

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 10/06/2025

Horário: 10h00

Participantes:

Ager Gomes – CET/SET
Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT
Alfredo Kyoshi Ito
Alice Reisfeld
Ana Britto – CET/SME
Marcus Buelloni – CET/GPL
Dawton Roberto Batista Gaia
Deise Barp
Deisy (CET-Educação) – CET/SME
Élio – Conselheiro CTMP
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
Felipe Mello
Flavio Poci CET SP
Gilberto de Carvalho – Conselheiro CTMP
Izumu Honda – Conselheiro CMTT
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT
janete
José Antonio
José Renato Soibelman Melhem - SMPED
Juliana Franca
Lara - CET SP
Lea – SMT/AT
Luciana Trindade – Conselheira CMTT
Luiz Moura
Marcelo Borges - GPO/DRC
Marcelo Espel
Marcio - Inst. Corrida Amiga
Marcos Zaccaria
Marina Catanzaro | Fiscon Assessoria Contabil
Marina Pereira - Psicóloga
Meli Malatesta – Conselheiro CTMP
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Rafael Drummond – Conselheiro CTMP
Raquel CET
Raquel Lourenco Mendes Novis
Renan Villarta – Conselheiro CMTT
Renata
Ricardo Pradas – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa

Rose – Conselheiro CTMP
Rosi Cacau - CET
Sergio Amaral
Silvia Stuchi
Tati
Tatiana Barp
Viviane Barbosa de Souza Moraes

Pautas:

Apresentação do resultado da segunda etapa da pesquisa "Travessia Cilada" – Silvia Stucchi.
Sobre a pesquisa: https://docs.google.com/document/d/178hzAcA__z10mCLus80-hwMOrX5Z61A73iPvWSPKePU/edit?tab=t.0

Informe:

Troca de piso na Praça da Liberdade:

Em atenção ao questionamento realizado pela Sra. Andrea P. Moraes, Assessora em ATOS/SMSub, informamos que a obra de revitalização da Praça da Liberdade está sob responsabilidade da SP Urbanismo. O valor contratual é de R\$ 4.600.000,00 (quatro milhões e seiscentos mil reais), com prazo estimado de execução de nove meses. A empresa contratada para a execução dos serviços é a Habitem Incorporação e Construção Ltda.

00:00:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara Temática de Mobilidade a Pé. Hoje, nós temos a apresentação do resultado da segunda etapa da pesquisa da Travessia Cilada, que vai apresentar a Silvia Stuchi, nossa convidada. Antes, eu só queria passar um informe. Se caso seja necessário falar a respeito do informe, a gente faz após a apresentação da Sílvia. Mas é sobre a troca de pisos da Liberdade, que foi o questionamento realizado pela Sr.^a Andréa P. Tomaz, assessora de atos e SM Sub, informando que a obra de revitalização é uma obra de revitalização da pasta da Liberdade, que está sob a responsabilidade de SP Urbanismo. É um valor contratual de R\$ 4,5 milhões e com prazo estimado de execução de nove meses. A empresa é contratada para execução do serviço e Habitem Incorporação e Construção Limitada. Bom, depois a gente pode dar continuidade, se tiver alguma dúvida com relação ao informe que nós estamos passando. Eu vou passar direto a palavra para a Sílvia, que é a nossa convidada para fazer a apresentação do trabalho que ela realizou. Bom dia, Silvia, seja muito bem-vinda. Que bom você ter aceito o nosso convite para fazer a apresentação. A palavra é sua.

00:01:59 Silvia Stuchi: Bom dia, Dawton. Muito obrigada pelo convite. Agradeço a todas as pessoas também que fizeram o nosso estudo chegar aqui na Câmara Temática. Agradeço a equipe da Secretaria, enfim, todas as pessoas muito solícitas e acolhedoras no contato, no convite. Vou compartilhar, então, a minha apresentação. Eu vou tentar ser o mais breve possível, mas, ao mesmo tempo, didática, para a gente ter um espaço no final, que eu acho que esse espaço de trocas entre as pessoas acaba sendo bastante importante. Bom, meu nome é Silvia Stuchi, eu sou diretora e fundadora do Instituto Corrida Amiga, pesquisadora associada do Centro de Estudos sobre Urbanização, Conhecimento e Inovação da Unicamp e, atualmente, eu estou fazendo um estágio de pesquisa aqui no Centro de Estudos Urbanos

Regionais do Conicet, na Argentina e Buenos Aires. A Corrida Amiga atua há 11 anos por cidades saudáveis, acessíveis, caminháveis, com atividades de sensibilização, campanhas, projetos, pesquisas, atualmente trabalhando com atividades de sensibilização socioeducativas em várias escolas públicas da cidade de São Paulo. A gente tem essa vontade de trabalhar junto com a sociedade e, ao mesmo tempo, produzir conhecimento, trocar conhecimento sobre essa temática que ela é tão cotidiana, né, dos cidadãos e cidadãs. Aqui, está a equipe responsável pela realização dessa etapa, desse estudo da Travessia Cilada, a equipe técnica, a equipe de campo. Muitos estão acompanhando essa reunião. Agradeço imensamente, fiquem super à vontade para complementar, porque eu estou aqui como porta-voz desse trabalho, que ele é fruto de um esforço coletivo. Sem essas pessoas, esse estudo não seria possível. É muito óbvio o que a nossa pesquisa apresenta, no sentido de que é só você andar a pé pela cidade que você vai reparar que a programação de transporte é semafórica, que o desenho da cidade, como um todo, não é feito para quem anda a pé. Isso contradiz a pesquisa origem e destino, a própria pesquisa de divisão modal da NTP, que a maioria da população anda a pé, mas a cidade não é feita para esse meio de transporte, infelizmente. Todo mundo tem uma Travessia Cilada para chamar de sua. Nossa pesquisa traz a materialização dessa lógica de mobilidade que coloca a fluidez dos veículos no centro da política pública em detrimento desse direito básico de qualquer cidadão e cidadã, o direito de se deslocar a pé com segurança. A configuração dos tempos semafóricos ela desconsidera completamente tempo de reação, ritmo da caminhada e as necessidades específicas de grupos como pessoas 60+, pessoas idosas, crianças, pessoas com deficiência, e estamos certos de que isso não é uma falha técnica, porque respeitamos muito, sabemos da competência das pessoas que atuam nesse segmento. É uma escolha política que acaba vulnerabilizando ainda mais, que enfrenta essas barreiras cotidianas no espaço urbano. Acho que é muito importante frisar que a gente está falando de vidas que são colocadas em risco diariamente. A cidade precisa urgentemente priorizar as pessoas, garantir que a travessia seja um direito e não uma armadilha, não uma cilada. Reverter esse cenário é uma questão de justiça social, de respeito à vida, de cumprimento dos marcos legais que regem o direito à mobilidade urbana segura e inclusiva. Aqui, como um direito desse arcabouço legal brasileiro e municipal, o nacional e municipal, que ele já é explícito em estabelecer a prioridade à vida, de dar segurança para quem se desloca a pé. A gente tem a Lei Brasileira de Inclusão, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o próprio Código de Trânsito Brasileiro, ali de 97, em especial, os artigos 27 e 70, que constrói essa base jurídica para determinar a preferência dos pedestres e garantia das travessias seguras, acessíveis e adequadas. O 29 traz a hierarquia de proteção, o maior cuida do menor e todos pela incolumidade dos pedestres, e o 70, em especial, aqui, por si só, já seria suficiente para resolver grande parte dos problemas de travessia do nosso país, visando a segurança do pedestre, porque ele coloca que deve ser dada preferência aos pedestres que ainda não tenham concluído a travessia, mesmo quando o sinal muda para liberar os veículos. No âmbito municipal, a gente destaca também o Estatuto do Pedestre, que reforça esse compromisso e traz, inclusive, que o Poder Público tem que promover a revisão e atualização dos parâmetros vigentes relativos à travessia dos pedestres. A nossa questão não é a ausência de leis. O problema é que, na prática, muitas das cidades continuam programando seus semáforos, seus sinais para atender o fluxo de veículos, ignorando direitos, esses direitos garantidos pelo arcabouço legal. Aqui, também, o porquê a Travessia Cilada? A gente tem essa criticidade, que é colocada no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, que ele precisa urgentemente ser revisado no descompasso entre as normas técnicas e a realidade urbana de quem caminha pela cidade. A questão do sinal do vermelho piscante mal compreendido, que a gente vai trabalhar um pouquinho nessa pesquisa. Foco na fluidez veicular, mesmo diante das diretrizes legais favoráveis à mobilidade a pé. Bom, o contexto da edição dessa pesquisa. Em maio do ano passado, nós fizemos a segunda edição da pesquisa Travessia Cilada, alinhada ao maio amarelo, e fiscalizamos 130 travessias em 20, 21 cidades do país.

