

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 10/12/2025

Horário: on-line

Participantes

Michele Perea Cavinato
Alexandre Abdal Cunha
Alexandre Burgel Zona Sul
Aline Pellegrini Matheus
Ana Maria Pacolo
André Rhinow
Camila Melo
Camilla do Vale Freitas
Daniela
Daniela Vaz Bellini
Dayana Brainer da Silva Furtado
Elio
Elio
George Lima de Queiroz
George Queiroz
Gisele Heloise Barbosa
Hidely
José Renato Soibelman Melhem
Juliana Grassi
kenji kawakami
Lea Lopes
Leandro Frenham Chemalle
Luciana Trindade
Mario George Favero
Mauro Calliari
Miriam
Pamela Escolastico Rodrigues
Rafaela Félix de Sousa
Renan Villarta
Ricardo Airut Pradas
Rodrigo Candido
Rodrigo Dias Paes Landim
Rose
sandraramalhoso
Sergio Ricardo do Amaral

Pauta

Proposta de expansão do Programa Ruas Abertas: marco regulatório e estudos-piloto
O relatório está disponível na biblioteca da FGV pelo link: <https://hdl.handle.net/10438/37965>

00:00:03 Michele Perea Cavinato: Sobre a proposta de expansão do Programa Ruas Abertas. É um trabalho bastante interessante, que traz um olhar sobre como o programa funciona hoje, onde estão as fragilidades e mostra as possibilidades reais de ampliação. É um documento que traz dois estudos práticos, Sapopemba e José Paulino. E, para apresentar melhor esses achados e abrir a discussão, convido o professor Abdal e agradeço a ele a disponibilidade para fazer essa exposição. Professor, a palavra é sua. Compartilhamento à vontade.

00:00:28 Alexandre Abdal Cunha: Tá bom. Muito obrigado, Michele. Então, bom dia, Michele. Bom dia, conselheiras. Bom dia, conselheiros. Em primeiro lugar, eu queria agradecer muito a abertura desse espaço aqui para mim, e eu vou falar no plural, para a gente. Já explico quem é esse agente. É um prazer e uma honra enorme a gente poder fazer essa apresentação do nosso trabalho. Tá. Bom, eu entendi que você começou a gravar; depois a gente tem acesso a essa gravação. Eu gostaria de circular, porque nem todo mundo. Enfim, muita gente que trabalhou com a gente, não pode estar presente hoje, e eu gostaria de circular para essas pessoas.

00:01:16 Michele Perea Cavinato: Então, vamos combinar assim: terminando a reunião, eu baixo a gravação e passo para vocês, e, assim que ela estiver pronta, eu te passo também.

00:01:21 Alexandre Abdal Cunha: Não tem pressa, mas no ritmo de vocês.

00:01:26 Michele Perea Cavinato: A apresentação eu consigo baixar e encaminhar ainda hoje.

00:01:28 Alexandre Abdal Cunha: Super, super obrigado. Eu vou fazer a apresentação aqui; não queria depender de mim. Vocês fiquem super à vontade para me interromper, tá bom? Eu vi que trabalhou com a gente, pelo menos o André está aqui. Eu perdi se mais alguém entrou, porque eu também não estou vendo as câmeras e tal, mas, André, você que trabalhou com a gente, fez a apresentação original, fica super à vontade também para me interromper, completar e tal, tá bom? Bom, quem é esse agente? Agente é um grupo de alunos. Ah, legal. Quer fazer já, Renan, por mim? Pode fazer, já pode começar com as perguntas; de repente, se eu conseguir responder ao longo da apresentação.

00:02:13 Renan Villarta: Eita, o Alexandre não me conhece ainda.

00:02:16 Michele Perea Cavinato: Senti isso, viu, Renan?

00:02:20 Renan Villarta: Bem, por favor. Analisando o documento, eu consegui ler ele quase inteiro, mas não consegui ler tudo. Uma coisa que eu gostaria de deixar como colocação é que, no princípio do documento, vocês colocaram aquela matriz andável, mas citaram não só situações do ponto de vista urbanístico, como também questões de justiça social e priorização de áreas com menos acesso a esse tipo de equipamento público e tudo mais. Então, vocês utilizaram não só situações de urbanismo, mas também essa questão social e humana, né? E vocês também colocaram, no início do documento, referência à importância dos conjuntos sociais ou dos grupos sociais que já estão nesse lugar, por exemplo, também o nosso Conselho de Trânsito aqui hoje. Só que essa importância que vocês deram no texto inicial parece

não se refletir naquela matriz andável, porque, naquela matriz andável, não tinha, por exemplo, se existem grupos sociais organizados nessa região, se eles são realmente representantes daquela localidade, se eles podem nos ajudar a fazer essa interface entre as pessoas e o poder público, que eu acho que é isso também que a Prefeitura acaba desconsiderando no momento de fazer o programa Ruas Abertas. Quando a gente teve a explicação aqui referente ao programa Ruas Abertas da Liberdade, uma grande parte da fala da pessoa que estava expondo era referente à dificuldade de fazer a interlocução entre as pessoas do bairro, e citou muito também a associação comercial. O que eu quero dizer com isso é que deu para perceber um pouco essa, talvez, falta de concordância entre as partes do documento, que, ao mesmo tempo que dá a entender que isso é importante, não coloca isso em importância naquela matriz. Então, eu não sei como eu li isso, isso me incomodou um pouco, porque, querendo ou não, vocês estão fazendo agora uma exposição para o Conselho de Trânsito, que inclusive teve os seus eleitos agora, e o que a gente reclama muito dentro desse Conselho é que esse papel que a gente poderia fazer de interlocução da sociedade civil com o poder público muitas vezes é desconsiderado, não é levado a sério, e a gente faz um grande teatro bonito aqui, discutindo várias coisas da cidade, mas, no final das contas, a gente não consegue tirar as coisas do papel. De novo, eu senti que teve um pouquinho disso, mas que não foi supercolocado. Para não fazer a minha fala muito extensa, o segundo ponto que vocês colocaram da associação comercial, das ruas comerciais, quero falar das ruas comerciais, estou esquecendo, vai essa mesma situação, lembrei, nas ruas comerciais vocês dão um enfoque, de novo, a essa questão da associação como sendo um ponto-chave dessa interlocução, só que, de novo, isso não fica muito claro. Então, acho que, dentro dos critérios de se escolher um lugar, tinha que ser colocado isso. E uma coisa que me chamou muita atenção, principalmente nas ruas comerciais, foi que vocês colocaram lugares que já deram certo do ponto de vista de comércio local de rua. Gostaria que fosse dado um enfoque para as regiões que são degradadas, para as regiões que realmente precisam de uma ajuda. Agora, vocês estão querendo ajudar quem já está indo bem. Aí dá para entender por que os comerciantes ficam meio reticentes: o negócio já está dando certo, eu não estou precisando de ajuda agora, mas deve ter uma rua do lado, uma rua atrás ou outros lugares da cidade onde o comércio está se degradando, e isso poderia ser um enfoque maior. E, para terminar, não precisa mais usar inglês; acho que a gente não precisa fazer esses americanismos nos nossos documentos.

00:06:09 Alexandre Abdal Cunha: Obrigado, Renan. Agradeço muito a fala, fico feliz que você tenha lido o documento antes. Eu acho que, de alguma forma, eu vou comentando ao longo da apresentação; depois faço uma resposta mais específica, se achar que é o caso. Não sei, já que a gente abriu, se eventualmente mais alguém quiser comentar, aí eu balizo também a apresentação em torno do que já foi falado; senão, eu coloco isso.

00:06:39 Mauro Calliari: Eu gostaria de propor que a gente primeiro visse a apresentação e depois as perguntas, porque eu acho que, se alguém leu antes, não adianta nada a gente discutir as perguntas se ninguém te ouviu antes.

00:06:43 Alexandre Abdal Cunha: Está bom, por mim tudo bem, como vocês preferirem. De qualquer forma, fiquem à vontade para me interromper, está bom? Bom, eu estava falando sobre quem é o agente; eu acho que é importante a gente explicar quem é esse agente de que estou falando. A gente é um grupo de alunos da Fundação Getúlio Vargas, do curso de Administração Pública. Somos da graduação, do

sexto semestre, e esse trabalho foi feito no âmbito de uma disciplina chamada Projeto Aplicado. O Projeto Aplicado pode ser pensado como a forma pela qual a extensão foi incorporada na graduação, no caso do nosso curso de Administração Pública. Era uma disciplina obrigatória do sexto semestre, em que uma turma pequena de alunas e alunos, no nosso caso, éramos 13, mais três professores coordenadores, desenvolve um trabalho que envolve pesquisa, incidência política e que tem ambições de implementação no nível de um debate público ou de uma política pública específica. Esse é o segundo ano que eu coordeno um Projeto Aplicado; no ano passado, eu coordenei um que passou pela mobilidade por bicicleta e ciclorrotas turísticas na Zona Leste de São Paulo. Neste ano, a gente trabalhou com a questão do movimento de abertura de ruas. Uma coisa importante, duas coisas importantes, no Projeto Aplicado: uma delas é que é a única disciplina do semestre dessas pessoas, então elas ficam dedicadas quatro manhãs por semana, durante 14 semanas, ao Projeto Aplicado. Por um lado, é bastante, a gente não consegue isso em nenhuma outra disciplina; por outro lado, é pouco, e eu acho que a própria fala do Renan já mostra um pouco disso, algumas das limitações do que a gente fez. Por outro lado, o Projeto Aplicado tem a demanda de ser feito em parceria com uma organização da área pública, seja essa área pública pensada de forma mais estrita, administração pública propriamente, seja direta ou indireta — ou área pública pensada de uma forma um pouco mais ampla, o que incluiria a sociedade civil. No nosso caso, o nosso parceiro principal aqui foi o Instituto Caminhabilidade, que é uma das organizações que liderou as demandas pela abertura da Avenida Paulista e que tem um trabalho já antigo e bem importante junto com a Caminhabilidade a Pé. Além do Instituto Caminhabilidade, a gente trabalhou com o SEBRAP também, e o SEBRAP é importante porque ele entra. Enfim, o Vitor Calil, que é o representante do SEBRAP, é um superespecialista em mobilidade. Ele tem muita experiência de pesquisa, sobretudo quantitativa, com mobilidade, mobilidade por bicicleta e segurança viária. E o SEBRAP entra, então, com um aporte metodológico importante para a gente. Uma limitação, de cara, que eu queria contar para vocês é a seguinte: até por essa nossa característica, a gente não está apresentando aqui, digamos assim, uma pesquisa profissional para vocês. Em nenhum momento a gente deixa de ser um grupo de alunos de graduação. A gente pode fazer coisas muito incríveis, muito legais no âmbito da graduação, mas o que a gente está entregando aqui não é exatamente um estudo, digamos assim, profissional. Eles são feitos por pessoas jovens e que estão em seu processo de formação. Então, eu acho que isso é importante a gente manter em vista. Os projetos aplicados que eu toco, eu gosto de assumir um desenho de pesquisa participante ou, de outra forma, um alinhamento ético e político, digamos assim, com o que tradicionalmente se chama o objeto de pesquisa. Ou, de outra forma, a gente construiu um compartilhamento ético e político com o movimento de abertura de ruas. Então, a gente não tem a pretensão de fazer um estudo neutro. Ao contrário, a gente tem a intenção de fazer um estudo interessado, que dispute e fomente a abertura de ruas na cidade de São Paulo. Então, não à toa, o Instituto Caminhabilidade, um dos nossos principais parceiros, é incorporado ao nível da pesquisa, ao nível do projeto, desculpa, com a Letícia sendo incorporada ao nível da coordenação da pesquisa como uma das professoras responsáveis pelo projeto e, portanto, compartilhando as decisões de pesquisa. Nesse sentido, a nossa ambição é quebrar, isso é sempre discutível, mas, enfim, a hierarquia mais tradicional entre sujeito e objeto e estabelecer uma relação sujeito-sujeito, inclusive na qual a gente se reconhece, digamos assim, no campo e nas disputas desse campo. Tá bom? Então, feita essa grande introdução, fomos 13 pessoas; as pessoas estão listadas aqui como pesquisadores e nós três como coordenadores. Quando a gente teve quatro meses de trabalho, a gente parte do reconhecimento e do estudo da experiência da Paulista, com mais ênfase, e da Liberdade, em certo sentido. No primeiro mês, a gente fez uma série de visitas a atores importantes: a ISMU e a SP Urbanismo receberam a gente com muito carinho, levaram a gente à Liberdade, depois deram entrevista, depois acompanharam a nossa entrega final; enfim, foi muito

