

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 11/03/2026

Horário: 10h00 às 12h00

Participantes

Ana Carolina Nunes - CTMP
Ana Claudia Silva de Britto – CET/SME
Antonio Carlos Vieira Abrantes – CET/SME
Cauê Jannini (Cidadeapé) - CTMP
Claudinha Amaro - Mobilidade A Pé - CTMP
Dawton Roberto Batista Gaia – CET/SPP
Deisy Paula da S S Gabriel – CET/SME
Élio Camargo - CTMP
Fernanda Ormelezi Pitombo - SMUL
José Renato Soibelman Melhem - SMPED
Lea Lopes – SMT/AT
Luiz Rebelo - CET
Luiza Gomide - CET
Marcelo Espel – CET/GST
Mauro Calliari - CTMP
Meli Mobilidade - CTMP
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Pamela Escolastico Rodrigues - SMUL
Rafael Mielnik – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Rose - CTMP
Sandra Ramalhos - CTMP
Sergio Ricardo do Amaral – CET/GMC

Pauta

1. Concentração de Atropelamentos. Marcelo Espel, GST/CET
2. Calçadas. José Renato Melhem

00:00:03 Michele Perea Cavinato: Hoje, temos duas pautas. Primeira, concentração de atropelamentos, um trabalho desenvolvido pela Superintendência de Planejamento da CET. É o

GST que está coordenando, não é, Dawtinho?

00:00:22 Dawton Roberto Batista Gaia: É um trabalho que o Marcelo Espel está desenvolvendo, é uma nota técnica, ele vem desenvolvendo isso por ele mesmo, separadamente. É um trabalho solo, só que, lógico, que ele está usando o que a CET oferece lá, as ferramentas. As ferramentas, a história da plataforma e ele está participando, ele está utilizando, mas é um trabalho que a ideia, a conclusão desse trabalho vira uma nota técnica mesmo, sabe? Na verdade, ele apresenta os resultados de uma análise mais detalhada sobre atropelamentos, acho que isso que ocorreu na cidade de São Paulo, entre 1922 e 1925. Então, vou passar a palavra para ele, eu não sei se já está compartilhando, mas vou passar a palavra para ele. Já está tudo preparado aqui. Eu acho melhor ele fazer a introdução. Depois, a gente fala um pouquinho mais aí. A ideia realmente é dedicar os locais de situação com maior risco. Vamos lá.

00:01:40 Michele Perea Cavinato: Marcelo, a palavra é sua, então.

00:01:43 Marcelo Espel: Bom dia a todos. Então, como o Dawton estava colocando, nós vamos falar sobre atropelamentos. Locais na cidade de São Paulo com maior concentração, que é o escopo desse trabalho. Então, só para mostrar um quadro inicial da cidade de São Paulo, no ano de 2025, ocorreram 1.031 óbitos no trânsito, sendo a maioria deles de motociclistas, 473, em 45%, 45,8%, e dos pedestres quase... na mesma proporção. São 410 óbitos de pedestres. Agora, o que chamou bastante a atenção, isso são os dados do Infosiga. Que dos sinistros totais, na variação entre 24 e 25, não houve muita variação. Então, esse quadro abaixo aqui, 24 foram 1.029 óbitos, e passou para 1.031, uma variação pequena, 0,2%. Mas a variação de pedestres foi muito alta. De 2024 para 2025. Então, de 372 casos para 410. Então, foi um aumento de 10,2%. Então, isso chamou muita atenção, que o pedestre, dentro de toda a situação dos óbitos, ele cresceu mais do que os outros óbitos. E esse quadro aqui embaixo é só para mostrar, entre os três modos principais, automoto e ônibus, qual é o veículo, isso em 2025, entre os modos principais, qual a proporção de cada veículo atropelante. Então, o alto está 49%, só que a moto também já está com uma proporção muito alta de atropelamentos. Então, o motociclista tanto se envolve como vítima, como ele também está causando atropelamentos em uma proporção muito alta também. Então, esse trabalho, o objetivo desse trabalho é prevenção e redução de atropelamentos, investigar os locais mais críticos de ocorrência de atropelamentos na cidade. Então, são várias etapas que foram verificadas, foram desenvolvidas nesse trabalho. A primeira etapa é a obtenção dos dados de atropelamentos através do Infosiga. Então, o Infosiga, ele disponibiliza os dados através da sua plataforma, e esses dados vêm do estado inteiro. Então, você tem que fazer todos os filtros para a cidade de São Paulo. E, no caso, foram feitos os filtros da base de 2022 até 2025. A etapa dois foi o mapeamento dos registros georreferenciados. Em seguida, vou mostrar o mapa e a inserção das tabelas de dados