Em maio, agora, de 2025, dia 21 de maio de 2025. Gostaria, inclusive, de agradecer aos jornalistas, o Arthur Caldeira e o Leonardo Godin, do *Estadão*. Eles publicaram uma matéria sobre o maio amarelo. Nessa matéria, eles citam a nossa pesquisa de maio de 2024. A CET responde dizendo que todas as nossas fiscalizações críticas de 2024 estavam com problemas, realmente, e elas foram arrumadas. A gente vai a campo para aproveitar esse momento e reativar, colocar luz nessa questão, porque eu volto ao meu primeiro slide, a nossa pesquisa, com dados embasados, ela vem colocar o óbvio, porque é só colocar o pé na rua que a gente já sabe o que essa pesquisa vai mostrar. Entre os dias 26 e 29 de maio, a gente, a equipe técnica, equipe de campo, realizou essa coleta colaborativa, focada em travessias críticas, apontadas no ano anterior. Nós medimos tempo verde, o vermelho intermitente, piscante, e o tempo de espera e a largura da pandemia também em 25 travessias mais críticas identificadas em 2024. Esse trabalho se baseia numa metodologia muito potente, que ainda pouco é explorada nos estudos de mobilidade urbana, que é a ciência cidadã, que adota esse enfoque, que busca produzir dados e também democratizar o processo de diagnóstico urbano, envolvendo a população nessa coleta, leitura, interpretação das condições reais de circulação, de quem realmente tá com o pé na rua. A ciência cidadã é um método científico legítimo, que é capaz de revelar essas desigualdades urbanas, que muitas vezes, inclusive, é invisibilizada pelas metodologias tradicionais. A ciência cidadã fortalece o vínculo entre conhecimento técnico e essa experiência cotidiana do usuário e da usuária, além de promover esse engajamento social e responsabilização coletiva, que eu acho que as pessoas também estarem aqui, nesse momento, apresentando os dados na Câmara Temática de Mobilidade a Pé, é mais um fruto desse método científico de ciência cidadã, que faz parte também dessa participação cidadã, esse engajamento e esse exercício da cidadania ativa. Aqui, estão os dados, os locais que nós voltamos, agora em 2025, as 25 travessias mais críticas, e os dados coletados em cada uma delas. O *Estadão* já abriu essa oportunidade para a gente colocar o resultado como sendo uma resposta também, então, as travessias consertadas pela Prefeitura, elas continuam inseguras, de acordo com o nosso estudo. Nós fizemos algumas análises com base nas velocidades de caminhadas colocadas pelo Estatuto do Pedestre e na prática vigente da CET, conforme essas diferentes velocidades, para criança de até 7 anos, pessoa com deficiência, pessoa 60 mais e os adultos, que o Estatuto do Pedestre até para adultos coloca 1 metro por segundo e não 1.2, que é a velocidade padrão adotada pela CET, com base no HCM. A partir disso, nós estimamos o tempo necessário para completar a travessia com segurança, de acordo com os perfis populacionais diversos. Para cada travessia, a gente calculou o tempo necessário que um pedestre percorre toda a largura da via em segurança, considerando as diferentes velocidades, usando o tempo necessário de travessia, largura e a velocidade de caminhada. Depois, nós fizemos esse índice de desigualdade temporal, usando, então, o tempo verde, o tempo intermitente e o tempo necessário, que seria esse calculador para atravessar a via com segurança. Como interpretar esse índice de desigualdade temporal? O IDT menor que 1 seria esse tempo insuficiente, ou seja, o pedestre não consegue completar a travessia com segurança. O IDT igual a 1 seria o tempo justo, mas nós consideramos ainda inadequado, pensando no conceito de sistema seguro, divisão zero, porque aqui você não tem nenhuma margem para hesitação ou erro humano. Isso deve ser considerado no planejamento da mobilidade urbana. O maior que 1 seria, então, esse tempo adequado, que permite a travessia com segurança e tolerância às variações individuais. O que nós temos que os dados de 2025 seguem revelando essa realidade bem crítica, que, embora o tempo verde médio tenha aumentado em um segundo em relação a 2024, de 4.7 para 5.8, ainda assim, 44% das travessias têm um tempo verde extremamente curto, de 4 a 5 segundos só de tempo verde. O tempo vermelho piscante aumentou. Só que esse é um recurso que ele deveria servir apenas para a conclusão de uma travessia já iniciada. Na prática, ele vem sendo usado para reduzir ainda mais o tempo efetivo de travessia segura. Isso é corroborado, inclusive, por um estudo da própria CET, de 2022, que quase 65% das pessoas interrompem ou correm durante o

vermelho piscante, que é um claro indicativo, direto de insegurança e risco, ou seja, a população não entende o que que é esse tempo vermelho intermitente. Nós seguimos falando de tempos insuficientes, que pressionam o pedestre a correr, exatamente o oposto da segurança e acessibilidade que o poder público deveria garantir. Aqui, eu acho que tem mais um ponto para agregar, pensando no ciclo semaforico, que vamos imaginar, então, um semáforo com quatro segundos de verde, que é um tempo bem curto já, mas o problema ainda mais grave quando a gente considera o tempo de reação necessário para que a pessoa perceba essa mudança de sinal e inicie o movimento de travessia. Tem um estudo clássico de 96 que mostra que um adulto leva, em média, dois segundos, 1.93 segundos para começar a andar, e a pessoa idosa precisa de dois segundos e meio, em média, só para agir, só para reagir. Isso significa que para uma pessoa idosa, 60 a mais, nesses quatro segundos sobriam um segundo e meio só de tempo verde real para ela iniciar a travessia, ou seja, ela nem começou, o tempo verde já acabou. O que acontece se essa pessoa tenta atravessar no vermelho intermitente? Bom, a recomendação oficial é que esse tempo não deve ser usado para iniciar a travessia, ele serve apenas para terminar de atravessar quem já começou durante o tempo verde. Se a gente pensar uma pessoa idosa diante de um semáforo assim, ela simplesmente não consegue atravessar com segurança, mesmo em vias curtas, se ela seguir estritamente as diretrizes colocadas. Sobre o tempo de espera, houve uma redução de 18%, mas o tempo médio de verde, de vermelho, o tempo de espera ainda segue acima dos 90 segundos, que seria o tempo máximo de tempo de espera, é recomendado pelo Estatuto do Pedestre. Em uma das travessias ali perto do Terminal Cachoeirinha, o tempo de espera chegou a mais de três minutos. Essas longas esperas favorecem o comportamento de risco. Outros estudos científicos corroborando isso, em Pequim, China, aproximadamente 50% dos pedestres não aderem a sinalização após um período de espera maior do que 50 segundos, né, para iniciar a travessia. Na Índia também, 55% dos pedestres não seguiram as indicações de travessia motivados pelos tempos de espera longo prolongados. Em relação ao IDT, ao índice de desigualdade temporal, nós identificamos que há travessias com condições gravíssimas, que elas exigem que a pessoa caminhe três vezes mais rápido do que o recomendado para criança ou para pessoas idosas, 80% não atendem as pessoas idosas, 90% não atendem as crianças e as pessoas com deficiência. Inclusive, considerando a velocidade 1 ou 1.2, que seria o critério da CET, só 40%. Considerando 1, a gente chega ali um pouco mais de 50%, e o critério da CET, só 40% das travessias são seguras com a velocidade de caminhada de 1.2. Bom, o que que nós propomos? Qual que seria a nossa proposta, inclusive, já com base no arcabouço legal que eu apresentei inicialmente? A primeira coisa seria a revisão urgente do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, com esses parâmetros, com parâmetros atuais, mais atualizados, condizentes com a realidade de quem anda a pé, porque os parâmetros do manual estão desatualizados e descolados da realidade brasileira. A realização de estudos nacionais e ou locais sobre tempos de travessia, considerando, a estatura média, a idade, a proporção de pessoas com deficiência, a proporção de pessoas idosas, proporção de crianças, nas localidades, as velocidades, considerando essas velocidades reais, a proporção de caminhada. O cálculo do tempo semaforico nos locais onde exige grande concentração de pedestre, considerando o volume de transeuntes que aguardam a abertura do sinal na calçada, isso também está no Estatuto do Pedestre. A revisão do uso do vermelho piscante, o vermelho intermitente, porque ele ainda é pouco compreendido pela população, volto para a pesquisa da própria CET, de 2022, isso gera comportamentos inseguros, parar, correr, hesitar, e está, a gente pode até colocar que ele está em desacordo com o parágrafo único do artigo 70 do CTB, que ele determina que veículos devem aguardar os pedestres a concluírem a travessia. A adoção de temporizadores visuais para informar o tempo restante de travessia, aumentando essa previsibilidade à segurança, e programação diferenciada para horários de pico, também ajustando tempos de travessia conforme o fluxo real de pedestres, e adequação também do semáforos a questões de acessibilidade, de acordo com a LBI, com a NBR 9050,

colocando altura acessível de botoeira, inclusão de sinalização sonora, braille, guias, rebaixamento de guias, rampas acessíveis. Sempre que possível, alargar as calçadas junto às travessias, reduzindo a distância entre o tempo necessário para atravessar, e garantir o pleno funcionamento e manutenção periódica das botoeiras, visando que a botoeira tenha uma resposta rápida ao toque e que essa sinalização também seja mais, seja mais bem identificada. Em muitos dos semáforos também que fiscalizamos, as botoeiras estavam quebradas, ou não estavam funcionando, ou demoravam muito, não tinham essa resposta rápida ao toque. Aqui, estão algumas referências que foram utilizadas na nossa pesquisa e aqui o contato. Eu gostaria agora de abrir para comentários, para dúvidas. Muito obrigada, de novo, pela oportunidade de estar aqui, para apresentar o nosso trabalho. Agradeço também a presença das pessoas que participaram e fizeram junto esse estudo.

00:21:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu que agradeço a apresentação, belo trabalho. O que eu gostaria de falar, Silvia, é que realmente nós estamos trabalhando muito nesse sentido, com o objetivo de reduzir o índice de sinistro fatal na cidade de São Paulo, tanto para o pedestre, quanto da moto, quanto do motorista, que realmente esse índice terminou se elevando muito. Temos vários trabalhos no sentido de melhorar, inclusive, essas questões da travessia. Tem um projeto que foi contratado, foi elaborado e vai ser contratado a execução. São mais de 200 intervenções no sentido de reduzir a travessia do pedestre, com esses avanços de passeio, estreitamento de via com a operação de passeio. Temos bastante trabalho aqui pela CET, pela CET e pela Secretaria. É lógico que a escala em uma cidade como São Paulo, falando de 200 funcionamentos que nós estamos licitando para fazer essa intervenção com o objetivo de realmente melhorar a questão da redução do sinistro na cidade de São Paulo e reduzir o potencial de acidente, a escala sempre é pequena. São Paulo é muito grande. Todos os números demonstram que São Paulo é uma cidade que traz vários problemas com relação a esse problema específico, principalmente do pedestre. São estudos que são sendo colocados, que são elaborados, às vezes pela própria CET e às vezes como entidades ou pessoas como você, que realmente, acho que a Meli colocou, arrasou mesmo sua apresentação, realmente foi muito boa. Eu só fiquei em dúvida. Eu vou passar a pergunta para Meli, eu não vi na pesquisa de vocês se vocês identificaram algum desrespeito do motorista no vermelho geral. Quando você coloca que você termina aumentando a probabilidade de acidente, vamos colocar assim, com esse vermelho geral mais longo e o verde mais curto. Eu vou concordar que o verde poderia ser maior, realmente poderia ser maior, mas eu não vi no trabalho de vocês se está identificado que existe realmente um risco para o pedestre nessa travessia do vermelho estendido. Eu vou chamar de vermelho estendido, porque é o piscante, é o vermelho estendido para o pedestre, é o piscante para o pedestre e o verde para o veículo quando acaba esse vermelho. Não existe conflito em momento algum entre o pedestre, a travessia do pedestre e o veículo, porque para o veículo está vermelho, se ele entrar, se ele atravessar este semáforo no vermelho piscante, ele está cometendo uma irregularidade, com certeza, porque não está verde para ele. A pergunta é, não sei se vocês têm algum dado com relação a essência de respeito com relação ao vermelho piscante para o pedestre. Eu estou apenas fazendo uma pergunta, a ideia não é colocar polêmica o trabalho de vocês, mas pelo contrário, eu acho que é um trabalho muito bom mesmo. Acho até que o trabalho que a CET realizou, nesse sentido de aumentar o vermelho, foi uma pesquisa enorme, realmente foi uma pesquisa, foram muitos cruzamentos, isso foi estudado por muito tempo, foi até o Kutch que terminou fazendo esses estudos. Claro, o que a gente precisa compreender, e precisa compreender mesmo, é que essa é uma cidade dinâmica, ela precisa ser modernizada, precisa romper paradigmas, e é verdade. Nós precisamos romper paradigmas. Talvez, seja o momento de romper um paradigma nessa questão da travessia do pedestre, como você está propondo, e o resultado do estudo que você fez. Então, é isso. Eu vou passar a palavra para a Meli, tem a Amelie que está escrita, a