bacana essa relação. A gente foi na CET também; a CET recebeu a gente de forma muito acolhedora. A gente não conseguiu uma interlocução mais intensa com a Secretaria dos Esportes, infelizmente, como a gente gostaria também, e eu queria destacar que o Filipe foi quem acompanhou todo o nosso trabalho. Meu Deus do céu, será que eu errei o sobrenome dele? O Filipe, aqui da Secretaria. Bom, Filipe, desculpa, gente. O Filipe foi meu aluno, inclusive, no mestrado profissional. Ele acompanhou a gente, enfim, de uma forma muito bacana e foi quem articulou esse convite aqui; então, eu acho que essas pessoas foram importantes. Bom, no primeiro mês, então, a gente tem essa pegada mais de aproximação da política como um todo, com essas experiências da Paulista e da Liberdade. No segundo mês, balanceando tanto formação quantitativa, cartográfica e qualitativa com campo nessas três áreas propriamente, a gente começou a desenhar a nossa proposta. Isso, o Filipe foi. Desculpa, não sei por que eu falo Salto, gente. Está gravando, né? Essa parte não dá para cortar da gravação, infelizmente. Mas tudo bem, acho que ele não vai ficar chateado; espero que não fique. Enfim, no quarto mês a gente preparou, de fato, o relatório final e um evento lá na GV, com uma série de organizações que a gente convidou, tanto da administração direta quanto indireta, quanto da sociedade civil, para fazer a apresentação da nossa proposta. O que a gente entende que a gente tem? A gente não tem um estudo definitivo; a gente não tem essa pretensão e nunca teve. Então, a gente reconhece que tem uma série de questões que podem ser discutíveis aqui e que, de alguma forma, não precisam ser da forma como a gente está falando. A gente não tem a pretensão de que a forma como a gente está falando seja a melhor. Mas a gente tem a pretensão de, de alguma forma, levar essa bandeira e essa discussão adiante e contribuir um pouco com o debate e contribuir com o movimento que a gente inclusive entende que existe dentro das prefeituras de apoio à abertura de ruas. Embora não seja consensual, mas a gente entende que isso existe. A gente tem três momentos aqui da nossa proposta. Embora, no final, a gente sistematize as propostas, a gente tem três momentos. Um deles é o marco regulatório. Dentro desse marco regulatório, a gente tem uma proposta aqui um pouco de reforma ou ampliação desse marco regulatório ou da lei que regula as ruas abertas. Depois, a gente tem outros dois momentos: um é olhar uma modalidade de abertura que a gente vai chamar de avenidas abertas para o lazer e outra modalidade de abertura que a gente vai chamar de ruas abertas comerciais. Uma muito inspirada na experiência da Paulista; a outra, muito inspirada na experiência da Liberdade. Dentro de cada uma dessas, a gente sugere, a gente leva a cabo o que a gente chama de estudo piloto, e sugere um caso específico de abertura: no caso, a Sapopemba e, no outro, a José Paulino. Eu te agradeço, Renan, porque eu acho que o que você colocou é uma coisa que, de fato, é muito importante. E uma discussão que a gente teve ao longo de todo o projeto era a seguinte: se faz mais sentido a gente buscar uma lógica de fomentar dinâmicas onde essas dinâmicas não existem exatamente, ou existem de forma insipiente, ou aproveitar dinâmicas que já existem e se valer delas. E, ao fim e ao cabo, a gente entendeu que, no primeiro caso, das avenidas abertas para o lazer, fazia mais sentido ir para onde as coisas são mais insipientes; e, no segundo caso, dos fluxos comerciais, aproveitar as dinâmicas já existentes. A gente sente que essa discussão não está fechada, inclusive. Eu acho que ela tem que ser aberta; eu acho que ela não é óbvia. Mas, enfim, acho que eu vou conseguir detalhar melhor. Bom, do ponto de vista do marco legal, em última instância, o decreto original que dá vazão ao Ruas Abertas está ancorado na legislação federal, na Política Nacional de Mobilidade Urbana, que, entre outras coisas, coloca ênfase nas formas ativas de mobilidade, com destaque para a caminhada e para a bicicleta. E, em determinado artigo, ainda bem que os alunos colocaram o artigo aqui, porque eu não ia saber falar de cabeça, evidentemente, no artigo 23, inciso I, ele autoriza os municípios a instituírem restrições temporárias à circulação de veículos como instrumento de gestão da mobilidade. Então, a gente está ancorado aqui nessa legislação nacional. A experiência da Paulista, quando ela vem, ela vem com um decreto; isso está documentado em diferentes trabalhos, então também acho que eu não vou detalhar muito aqui. Originalmente, tem uma questão lá

com o Ministério Público, que não foi muito a favor da experiência da Paulista, porque entendia que já tinha cota de aberturas por ano; e aí a argumentação é que aquilo não era um evento como é o Réveillon, era uma coisa diferente. Enfim, a coisa um pouco anda com o Ministério Público, e o que sai do acordo com o Ministério Público é a necessidade de expandir a política para outras regiões da cidade. E aí nasce um pouco o Ruas Abertas. São Paulo já tinha outras experiências prévias também, não vou entrar nelas, e, no finalzinho de 2016, isso vira uma lei que prevê a Paulista, a abertura de ruas e as outras modalidades já existentes de abertura de ruas, que aqui ficam como ruas de cultura e lazer, ruas 24 horas e os parklets, nessa lei do finalzinho de 2016, já no finalzinho do governo Haddad. A lei deveria ser regulamentada, não tenho de cabeça se em três meses ou seis meses, mas tinha que ser regulamentada em determinado prazo, e essa lei nunca foi exatamente regulamentada. Originalmente, o comitê de acompanhamento do programa estava junto ao gabinete do prefeito e, se eu não me engano, em 2018 ele é deslocado para a Secretaria dos Esportes, o que a gente entende como uma certa perda de prioridade para o programa, inclusive. De qualquer forma, a lei não vai ser regulamentada nunca; ela caduca nesse sentido, e a Paulista continua funcionando com base no decreto, o que a gente entende que é uma forma frágil, inclusive. Daí o nosso entendimento de que seria necessário retomar um pouco essa dimensão normativa, talvez com uma nova lei, e uma nova lei que fosse regulamentada, evidentemente, que refletisse mais a situação atual do movimento de abertura de ruas em São Paulo. Por exemplo, nem no decreto nem na lei original a SP Urbanismo e a SMU estavam previstas com atuação no Ruas Abertas, e, enfim, a SP Urbanismo e a SMU têm um papel importante no caso da Liberdade, então vale a pena também prever exatamente quem participa, quem não participa. A gente sugere basicamente, a gente não é um curso de Direito, então, de forma alguma, a gente quis fazer uma minuta de lei, nada disso; acho que não é a nossa atribuição, mas a gente sugere, como diretriz, pelo menos três coisas nessa lei. Uma delas é um reconhecimento mais realista dos atores institucionais que participam da abertura de ruas na cidade de São Paulo. Uma segunda é trazer de volta para o gabinete do prefeito, que é uma ideia de retomar a prioridade do programa; a gente entende que o programa veio perdendo prioridade. A Paulista é muito bem-sucedida; as aberturas de avenidas para além da Paulista, entre 2015 e a pandemia, foram feitas algumas com maior sucesso, outras com menor sucesso, mas, de uma forma ou de outra, isso, no pós-pandemia, não foi retomado. Eu mesmo moro aqui perto da Sumaré; a Sumaré era aberta, deixou de ser aberta, e a Sumaré era legal: tinha bastante gente, tinha família, tinha gente de diferentes faixas de renda que morava mais ou menos aqui perto do bairro; enfim, isso não foi retomado. A gente entende que veio perdendo prioridade, e a própria Paulista veio perdendo prioridade. Ela é retomada no pós-pandemia com horários menores; o horário de funcionamento diminui e os finais de semana em que a Paulista não é aberta começaram a aumentar muito; a comunicação também ficou pior; a gente não sabe exatamente qual é o calendário de abertura, e tal. Então, a gente acha importante retomar a prioridade nisso. Além disso, a gente acha importante rever a participação social e a questão dos conselhos de acompanhamento, que não têm funcionado muito bem, como forma de aumentar a priorização do programa. A gente também sugere pensar, inclusive do ponto de vista legal, em mecanismos de acompanhamento e monitoramento. A gente não tem, enfim, há algumas pesquisas acadêmicas, há avaliação de impacto da Paulista feita por uma organização da sociedade civil, mas, de uma forma mais orgânica e institucionalizada pelo poder público, não há exatamente um acompanhamento da abertura de ruas; então, a gente acha que é importante isso ser previsto também. Além disso, nessas diretrizes para repensar o projeto de lei, a gente também sugere não só manter essas modalidades de abertura de ruas, mas enfatizar duas que, no fim, foram as que a gente acabou trabalhando. Por um lado, o que a gente vai chamar de avenidas abertas para o lazer, muito inspirada na experiência da Paulista; e, por outro lado, as ruas comerciais, muito inspiradas na experiência da Liberdade. A gente poderia, inclusive, pensar outras modalidades de abertura, que

