:20:43 Mauro Calliari:** Saiu um jornal ontem isso, gente. A justificativa oficial é que ia ter uma manifestação no Masp. Foi essa a justificativa. Estou com a Rafaela também. Senti falta da Rua Aberta. Acho que está fechando demais e podia fechar um pouquinho mais tarde.

**01:21:02 Rafaela Moreira:** Em qual jornal saiu?

**01:21:04 Mauro Calliari:** Eu li ontem A Folha.

**01:21:08 Rafaela Moreira:** Ah.

**01:21:08 Dawton Roberto Batista Gaia:** Terminei não vendo A Folha ontem. Vejo todos os dias. Bom, está respondida aí a sua pergunta, Rafaela. Tem mais alguma questão, Rafaela?

**01:21:24 Rafaela Moreira:** Só isso, obrigado.

**01:21:26 Dawton Roberto Batista Gaia:** Obrigado a você. Bom, acho que o grande desafio é como resgatar o pertencimento. Acho que é um pouco isso, não é, Mauro? Se as pessoas se virem com essa história do pertencimento dos lugares que moram, termina sendo um facilitador da mobilidade ativa, eu acho. Eu acho que quanto mais você se sentir pertencente àquela região, mais você vai lutar por aquela região, mais você vai querer que aquela região

seja realmente agradável a você e todas as pessoas que estão ali em volta. É a história de realmente utilizar a calçada como ponto de encontro, como ponto de conversa. Você está falando das escolas, não é? Nós estamos fazendo o trabalho aqui junto com a Léa, e constantemente o que tenho acrescentado nos nossos mapas, na verdade, de todo o plano cicloviário que a gente tem apresentado, todo o plano de caminamento. Hoje até tenho procurado não falar muito de plano cicloviário, mas o plano urbanístico, onde você pensa no pedestre e na bicicleta, realmente juntos e com uma convivência harmoniosa. Então, para isso, em todos os mapas, nós começamos a colocar todas as escolas. Primeiro, os mapas estão sendo feitos por subprefeitura, para poder fazer esse trabalho separado. É quase que um plano de bairro, não é um plano de bairro, lógico que não. Não tenho pretensão de ter. Mas a ideia é olhar isso separado para a subprefeitura, onde você veja o pedestre, onde você vê todas as propostas que o poder público vem fazendo em cada subprefeitura. Colocando as estações de trem, as estações de metrô, os terminais de ônibus, as paradas, os polos geradores de pedestres mais significativos nesses mapas que estão sendo apresentados. Acho que é um pouco isso que a cidade tem que tratar. É um pouco isso que o poder público tem que começar a olhar. E, realmente, quando você colocou que uma única secretaria não pode ser responsável por tudo isso, não dá mesmo. Tem que ser um plano intersecretarial. Quando se fala em calçada, tem que ter lá a SMT, tem que ter a Secretaria da Subprefeitura, tem que ter o Verde Meio Ambiente, tem que ter SPURB, tem que ter Secretaria de Obras. Quando você põe várias secretarias pensando na mesma direção como parte da proposta e como solução dos problemas que vão surgir a partir de um levantamento. Tem a importância da sua apresentação, quando se fala em dados, se buscar os dados para que esses dados sejam tratados e que os projetos sejam feitos realmente em cima daquilo que precisa ser feito. Não vou falar falhas de projeto, mas vou colocar as áreas onde deveriam ter sido projetado alguma coisa, alguma solução que não foi feita. Deixar um pensamento naquela região onde a curto, médio e longo prazo possa ser solucionado todos os problemas que vão surgir por dentro desses dados. Mas é isso, eu acho que o pertencimento é alguma coisa que a gente precisa realmente buscar nas pessoas. Acho que ... não sei se você quer falar alguma coisa, Mauro. Tem o Renan que está...

**01:25:06 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que ele levou a tua mão aqui, acho que ele quer falar mais alguma coisa. Depois eu posso falar para você.