Marina e o Alexandre. Depois, eu vou pedir para os três formular a pergunta seguidas e eu passo para você responder, se você achar melhor assim. Ou você quer responder um por vez? Pode escolher.

00:27:28 Silvia Stuchi: Olha, como vocês estão acostumados a fazer aqui, Dawton, na dinâmica. Eu gostaria de escutar também as outras pessoas.

00:27:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou passar a palavra para os três primeiros, para eles colocarem as questões e as perguntas, e você responde no final.

00:27:39 Meli Malatesta: Bom, eu vou começar. Eu vou até ajudar, você me dá licença, Silvia. Primeiro assim, arrasou, um trabalho excelente, um trabalho científico, um trabalho sério, totalmente baseado em metodologias científicas já adotadas internacionalmente. Não tem que questionar, primeiros parabéns. Segundo, vou até ajudar, Silvia, a responder a tua pergunta, Dawton. Eu acho que há desrespeito do pedestre, sim, muitos iniciam a travessia já com o vermelho piscante. Mas há um motivo, sabe por quê? Porque é sistemática a desobediência do condutor ao amarelo. Ninguém obedece ao amarelo. O amarelo, para o nosso condutor, significa acelera que vai mudar. Já era para ele parar no amarelo. Mas ele acelera e, com isso, ele acaba desrespeitando os primeiros poucos segundos que o pedestre tem. Eu acho que, na minha opinião, o que eu vivo, o que eu observo, inclusive o que eu faço, porque eu conheço a metodologia. Quando você não consegue usar os primeiros 4, 5 segundos, porque tem veículo passando, e isso acontece muito, carro, moto, você começa a iniciar sua travessia no vermelho piscante, senão você tem que esperar um ciclo de mais de um minuto e meio para ter direito aos 4, não são nem os 5 segundos de fama, que nem diz o Andy Weaver. São os 4 segundos de início de travessia. Se há desrespeito do pedestre, ele é consequência do sistemático desrespeito do motorista. Nisso, eu até apoio a Silvia, quando ela cita o parágrafo único do artigo 70. Se ele entrasse como uma diretriz para fiscalização, o pedestre que retardatário, os poucos segundos, o motorista tem que aguardar, isso está definido por lei, isso é uma orientação certa, não precisaria mudar a metodologia de semáforo. Agora, concordo totalmente que o manual de semáforo precisa de uma revisão urgente, porque ele está totalmente desatualizado. Em segundo, esses parâmetros que a Silvia mencionou, de velocidades diferenciadas, de grupos populacionais, segmentos sociais diferenciados, com as suas respectivas características, por exemplo, de velocidade, são fundamentais para constarem no manual. No nosso manual, no manual atual, está assim, olha, projetista, se você perceber que precisa mais alguns segundos, você dá, mas o nosso manual, que ele é tão criterioso quando vai definir o tempo de verde, falta essa orientação para os técnicos, para eles poderem, bom, quantos segundos a mais eu dou? Eu dou um segundo, um segundo, melhorou, melhorou em um segundo, um segundo não vai solucionar. É como você mesmo disse, Dawton, é uma mudança de paradigmas. Precisam critérios mais específicos em relação à travessia do pedestre para auxiliar os técnicos, senão fica muita responsabilidade na mão deles, eles que vão definir quantos, aí põe um segundo, pronto, já cumpriu o manual, e a gente sabe que não é isso. Vocês me permitem a palavra, só a última coisinha, eu acho que os critérios para cálculo de tempo de verde de veículo e de pedestre são diferentes. Enquanto para o veículo o critério é a demanda, é o fluxo, é a quantidade de carros que precisa passar naquele tempo, para o pedestre não, ele ignora a quantidade de pessoas que precisam atravessar em um determinado local, fica só a distância pela velocidade, que os critérios de velocidade a Silvia já abordou corretamente. A minha sugestão também para essa revisão de manual é que entre a demanda de pedestres, principalmente nos locais onde há uma quantidade expressiva de pessoas. A nossa cidade, as metrópoles brasileiras, não só São Paulo, mas as cidades brasileiras, têm crescido muito. A tendência é a população morar cada vez mais em cidades. Nós já temos 80% da população do país morando em

idades. Nos cruzamentos onde há um volume de pedestre considerável, por exemplo, acima de mil pedestres por hora, entra o tempo necessário para esvaziar a fila de espera, porque, com o tempo atual, só dá para atravessar quem está na linha de frente, quem está esperando atrás já não dá mais, não entra mais. Assim, se você trabalha da mesma forma como você trabalha com os veículos, não em todos os cruzamentos, mas nos cruzamentos onde há muita gente, você também está resolvendo. A maior justificativa para isso não há do que o aumento sistemático que está ocorrendo nas mortes por atropelamento, apesar da CET, infelizmente, não ter mais a estatística, acho que nem tem mais a área que fazia isso, a gente está se baseando no InfoSiga, mas o InfoSiga está apontando isso. Era isso. Desculpa se eu me alonguei. Obrigada.

00:34:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Fique tranquila.

00:34:43 Marina Pereira – Psicóloga: Oi, Silvia. Parabéns pela apresentação. Não é uma pergunta, como a Meli já falou, mas acho que eu vou só também comentar sobre essa questão do vermelho piscante, que eu observo. Eu estou em uma região aqui que eu tenho um semáforo que ele demora para atravessar, chega a ficar cinco minutos de carro passando para a gente. Quando chega essa questão do vermelho piscante, eu observo que as pessoas, quando elas estão atravessando e quando começa a piscar, têm a tendência a correr. Aqui, sempre tem, acontece de ter acidente mesmo, de pessoas quase caírem, porque não conseguem entender que o carro vai esperar, porque muitos carros ficam ali acelerando, os motoqueiros deles não respeitam. Eu acho que também falta essa educação para as pessoas, que elas entendam. Eu tenho amigos, quando eu estou atravessando. Quando começa a piscar o vermelho, eles param de andar, porque não vai dar tempo, mas é até maior que o verde. Eu fico pensando, mas por que coloca um verde? Eu medi 5, 6, 7 segundos e quase 10 segundos de vermelho piscando. Isso faz com que as pessoas mesmo, quando tem o pedestre, ele atravessa correndo, ou não atravessa. Acho que tem que realmente ver esse cálculo. Por mais que tenha uma questão da educação, de montar lá o vermelho para o carro, o pedestre, ele não vai atravessar. Vai montando gente até, no meu caso aqui, três minutos depois que o semáforo vai abrir, fica dos dois lados aquele monte de gente, para atravessar não dá tempo. Quando começa a piscar, as pessoas ficam aceleradas correndo para atravessar, e o risco de ter uma pessoa que tem uma pisada, uma passada mais difícil, de cair, tropeçar. Acho que esse é um ponto que tem que ser, se foi calculado, tem que ser revisto sobre essa questão mesmo. Obrigada.

00:37:24 Alexandre Bürgel - Zona Sul: Bom dia. Tudo bem, Silvia? Prazer. Muito bom, principalmente quando a gente tem dados. Qualquer análise sem dados é achismo, como muito bem colocado inicialmente. Eu queria te fazer duas perguntas super objetivas, porque é um assunto longo e isso se aplica a todos os debates que a gente tem aqui na CNTT, quando a gente vai falar de trânsito. Primeiro, que eu acho que tem o ponto da educação, algo que não vi ali citado de uma forma muito clara, mas se há no sentido de sugerir uma melhor educação nas instituições de ensino, algo que no passado foi muito forte, a própria CNTT foi indutor disso, hoje não mais é a educação, porque isso é um pilar e não há solução, São Paulo não tem solução a médio e a curto prazo. Esse é o meu entendimento. Porque passa muito pela questão da educação, e a gente não vai conseguir satisfazer todo mundo, até porque se a gente pensar, e até me colocando nesse papel, quando eu quero atravessar uma região de alta densidade de veículos, e eu perco aquele intervalo, eu vou reclamar, é natural. Pô, perdi o intervalo, eu entendi que eu não poderia me colocar em risco, mas eu vou reclamar que vou ter que esperar X minutos para uma travessia em horário de pico. A gente tem que tentar conciliar, mas a educação nos permite entender que cada um tem que cumprir o seu papel. Hoje, a gente tem um

problema muito grande das motos, as motos, estatisticamente, aqui na reunião dos meus cálculos, de cada 10 motos no semáforo, 7 não respeitam o semáforo. Já presenciei atropelamento em uma rua principal de onde eu resido, por pura falta de respeito ao semáforo, ou a faixa muito clara, inclusive com iluminação. Mas eu queria te perguntar, nas questões de tempo de identificação, se você, no estudo, tem alguma cidade na qual, no Brasil, não adianta trazer a isso funciona para a gente fazer estudo, mas para aplicar na nossa realidade, inclusive o processo licitatório etc., se tem alguma cidade, capital ou não, que vocês tenham algum modelo de identificação sonora ou de contador de tempo regressivo, ou até, eu pessoalmente acho que o laranja é um problema, mas é algo que a gente teria que redesenhar o modelo que hoje aplica, se é algo de rápida implantação, que você entende que é um modelo que pode ser seguido. É isso. Obrigado.