existem em outros lugares. Tem lugar que abre ruas à noite; são ruas que têm movimento de bares, restaurantes, baladas, em algum sentido, que abrem ruas à noite. Isso poderia ser interessante a gente pensar em São Paulo também. Mas, enfim, isso a gente não aprofundou. Então, também, de forma alguma, a gente espera esgotar as modalidades de abertura de ruas, mas propor duas que foram, no fim, aquelas com as quais a gente trabalhou. E aí a gente propôs duas. Por um lado, isso que a gente chamou, muito inspirado na experiência da Avenida Paulista, de modalidade de avenidas abertas para o lazer. Aqui, a gente teve, de cara, uma discussão muito importante, em que a Leticia e o pessoal do Caminhabilidade trouxeram contribuições muito ricas, porque a gente tinha uma questão básica: aproveitar lugares que já tinham dinâmicas ou ir para lugares novos. Isso significava a experiência da Paulista bem-sucedida. A gente poderia ficar na região do Centro Expandido, por exemplo, aumentando essa faixa da Paulista. Então, em diferentes conversas, a gente falou da Faria Lima, e a Faria Lima sempre é falada. A gente falou também da Pedro Álvares Cabral, fazer um corredor que ia da Paulista até o Parque Ibirapuera. A gente falou, como eu ia falar “brainstorm”, o Renan não gostou que eu usei o termo, então vou usar “toró de palpites”: enquanto toró de palpites, a gente pensou muitas coisas diferentes. Não, a gente não estudou os parques, infelizmente; acho que seria outro trabalho. Descer a Consolação até o Parque Augusta, enfim, a gente pensou muitas possibilidades. Mas a gente falou: a gente já tem uma cidade com grande desigualdade, com um histórico de acúmulo de intervenções e investimentos públicos nas mesmas áreas do centro. Então, se a gente faz isso, a gente vai acabar aumentando desigualdades, a gente reproduz desigualdades. A gente falou: vamos olhar para outras regiões. A gente tinha um estudo, a Avaliação de Impacto da Avenida Paulista, que falava que a maior parte do público que vinha para a Avenida Paulista vinha da Zona Oeste, vinha do centro da Zona Oeste, e vinha mais gente do entorno metropolitano, do interior do estado, do que da Zona Leste e da Zona Norte para a Avenida Paulista, vou falar “passar”, mas não necessariamente passar aos domingos na Avenida Paulista. Então, a gente falou que tinha que olhar para essas outras áreas. E como olhar? A gente começou a trabalhar numa matriz de priorização. De novo, não acho que ela seja perfeita; ela tem uma série de problemas e pode ser ajustada, mas a ideia de a gente ter uma matriz de priorização é bem interessante. A gente começou a trabalhar nessa matriz de priorização; ela recebeu o nome de Matriz Andável. Ela é um indicador construído a partir de algumas variáveis. A gente teve uma formação quantitativa com o Victor Cebrato, que foi bem importante para a gente. A gente teve que escolher as variáveis, padronizar as variáveis, dar peso para essas variáveis. E o resultado da Matriz Andável é esse conjunto de variáveis. Indo aqui de cima, da arborização para a localização, a gente tem um menor peso e vai para o maior peso. E por que, por exemplo, a gente não achou a arborização importante, mas não tão importante? Porque, inclusive, o nosso caso de sucesso não é exatamente bem arborizado. Embora a gente entenda que ter arborização é algo que joga a favor da experiência de quem está ali, naquela rua, naquela via aberta. Então, a gente trabalhou com esses indicadores, e a localização foi bem importante. A centralidade aqui é o inverso: está longe do centro. Isso, em última instância, é uma matriz de priorização. Então, essas variáveis foram pontuadas e a gente construiu um ranking. E o resultado do ranking é esse mapa aqui. Então, quanto mais vermelho, mais prioritário seria no Índice Andável, que é o resultado da Matriz Andável. É interessante que a maior parte dos distritos está ou na Zona Sul, ou na Zona Leste, ou na Zona Norte. Então, de alguma forma, ela reflete a diretriz que a gente imprimiu. A gente tinha algumas possibilidades aqui; então, a partir disso, a gente vai escolher uma para fazer um estudo piloto. Dado que a Zona Leste foi o local em que mais apareceram distritos prioritários, a gente foi olhar para a Zona Leste.

Olhou para alguns lugares, o pessoal foi a campo. A gente começou com observação qualitativa; a gente foi a campo. E, ao fim e ao cabo, a gente ficou entre a região de São Miguel e a região da Sapopemba. É

interessante a gente pensar, porque esses distritos, quando a gente olha em comum, formam agrupamentos no território. Assim como a Paulista atrai gente de diferentes lugares, a gente entende também que a Avenida Sapopemba ou, eventualmente, São Miguel também poderiam atrair gente de um raio, digamos assim, mais distante do que o local específico. No fim e ao cabo, a gente escolheu a Avenida Sapopemba em parte pelas próprias características da Avenida Sapopemba. E aqui as pessoas que ficaram responsáveis foram mais de uma vez fazer observação. A gente fez observação de campo, fez contagem de veículos, contagem de pedestres, a gente fez entrevistas. Uma coisa que não funcionou muito, e que eu acho que tem muito a ver com a sua fala, Renan, é que o contato com organizações locais não foi simples. Enfim, eu não lembro exatamente de cabeça como foi, quais organizações ou quais movimentos a gente tentou contatar, mas, basicamente, a gente não foi recebido. E isso, na José Paulino, foi muito forte: associações de comerciantes e tal, enfim, não receberam a gente. A gente também teve uma certa dificuldade em conversar com a subprefeitura. Então, a gente entende, de novo, que isso não é um trabalho que está terminando, mas é muito mais um trabalho que está começando, né? Se isso aqui for levado a cabo, evidentemente que tem que ser conversado com as organizações locais que estão envolvidas com esses territórios e tal. Mas, enfim, isso foi uma limitação do nosso trabalho, talvez pelo tempo; já estava chegando mais ao final do ano, e no final do ano é mais difícil conversar com as pessoas. Então, bom, a gente escolheu a Sapopemba em parte pelas suas características, em certos sentidos semelhantes à Paulista: ela é relativamente agradável, é acessível, tem o monotrilho, tem algumas estações do monotrilho, já teve experiências prévias feitas pela CET de desvio de tráfego, tem duas vias, tem canteiro central, ciclovia e tal, tem vias nos dois lados. A gente pode fechar uma delas; pelo menos no começo, não precisa começar necessariamente com as duas. Então, a gente achou que tinha características que podiam favorecer a abertura. Esse é o trecho, evidentemente, o trecho não precisa ser esse, mas, no fim, esse é o trecho com o qual a gente trabalhou, entre o terminal de ônibus, estações. Então, o Terminal Sapopemba... deixa eu ver se está no próximo... não está exatamente, mas, enfim, é um trecho de aproximadamente três quilômetros, pega o terminal e mais duas estações do metrô do monotrilho. Esses trechos, como eu disse, já foram objeto, por diferentes motivos, de experiências de desvio de trânsito pela CET; então, os desvios passariam por aqui. A gente entende que é viável fazer o desvio, tá bom? E, quando a gente conversa com as pessoas, tanto as pessoas com quem a gente fez esse estudo de campo aos domingos quanto as pessoas que estavam caminhando, trabalhando, fazendo esporte e tal, em certo sentido, as pessoas são receptivas à ideia. Então, em geral, o segmento dos usuários, digamos assim, quem está lá caminhando, andando de bike, passando com os filhos e tal, tende a ser favorável à ideia da abertura. Embora haja divergência, quem tende a ser mais divergente são os comerciantes. É interessante essa divergência dos comerciantes: tinha, perto da estação, um vendedor de flor, por exemplo. Ele vendia flor, ficava na calçada e, pelo tempo que a gente observou, talvez meia hora, uma hora, os clientes dele eram basicamente pessoas a pé que vinham da estação. Mas, ainda assim, do ponto de vista dele, ele achou que a abertura da Avenida Sapopemba poderia diminuir o movimento. Tudo bem, óbvio que ele sabe do movimento dele muito mais do que a gente, mas, no período que a gente viu, ninguém de carro parou para comprar uma flor dele. O pessoal do posto de gasolina também foi contra, e acho bem razoável o pessoal do posto de gasolina ser contra, afinal, eles vivem de abastecimento das pessoas, mas a loja de conveniência dentro do posto foi a favor, falando que ia aumentar o movimento. Então, eu acho que o trabalho com representantes de comerciantes e tal é um trabalho mais sensível, e ter o apoio dessas pessoas para a abertura pode ser bem importante. Mas não é evidente que eles apoiem a priori; eles tendem a ser mais divididos, tá? Alguém levantou a mão? Eu não consigo ver seu nome, mas tem um “RV” com a mão levantada; se você quiser falar.

00:34:05 Renan Villarta: Oi, Alexandre, só para não interromper a sua apresentação, a gente geralmente levanta as mãos e depois, no final, a gente pergunta.

00:34:08 Alexandre Abdal Cunha: Isso aqui é um pouco o resultado, né? A gente utilizou a metodologia do Instituto Caminhabilidade, adaptada às nossas necessidades de observação in loco e contagem. Então, a gente olha em diferentes pontos da via, em geral em dupla, e faz a contagem por períodos de tempo mais ou menos fixos e depois compara. A gente fez rodadas de cinco minutos de observação e, em média, a cada cinco minutos, a gente viu passar na Avenida Sapopemba 135 carros, 41 motos, aproximadamente 50 pedestres e poucas bicicletas. De bicicleta, a gente viu mais gente pedalando com família, criança, pai, mãe etc., do que propriamente ciclista treinando. Não é um fluxo alto, tá? Do ponto de vista dos veículos motorizados, é possível desviar sem maiores implicações para o trânsito; o trânsito se acomoda no limite, né? E, para os pedestres, eu acho que, para isso aqui funcionar, para os beneficiários da abertura, a gente precisa atrair mais gente. Acho que isso é importante ser dito, tá? A gente fez uma estimativa de fluxo assumindo mais ou menos o horário de funcionamento da Paulista, das nove às dezesseis horas. Então, a gente fez uma curva, com pico entre doze horas, e estimou, a partir das nossas contagens, algo em torno de 3.800 pessoas em um domingo. 3.800 pessoas pode ser pouco, pode ser muito, depende da comparação. Se a gente comparar com a Paulista, evidentemente é pouco. Se a gente entender que essas 3.800 são mais um início, que são pessoas para as quais a gente eventualmente pode proporcionar uma experiência de cidade diferente, que essas pessoas tragam outras, se tornem mais fiéis, a gente pode, enfim, ter uma certa organização com outros atores locais e criar uma dinâmica positiva a partir daqui. Nesse caso, essa criação da dinâmica passa, de novo, por um trabalho de sensibilização de quem está no território, o que é muito importante. Desde movimentos culturais, sei lá, um grupo de teatro pode fazer peça, artistas locais, talvez academias, grupos de dança, fazer atividades na avenida; acho que isso é bem importante para dar certo. Grupos de corrida, enfim, para isso dar certo. Então, tenho muitas dúvidas se é viável sem esse engajamento e essa articulação com as organizações locais. As organizações aqui são privadas, públicas e da sociedade civil, acho importante que isso seja dito. Mas, enfim, eu não acho que aproximadamente 4 mil pessoas seja um ponto de partida ruim, tá bom? E aí, nas ruas comerciais, como eu disse, a gente acabou adotando outra dimensão. Em vez de olhar para fora do centro expandido, a gente olhou para lugares que já tinham dinâmicas comerciais importantes. E veja, isso aqui não é fazer coisa para quem está bem. O setor de comércio de rua não necessariamente está bem; ele está sofrendo uma competição muito dramática com o comércio virtual. O comércio de rua não necessariamente está bem. E tem uma dimensão no comércio de rua que precisa se reinventar, de como ele vai lidar com essa nova competição do virtual, porque as pessoas, cada vez mais, compram roupas e coisas que antes compravam na rua pela internet. Essa reinvenção pode passar por uma dimensão de turismo, de cultura, de gastronomia, enfim. Pode passar por várias outras dimensões além da compra em si. Bom, então a gente falou: vamos olhar para onde já tem dinâmicas enraizadas no território. A primeira questão foi se a gente caminharia para um comércio mais popular ou para um comércio mais de luxo. Em algum momento, a gente pensou que a Oscar Freire poderia ser um lugar legal de abrir e, na minha cabeça, eu acho que pode ser mesmo. Mesmo sendo um comércio de luxo, a experiência de fazer essa compra na cidade, numa rua aberta, e não em um shopping center, traz ganhos para a cidade. A nossa opção não foi essa, embora a gente tenha discutido isso também; foi olhar para outro tipo de comércio. A gente também começou com um trabalho quantitativo, usando dados do GeoSampa, para olhar a classificação das quadras e onde havia mais quadras ligadas à atividade comercial. A gente partiu de algumas opções, como José Paulino, Teodoro Sampaio, São Miguel Paulista, 25 de Março, enfim. E, a partir da observação de algumas variáveis, como acessibilidade por transporte, zona azul, bicicletário,