**01:25:13 Renan Villarta:** Eu gostaria de abordar muito essa questão da comunicação, porque é algo que estou vivendo agora, porque estou tentando tirar coisas do papel conversando com os comerciantes do bairro e é bem difícil. Mas é que levando para essa questão do pertencimento, da utilização, o que vejo é que falta muito esse diálogo mesmo com as pessoas do entorno. Às vezes parece que do alto de, desculpa a palavra, mas de uma soberba de um urbanista que acha que sabe a melhor coisa para aquele lugar, coloca-se um projeto. Por mais que realmente seja a melhor coisa para aquele lugar, algumas pessoas não estão preparadas para receber aquilo, porque não houve uma conversa, não houve uma interação, não houve esse diálogo inicial. Às vezes o equipamento público está lá e as pessoas nem sabem usar. Eu vejo muito isso aqui em Moema, por exemplo, ninguém sabe o que é paraciclo, ninguém sabe para que usa e ninguém sabe porque que está lá. Então, é um pouco isso, parece que vem uma boa vontade do poder público de pegar e fazer as coisas, ele faz, mas como não existe essa conversa, que também se ajudaria nessa questão do pertencimento, as coisas acabam que não andam. Então, eu fiz um curso no ITDP falando sobre isso. Já tem algumas cidades que pegam, o Poder Público vai até o bairro, diferente de fazer uma audiência pública, onde só recebe algumas poucas pessoas, não. O Poder Público vai até o local, pega as pessoas na rua, para começar a debater esses projetos e construir em conjunto com as pessoas esses projetos. Vocês acham que tem uma possibilidade de a gente fazer algo parecido aqui, de a gente conseguir ir atrás do cidadão para a gente conseguir construir essas ideias de urbanismo de uma maneira mais coletiva?

**01:27:00 Dawton Roberto Batista Gaia:** Olha, como representante do Poder Público, acho que a pergunta foi para nós, do Poder Público. Eu acho que como representante do Poder Público é possível sim. É claro que nós, hoje, contamos com uma infraestrutura muito pequena para fazer isso, mas não tenho dúvida nenhuma. Todas às vezes que fui convidado para participar de alguma reunião, de alguma apresentação de algum projeto no bairro, participei com muita tranquilidade. Aceitei os convites e tal, mas é lógico que quando você fala de uma cidade como a cidade de São Paulo, se você não tiver uma organização por trás

de tudo isso, você imagina? Tem que ter uma subprefeitura e subdistritos são muitos. Realmente, subdistritos são muitos. Então, se cada um subdistrito resolver fazer uma reunião para poder fazer alguma coisa, fazer alguma proposta, realmente a gente não dá conta. Mas, assim, respondendo a essa pergunta, é possível, sim, fazer uma reunião local para poder... acho que o interessante seria se tivesse uma proposta que fosse apresentada para a gente poder já ir para o local com alguma coisa mais palpável, para poder já ir provavelmente com respostas. O Renato colocou alguma coisa que eu não consegui ver.

**01:28:34 Renato:** É só um material de referência que nós usamos aqui, que a gente agora concentrou tudo num link só.

**01:28:40 Rafaela Moreira:** Bom dia a todos.

**01:28:41 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia a todos.

**01:28:42 Renato:** A gente concentrou agora num link as nossas publicações relativas à calçada, mobilidade a pé, e acessibilidade. Agora fica mais fácil de consultar. Tem desde o manual de calçadas, o manual de desenho urbano, as cartilhas de acessibilidade, os manuais de inclusão para pessoas com deficiência, mobilidade a pé, enfim, quem quiser consultar. E, claro, continua valendo também o interesse nos manuais da CET, que também continua sendo pelo site da CET.

**01:29:12 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito bem. Acho que o Renan está até procurando um pouquinho desses manuais, não é, Renan?

**01:29:18 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pela última conversa que nós tivemos, você estava um pouco atrás de nós. Acho que a oportunidade está aí.

**01:29:23 Renato:** Facilitar o acesso, não é? Agora a gente conseguiu concentrar no lugar só. Está mais fácil.

**01:29:29 Renan Villarta:** Onde que está? Não entendi.

**01:29:30 Renato:** Está no chat. Eu coloquei o link no chat.

**01:29:33 Renato:** Não estou sabendo olhar, mas tudo bem. Depois eu pego com alguém.

**01:29:39 Dawton Roberto Batista Gaia:** Está bom. Bom, gente. Acho que não tem mais inscritos. Passamos do nosso horário 15 minutinhos. Queria agradecer muito ao Mauro pela brilhante apresentação. Não esperava coisa diferente dele, com toda certeza. Realmente foi espetacular e, como a Ana disse, acho que tem muito a ser aproveitado por nós aqui das Câmaras Temáticas, isso que você colocou. Vou explorar um pouquinho mais, você colocou lá o link. Vou explorar um pouquinho mais depois a sua tese, vou debruçar sobre ela para a gente poder conhecer um pouquinho mais, que acho que vai ser muito legal. Então, Mauro, muito obrigado mesmo por você expor esse tempo aqui para nós e fazer essa belíssima apresentação.

**01:30:35 Mauro Calliari:** Obrigado a vocês pelo espaço, gente.

**01:30:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** Então é um bom dia a todos e até a próxima.

**01:30:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia.

**01:30:45 Michele Perea Cavinato:** Mauro, obrigado por ter aceito o convite. Obrigada.

**01:30:48 Renan Villarta:** Obrigado, Mauro.