00:39:55 Silvia Stuchi: Bom, da Meli e da Marina, eu estou com elas. Inclusive, elas fizeram parte do estudo, sabe? Eu acho que as falas corroboram com a pesquisa, com tudo que foi apresentado, e concordo 100% com o que foi dito aqui. Em relação à fala do Alexandre, muito obrigada também, Alexandre, pelas suas colocações. Sobre a parte da educação, eu considero que é fundamental, aqui no recorte que eu mostrei para vocês, isso pode não ter sido apresentado, com muita veemência, mas, principalmente, o Corrida Amiga. A gente tem uma frente de sensibilização, de atuação em escolas públicas, levando práticas pedagógicas, lúdicas, com esse tema da mobilidade urbana. Alguns dos semáforos foram, os dados foram coletados junto com as crianças. O que é algo mais pedagógico do que isso, que é envolver a criança, porque ela é também uma cidadã, a criança tem a visão de mundo dela, que a gente tem que olhar, que a gente tem que incorporar nas políticas públicas, nos programas, nos planejamentos, e, inclusive, se a gente olhasse mais para essa perspectiva da criança, as nossas cidades seriam muito melhores do que são. A gente tem toda essa frente de sensibilização, desse trabalho de educação, e é óbvio, Corrida Amiga é uma organização social, com atuação de 11 anos, mas somos uma organização pequena, isso tem que virar política pública, isso tem que entrar efetivamente nos programas políticos pedagógicos das escolas, no currículo da cidade, aqui da cidade de São Paulo, na BNCC, na Base Nacional, como um curricular. Sobre as boas práticas, na pesquisa de 2019, acho que na de 2024 também, nós identificamos algumas práticas que eu nem sei se a gente pode chamar de boas, porque tem, em Curitiba, o cartão do idoso, que, quando o idoso aproxima o cartão ali do semáforo, parece que aumenta um pouco o tempo de travessia, mas a gente fica pensando, e quem não tem o cartão? E quem esqueceu o cartão naquele dia? E por que até uma pessoa que não tem nenhuma questão de mobilidade, por que ela tem que correr, se ela não tiver o cartão? Por isso que eu não sei se a gente pode considerar como sendo uma boa prática. Acho que também em algumas cidades, Cuiabá, pareceu que ela tem o temporizador, mas é voltado para o veículo, não é voltado para o pedestre. Fora do Brasil, mas ainda no âmbito da América Latina, como eu estou vivendo em Buenos Aires, aqui eu estou vendo algumas boas práticas, que você tem o temporizador voltado para o pedestre, tem o vermelho intermitente, mas com o temporizador, é possível você dimensionar ainda quanto tempo falta para a sua travessia. O tempo de verde também é prolongado, tem o amarelo, que assim, quando você vai para o verde ou vai para o vermelho, tem um amarelo no meio, que todo mundo já sabe que o semáforo vai mudar imediatamente. São alguns indícios, assim, que você já sente mais segurança, pelo menos assim, você tem uma noção do que está acontecendo. Eu vi também em Medellín, Bogotá, práticas também nesse sentido, que eu acho que só de você informar melhor o que está acontecendo, porque aqui é isso. Você tem os quatro, cinco segundos de verde, começa o vermelho piscante, em alguns locais nós vimos 10, 8, 11, de vermelho piscante, mas o pedestre vai ter que ficar contando, “espera aí, deixa eu ver quantos segundos ainda eu tenho de vermelho intermitente para terminar a minha travessia”. Isso de longe não é o ideal. É isso.

00:44:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Agora, é a Renata.

00:44:27 Michele Perea Cavinato: A Renata foi minha professora na Poli. Renata, prazer em te ver aqui.

00:44:32 Dawton Roberto Batista Gaia: A Renata e o Felipe.

00:44:38 Renata: Novamente, bom dia a todas e todos. É um grande prazer estar aqui. Obrigado pelo convite. Na verdade, não tenho uma pergunta, eu gostaria de parabenizar a Silvia e o Instituto Corrida Amiga pelos sucessivos trabalhos científicos, na verdade, que vocês vêm produzindo e até complementando o comentário do Alexandre, além de ter dados disponíveis, vocês utilizam metodologias científicas para aproveitar esses dados e gerar conhecimento. Eu queria parabenizar vocês por isso, porque a gente precisa mesmo de estudos confiáveis que a gente possa utilizar como subsídios para políticas públicas, inclusive, e comentar, ressaltar, a questão do envelhecimento da população. O quanto o estudo de vocês contribuem para essa população, que até a Silvia ressaltou muito bem aqui na apresentação. A gente teve, só para citar um dado interessante, um aumento de 57% da população, com 65 ou mais, entre os dois censos, na população brasileira. A gente tem cerca de 11% da população brasileira nessa faixa etária. A coisa está aumentando, isso é uma tendência mundial, no Brasil não é diferente. O quanto é importante a gente pensar nessa população, cada vez mais, também nessa questão das travessias, como foi muito bem ressaltado aqui pela Silvia na apresentação. Eu imagino, por exemplo, em Buenos Aires, seja muito mais intuitivo até para essa população atravessar, se você tem o apelo, inclusive, porque é uma linguagem universal, o verde, o vermelho, o amarelo, verde, amarelo, vermelho, e uma coisa, fica uma coisa mais intuitiva para o idoso. Eu tenho 62, tenho o privilégio de estar aqui com vocês, estudando esses temas, tendo acesso à legislação, a normas etc., mas a maioria da população não tem isso. Quanto mais a gente tiver boas práticas, no sentido de uma coisa mais intuitiva nas ruas, para essa população também, eu acho que a gente vai ter melhores resultados, do ponto de vista de segurança mesmo. Meus parabéns novamente. Não é uma pergunta que eu tinha. Eu gostaria de deixar esse registro aqui para vocês. Obrigada.

00:48:00 Felipe Mello: Parabéns à equipe do Corrida Amiga pelo trabalho feito e a disponibilidade aqui desse espaço, para que ela pudesse comentar a importância de a sociedade civil ter o espaço para trazer as suas contribuições e uma reflexão muito rápida. A gente está falando do envelhecimento saudável, desse ganho civilizatório que vem acontecendo. Às vezes, é tão complicado, parece tão complicado requerer e fazer valer algo tão óbvio que diminuir um pouco, um pouco que seja, o tempo semaforizado para os automóveis e aumentar um pouco para as pessoas que são absolutamente indefesas em relação a um ônibus, a um caminhão, a um carro ou uma moto que seja. A mim parece, e eu concordo que sempre a educação é muito bem-vinda, inclusive gostaria de perguntar o quanto está se reivindicando da prefeitura de São Paulo, uma prefeitura riquíssima, o quanto que se reivindica da prefeitura que se eduque o motorista de automóvel, para não se falar só de educação de pedestre, porque, de novo, parece a culpabilização da vítima, o quanto a CET, que é uma companhia de propriedade principal da prefeitura, exige da prefeitura esse investimento ou se vai se usar esse argumento para, de novo, culpabilizar a sociedade civil, o terceiro setor, para que o terceiro setor, Estudo Corrida Amiga, que tem que tirar recursos de onde, inventar recursos para fazer, muitas vezes, o papel que a prefeitura deveria fazer de educação, especialmente a educação infantil, que é a responsabilidade da prefeitura, certo? Eu adoro o discurso da educação, está tudo certo, desde que,

primeiro, o que já está na lei esteja sendo cumprido e o que o Estudo Corrida Amiga traz é que existem uma discussão muito plausível de que há um número enorme de semáforos que não estão, não estão, então a gente vai educar o quê? Se a lei ainda não está sendo cumprida. Eu acho que o primeiro passo é o cumprimento da lei. Eu só trago esse registro aqui dessa importância e, puxa, seria muito simples, muito menos desgaste da sociedade civil, a gente não tem que ficar mostrando o óbvio. Uma vez foi mostrado o óbvio, a resposta da CET, eu acho que foi uma resposta equivocada para a imprensa, uma resposta que não contou a realidade para a imprensa, isso também é muito ruim quando um órgão ligado à prefeitura, um órgão respeitável pela cidade, dá uma informação incorreta, que depois é uma informação desmentida pela sociedade civil de novo. Acho que também precisa ter uma, com todo respeito aqui, uma observação, o que aconteceu nessa resposta à imprensa que induziu a sociedade ao erro e vai à sociedade civil de novo, porque tem o Instituto Corrida Amiga para ir lá, para comprovar que não, não é exatamente isso que foi dito a um veículo importante de imprensa. Acho legal a gente, com toda a transparência e respeito, colocar os pingos nos IS, porque estamos, creio eu, buscando a mesma coisa que é a preservação da vida, especialmente o mais fragilizado naquele momento. Obrigado.

00:51:32 Meli Malatesta: O Alexandre perguntou dos parâmetros de cidades brasileiras, eu tenho andado por aí, eu vou dar dois exemplos. Um é pertinho aqui de São Paulo, que dá, por exemplo, os técnicos de São Paulo marcar um encontro com os técnicos de lá e trocar em figurinha. Santos. Santos é uma cidade onde há um número muito grande de pessoas idosas morando pela qualidade de vida. Eu atravessei, principalmente, os semáforos de beira de praia, que todo mundo usa para atingir o jardim ali para andar ou para andar de bicicleta. Essa distribuição, esse verde, não é aquele que está na norma de quatro míseros segundos. Tem o piscante, que também é grande. Um outro exemplo que tem contadores, Belo Horizonte. É um pouquinho mais longe, mas vale a pena trocar figurinha com Belo Horizonte. Eu já cito de antemão um outro exemplo que está sendo uma das cidades que está virando, eu acho que é a Curitiba atual. Como inovação, que é Fortaleza. Então, acho que vale a pena. Minha sugestão, eu sou ex-funcionária da CET. Na época, eu coordenava o departamento de planejamento cicloviário. A gente tinha pouca experiência de projeto de ciclovia. Nós trocamos figurinha com o pessoal de Santos, fomos lá, fomos visitar a cidade, aprender como se faz um projeto, fomos para Sorocaba, e a gente conversava muito com o pessoal da CET do Rio também. É isso. Obrigada.