tipo da via, se eram vias menores, relação com comércio local, a gente acabou escolhendo a José Paulino para o nosso estudo piloto. De novo, não precisa começar por aqui, mas é um exemplo dessa modalidade de ruas abertas que a gente está propondo. Também fizemos uma espécie de matriz, menos de priorização e mais de verificação da potencialidade do lugar, que comprovou a José Paulino, num resultado até intuitivo. E aí a gente caminha para o estudo da José Paulino. De novo, a gente fez observação in loco, contagem, entrevistas e uma quantidade um pouco maior de entrevistas, além do survey. Eu entendo você se incomodar com os estrangeirismos, eu também não gosto muito, mas estou numa faculdade que é da área de administração, uma área muito colonizada por estrangeirismos. No caso específico do survey, ele é um desenho de pesquisa consagrado na academia; não é a mesma coisa que questionário, que é uma técnica. Então, por bem ou por mal, é o termo nativo que especifica esse desenho de pesquisa. Substituir por questionário ou enquete comunica pior, então acabo usando survey mesmo, peço desculpas. A tradução mais correta seria algo como enquete ou questionário. Bom, a José Paulino tem uma história muito importante, é um centro de comércio basicamente de roupa feminina. A gente fez uma contagem das fachadas das lojas e verificou que a José Paulino já é uma rua que tem disputa entre automóvel e pedestre e que, durante a semana, é atacado, mas, no sábado, é varejo. Daí a nossa proposta de abertura aos sábados, aproveitando essa dinâmica já existente de muitas pessoas indo para lá e uma situação de insegurança do pedestre devido à competição com o carro. Não chega a ser como a Liberdade, mas, em certo sentido, também reconhece uma dinâmica existente de ocupação da rua. Ao garantir isso, a gente também garante a segurança dessas pessoas que estão lá fazendo suas compras. Em vermelho está o trecho que a gente observou e, em azul, o trecho que a gente está sugerindo para a abertura. São duas quadras e pegam uma dinâmica de uma feira que já acontece numa rua. Agora não lembro se paralela ou transversal. A princípio, a nossa proposta envolve uma abertura mais temporária, com CET, cones e tal, mas, no limite, poderia envolver obras, requalificação de calçadas e iluminação, o que a gente não chegou a estudar. Quando a gente faz a contagem, identifica um certo fluxo de carros, embora pequeno de ônibus; bicicleta quase não aparece, mas há muita gente a pé. Em períodos iguais, a gente viu mais ou menos o dobro de pessoas a pé do que de carro. Há um fluxo importante de pedestres; dessas pessoas, a maioria são mulheres, numa proporção de três mulheres para um homem, e há algumas crianças com mães e pais. A maioria está com sacolas, o que reforça a percepção de que estão fazendo compras. Poucas pessoas com carrinho, então não são compras grandes. Quando a gente conversa com essas pessoas, boa parte vai de carro e deixa o veículo nas ruas paralelas; elas não entram na José Paulino de carro. Isso reforça a nossa proposta. Quando a gente olha o fluxo, segundo a nossa estimativa, com pico entre 11 e 12 horas, horário informado pelos comerciantes, a gente estima aproximadamente 25 mil pessoas em um sábado padrão. Perto do Natal isso aumenta, em janeiro diminui, há sazonalidade. Mas é um fluxo importante de pessoas que semanalmente vão para lá fazer compras. Quando a gente conversa com os pedestres, a maioria é a favor; a amostra é pequena, cerca de 30 pessoas, mas há maioria favorável. De novo, predominam mulheres; a maior parte vem da cidade de São Paulo, mas há uma quantidade importante de gente de outras cidades. A maior parte são adultos jovens e a forma de acesso é bem dividida: parte vem por aplicativo, parte de metrô e parte de carro próprio, que fica estacionado nas ruas adjacentes, não na José Paulino. Quando a gente olha para os vendedores, há dois tipos: os ambulantes e os comerciantes da rua propriamente dita. Os ambulantes foram os que se mostraram mais contrários.

Renan Villarta 34:05: Oi, Alexandre, só para não interromper a sua apresentação, a gente geralmente levanta as mãos e depois, no final, a gente pergunta...

Alexandre Abdal Cunha 34:08: Isso aqui é um pouco o resultado, né? A gente utilizou a metodologia do Instituto Caminhabilidade, adaptada às nossas necessidades de observação *in loco* e contagem. Então, a gente olha em diferentes pontos da via, em geral em dupla, e faz a contagem por períodos de tempo mais ou menos fixos e depois compara. A gente fez rodadas de cinco minutos de observação e, em média, a cada cinco minutos, a gente viu passar na Avenida Sapopemba 135 carros, 41 motos, aproximadamente 50 pedestres e poucas bicicletas, de bicicleta, a gente viu mais gente pedalando com família, criança, pai, mãe etc., do que propriamente ciclista treinando. Não é um fluxo alto, tá? Do ponto de vista dos veículos motorizados, é possível ser desviado, sem maiores implicações para o trânsito; o trânsito se acomoda no limite. Para os pedestres, eu acho que, para isso aqui funcionar, para os beneficiários da abertura, a gente precisa atrair mais gente. Eu acho que isso é importante ser dito, tá? A gente fez uma estimativa de fluxo, assumindo mais ou menos o horário de funcionamento da Paulista, das nove às dezesseis, então a gente fez uma curva. Curva de pico entre doze horas, e a gente estimou, a partir das nossas contagens, algo em torno de 3.800 pessoas num domingo. 3.800 pessoas pode ser pouco, pode ser muito, depende da comparação. Se a gente comparar com a Paulista, evidentemente, é pouco, tá? Se a gente entender que essas 3.800 são mais um início, que são pessoas a quem a gente eventualmente pode proporcionar uma experiência de cidade diferente, que essas pessoas tragam outras, se tornem mais fiéis, a gente pode, enfim, ter uma certa organização com outros atores locais, a gente pode ter uma dinâmica positiva sendo criada a partir daqui. E, nesse caso, essa criação da dinâmica, então, de novo, né, acho que tem um trabalho de sensibilização de quem está no território que é muito importante. Desde movimentos culturais, então, sei lá, um grupo de teatro pode fazer peça, artistas locais (acho que têm menos vocação), mas coisas como academia, grupos de dança, e fazer atividades na avenida. Acho que isso é bem importante para dar certo. Grupos de corrida, enfim, para isso dar certo. Então, tenho muitas dúvidas se é viável sem ter esse engajamento e essa articulação com as organizações locais. As organizações aqui são privadas, públicas e da sociedade civil; acho que é importante que isso seja dito. Mas, enfim, eu não acho que aproximadamente 4 mil pessoas seja um ponto de partida ruim. Nas ruas comerciais, como eu disse, a gente acabou adotando uma outra dimensão, né? Em vez de a gente olhar para fora do centro expandido, a gente olhou para lugares que já tinham dinâmicas comerciais importantes. E, veja, isso aqui não é fazer coisa para quem está bem. O setor de comércio de rua não necessariamente está bem. Ele está sofrendo uma competição muito dramática com o comércio virtual. O comércio de rua não necessariamente está bem. Tem uma dimensão no comércio de rua que acho que ele precisa se reinventar, de como ele vai lidar com, sim, essa nova competição do virtual. Porque as pessoas, cada vez mais, compram roupas e coisas que antes compravam na rua pela internet. Essa reinvenção pode passar por uma dimensão de turismo, por uma dimensão de cultura, por uma dimensão de gastronomia, enfim, pode passar por várias outras dimensões, além da compra em si mesma. Bom, então, aqui o que a gente falou: vamos olhar para onde já tem dinâmicas enraizadas no território. A primeira questão que a gente teve aqui é se a gente caminharia para um comércio mais popular ou para um comércio mais de luxo. Então, em algum momento, a gente pensou: poxa, a Oscar Freire poderia ser um lugar legal de abrir. E, na minha cabeça, aqui eu não falo o nome do grupo, eu acho que pode ser mesmo. Mesmo sendo um comércio de luxo, a experiência de você fazer essa compra, que seja de luxo, na cidade, numa rua aberta, e não em um shopping center, eu acho que traz ganhos para a cidade. A nossa opção não foi essa, embora a gente tenha discutido isso também; foi olhar para outro tipo de comércio. A gente também começou com um trabalho quantitativo, né? E esse trabalho quantitativo, usando dados do Geosampa, a gente foi olhar a

classificação das quadras, e onde tinha mais quadras, acho que eram quadras fiscais, não tenho muita certeza, que estavam ligadas à atividade comercial. A gente partiu de algumas opções, como a José Paulino; está pequena, não vou conseguir ver a outra, acho que a Teodoro Sampaio; não consigo ver a outra; acho que essa aqui é em São Miguel Paulista; a gente falou também da 25 de Março. A partir da observação de algumas variáveis, como acessibilidade por transporte, zona azul, bicicletário, tipo da via, se serem vias menores, referência com comércio local, a gente acabou escolhendo a José Paulino para o nosso estudo piloto. De novo, não precisa começar por aqui, mas é um exemplo dessa modalidade de ruas abertas que a gente está propondo. Também a gente fez uma espécie de matriz; eu acho que aqui, enfim, a gente tem menos opções, além de uma matriz de priorização, e mais uma matriz de verificação da potencialidade do lugar, que comprova a José Paulino, o que é um resultado intuitivo, inclusive. E aí a gente caminha para o estudo da José Paulino. De novo, a gente também fez observação *in loco*, fez contagem, fez entrevistas, fez uma quantidade um pouco maior de entrevistas e a gente fez o *survey*. Eu entendo você se incomodar com os estrangeirismos; eu também não gosto muito. Estou em uma faculdade que, como o pessoal da própria faculdade gosta de falar, é uma faculdade de *business*, ou seja, uma faculdade de administração. É uma área muito colonizada por estrangeirismos, digamos assim, mas, no caso específico do *survey*, quando a gente está com o pé na academia, o *survey* é um desenho de pesquisa consagrado. Não é a mesma coisa eu falar questionário; questionário é uma técnica, uma modalidade de entrevista que é utilizada no *survey*. Então, por bem ou por mal, é o termo nativo, digamos assim, que especifica um desenho de pesquisa, e a gente acaba usando o termo *survey* mesmo. Eu poderia substituir por questionário ou por enquête, mas não é exatamente a mesma coisa e, infelizmente, comunica pior também. Então, de fato, no caso tem uma série de coisas. Eu não vou falar que a GV é uma faculdade de *business*, não vou falar do meu *budget*, isso eu resisto também, mas, no caso do *survey*, fica mais difícil fugir. Então, eu peço desculpas aqui, mas seria algo como enquête ou questionário, a tradução mais correta. Bom, a José Paulino tem uma história muito importante, tem um centro de comércio basicamente de roupa feminina. A gente verificou, fez uma contagem das fachadas das lojas — está pequenininho aqui, mas está aqui. A gente viu que a José Paulino também já é uma rua que tem uma disputa entre automóvel e pedestre e que, no sábado, durante a semana é atacado, mas no sábado é varejo. Daí a nossa proposta da abertura aos sábados, aproveitando essa dinâmica que já existe de varejo, de muitas pessoas indo para lá, e já tendo uma situação de insegurança do pedestre por conta dessa competição com o carro. Não chega a ser que nem a Liberdade, mas, em certo sentido, é também reconhecer uma dinâmica já existente em que as pessoas ocupam a rua. E, ao a gente garantir isso, a gente também garante a segurança dessas pessoas que estão lá fazendo as suas compras. Em vermelho está o trecho que a gente observou e, em azul, no fim, o trecho que a gente está sugerindo; essa é a abertura. São duas quadras e ela pega uma dinâmica de uma feira que já acontece numa rua, agora eu não lembro se ela é paralela ou transversal. A princípio, a nossa proposta envolve a abertura no sentido mais temporário da coisa, com CET, cones e tal, mas, no limite, ela também poderia envolver obras, uma certa requalificação das calçadas, da iluminação; isso também caberia lá, mas essa outra parte a gente não olhou. Quando a gente faz contagem, a gente identifica um certo fluxo de carros, embora um fluxo pequeno de ônibus; bicicleta a gente quase não vê, mas a gente identifica muita gente a pé. Nesse período, em períodos iguais, a gente viu mais ou menos o dobro de pessoas a pé do que de carro. Tem um fluxo importante de gente a pé; dessas pessoas que estão a pé, a maioria são mulheres, desculpa, na proporção de três mulheres para um homem, e algumas crianças, inclusive, que estão com suas mães e seus pais. Dessas pessoas que estão lá, a maioria está com sacola, o que reforça a nossa percepção de que as pessoas estão fazendo compra. Poucas pessoas com carrinho, então também não são compras exatamente grandes; elas estão com sacola. E, quando a gente conversa com essas pessoas, boa parte delas vai de