00:53:36 Silvia Stuchi: Eu até coloquei aqui no chat, ótimo exemplo, Meli Santos também, que de Medellín, além de ter o contador, é o verde piscante. Só isso também já torna o ambiente muito mais agradável para o pedestre terminar a sua travessia. Bom, na verdade, eu não tenho muito o que responder. Os comentários feitos de novo aqui, pela Rey, eu queria agradecer as palavras e colocá-la como corresponsável também de tudo o que é feito, porque toda essa produção científica, a gente busca as pessoas especialistas, porque além de ser uma pesquisa que utiliza a ciência cidadã, temos formações distintas. É um grupo interdisciplinar. A gente sempre busca a Renata para apoiar a Amelie, para apoiar os nossos estudos, para fazer ali um refinamento. Agradeço demais a presença, a colaboração e por colocar a mão na massa também. Com o comentário do Felipe, eu também concordo 100%, porque desde o início, quando eu comecei a minha fala, mencionei, vamos apresentar o resultado com base numa metodologia e tal, mas é só você colocar o pé na rua que os problemas, essas questões estão escancaradas e virando estatística de morte de pessoas que perderam as suas vidas. Se a gente olhar também em outros estudos, como temos o Plano Municipal de Segurança Viária, que mais de 80% dos atropelamentos eles acontecem no momento de travessia e sendo 70% dessas travessias ser maforizadas. Acho que a fala do Felipe também vai muito nessa linha de quantos mais estudos, quantas

mais estatísticas, a gente vai ter que produzir para chegar nos mesmos óbvios resultados daquilo que está escancarado, para que realmente as medidas sejam cumpridas e com base na legislação. Ou seja, todas essas bases teóricas, científicas e legais, elas estão postas. Reforço também aquilo que eu mencionei, que, de modo algum, é questionar a competência de quem está à frente desse trabalho. Mas qual é a vontade política? Qual é o direcionamento político que vem sendo dado, inclusive para essas pessoas técnicas que estão à frente de órgãos como a CET, por exemplo? Qual é o direcionamento dado político? Porque, para mim, chego nesse ponto, que é o que é o crucial. Inclusive, em cidades que nós vemos mudanças visando cidades de 15 minutos, zonas de baixa emissão, cidades caminháveis, cicláveis, saudáveis, vem muito de uma vontade política. Eu acho que essa vertente acaba sendo imprescindível. Olhar para qual vontade política a cidade de São Paulo está metida. Seguir como sociedade civil, buscando pressionar, acompanhar, participar, se engajar, para que essa vontade política siga algo minimamente que respeite a vida. Porque é isso, no fim das contas, a gente está falando da vida de todas as pessoas, inclusive do motorista, de quem está dentro do carro.

00:57:40 Dawton Roberto Batista Gaia: É, com certeza. Acho que uma pergunta nesses cruzamentos que vocês levantaram, esses 25 cruzamentos que vocês estão colocando no estudo, vocês chegaram a levantar o índice de acidente desses cruzamentos? Se tem algum cruzamento, se algum deles teve alguma vítima?

00:58:02 Silvia Stuchi: Eu acho que isso seria um ótimo ponto, inclusive aquele outro que você colocou na sua primeira pergunta, sobre avaliar o desrespeito do motorista, é a próxima edição da nossa pesquisa. Eu acho que isso já é muito válido. A ciência cidadã, a gente delimita ali um recorte de análise, faz um treinamento, um direcionamento para quem vai participar da pesquisa e aquilo que vai ser olhado. Mas a gente pode ir ampliando esse leque e trazer esses outros elementos para uma próxima pesquisa. Esses 25 semáforos são os mais críticos que nós enviamos em 2024. Em 2024, o critério foi, não foi assim, vamos fazer uma amostragem por zonas, por bairros, não. População, qual é o semáforo cilada que você identifica na sua travessia? Mapeia esse semáforo. O critério foi a percepção da pessoa. Mas, inclusive, a gente precisa ampliar isso, fazer uma amostragem por bairro. Tem bairro periférico que não apareceu na nossa pesquisa e que a situação é extremamente mais crítica. Às vezes, nem tem faixa, não tem nem semáforo. Todos esses apontamentos no mundo científico, no mundo acadêmico, a gente chama de limitações e também perspectivas para futuras pesquisas. Eu acho que super válido esse comentário, Dawton, para a gente incrementar nas próximas. Nós tínhamos também um campo para observação, para depois fazer uma análise qualitativa. Essa questão do desrespeito apareceu um pouco nesses comentários, mas a gente precisa de um refinamento metodológico para captar isso nas próximas edições, sim. Que é óbvio também, não é, Dawton? Vamos combinar.

01:00:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, eu estou colocando isso, porque não estou querendo fazer o papel do advogado-diabo aqui, estou fazendo alguns questionamentos, porque 46 anos de experiência de CET, só para a gente falar um pouquinho aqui da experiência que a gente tem. Trinta e sete anos só na área operacional. Passei por planejamento, área de sinalização, quer dizer, eu tenho aí um histórico dentro da CET e, claro, a gente consegue entender o comportamento até de uma formação dentro da engenharia de trave, dentro da área operacional. A gente consegue entender, porque era o que sempre foi cobrado por todo mundo, pela imprensa e toda a área classe política com relação a algumas medidas que se tomavam e algumas ações que se tomavam na direção de congestionamento e tudo mais. Hoje, já não tanto mais, já não tem tanta cobrança com relação a isso. Na verdade, a gente precisa ficar muito claro. Hoje, nós aqui da secretaria, em conjunto com a CET, nós defendemos igual atenção

ao PDS, que o PDS seja realmente o rei, que ele seja, de fato, quem tem que ser mais bem observado, tem que ser mais bem tratado. Os estudos têm que levar, todo e qualquer estudo, todo e qualquer projeto tem que ser considerado que o PDS é o principal motivo desse estudo e da realização dessa ação. A gente sabe que grande parte das viagens feitas em São Paulo, hoje, são feitas a pé. A gente tem consciência que existe uma necessidade de reconstruir essa cidade, para ser mais exato, necessidade de reconstruir essa cidade sob uma nova ótica e um novo paradigma, romper um paradigma que é, de fato, da prioridade ao PDS. Eu não tenho dúvida nenhuma com relação a isso. Os estudos que foram demonstrados em outros trabalhos que foram apresentados aqui, sempre eles levam que existe aí um problema de comportamento inadequado, tanto do PDS quanto do motorista. Os acidentes terminam ocorrendo por conta do desrespeito ao semáforo, ao desrespeito ao vermelho para o motorista. Como a Meli colocou, talvez o PDS seja obrigado a desrespeitar, porque o verde termina sendo, nessa proposta que está implantada, muito curto, ele termina sendo forçado a desrespeitar. Ele fazia travessia, tem lá os problemas de tempo dele de viagem, como colocasse. Com certeza, eu não tenho dúvida que esse estudo vai ser muito importante para CET. Eu acho que eu não tenho dúvida. Eu vou dizer que é um novo ponto de partida, com essa segunda parte da apresentação que foi feita hoje. Eu diria que há de ser considerado, eu acho que esse estudo tem que ser dado continuidade. Eu acho que ele tem que ser aprofundado com relação ao índice de atropelamentos. Eu acho que talvez mereça um estudo específico em cima de locais onde já existe atropelamento, onde, de fato, os atropelamentos ocorreram. Se o motivo foi esse semáforo que está implantado lá com esse verde curto e uma travessia no vermelho intermitente longa, eu, particularmente, não acho que a travessia longa motiva o acidente. Eu acho que ela dá um desconforto, de fato. Eu acho que o desconforto termina forçando o PDS a realizar a travessia, a iniciar a travessia fora do verde, de fato, porque em muitos locais o PDS já percebeu que o vermelho é longo, dá tempo de ele atravessar com uma certa tranquilidade no vermelho. Claro, eu não quero aqui, não vou aqui defender nenhum, porque acho que é complicado. Existe um manual, como você colocou lá no início, existe uma legislação que foi aplicada na época, e talvez tenha que ser revisto por conta desse trabalho que vocês estão apresentando nesse momento. Eu acho que é importante esse trabalho, nesse sentido, que vai fazer com que a CET, tem algumas pessoas da área semaforica da CET aqui assistindo ao seu trabalho, a apresentação do seu trabalho. Com certeza, eu fiz questão que eles viessem aqui para poder escutar, observar, refletir, e eu acho que isso será um novo ponto de partida dos estudos que vão ser realizados. Eu não vou nem colocar aqui ninguém, é lógico, a palavra está aberta, se eles quiserem se manifestar, não tem problema nenhum, mas a ideia aqui é realmente olhar o trabalho que você fez, olhar com bons olhos, porque eu acho que é isso que a gente precisa, a gente precisa enxergar e olhar as experiências que foram feitas em outras partes do país. A Meli citou muito bem Fortaleza, agora que está dando um exemplo de trabalho no sentido de melhorar a mobilidade ativa em todos os sentidos, com redes cicloviárias, com pedestres, com travessias. Quer dizer, o que a gente sente, o que a gente sabe, e o que as pesquisas mostram, é que, quanto mais você consegue fazer trabalhos onde deixam o pedestre confortável, você faz com que o motorista termine respeitando também essa travessia. Eu moro aqui pertinho, e é impressionante como ali as pessoas respeitam a travessia de pedestre, o pedestre para na faixa de pedestre, os carros param. Se você vir aqui em Itapevi, você vai lá e Itapevi é um exemplo de cidade onde as pessoas param quando o motorista para, quando o pedestre se atrapalha para atravessar, mesmo onde não tem travessia semaforizada. Quer dizer, eu vou repetir o que eu falei no início, as amostras que nós temos, os números que nós temos em São Paulo são muito grandes, população, muitos carros, muitos pedestres, uma cidade que se tornou vertical, principalmente na região central, onde o número de pedestres é significativo, e uma cidade que tem pressa. Acho que é isso que a gente termina descobrindo numa cidade, quando ela é tão verticalizada e cobrada tanto a questão do tempo, em todos os sentidos. Eu

vejo assim, todas as colocações. Parabéns para a professora Renata, que foi o seu guia, que a gente colocou nesse caminho. Eu acho como é bom a gente ver pessoas debruçadas num problema tão grave quanto esse. A gente, quando olha uma cidade como São Paulo sendo motivo de alteração e ampliação de sinistros, de quantidade de sinistros, a gente fica triste. Claro, ficar triste não é o suficiente. É muito importante que as ações sejam voltadas para que resolvam o problema definitivamente. Sem dúvida nenhuma, eu vejo esse trabalho que você fez como uma direção, uma direção que deve ser ampliado, esse estudo, com toda certeza. Para que se chegue à conclusão que talvez o verde tem que ser ampliado de fato. É isso. Eu acho que queria aqui agradecer muito você pela participação. Eu não sei se tem mais alguém aqui com a mão levantada.