carro e deixa o carro nas ruas paralelas. Então, elas não entram na José Paulino de carro, boa parte delas que estão fazendo compra. Isso reforça a nossa proposta. Quando a gente olha o fluxo, segundo a nossa estimativa, também com um pico mais ou menos entre onze e doze da manhã, que é o horário de pico informado pelos comerciantes, a gente estima aproximadamente 25 mil pessoas num sábado padrão. Óbvio que, chegando perto do Natal, isso vai ser maior; em janeiro, vai ser menor, mas tudo bem. Tem uma sazonalidade. Mas essa, então, tem um fluxo importante de pessoas que semanalmente vão para lá, aos sábados, fazer compras, carregando sacolas e tal. Quando a gente conversa com as pessoas, com os pedestres, a maioria é a favor, então é bem aceita. Tudo bem, a gente tem uma amostra pequena, de 30 pessoas; isso não é muita gente, mas a gente tem uma maioria que é a favor. A gente, de novo, comprova a maioria de mulheres; a maior parte das pessoas vem de São Paulo, mas vem uma quantidade importante de gente de outras cidades, de fora da cidade de São Paulo. A maior parte dessas pessoas são adultos jovens, e a forma como elas vêm é muito dividida: parte vem de Uber ou por aplicativo, parte vem de metrô e parte vem de carro próprio. Essa galera que vem de carro próprio para o carro nas ruas adjacentes, não necessariamente na José Paulino. Quando a gente olha para os vendedores, tem dois tipos de comerciantes lá: os ambulantes e os comerciantes da rua propriamente. Os ambulantes foram os que foram mais contra. Parte deles está na informalidade ou ilegalidade, e a questão de como trabalhar com os ambulantes é uma questão importante aqui. A nossa abordagem não é falar o que está certo ou errado do ponto de vista legal; a gente meramente reconhece os ambulantes como um ator importante. A grande demanda dos ambulantes é por segurança. Eles têm muito medo do rapa, por exemplo, e a nossa leitura é que qualquer tipo de intervenção, de qualquer tipo de ação pública, aumenta a insegurança deles. Nesse sentido, a gente entende como razoável eles serem contra, e a principal demanda deles é que uma política desse tipo deveria ter algum tipo de credenciamento ou de mecanismo para que eles possam ser acomodados de forma razoavelmente legal, formal, digamos assim, nesse lugar. A gente sabe que tem questões importantes aqui, que vão desde formalidade, pagamento de imposto, pirataria e tal, mas, enfim, assumindo eles enquanto um dos atores no território, eles têm essa demanda, e é uma demanda que a gente julga importante. A gente mandou uma proposta de incorporação dos ambulantes; algum tipo de licenciamento ou de inclusão deles poderia ser importante, talvez até inspirado no que acontece com artistas de rua na Avenida Paulista, embora eles não sejam exatamente artistas de rua. Quando a gente olha os comerciantes em si, a coisa é mais dividida. Metade dos comerciantes, vendedores de loja e tal, com quem a gente conversou se mostra favorável; mais ou menos a outra metade não se mostra muito favorável, e uma fatia menor se mostra indecisa. Quando a gente conversa com eles, aparecem dois tipos de argumento. Um: menos carro, menos gente; menos gente, vende menos. O outro fala: “puxa, que legal”. Uma moça que trabalhava numa loja falou: “se a gente abre isso aqui, vai ficar que nem um shopping, um shopping a céu aberto”. Puxa, que legal, vai aumentar a quantidade de pessoas, sem entrar no mérito. Então, a gente tem essas duas percepções polares. Sem entrar no mérito, o que a gente entende é que a gente tem uma cultura, uma visão pró-carro muito arraigada desde sempre na cidade de São Paulo, e o óbvio natural para as pessoas é pensar que tem que ter carro. Propor coisas diferentes disso exige sensibilizar as pessoas, conversar com elas e tal. A nossa percepção é que você ter mais espaço para pedestre aumenta o movimento das lojas. Parte dos comerciantes reconhece isso, parte não reconhece. Agora, tem uma demanda importante: tem um pessoal numeroso que vai de carro para lá, e é importante que eles tenham um lugar para estacionar o carro nas ruas adjacentes, até porque estão carregando compras. Mas a experiência da compra em si na rua, que pode até ganhar uma dimensão para além da compra, de turismo, de gastronomia, de cultura e tal no bairro, essa não carece do carro na José Paulino em si, ou nessa área que a gente está propondo abrir. Por fim, não sei se eu falei muito, gente, mas já são 11 horas. Onde a gente quer chegar? A gente quer chegar a ter foco no ganho coletivo,

infraestrutura adequada, segurança viária, em primeiro lugar para o pedestre, que eu acho que é o sujeito mais vulnerável no trânsito, uma legislação que garanta segurança jurídica para essa política pública e participação popular. Então, retomando o que o Renan falou, enquanto pesquisa, é uma parte em que a gente conseguiu avançar menos, mas a gente entende a participação popular como central, assim como uma implementação efetiva. A gente termina com um conjunto de propostas que passa por criar uma nova lei, ter critérios transparentes para a seleção de vias a serem abertas, critérios que têm uma dimensão técnica, como um índice de priorização, mas que passem por diálogo com a sociedade civil, ter uma rubrica orçamentária para o programa Ruas Abertas. O programa Ruas Abertas não é caro; ele é barato. Não está aqui na apresentação, está no relatório. Eu não lembro de cabeça, mas a gente fez uma estimativa de custo da Paulista, e ela é muito barata, alguns milhares de reais por domingo. O dinheiro não é o problema, mas ter uma rubrica orçamentária para o programa pode ser interessante. Reativar e institucionalizar o comitê intersetorial do Ruas Abertas, talvez mais próximo do Executivo, como forma de garantir prioridade. Institucionalizar a matriz andável, ou algum tipo de matriz inspirada nela, que possa ser utilizada como ferramenta de priorização de vias a serem abertas, sobretudo na modalidade de lazer; fortalecer a articulação entre o programa e equipamentos culturais, equipamentos esportivos e, eventualmente, inclusive do setor privado, como academias. Desenvolver um modelo próprio de ruas comerciais, desenvolver um modelo próprio de ruas abertas e levar a cabo as experiências piloto. No finalzinho, quando a gente estava terminando o trabalho, já próximo do evento, o pessoal do Instituto Caminhabilidade procurou a gente, dizendo que o pessoal da Renata Salzano estava querendo fazer, via legislativa, não sei exatamente como, acho que não era com projeto de lei, alguns eventos-teste em vias da cidade de São Paulo. Uma das vias que eles queriam fazer um evento-teste de abertura era a José Paulino. A gente achou muito bacana. Acho que esse é um projeto para andar no ano que vem e já não tem a nossa participação direta, mas a gente acha muito importante que eventos-teste sejam feitos. A partir da viabilidade desses eventos-teste e da adesão da população, essas experiências podem ou não se tornar mais perenes. É isso. Obrigado, gente, pelo tempo. Fico aberto para dúvidas, questões, angústias, críticas, enfim. E acho que é isso. Agora, eu não sei como é a inscrição aqui; eu não controlei a inscrição. Quem quiser falar.

00:53:12 Michele Perea Cavinato: Muito obrigada, Alexandre, pela apresentação. Tem duas pessoas inscritas já: o Renan e o Mauro. Renan, pode seguir.

00:54:39 Renan Villarta: Alexandre, só complementando um pouco o que eu falei e talvez dando um outro tom para a minha fala, a sua apresentação foi muito refrescante, porque, acho que, desses dois anos que a gente está aqui no Conselho, foi uma das únicas apresentações, se não a única, que convidou a gente a pensar mobilidade. Muitas vezes, os profissionais que a gente recebe aqui já vêm com todas as certezas feitas; eles só expõem para a gente o que é o correto, o que tem que ser feito ou o que foi feito. É muito difícil a gente ter apresentadores que convidem a gente a pensar mobilidade. Então, acho que só por esse feito, o documento que vocês produziram e também a apresentação já vão para um outro nível de exibição. A outra coisa, com o meu desconforto referente à questão dos Conselhos, que eu não sei se deixei muito claro, é porque muitas vezes eu me pergunto, indo agora para o segundo mandato, qual é a nossa posição aqui como conselheiros. A partir do momento em que os profissionais da Prefeitura são extremamente gabaritados do ponto de vista técnico e a partir do momento em que a gente tem vereadores que, supostamente, dizem a vontade popular, ou deveriam representar a vontade popular, onde o Conselho entra nesse jogo todo? E quando vocês colocaram, no início da apresentação, do documento, a questão da importância dos movimentos sociais, muitas vezes é isso que eu vejo: que, por mais bem-

intencionado que seja, as pessoas do local, mesmo com essa dificuldade que você colocou, não são exatamente escutadas sobre o que vai acontecer ali. Isso gera muita insegurança do ponto de vista do morador: “o que a Prefeitura vai fazer exatamente aqui?”. Muitas vezes, essas pessoas não estão familiarizadas com o conceito de mobilidade ou urbanismo, e isso gera insegurança. Por isso, quando eu vi aquela matriz andável, eu senti falta de ter ali, no meio do caminho, a presença de associações de bairro realmente representativas no local, porque poderiam fazer essa interlocução, que é superimportante e que a Prefeitura não tem como fazer, porque isso exige tempo. Na minha primeira votação, eu consegui cento e poucos votos; agora, consegui duzentos e sessenta e poucos. Ainda é muito pouco, mas eu já aumentei a minha representatividade, e isso faz com que as pessoas da minha região acreditem no que eu estou dizendo e confiem em mim. Então, por exemplo, se vem um projeto para a minha região no qual eu sou colocado, por parte da Prefeitura ou de quem está fazendo o projeto, como interlocutor, isso potencializa a capacidade do projeto. Isso ficou muito marcado porque a gente teve uma outra palestra, acho que foi aqui, ou em outro curso do ITDP, em que uma pessoa da Prefeitura de Nova Iorque falou que, quando eles começaram a conversar com as lideranças locais antes de colocar um projeto para andar naquela localidade, isso melhorou muito não só a qualidade do projeto, mas também a aceitação das pessoas. Então, é isso que eu vejo falta e é isso que me deixou incomodado. Vocês tocaram nisso, mas, no final, na matriz andável, isso ficou de fora, e, para mim, tinha que estar lá. Mas, de novo, obrigado por deixar a gente pensar essas coisas; acho que foi bem legal desse ponto de vista.

00:58:21 Alexandre Abdal Cunha: A gente faz um pingue-pongue, ou você prefere juntar mais de uma pergunta? Como você prefere?

00:58:28 Michele Perea Cavinato: Você prefere que os três falem?

00:58:32 Alexandre Abdal Cunha: Para mim, é mais fácil fazer um pingue-pongue, porque não corre o risco de eu esquecer alguma coisa. Olha, Renan, obrigado pela fala. Eu acho participação social muito importante, tá? Seja ela institucionalizada nas nossas estruturas públicas, como por meio de conselhos, seja a participação por movimentos sociais e demanda, de fora para dentro, funcionando pelo público ou pelas organizações locais, eu acho isso muito importante. Agora, eu não tenho como te responder qual é o papel do Conselho; eu acho que isso cabe a vocês se posicionarem enquanto Conselho. Qual é a nossa ambição aqui, eu acho? Enfim, enquanto atores interessados, incentivar, demandar, pressionar e oferecer insumos para o movimento de abertura de ruas na cidade de São Paulo. A gente entende que a abertura de ruas é bacana, é democrática e democratizante, ressignifica a cidade, engaja as pessoas e, inclusive, em um momento de tanta polarização social, pode ser um fator óbvio que não vai salvar ninguém, mas pode ser um fator de construção de alguns consensos relativos. É interessante que, quando a gente olha, por exemplo, a Paulista, a Paulista é um lugar de protesto, mas as pessoas protestam por diferentes coisas na Paulista, e elas concordam que é legal protestar na Paulista, que dá visibilidade e tal. Então, às vezes, onde a gente acha menos provável encontrar concordâncias, talvez a gente encontre algumas. Eu tenho plena convicção de que a abertura de ruas é um caminho bacana para a cidade. Isso significa vencer muitas resistências. E, quando eu monto um grupo de alunos do sexto semestre, desculpa, de administração pública, a maior parte desses alunos também olha e diz que a gente está louco, que querem tirar os carros. É isso, e você vai concordar comigo, é isso. Tem uma dimensão pedagógica, inclusive. Portanto, eu acho também, longe de mim dizer como a Prefeitura tem que fazer as coisas, como eu gostaria que a Prefeitura fizesse as suas políticas públicas: que, no processo de elaboração, formulação e implementação dessa política, ela conversasse com todos os atores interessados, seja pelos instrumentos

formais de consulta pública, conselhos, seja por outros instrumentos menos formais, ir no território, conversar com as pessoas, tanto as que estão organizadas quanto as que não estão exatamente. É assim que eu vejo. Então, eu acho que levar adiante uma proposta desse tipo sem esse diálogo é perder uma oportunidade que tem uma dimensão pedagógica, que fala: olha que potencial tem a abertura de rua, olha como pode ser mais legal o seu bairro, olha como pode ser... E construir isso junto com as pessoas sem esse diálogo pode ter uma efetividade muito ruim. Acho que parte do que explica o fracasso das vias que fracassaram, que foram abertas entre 2016 e a pandemia, que não fosse a Paulista, é que parte delas fracassou porque não ouviu as pessoas e as organizações locais. Agora, isso é meu achismo, eu não fiz pesquisa para te garantir isso, mas, enfim, é o meu achismo. Então, o que eu gostaria? Sei lá, que esse Pedro, Bolívia, mais um prefeito, sei lá quem, na Prefeitura, pegasse e falasse: pô, que legal que esse pessoal da GV fez. Ah, é de faculdade, de repente a Sapopemba tem potencial. Eu acho que eles têm que refazer os nossos estudos, eles têm um ponto de partida, mas têm que refazer os nossos estudos e têm que ir aos lugares e conversar com as pessoas, pelos instrumentos formais e informais de participação social.

01:02:49 Mauro Calliari: Ah, está bom. Alexandre, legal a apresentação. Obrigado pelo detalhe, talvez até, assim, do ponto de vista metodológico, a gente pudesse ajudar em alguma coisa. Queria só que você soubesse, talvez você não tenha tropeçado nessa informação, que as ruas abertas da Liberdade foram uma ideia que surgiu exatamente nesse lugar onde você está agora. O pessoal da caminhabilidade gosta muito de falar da Paulista, mas o resto ninguém... A gente não faz propaganda, mas, assim, é aqui mesmo, o fórum. Até tocando nesse ponto que o Renan filosoficamente colocou aí, é óbvio que é papel do nosso Conselho reverberar as boas ideias e fazer com que elas vão para frente, Renan. Então, não tem dúvida sobre isso. Somos nós que temos que fazer esse negócio andar. Acho que vocês conseguiram trazer, pelo menos, um conceito novo, que acho legal, essa história de ruas abertas de lazer e de comércio. Acho bacana a gente brincar com isso. Acho que a ideia da Sapopemba é uma ótima ideia. A gente teve uma apresentação aqui, talvez o Renan não tenha lembrado, justamente do pessoal da Secretaria de Turismo, que falou um pouco sobre isso, da dificuldade deles. E você tem toda razão, Alexandre, quando foi para lá, perdeu muita visibilidade. Acho que a gente precisa colocar isso para frente. Eu já estou perguntando para a Michele, de cara, quem é da Prefeitura que está aqui hoje, nesta reunião, para reverberar isso, para poder falar: não, faz sentido, não faz, o que ele está fazendo. Porque, senão, a gente vai ficar... Se essa Câmara não tem uma pessoa da Prefeitura para ecoar isso aqui, acho que a gente não consegue botar para frente. Acho que, neste caso, a gente tem aqui elementos que você colocou bem para levantar a discussão. Agora, do ponto de vista metodológico, acho que faltou uma coisa importante, que é assim: quando vocês analisam duas experiências que, a duras penas, foram implantadas, a gente precisa construir — e acho que o curso de Políticas Públicas tem que construir — pelo menos verdades, informação. E acho que, quando você fala com o comerciante, não dá para chegar de mãos abanando e falar “o que você acha disso?”. É assim: na Paulista aumentou 12% a venda de produtos femininos, mas diminuiu a de livros, a de gasolina foi a zero. Enquanto a gente não tiver isso, me parece que o trabalho fica um pouco mais do ponto de vista da infraestrutura de caminhabilidade. Ah, legal! Acho que vocês fizeram uma matriz muito bem feita, acho que está ótimo, mas ela tem que ser complementada com essa informação, para justamente escolher os pontos e falar: olha, gente, escolhemos esse ponto por causa disso. E aí, sim, como é que se envolve a associação comercial e tudo mais. Acho que o pessoal da subprefeitura tem que estar envolvido, e esse é o problema da Prefeitura: para cada ação dessa, nós aqui temos que fazer a sacola, eu

não sei como é, Gabichete, de quatro, cinco áreas diferentes. É a SUB, é a Secretaria de Turismo, é o pessoal da SP Tours, é o pessoal da SMU e, obviamente, o pessoal da Secretaria de Transportes. Então, temos aí uma liçãozinha. Acho ótimo que a gente vá para frente. Minha proposta, Michele, é que a gente pegue essa proposta deles, do grupo, da Sapopemba e da Zé Paulino, e vá caminhando com ela ao longo do ano. Acho que a gente tem aqui... Eu gostaria de ouvir alguém da Prefeitura, alguém da área de turismo que está responsável por isso, para falar assim: sim, vamos tocar isso para frente, ou não, não gostamos da escolha, mas que alguém fale alguma coisa aqui.

01:06:23 Michele Perea Cavinato: Mauro, já que eu fui citada, deixa eu só complementar uma coisa. Enquanto o Alexandre estava apresentando, o Zé Renato, da SMPED, já estava me mandando mensagem: “E aí, o que você acha? Vamos levar isso para frente? Você vê viabilidade?”. Então, paralelo a isso, mesmo com o Pradas — estou vendo o rostinho dele aqui — nós três estávamos trocando mensagens. O Zé Renato tanto colocou aqui no chat que se interessou quanto pediu o seu contato.

01:06:50 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu só colocar uma coisa aqui. Eu vou falar um pouco de experiência, já que teve base empírica aí, professor Alexandre, desculpa...

01:07:00 Alexandre Abdal Cunha: Lógico. A gente fez o estudo, mas não fez nenhum evento-teste nesses lugares. Eu acho que isso é importante. Eu fiquei na dúvida na fala do Mauro. A gente, enfim, até onde eu sei, não analisou nem fez nenhuma experiência de abertura nesses lugares que a gente está propondo. Então, acho que um caminho é não só aprofundar os estudos, os estudos-piloto, como fazer eventos-teste, inclusive. O resto eu comento depois, te devolvo a palavra, Ricardo.

01:07:30 Michele Perea Cavinato: Na Liberdade nós fizemos isso. Chamamos a equipe operacional da CET, começamos com o evento-teste e depois partimos, trouxemos novamente para a Câmara Temática. Como o Mauro falou, foi uma ideia que nasceu aqui e seguimos com esse programa.

01:07:49 Ricardo Airut Pradas: Só colocando, eu lembro, eu estava primeiro como subprefeito, depois na supervisão da área da Sumaré, e, essencialmente, a existência de postos de gasolina cria uma resistência muito forte. Eu fiquei procurando na minha cabeça se na José Paulino não tinha posto de gasolina, se na Paulista não tinha posto de gasolina, que é um fator que aumenta a aceitação. E, num segundo momento, a quantidade de pedestres, que é inerente, como aconteceu na Liberdade. Eu acho que a gente começa, do lado do poder público, a olhar outras coisas dentro dessa matriz, que são quem vai poder reclamar, inclusive judicialmente, da existência disso, e tentar procurar caminhos para resolver. Acho que é bem por aí, só para complementar a escolha. A José Paulino é um case que pode dar muito certo, realmente, como dá na Liberdade, porque já tem gente no meio da rua. Esse é um fator. Você fala: estou protegendo o pedestre, estou criando uma área de convivência onde as pessoas conversam mais. Desculpa tomar a frente, Jorge e Ana Maria, só para fazer esse adendo.

01:09:16 Michele Perea Cavinato: Pegando até o gancho do que o Ricardo falou, e a região da 25? Então, ladeira e 25 não seriam uma opção?

01:09:24 Alexandre Abdal Cunha: Acho que faz sentido, acho que faz todo sentido ser uma opção. Então, opções a gente tem várias. Inclusive, aqui no nosso caso, a gente tinha que escolher uma para olhar, não dava para olhar tudo ao mesmo tempo. De novo, no nosso caso, a gente era um grupo de 13 pessoas. Treze pessoas é uma equipe de pesquisa muito grande, mas, ao mesmo tempo, a gente era uma

equipe de pessoas de 19, 20 anos, que estão fazendo estágio no período da tarde, com um período curto de tempo. São quatro meses, mas, enfim, tem semana do saco cheio no meio, tem feriado, tem outros eventos da escola. No fim, a gente não tem um estudo profissional propriamente dito. Acho que isso é importante ter em mente. Eu não sabia que saía do partido desse Conselho a ideia da Liberdade. A gente conversou lá na SP Urbanismo, na ISMU, com a Fernanda Pitombo e com o Jacques, que foram muito acolhedores com a gente, e eles apresentaram o programa que fizeram. Então, a gente, incluindo o que a gente já faz, pensou em fazer um estudo-piloto com tais características. A gente se inspirou um pouco no que eles fizeram, no que eles contaram para a gente. Aqui, no meu caso, independentemente de quem é a autoria da coisa, é importante a agenda andar. Enfim, isso que a gente está defendendo, acho que é importante a agenda andar. Fico muito feliz de saber que a ideia vem do Conselho. Com relação às resistências, na Paulista houve resistências também. E tem gente que perde, por exemplo, nos estacionamentos. Tem muitos estacionamentos na Paulista. Mas eu lembro que, isso a Letícia contou para a gente, o pessoal do Carne e Habilidade foi lá ver, e uma boa parte desses estacionamentos já estava fechada aos domingos. Eu falava: cara, você já fecha no domingo, por que você está reclamando? Mas tinha estacionamento que abria. De fato, uma política pública envolve ganhadores e perdedores, mas, nesse caso específico da abertura de ruas, eu acho que os perdedores são relativamente poucos e os ganhos compensam as perdas. Essa é a minha impressão. No limite, a gente não pode deixar de fazer uma coisa que é bacana para milhares de pessoas porque o dono do posto de gasolina vai ter 2% de margem a menos. Não acho razoável. Esses dados, sim, quando vai conversar com o comerciante, são muito importantes. E uma coisa que a gente não tem na Prefeitura é o acompanhamento dos resultados dessas políticas, o estudo de impacto. A gente entrou em contato com dois tipos de estudos sobre a Paulista: um do Instituto Caminhabilidade, que fez contagem de fachadas e conversou com comerciantes, e outro estudo de impacto da Paulista Aberta, com pesquisas com usuários e comerciantes. A maior parte dos comerciantes falou que aumentaram as vendas no domingo. Eu não lembro as porcentagens de cabeça, mas isso será falado. Então, o que eu acho importante é não só ter o dado, mas construir esse dado e ter um acompanhamento minimamente perene ao longo do tempo. Está vindo mais gente? O que as pessoas fazem? De onde elas vêm? Os comerciantes estão vendendo mais? Quais? Eventualmente, alguns vendem mais, outros menos. Para esses casos, talvez seja importante pensar em alguma ação reparatória. Enfim, acho fundamental ter uma estrutura de monitoramento. Se vocês me permitem uma sugestão, é sugerir essa estrutura de monitoramento para a cidade de São Paulo.