01:09:29 Michele Perea Cavinato: Tem bastante gente. Tem a Ana. A Ana é da nossa educação. Eu nem percebi.

01:09:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Desculpa, estou falando aqui demais e não passei a palavra. Eu vou passar a palavra para a Ana, depois para a Meli e para a Renata novamente.

01:09:47 Ana Britto: Oi, gente. Bom dia. Tudo bom? Eu sou gestora de educação da CET. O meu departamento é departamento de ensino à distância. Já fiz uma apresentação aqui na Câmara Temática. Estou aqui de novo, porque como o assunto educação surgiu em vários momentos, até porque tudo que é relacionado a comportamento tem a ver com educação. Eu abri de novo, levantei a mão para estar conversando um pouco a respeito do nosso trabalho. Eu sou uma das mais novas aqui do departamento. Eu fiz 29 anos de casa. Há mais de 30 anos, existe a área da educação da CET, que, pelas dimensões de São Paulo, a gente ainda tem pernas para atingir tudo o que a gente gostaria, atender tudo o que a gente gostaria. Mas nós temos um trabalho que vai desde educação infantil até a pessoa idosa, sim. Já trabalhamos com crianças, trabalhamos com formação de valores. Eu vou colocar aqui, eu acho que consigo compartilhar, estou precisando de autorização. Essa é a questão que vocês comentaram, que vocês trouxeram. Nós aqui da educação, no meu departamento, a gente já defende isso. A gente sempre trabalhou com a questão do pedestre, porque a criança é pedestre. Ela vai ser motorista, vai ser condutor, vai ser passageira, mas todo mundo é pedestre. A criança, no início da sua vida, o seu começo de deslocamento, geralmente é como pedestre. É o mais frágil, é o que precisa ser protegido, é o que, durante muito tempo, por várias políticas públicas, acabou sendo deixado de lado, mas essa ação já está acontecendo. A gente coloca isso aqui, nós sempre defendemos isso, e agora, quando faço outras apresentações, eu trago isso como tema. Do próximo, as nossas atividades com educação infantil, a gente trabalha de acordo com as características, de acordo com as necessidades e a capacidade deles até de estarem aprendendo os conceitos, o que a gente trabalha para a educação infantil é diferente do que a gente vai trabalhar para o fundamental. Principalmente, o quinto ano, já são crianças que já começam a ter maior autonomia, já andam muito pela cidade, já vão sozinhas para a escola. Então, o que a gente vai estar trazendo, essa questão que envolve a mobilidade urbana para essa criança. Trabalhamos também com o fundamental dois, vou passando rápido, está com obra aqui, não sei se vocês vão estar vendo, ou ouvindo, pior. Com os profissionais de educação, em várias situações, pessoas com deficiência e a pessoa idosa também. Eu quis trazer esse compartilhamento para vocês, para falar, porque eu sempre escuto, falando da educação, como se da educação da CET não acontecesse nada, não existisse. Existe, a gente trabalha, acho que o Felipe falou, e agora, mas não está acontecendo semáforo, não está de tal jeito, não tenho ideia de como a gente vai, de que educação a gente vai fazer, se as coisas estão desse jeito, se o tempo de o pedestre atravessar não está sendo respeitado, para o idoso vai ser complicado. Eu falei para eles na nossa conversa, quando fiz a apresentação da outra vez,

a educação da CET, a gente tem que trabalhar com o que está acontecendo agora. Como nós vamos fazer para ajudar essa pessoa, essa criança, esse idoso, que está trabalhando, atravessando, de um jeito que ele corra menos risco, porque até sair o projeto, até acontecer toda a implantação, a própria mudança de comportamento da população, porque o que é o comportamento que a gente precisa? Da cultura de paz, dessa cultura de comportamento de espaço, que eles aprendem isso quando estão na educação infantil, a gente fala isso para os educadores também, aguardar a minha vez, saber dividir com o outro. Tudo isso são valores que precisam ser internalizados e postos à prática quando a gente está vendo um espaço onde a cidade é de todos, para a gente entender que é de todos, então que o outro realmente também tenha o direito ao espaço dele como eu tenho. Nós recebemos muitas crianças, a maior parte delas é de periferia, então são crianças que já começam a andar sozinhas muito cedo, porque os pais saem cedo para trabalhar, crianças que já se envolveram em vários atropelamentos. Como a gente vai estar trabalhando, o que a gente vai estar passando para que essa criança esteja protegida dentro da situação, do contexto que está na cidade hoje em dia, mas a gente está aqui, o Felipe acho que falou, a gente está preservando, salvando vida. Esses são os valores que nós defendemos sim. A gente vai estar dentro da nossa capacidade, da nossa alimentação, passando essas orientações para essas pessoas, de como que eles vão estar se comportando, o que a gente vai optar, que comportamento seguro nós vamos escolher, adotar, internalizar, para conseguir ter uma mobilidade urbana que seja possível e que seja segura dentro de todas as situações e as condições que eles encontram em São Paulo. Hoje em dia. É isso que eu queria estar falando para vocês.

01:16:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Ana.

01:16:04 Michele Perea Cavinato: Ana, tem uma pergunta no chat do Felipe. O Felipe perguntou, você pode nos contar quantas crianças receberam essa atividade em 2024? Não sei se você tem esse número, se não tiver eu passo depois para ele.

01:16:17 Ana Britto: Não tenho. A gente pode, porque são várias atividades, Felipe, porque a gente tem, da educação infantil, por exemplo, tem o teatro de fantoches, tem um outro teatro do nosso pessoal de artes cênicas que vai até a escola. Para fundamentar um, nós recebemos crianças aqui, mas nós também temos o cine, a gente também vai até as escolas. Depois dá para passar esse número sim, a gente faz o levantamento e passa para vocês. Eu não consigo te dizer agora quais são, quantas crianças foram, é um número pequeno, porque a gente tem do tamanho da cidade. A gente atende os professores EaD também, contando com essa parceria, nós temos uma parceria com a Secretaria Municipal de Educação, os professores que participam dos nossos cursos, eles recebem uma pontuação para a evolução. Também já ajuda. Depois, eu passo para a Michele e ela compartilha com vocês.

01:17:25 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Ana.

01:17:28 Meli Malatesta: Bom, acho que sou eu de novo. Eu queria, dessa vez, observar. Eu já fui funcionária da CET. Eu já trabalhei na área de segurança, comecei a trabalhar com pedestre na área de segurança, isso era em 1980. Para fazer ação, para pedestre, a gente corria onde tinha atropelamento, então a gente se mapeava os atropelamentos e se considerava, para se fazer alguma coisa, que tivesse durante o ano, no mínimo, três atropelamentos, porque senão, na época, se considerava que o atropelamento. Isso era o pensamento da engenharia de tráfego, que senão seria considerado uma obra do acaso. Hoje em dia, graças a Deus, as coisas mudaram. Na própria CET mudaram bastante, tanto que ainda na década de 80. Mais para a segunda metade da década de 80, a CET atuava no sentido de