01:14:17 Michele Perea Cavinato: Acho que eu respondi tudo, acho que consegui comentar. Acho que sim, Alexandre. Mauro, quer fazer algum complemento? Então, Ana Maria.

01:14:25 Mauro Calliari: Gente, são 11h25. É bom a gente, talvez, conseguir ouvir a Ana e o George.

01:14:34 Ana Maria Pacolo: Professor Alexandre, prazer, eu sou a Ana Maria, do setor de educação da CET. Eu parableno pelo seu trabalho. Uma das nossas atribuições é o setor de pesquisa, mas eu queria colocar, não só para o senhor, como para o pessoal, especialmente a Michele, que, com relação à José Paulino, eu acho que poderia haver, se isso for adiante, um trabalho-piloto primeiramente. Por quê? Porque nós temos uma pesquisa que nos foi solicitada por conta do estacionamento rotativo, e a demanda de estacionamento lá não é tão grande no entorno. A José Paulino é muito utilizada pelo estacionamento rotativo. Contrariamente à sua pesquisa, nós solicitamos a consulta de todos os envolvidos, porque ali, em particular, tem muitos moradores nos andares superiores, moradores mais humildes, que utilizam o estacionamento nos fins de semana. Consultar somente os vendedores e lojistas não vai dar o retrato fiel

do uso da José Paulino. Então, eu penso assim: parabênizo, acho fantástica a iniciativa, que foge até dos padrões do poder público, mas serve como indicativo para a Prefeitura fazer realmente um projeto-piloto, considerando essas outras necessidades, inclusive dos moradores. Nossa pesquisa foi em função de estender o horário do estacionamento rotativo, e não conseguimos adesão. Era só isso. De qualquer forma, parabéns pelo trabalho.

01:17:41 George Lima de Queiroz: Oi, gente, tudo bem? Alexandre, eu sou o Jorge, do CMTT. Estou em fim de mandato aqui, nas minhas despedidas. Cumpri dois mandatos e não estarei no próximo. Fiz algumas anotações, perdi um pouquinho da reunião por motivos técnicos, mas estou aqui pelo celular. Primeiro, parabéns pelo trabalho. Interessa muito a quem é militante da mobilidade. A gente fica até frustrado de isso não vir mais do poder público e ter que partir de alunos de graduação. As ruas abertas são consolidadas globalmente há muito tempo. A Paulista já foi consolidada, e em outros países também. Eu vi isso no Japão, há 20 anos, em Nova Iorque, no México, em Bogotá. Existe literatura sobre isso, e São Paulo faz parte desse corpo. Quando um turista vem a São Paulo, ele vai para a Paulista, para a Liberdade e para o Beco do Batman. São lugares já altamente pedestrianizados. Poderíamos evoluir para a pedestrianização definitiva da 25, da José Paulino, da Santa Efigênia, até como estratégia de sobrevivência do comércio frente ao e-commerce. Eu lembro das audiências públicas da Liberdade e da enorme desinformação. Diziam que o comércio ia acabar, e hoje é o contrário. Existe ROI, retorno sobre investimento, e está provado que ruas abertas fazem o comércio ganhar mais dinheiro. Isso é ciência. A experiência da Liberdade foi diminuída por pressões e hoje está pior, lotada. Precisaria ser ampliada. A Paulista poderia ser muito mais aberta, com mais espaço e mais horário. Essa expulsão das pessoas às 16h é uma cena triste. Os horários deveriam ser ampliados, no mínimo até as 18h. Então, aplaudo o trabalho, mas reforço que o poder público precisa se envolver mais, com mais dados, mais informação, mais ruas abertas, mais espaço e mais tempo, para transformar a cidade. Mesmo em um cenário conservador, a vitória da Liberdade mostra que é possível avançar com informação e síntese.

01:24:42 Alexandre Abdal Cunha: Obrigado, obrigado. Deixa eu comentar, então. Tem coisas que eu acho que contemplam um pouco as duas salas, mas tem coisas que são mais específicas. Ana Maria, obrigado, foi um prazer te contar. Foi muito legal ir à CET. A pessoa que recebeu a gente, agora fugiu o nome dele, acho que era Paula, foi muito receptiva e mostrou coisas para além do que a gente estava indo lá ver. Aquele centro de gerenciamento da cidade, da CET, aquela sala de situação na Bela Cintra, é muito legal. Os alunos ficam impressionadíssimos com aquilo, é uma coisa incrível. Bom, eu acho que você tem toda a razão. Para a gente andar numa agenda dessas, o nosso estudo é um insumo para a Prefeitura, que vai ter que fazer os estudos dela, as consultas dela e tal. Tendo um resultado positivo, vai fazer evento-teste, um, dois, três, não sei quantos eventos-teste; a coisa dando certo, você vai adiante. Acho que tem que ouvir todo mundo, sim, isso inclui moradores. No nosso caso, a gente não conseguiu interlocução com associações de moradores em nenhum dos dois casos, mas acho que inclui, sim, ouvir moradores. Um outro setor, na Paulista, um grupo de moradores foi contra e barulhento. Quando a gente olha para os moradores da Paulista, parece que todos são contra, e isso não é verdade. Os surveys que foram feitos, seja da Datafolha, seja o estudo de impacto da Paulista, apontaram que mais ou menos um terço dos moradores era contra. E essa quantidade de moradores que eram contra diminuiu entre o início e o momento em que a pesquisa foi feita, que acho que é de 2019; não conheço pesquisa posterior a isso. Mas esse grupo de um terço dos moradores é barulhento e organizado. Eu não acho que, porque eu tenho maioria, eu posso fazer o que eu quiser, de forma alguma. Eu entendo, enquanto democracia, que uma dimensão da democracia é garantir o direito da minoria, inclusive. Acho que isso é fundamental. Mas,

entrando um pouco na fala do Jorge, não dá para a gente achar que não está fazendo uma disputa. Somos nós aqui defendendo o movimento, e estamos fazendo uma disputa, uma disputa por espaço na cidade. As cidades brasileiras, para não falar do mundo, foram fundamentalmente construídas em torno do automóvel. Se a gente tem uma coisa sensual no mundo, é o automóvel. O automóvel é o grande produto da Segunda Revolução Industrial. No século XX, ele orientou políticas em escala federal, estadual e municipal. Pensando no Brasil, nosso grande exemplo de governo bem-sucedido é o JK, e o JK implementou o parque automobilístico no Brasil. As nossas cidades, o setor privado, enfim, se estruturaram em cima disso. O automóvel tem uma predominância enorme, inclusive simbólica. Quando a gente olha uma propaganda, o cara todo bonitão, livre e tal, está no automóvel. O automóvel é o símbolo do sucesso dele. Acho que há uma dimensão de buscar um equilíbrio maior entre a liberdade individual das pessoas terem e usarem seu automóvel e o direito coletivo de ter uma cidade bacana, em que a gente não morra no trânsito atropelado por um automóvel, em que o pedestre possa usufruir e acessar a cidade tal qual o motorista no carro. Acho que é uma questão de equilíbrio, e a dimensão da abertura de ruas é muito importante nisso, inclusive com uma dimensão pedagógica. Tem muita desinformação, sim, e desinformação a gente combate com informação, mas também com demonstração. Às vezes, você pode mostrar todo o argumento racional para a pessoa e ela não concorda, mas experimenta. Experimenta, que você vai ver que vai ser feliz, que vai vender mais, que vai ver as pessoas felizes. Isso pode ser bacana. Ainda assim, a gente vai ter oposição, porque, de fato, a Paulista tem barulho, e eu imagino que deve ser um saco você ficar no seu apartamento, no domingo. Por melhor que seja, cantando uma música que você não quer ouvir naquele momento. Então, eu entendo, eu compreendo, tem uma disputa, tem coisa que você resolve com regulação, mas, enfim, eu acho que tem coisa, como eu disse, que envolve perdedores e ganhadores, e você não vai agradar a todo mundo. Então, assim, infelizmente, eu acho que o papel da prefeitura é trabalhar na dimensão pedagógica, tentar construir consensos, mas também entender que as milhares de pessoas que são beneficiadas por uma política de abertura também têm o direito de reivindicar as ruas, ou um pedaço do nosso viário, aos domingos. Eu acho que isso é muito razoável e não é nem um pouco radical. Não é todo mundo que vai gostar, mas o que a experiência da Paulista mostra, pelo menos das pesquisas que eu conheço, é que a aprovação entre a implementação e depois, três, quatro anos depois, ela aumentou entre os usuários. Entre os usuários sempre foi alto, mas ela aumentou entre concorrentes e aumentou entre moradores, embora não seja um consenso absoluto e nada nesse mundo vai ser um consenso absoluto. Então, acho que, sim, tem uma disputa aqui, uma disputa simbólica e material mesmo pela cidade. A cidade é de quem? Acho que, em última instância, e aqui falo talvez mais como indivíduo do que como alguém que coordenou esses grupos, a gente está, em última instância, disputando um pouquinho dessa cidade, que ela também seja amigável para os pedestres, para quem não está no carro, para quem usa outro modal. Não dá para a gente ignorar isso. Quando você fala da prefeitura, George, tem a impressão que a prefeitura não existe. Existem muitas prefeituras, com muitos funcionários, com muitas secretarias, com diferentes interesses, com diferentes pontos de vista. Acho que tem setores e pessoas na prefeitura que são muito receptíveis a esse tipo de iniciativa, a começar pelo pessoal, da SP Urbanismo e da SMU. Acho que isso pode ter uma dimensão importante para as áreas de turismo, acho que para a área de esporte tem uma potencialidade que pode ajudar a construir um consenso. E sim, eu concordo, do ponto de vista dos comerciantes, o comércio de rua precisa se reinventar sobre o risco de perder a competição com a ONG. Sei lá como eles vão fazer isso. Tendo a achar que a abertura de ruas pode ser um caminho dessa reinvenção. Não sei se eu respondi tudo, mas enfim.

01:31:58 Michele Perea Cavinato: Alexandre, até te complementando. O pessoal da SMU estava na reunião no começo, a Pâmela me pediu para compartilhar o convite. Não sei se tem alguém ainda da SMU, eu vi que a Pâmela estava até agora há pouco. Tem áreas da Prefeitura de grande interesse nesse programa que estão presentes e te ouvindo. O Renato é um que eu citei, a Pâmela é outro. E eu acho que tem mais alguém da SMU que compartilhou o convite para participar dela. E, como eu te falei, em paralelo à sua apresentação, nós já estávamos conversando, nos articulando para levar esses projetos, esses programas para frente. Levar a Zé. Zé, eu vi o seu rostinho; se quiser falar alguma coisa, complementar isso.