prevenir a ocorrência de atropelamentos em futuras obras que iam acontecer na cidade. Era um trabalho de preocupação com pedestres em situações e configurações urbanas que não existiam ainda. Eram futuras estações de metrô, eram futuras avenidas que iam ser abertas. Pela CET, a gente indicava onde haveria necessidade de ter travessias, onde haveria necessidade de ter um alargamento da calçada, um rearranjo geométrico para impedir que houvesse atropelamentos. Nesse sentido, me desgosta muito de ver que no manual, não é uma obrigatoriedade, mas é um critério que, para se colocar um foco para pedestre, no local, tem que ter registrado durante o ano, não um, mas dois atropelamentos. Essa atitude que se tinha há quantos anos atrás? Na década de 80, 40 anos, é isso? Minha conta está certa? 40, assim? Não, é 40 anos para baixo. Era uma atitude reativa. Você ia lá para resolver onde já tinha acontecido a tragédia. A gente tem que entender que o atropelamento não é um dado estatístico. A gente, enquanto técnico. Isso está relativo com o que a Silvia explicou no início do trabalho, que é essa nova ciência que considera a ação em si, não é mais um dado, precisa ter no dois, o resto era um acaso, não. Não é aleatoriedade, não é estatística, mas é uma tragédia, e é também uma tragédia que implica em custos. Se a pessoa não morre, ela vai ficar com sequelas que a sociedade vai ter que arcar com essas sequelas o resto da vida. Todo mundo vai ter que pagar a conta. Eu estou fazendo um pouquinho, copiando você, Dawton, eu estou fazendo um pouquinho o papel de advogado do diabo também. É importante a preocupação de saber se exatamente os locais que foram estudados pela Corrida Amiga têm atropelamento? Não, é um dado a mais, mas não invalida, não teve atropelamento, então, serve para nada. Porque, se houve a iniciativa do usuário, da sociedade do usuário, em apontar o local como um local que tem uma travessia problemática, é porque, se não teve o atropelamento, ainda vai ter. A gente não pode ficar correndo atrás de resolver onde tem atropelamento. A gente tem que fazer o trabalho que a CET já fez antes, de prevenir, de ter um trabalho, uma ação proativa e não uma reativa. Senão, assim, não existiria, vou fazer uma comparação meio escatológica, mas é necessária, não existiria a necessidade de ter trabalho de empresas que fazem dedetização em prédios, bastaria que as pessoas ficassem do lado de onde aparece barata, formiga, mosca, e dar chinelada para matar. Eu só estou fazendo uma comparação simplificada, que, se a gente for correr atrás e resolver só onde tem atropelamento, a gente vai estar parado na década de 80. Isso era a minha colocação. Isso é muito importante. Não é só falar que não teve atropelamento. Não, eu acho que é válido, vamos ver se teve atropelamento. Mas, se não teve atropelamento, não desmerece, porque é um local que já está chamando a atenção, ele apresenta um potencial de perigo, e que ele tem, que é uma metodologia que, antes dela começar, a gente já tem uma sinalização, que é o aumento do número de atropelamentos. Se eles foram em cruzamentos semaforizados ou não, em travessias semaforizadas ou não, não interessa. Mas, a gente já tem alguma coisa acontecendo. Não vamos esperar aparecer barata para dar chinelada. Vamos dedetizar. Eu acho que a CET é uma empresa que prima. A gente já foi referência no Brasil. A gente não pode correr atrás da tragédia. A gente tem que prevenir a tragédia. A gente tem que prevenir a deseconomia. Porque uma pessoa, mesmo uma morte por atropelamento, um sequelado por atropelamento, ele gera uma deseconomia para todo mundo. Por último, eu também queria só fazer uma observação em relação ao trabalho de CTE, que eu sempre admirei. Mas, assim, eu tenho visto muitos filmes, eu acho que eles são do México, onde, nas campanhas de Maio Amarelo, os educadores trabalham com os condutores, não só com pedestres que desobedecem. Ele vai lá e faz uma ação que ridiculariza o condutor que está parado na faixa de pedestre quando mudou o sinal vermelho para ele, ou que ele não respeitou a retenção, ele avançou na travessia, ou ele desobedeceu à travessia. Tem maneiras de se chamar a atenção da sociedade, não é porque quando tem a ação do educador na rua, que é um trabalho que admiro muito, não é só a pessoa com quem ele está atuando, mas todo o ambiente ali, todo mundo está observando. Também é levar em conta os condutores. Eles trabalham, depois, se vocês quiserem, até posta os filmes. É engraçado, é com leveza, com bom humor, mas é um

trabalho sério. Era isso que eu queria observar. Obrigada.

01:25:41 Renata: A minha colocação é rápida, uma observação também em relação aos comentários do Dawton. Quem me levou para o mundo da mobilidade ativa foi a Sílvia. O caminho foi inverso. Eu fui levada. Ela me pegou pela mão e me levou, literalmente, passo a passo. Eu fico muito feliz por isso. A gente tem contribuído em alguns artigos. Dentro do mundo que eu pesquiso, que é de cidades inteligentes, não tenho a visão só tecnocrata, tenho uma visão mais holística. Não há inteligência de cidade que sobreviva com esses panoramas que têm sido mapeados. Está se falando muito em cidade inteligente hoje em dia, mas acho muito bacana, porque a gente está falando aqui de uma coisa básica. Não há inteligência que se sustente se a gente não consertar essas coisas que estão sendo mapeadas por esses estudos, inclusive com essa abordagem preditiva que a Meli colocou muito bem. A gente precisa prevenir e prever, ao invés de corrigir. É isso aí. Muito obrigada.

01:27:04 Felipe Mello: Oi, pessoal. Agradecendo à Ana, que trouxe as informações sobre os esforços de educação, inclusive as educações pela arte, que, inclusive, é uma área onde eu atuo bastante. Acredito, concordo plenamente com a Meli quando ela traz essa ideia de a gente, no mínimo, complementar essa distribuição das personagens que são apresentadas na educação pela arte, pela ludicidade das crianças, para exatamente, novamente, não dizer que a única pessoa responsável por cuidar da segurança do trânsito é o pedestre. É isso um registro que, para mim, às vezes, a gente tem alguns truísmos, os truísmos que são bem intencionados, mas a gente tem que entender que a Prefeitura de São Paulo é responsável pela fiscalização, pela indução de políticas de trânsito também. Quando a gente vê a atual gestão aliada a alguém que defende tortura, que defende golpe de Estado, fica difícil acreditar que tem um esforço pela paz, como foi citado pela Ana. Isso precisa ser muito bem explicitado, porque, senão, parece um truísmo, parece uma frase fácil de dizer, mas, na prática, um grupo político que se abraçou com gente que defende o contrário da paz e tomara que, pelo menos, nas ações relacionadas à cidade de São Paulo, isso não seja a regra. Acho que é por isso que a gente está aqui também, a sociedade se viu resistindo e seguirá resistindo. Obrigado.

01:28:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, eu posso dizer o seguinte. Resumindo, talvez, a fala de todos. Só para essa abordagem científica que é apresentada pela Sílvia nesses 25 exames, ela é espetacular. Eu não tenho dúvida nenhuma que o resultado desse estudo, ele é fabuloso, ele é muito importante, é necessário. Não tenho dúvida nenhuma que ele será muito útil em todos os sentidos, inclusive para a própria CET como abordagem. É o que a gente não pode esquecer, que a gente tem mais de 6 mil semáforos na cidade. O número de semáforos realmente é muito grande. Eu não sei exatamente quem é que falou que o índice de atropelamento, inclusive em cruzamento semaforizado, realmente é muito grande. Provavelmente, ele vem junto dos respeitos. Eu acho que as abordagens onde você busca um resultado de reduzir o índice de sinistros fatais em locais onde já foi identificado, que é necessário fazer um trabalho, eu não tenho dúvida nenhuma que isso é importante, é fundamental e precisa ser feito. Eu não quis dizer que isso inviabiliza o trabalho que a Sílvia fez, mas pelo contrário. Não entendo dessa forma. Não entendam, por favor, que realmente não tem nenhum motivo de eu falar alguma coisa ou desqualificar o trabalho. Em nenhum momento, eu nem pensei nessa possibilidade, muito pelo contrário. Eu só tenho a elogiar o trabalho. O trabalho realmente é muito bom. Eu até falei. Foi um estudo apresentado onde se relacionou. Foi solicitado, diante de uma amostragem, foi solicitada, acho que foi uma pesquisa antes de apresentar os locais onde tinha esse respeito. Claro que o trabalho é muito bom. Não tenho dúvida nenhuma. O que eu vejo, sinto e a gente olha que quando você tem um trabalho como este, também focado em locais onde já existe o desrespeito constatado e o

resultado desse desrespeito terminou virando uma fatalidade, um sinistro fatal, eu acho que o trabalho só vai enriquecer. Só vai ampliar o trabalho que está sendo colocado. É isso. Realmente, é nesse sentido que eu estou querendo dizer que não tenho dúvida nenhuma. Claro, se levantar o índice de acidente nos cruzamentos, nesses cruzamentos que vocês levantaram, vai ampliar o trabalho de vocês, com toda a certeza. Mas isso não significa que um trabalho como esse não possa ser feito. Essa é a minha colocação, que o trabalho como esse, com essa qualidade, com essa metodologia, porque isso é muito significativo. Eu acho que é disso que nós estamos falando aqui. Tem um método, tem um trabalho científico e ele está sendo validado porque teve uma pesquisa significativa focada no objeto de estudo. Acho que é isso que a gente tem que tirar disso daqui. Que essa metodologia não seja utilizada em locais onde já existe acidente, onde já existem sinistros fatais. É isso que eu estou colocando. Que, com certeza, essa abordagem pode, inclusive, fazer com que esses acidentes sejam reduzidos nos locais onde está sendo estudado, por vários motivos. Mas o principal deles é o resultado do trabalho que foi identificado aqui. Existe a possibilidade e a vontade do pedestre de se respeitar aquele verde porque ele se sente... Acho que o termo que a gente pode falar é que ele se sente que foi tirado dele, que foi roubado o tempo dele para passar para o veículo. Que, na verdade, não é para o veículo. É um vermelho piscante que em algum momento constataram que esse vermelho piscante é segurança. Mas tudo bem. Temos que rever. Acho que a gente tem que debruçar sobre o resultado desse trabalho e juntar com os outros trabalhos que já foram realizados pela CET, com toda certeza, não tenho dúvida nenhuma. Tenho certeza absoluta de que se juntar as pessoas que são focadas nas questões semaforicas na cidade de São Paulo, juntar com a Silvia e com esse grupo que debruçou para elaborar esse trabalho, vamos ganhar com essa junção das pessoas para elaborar um trabalho mais aprofundado, vamos colocar dessa forma. É isso. Acho que o Rafael levantou a mão.

01:34:21 Rafael Drummond: Sim, obrigado Dawton e obrigada a Silvia pela apresentação e o trabalho. Desculpe que estou sem câmera hoje, mas estou trabalhando no mandato da viradora Renata Falzone aqui na Câmara Municipal e a questão da rede de mobilidade a pé, como a Meli sempre nos trouxe e a gente tem que considerar as travessias junto com as calçadas, junto com outros elementos para o pedestre como um conjunto que realmente precisa funcionar bem, não pode ter séries de interferências que hoje a gente vê não só também nesse tempo temafórico, mas também toda a questão de degraus e pouca qualidade das calçadas. Então, eu acho que é muito bom que a gente tenha esse trabalho da Corrida Amiga e de tanta qualidade, mas que a gente tem que verificar que realmente é apenas um pedacinho e que a gente não pode parar nisso. Por mais que a gente consiga resolver e o nosso mandato vai estar atento e tentar trabalhar junto com a CET para que essas travessias que já se mostraram problemáticas ano passado e ainda continuam sendo problemáticas esse ano, sejam resolvidas, a gente precisa ter uma sistemática para o resto da cidade também. A gente não pode se limitar. A gente realmente precisa ter a ambição de conseguir criar melhores mecanismos e conseguir resolver o conjunto das travessias que a gente tem na cidade inteira. Dito isso, eu queria aproveitar também para fazer o convite a todos e todas vocês. A gente vai ter na sexta-feira aqui na Câmara Municipal, a partir das nove horas, um seminário sobre calçadas e a rede de mobilidade a pé é um dos temas que a gente vai tratar e com certeza a gente quer ter uma fala também sobre as travessias e sobre o trabalho que a Cuida Amiga fez. Então, estão todos convidados e até no período da manhã vão ser apresentações de alguns temas que se conversam sobre o que é calçada e hierarquia, o que tem sido feito com o plano de emergencial de calçadas, as políticas de acessibilidade. Mas também à tarde nós vamos ter oficinas, são três eixos sobre hierarquização e rede de mobilidade a pé, ampliação e manutenção de calçadas. Eu conto também com a presença, a gente já fez o convite oficial para CET. A gente até tem o desejo de que a Luiza Gomid possa participar junto com a gente, espero que ela possa

estar lá presente também, mas estendo a todos que estão aqui na reunião da Câmara Temática para poder participar junto com a gente nos dois períodos de manhã, ou se precisar, um dos períodos à tarde a gente também indica que seja interessante. Eu vou compartilhar aqui no chat o link da bibliografia e o convite completo para que vocês tenham presente. Muito obrigado.