01:32:21 José Renato Soibermann Melhem: Exatamente. Eu estava conversando com a Michele enquanto você apresentava, professor, para a gente tentar levar adiante essa proposta. No meu caso, eu estou restrito à minha competência, porque eu sou coordenador de acessibilidade aqui na Prefeitura. Eu sou funcionário da SMT, que é a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência. Mas, evidentemente, um projeto como esse tem benefícios também na acessibilidade.

01:32:42 Alexandre Abdal Cunha: Sem dúvida, sem dúvida. Você tem toda a razão.

01:32:45 José Renato Soibermann Melhem: Facilita muito a vida da PCD, da pessoa com deficiência, enfim, da mobilidade em geral. Então, até coloquei o meu e-mail; se você puder me mandar um e-mail de retorno, aí a gente tenta levar isso adiante, porque eu acho que seria legal. A gente já tem, o Ricardo participa, a Michele do Programa de Rotas Acessíveis, que já é uma parceria da SMPED com a SMT, que é de Trânsito e Mobilidade. Então, acho que poderia ter uma parceria nisso também. E, claro, a gente vai ver com o pessoal desse superurbanismo, porque, se eu não me engano, as origens ali são por lá.

01:33:21 Alexandre Abdal Cunha: Eu confesso que acho que eu tive dificuldade de acompanhar o chat, não sei se eu conseguia anotar tudo. Mas, de repente, eu não sei, Michele, se eu posso te pedir: se você puder circular o meu e-mail de novo para todo mundo, o meu próprio estudo, para todo mundo, aí eu fico superdisponível.

01:33:35 José Renato Soibermann Melhem: Legal, eu vou colocar de novo o meu e-mail aqui, então.

01:33:46 Michele Perea Cavinato: Eu falei que a Pâmela estava aqui, ela acabou saindo, mas a Camila ficou no lugar dela. Então, tem representantes de outras áreas também. E o Zé falou da acessibilidade. A acessibilidade é transversal, ela tem que nascer junto com todos os projetos, exatamente. Não tem que ser colocada depois; ela tem que nascer, pensarmos desde o início.

01:34:05 José Renato Soibermann Melhem: Eu coloquei também, professor, uma sugestão lá no começo, como você comentou, dos parklets. Tem um programa que agora chama Tô Legal, mas chamava Ruas SP, que é a implementação de parklets em frente aos comércios. Então, um barzinho que eventualmente ocupava a calçada agora ocupa o que seria uma vaga de carro na frente e deixa a calçada desobstruída. Então, também é algo interessante nessa linha de melhorar a condição do pedestre.

01:34:27 Alexandre Abdal Cunha: Assim, eu gostaria muito, essa é uma disciplina que tem uma vez por ano, de continuar dando essa disciplina. Não depende só de mim, depende da coordenação, tem que ser designado e tal. Mas, continuando e tendo liberdade, é uma oportunidade também de construir novos projetos aplicados, com outras turmas e tal. Então, é algo que dá para a gente, entre aspas, replicar com

quem a gente tiver interesse. É um processo que dá um trabalhinho, porque a gente tem que construir um projeto, um termo de referência, pensar produtos e tal. Mas é algo que dá para construir também. Enfim, não depende só de mim, depende da escola.

01:35:19 Michele Perea Cavinato: Acho que na pandemia nasceu muito estudo sobre mobilidade ativa, sobre esses novos recursos e instrumentos.

01:35:27 José Renato Soibermann Melhem: Teve aquelas ruas da Ladeira Porto Geral e outras que a gente fechou com pintura de solo. Também foi interessante essa experiência.

01:35:36 Renan Villarta: Foi um início. A gente está dando uma polêmica boa, porque fizeram lá, a gente não precisa pagar, agora vocês precisam pagar imposto. O pessoal aqui da rua estava a pé da vida. Tinha gente que estava calculando que ia ter que pagar 18 mil pelo espaço e tudo. Deu...

01:35:52 José Renato Soibermann Melhem: Mas você está falando em relação à cobrança ou em relação ao benefício, que é você liberar a calçada para o pedestre e ativar o comércio na frente?

01:35:59 Renan Villarta: O benefício é inquestionável, mas, do ponto de vista do pagamento dos impostos, foi uma surpresa para o pessoal. Quando mudaram as regras, o pessoal ficou bem doido aqui. E tem morador que não gosta, normal, mas, no geral, acho que foi bem recebido.

01:36:19 Michele Perea Cavinato: Alexandre, se você puder colocar o seu WhatsApp, o WhatsApp não, perdão, desculpa, o seu e-mail aqui no chat, estão me pedindo.

01:36:23 Alexandre Abdal Cunha: Desculpa, gente, eu não sou muito... Se quiser, coloca, fica tranquilo, siga aí, siga e coloca. Acho que eu consegui, achei já.

01:36:35 Ricardo Airut Pradas: Renan, eu vou fazer uma colocação. Para alguns moradores, eles entendem que o fechamento da rua é como se fosse uma feira. Eles ficam sem o direito de tirar o carro da garagem, como se tivesse uma feira na porta, porque está completamente equivocado o modo de se comportar. Mas, enfim, eu já ouvi isso de gente de associação comercial também quando você vai colocar ciclovia. Então, não tem muita escapatória. O professor falou: você não consegue consciência, porque o olhar no seu interesse é muito maior do que a visão do benefício em geral. A gente não consegue escapar disso, a gente tem que tratar.

01:37:16 Renan Villarta: Eu tenho certeza de que todos os conselheiros vão ajudar nessa conscientização.

01:37:23 Michele Perea Cavinato: Quando você mora num local já com essa tendência, com esse foco de comércio, você não pode esperar a tranquilidade de uma rua de bairro. Já espera que tenha eventos, outras intervenções que possam causar isso. Eu digo: quem mora na Paulista não pode contar com um domingo silencioso.

01:37:50 Alexandre Abdal Cunha: Até porque não foi a abertura que inventou aquilo, sem dúvida. Tem um monte de artista de rua, um monte de comércio de rua, um monte de manifestação, um monte de gente fazendo esporte. Gente, muito, muito, muito obrigado. Eu queria dizer que fiquei muito feliz de

poder fazer a apresentação aqui. Gostaria que tivesse... Eu pontuei, acho que dois alunos que entraram, de 13. Não é uma desculpa, mas é uma justificativa: o semestre para eles acabou, já tem gente de férias, tem quem está em estágio, está trabalhando loucamente. Então, uma vez que a disciplina acaba, é difícil de mobilizar. Mas eu gostei muito do espaço, fiquei muito feliz de poder apresentar aqui e acho que foi muito rico poder ouvir vocês. Isso é muito, muito, muito importante para mim também, porque, enfim, em algum sentido, está todo mundo aprendendo junto. Acho que ninguém é detentor da verdade absoluta. Então, foi muito legal tudo isso. Eu fico disponível para, eventualmente, se vocês quiserem ou precisarem dialogar, sigo superdisponível. Tá bom? Obrigado, gente.

01:38:59 Michele Perea Cavinato: É um assunto que acho que a gente tem que levar ao longo desse ano, trazer novamente o avanço disso. A Camila levantou a mão, e depois o Leandro.

01:39:11 Camila Melo: Desculpa, a gente não conseguiu ligar a câmera porque estamos em um ambiente não muito propício, mas eu fui aluna do Abdal esse semestre. Então, queria agradecer também por todos os comentários. É muito legal ver a pesquisa que a gente fez do ponto de vista de vocês. Muito obrigada pelos comentários e também pela oportunidade.

01:39:36 Leandro Frenham Chemalle: Oi, gente, tudo bem? Eu queria fazer uma fala rápida aqui, mas não é sobre a apresentação. Eu só levantei a mão para não perder o time. Bom dia. Eu resolvi dar uma passadinha aqui na câmera porque queria trazer um tema que eu já levantei lá no grupo e que acho importante deixar pontuado aqui, na câmera, de uma unidade a pé, que é sobre a Paulista iluminada no Natal, especificamente a questão da ciclovia da Paulista que está iluminada. Eu passei lá logo nos dias da inauguração para fazer fotografia e percebi uma situação perigosa, bem perigosa, para dizer a verdade. O fato de a ciclovia estar iluminada, com arcos iluminados, gera uma sensação de segurança e de visão que prejudica muitas pessoas e pode causar acidentes graves na ciclovia. A ciclovia da Paulista tem ciclista que fala que ela é a 23 de Maio dos ciclistas: usam como uma via totalmente livre e pedalam em alta velocidade, a 30, 40 km por hora. À noite, muita gente, turista em geral, quem não é da Paulista, vai até a ciclovia para tirar foto nos arcos iluminados, usando-os como algo instagramável. Só que isso pode gerar acidente. Eu, que tenho um problema de visão, não uma deficiência, mas uma dificuldade, quando há muitas luzes próximas, perco um pouco a noção de distância e de velocidade quando um corpo se aproxima. Quem está na ciclovia olhando para o lado de onde vem o ciclista percebe o ciclista muito próximo, às vezes a menos de um arco de distância. Isso pode gerar atropelamento, principalmente com crianças. Eu acho que houve uma falha grave da Prefeitura ao criar a iluminação de Natal sem sinalizar a ciclovia para redução de velocidade e atenção redobrada à noite, porque há mais pessoas caminhando ali por causa da decoração. Nas duas vezes que estive lá, presenciei dois quase acidentes, sem gravidade, mas não falta muito para acontecer algo grave. Talvez até já tenha acontecido e não virou notícia. Então, deixo esse registro, que tem a ver com mobilidade a pé. Seria importante algum aviso de sinalização para os ciclistas durante o período da decoração. Isso precisa ser pensado também para o longo prazo, sempre que houver intervenção com iluminação em ciclovias. A da Paulista é a mais visível, mas pode acontecer em outras, como a da Faria Lima. Então, é só esse ponto que eu queria registrar. Já alertei nos grupos do CMTT e até para alguns vereadores. Obrigado.

01:44:03 Michele Perea Cavinato: Leandro, eu te agradeço, anotei aqui e queria dar encaminhamento a isso. Se você puder, esse e-mail que você compartilhou, se puder me passar também, eu oficializo. A Aline até citou que não são só bicicletas, são patinetes que também estão dando esse problema. E, se

você puder rapidamente se apresentar, porque você começou a falar e acabou não... Claro, eu conheço você, mas o Leandro é nosso conselheiro agora eleito, acompanha o CMTT há muitos anos.

01:44:30 Leandro Frenham Chemalle: Sim, acompanho o CMTT há bastante tempo. Sou militante de mobilidade, principalmente noturna, luto bastante pela questão do transporte na madrugada, sou estudante da Univesp e agora estou ingressando no CMTT como suplente dos universitários. Conseguimos uma votação bem legal, mais de 500 votos, mas eu não imaginava que, para ser titular no CMTT, precisaria de mais de mil votos. Ficamos suplentes, mas seguimos presentes, como sempre estivemos, e agora na gestão de fato.

01:45:03 Michele Perea Cavinato: Tanto titular como suplente vai ter voz ativa, e parabéns pela votação. Este ano tivemos realmente uma votação bastante expressiva, foram 27 mil votos no geral. Gente, acho que estamos encerrando essa reunião. Foi bastante produtiva, agradeço a presença de todos. É a última reunião do ano de mobilidade a pé. Desejo boas festas, Feliz Natal, Feliz Ano Novo. Logo teremos o CMTT, ainda temos uma reunião ordinária, estamos fechando as pautas. É isso. Boas festas a todos, boa tarde e obrigado pela participação.