01:38:32 Silvia Stuchi: Bom, vamos lá. Vou para uma fala mais de encerramento agora, Dawton, que a gente está chegando na próxima da nossa reunião. Puxando a fala da Meli, que como é bom ter uma pessoa tão experiente com essa visão de desenvolvimento, de planejamento voltado para as pessoas, que eu acho que é muito bem apontado por ela, que só esse critério da percepção de cilada, que ele já é suficiente para a nossa preocupação. A gente pode aprimorar a pesquisa, Dawton, trazendo esses dados, mas eu acho que é isso, quando a população diz que essa travessia é perigosa, isso já deveria ser motivo de ação imediata, que não é necessário a gente ficar esperando dado sobre dado. O que é pior, quantos atropelamentos, chegou perto de ser atropelado, qual que é o nível de periculosidade de determinada travessia para justificar algum tipo de intervenção, porque isso já é uma tragédia anunciada. A nossa pesquisa, ela apresenta, o que todas as pessoas enfrentam cotidianamente ao andar a pé pela cidade, o que eu falei no início, que todo mundo tem uma Travessia Cilada para chamar de sua, que são cruzamentos que escancaram essa lógica de mobilidade profundamente desigual. Uma lógica que prioriza a fluidez dos veículos no centro da política pública, em detrimento do direito mais básico do cidadão e da cidadã, o direito de se deslocar com segurança. Essa configuração atual desconsidera completamente o tempo de reação, o ritmo de caminhada, as necessidades específicas das pessoas idosas, 60 e mais, criança, pessoa com deficiência, e repito que não é uma falha técnica. A gente tem um respeito, reconhecimento pelas equipes técnicas envolvidas, é uma escolha política, porque para a implementação da política pública, de todo o arcabouço legal, a gente precisa, no nosso contexto, de vontade política. É uma escolha política tudo isso que está posto. Essa escolha vulnerabiliza ainda mais quem já enfrenta tantas barreiras no espaço urbano. Por fim, queria agradecer de novo, imensamente, a todas as pessoas que participaram da coleta de dados, das análises, que colaboraram com esse estudo, nessa vertente de ciência cidadã, que se disponibilizaram a ir para a rua, a aplicar a nossa metodologia. Esse engajamento prova que a sociedade está exercendo sua cidadania, exigindo mudanças, mas isso precisa ser acompanhado de respostas concretas do poder público. É isso que a gente espera como desdobramento e como encaminhamento a partir dessa reunião, que não fique aqui só. A gente fez isso para dar esse passo, esperando esses desdobramentos. A gente não quer parar só por aqui. Ficamos completamente à disposição também para a realização desses próximos passos e seguir em diálogo com todas as partes envolvidas. Obrigada de novo pelo espaço, pela oportunidade. É isso, gente. Vamos em frente que há muito a fazer.

01:42:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Eu concordo com você plenamente. a gente tem sempre buscado propor uma ação específica em cima das apresentações, para buscar o resultado que eu acho que é o que a gente pretende aqui. Lógico que quando a gente apresenta um trabalho que tem um diagnóstico, tem um prognóstico, tem uma proposta de comparações e soluções, ela termina redefinindo, talvez, é o que a gente pretende, talvez tem que redefinir algumas diretrizes básicas hoje, que a própria companhia de gerente de tráfego trata e propõe, termina apresentando soluções nesse sentido. Quer dizer, a partir daí, a gente tem que estar definindo o detalhamento de ações que levam a colher um resultado significativo diante de uma pesquisa tão importante quanto essa. Claro que a gente não tem como fazer um trabalho como esse antes. Estou até propondo aqui que o grupo interno da CET faça uma reunião que debruce sobre esse trabalho, para poder talvez em cima desse trabalho haja uma redefinição inclusive de metas, né, um monitoramento de resultado significativo que a gente tem que

ter. A gente não tem como fazer um trabalho sem você debruçar sobre esse trabalho e entender que esse trabalho é importante, ele é significativo, ele traz vantagens, ele traz soluções inovadoras e significativas em uma sociedade como a nossa. São Paulo é muito grande, vou falar novamente. Esse já é o resultado, isso já é o resultado de um trabalho específico que já tem 25 cruzamentos que podem ser tomadas uma ação significativa sobre esse trabalho apresentado com toda certeza e é isso que a gente vai propor. Só eu vou insistir que a gente não esqueça que existe, claro, existe outros cruzamentos que a gente tem que rever, porque eu acho que o mais importante eu estou aqui não estou nem defendendo o que está, o que está, o existente e nem o que está sendo proposto, né, mas eu estou apenas fazendo uma colocação e tentando reorganizar o que está sendo o que está sendo feito hoje é que a gente precisa de fato tomar providências, é isso. Sem ações nada é significativo, a verdade é essa. Já tem um resultado, já tem um trabalho, tem um resultado e a gente tem que partir para a ação. É isso que eu vou propor aqui nos próximos passos que a gente debruça sobre esse trabalho que você apresentou, verificar se existem outros trabalhos dentro da CET nesta direção, que talvez exista, a CET não para de estudar também, tem vários trabalhos que estão sendo desenvolvidos, alguém falou sobre a rede de mobilidade de a pé, existe um trabalho muito bom dentro da CET relacionado à rede de mobilidade de a pé, trabalho pronto. Eu acho que inclusive já está no site da CET essa rede de mobilidade de a pé. Ela realmente vale a pena ser pesquisada, porque foi um trabalho que foi feito durante muitos anos, foi elaborado esse trabalho e foi colocado acho que no site da CET agora, eu acho que é também uma direção para ser tomada. Mas é isso. Eu acho que fazendo as suas palavras, já estamos nos momentos finais aqui da nossa apresentação. Nós vamos encerrar a nossa reunião, que realmente já passou todo o tempo que estava planejado aqui para a nossa apresentação, para a apresentação de vocês. Queria aqui dizer o seguinte. Parabéns a você, Sílvia, a professora Renata que abraçou a causa, que terminou dando todo esse suporte, a Meli, que vem trabalhando, sem dúvida, todos os trabalhos que estão relacionados ao PDS, ela vem participando, vem opinando. Parece que a gente está brigando aqui, eu e a Meli, mas não é não, não existe briga entre eu e a Meli, não, a gente tem um posicionamento muito claro com relação a algumas coisas. Eu tenho todo o respeito pelo trabalho que a Meli faz, não tenho dúvida nenhuma com relação a isso. Todos os trabalhos que ela propõe, que ela traz aqui para a gente poder apresentar. Acho que câmara temática é isso. É abrir para refletir, para discutir e ouvir as outras pessoas falando sobre o que está sendo colocado.

01:47:26 Michele Perea Cavinato: Dawton, até a Meli pediu a apresentação das novas normas, é isso? Meli, dá uma olhada no chat.

01:47:35 Meli Malatesta: Não. Eu estou aqui, meio cara de pau, fazendo uma proposta, porque eu acredito, eu trabalhei na CET, mesmo fora da CET, eu ainda visto a camisa, eu sei que o maior patrimônio da empresa é o corpo técnico, mesmo agora, eu acredito. Eu ia fazer uma sugestão, vou ser atrevida a CET fazer um seminário sobre programação semafórica, sobre um manual, ver se vocês conseguem tomar essa iniciativa, chamar, inclusive, gente de outros estados, hoje em dia, dá para fazer tudo pela internet, não fica muito caro. Vocês, internamente, chamarem pessoas de outras capitais, de outros estados, e discutir. Assim, para mim, seria uma alegria muito grande se a CET levantasse a bandeira, como sempre levantou, sempre tomou a iniciativa, de se fazer uma nova leitura em todo o manual de programação semafórica, e trabalhar na revisão, em cima do que a gente tem conversado. Eu tenho certeza de que todo mundo que está aqui vai se colocar à disposição, eu confio na turma de semáforo da CET, são pessoas capacitadas. Eu também confio no trabalho da Sílvia e várias outras pessoas que estão aqui, para a gente dar um apoio. É isso. Obrigada.

01:49:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Aceito a sua proposta, vamos colocar aqui, para o grupo, para a área operacional, que dirige, coordena e gerencia, faz gestão sobre esse processo semáforo.

01:49:58 Meli Malatesta: É preciso estudar, às vezes, economias, que, assim, se uma coisa está funcionando, ver o que representa, e não ficar só no atropelamento. Desculpa interromper, não vai ficar bravo comigo. Não só o atropelamento que já aconteceu, mas o que significa ter esse potencial. A deseconomia que isso gera, isso acaba prejudicando toda a sociedade, a gente ter a visão um pouco ampliada. Eu sei que vocês vão tirar isso de letra.

01:50:18 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza. É isso, gente. Muito obrigado a todos. Mais uma vez, Silvia, parabéns pelo trabalho. Muito obrigado por disponibilizar o seu tempo aqui para fazer a apresentação a esse grupo, que hoje tem bastante gente assistindo à Câmara Temática, que eu acho muito legal. Mais uma vez, bom dia a todos e muito obrigado. Bom dia. Muito obrigada, gente.