de cada registro. Então, o mapeamento. Vou mostrar agora como ficou o mapeamento. Então, esse é o mapeamento que foi feito de 2022 a 2025. Então, esse é o produto do mapa, da inserção dos dados do Infosiga. Então, nós temos uma tabela de cores aqui. 2025 é o azul. 2024 é o amarelo. Eu vou dar um zoom aqui para ver melhor. Vou me aproximar um pouco. Então, 2025 são registros de atropelamento não fatais. O amarelo é 2024. O roxo é 2023. E o verde é o 2022. E tudo que é vermelho é fatal. Então, esse mapa, quando você clica em cima do registro, ele aparece as características do acidente. Então, nesse caso aqui, que eu cliquei, é um atropelamento que ocorreu na Rua Santa Cruz no dia 28 de setembro de 1923, uma quinta-feira. O número do logradouro aqui, 1801, foi um atropelamento. E quem atropelou foi uma motocicleta. Isso ocorreu às 8h55 da manhã. E assim sucessivamente. Quando você clica aqui, aqui aparece, do lado, as características do registro de acidentes. Agora, na medida que esses dados foram inseridos no mapa, e eu vou mostrar aqui a proporção. Então, na verdade, são 16.390 registros em geral que estão inseridos naquele mapa. Então, aí está a proporção de cada ano, acidentes fatais, atropelamentos fatais e atropelamentos não fatais. Então, são 16.390 registros naquele mapa. E, na medida que você vai olhando para o mapa, você vai tentando identificar onde estão as maiores concentrações. E, por isso, a ideia de delimitar as concentrações de atropelamentos. Então, a verificação dos locais com o maior número de ocorrências próximas. Esse é o conceito principal. Então, uma concentração, como foi definida, é um local onde tem um número de ocorrências muito próximas. Então, vamos dar um exemplo aqui. Armando de Arruda Pereira. Então, essa é uma concentração delimitada. Então, foi feito um quadrilátero aqui desses atropelamentos próximos. Então, nós temos nessa concentração dois registros de atropelamento fatal e um não fatal em 2024. Então, isso caracteriza uma concentração de atropelamentos. Toda concentração de atropelamentos vai ter uma área em metros quadrados, vai ter uma extensão, a extensão linear, a extensão do trecho da via e o número de atropelamentos. E essa relação entre a extensão do trecho e o número de atropelamentos vai dar um índice que seria o índice de concentração linear, que é o que vai dar o índice de periculosidade que a gente vai ver mais adiante aqui. Então, na medida que foram feitas as delimitações das concentrações, nós encontramos 244 concentrações. Então, vamos olhar no mapa aqui melhor. As concentrações são essas. Então, cada uma delas foi dado um nome. Por exemplo, Celso Garcia II. Então, Celso Garcia II é uma concentração aqui na Avenida Celso Garcia. É um local bem conhecido onde tem o Templo de Salomão, tem uma série de templos religiosos aqui. E aqui foi delimitada uma concentração. Então, essa concentração tem atropelamentos em anos diferentes, ela tem uma área em metros quadrados e ela tem uma extensão em metros do trecho da via. E assim sucessivamente. Vou pegar uma outra aqui. Interlagos III. Então, essa de Interlagos, veja que na Avenida Interlagos nós temos algumas concentrações. Nós temos essa concentração aqui, a concentração Interlagos III e essa é Interlagos II. Cada uma tem uma característica diferente, uma área diferente e uma extensão de trecho diferente e um número de atropelamentos diferentes. Isso vai dar ao peso uma relação de qual seria mais perigosa. Ou seja, ele vai exprimir a densidade de registros por trecho de via.

Então, quanto mais denso for o número de registros por extensão da via, ela vai dar uma maior periculosidade. E aí, diante disso, com esses 244 concentrações, você pode fazer uma priorização dos locais que devem ser tratados em primeiro lugar, um tipo de ranking. E aí nós vamos falar disso um pouco mais para frente. Então, veja, a Avenida Interlagos tem algumas concentrações, mas tem trechos que não tem. Tem um atropelamento isolado aqui e outro ali. Então, a outra etapa, o número 6, foi a medição de cada concentração. Então, a área em metro quadrado, a extensão linear foi medida de cada concentração e o número de atropelamentos. O número de atropelamentos não fatais e o número de atropelamentos fatais. E nesses fatais foi dado um peso 3. Então, para cada atropelamento fatal multiplica-se por 3. Você entra no conceito da concentração linear. Então, a concentração linear é uma conta entre a extensão da concentração dividida pelos atropelamentos não fatais mais os atropelamentos fatais multiplicados por 3. No caso do peso do fatal, vezes 3. Então, é uma divisão entre o trecho da concentração dividida pelo número de registros daquela concentração ponderada. Então, vou dar um exemplo prático aqui. Concentração estado 1. Isso aqui foi feito um quadrilátero delimitando essa concentração, que são registros próximos. E verificou-se que temos 3 atropelamentos não fatais e 2 atropelamentos fatais. Então, aplicando a formulinha aqui, você tem o trecho daqui aqui. O trecho linear da via, 86 metros dividido pelo número de atropelamentos ponderados. Então, são 3 atropelamentos não fatais e 2 atropelamentos fatais. Então, dá um índice de 9.6, que é 10, arredondando para 10. Então, quer dizer o que isso? Para tentar ficar mais claro, a cada 10 metros ocorreu um registro de atropelamentos dentro desse quadrilátero. Essa é a ideia. Aqui é só para um detalhe maior. Aquela mesma concentração, só mostrando que ela tem 86 metros e ela tem uma área de 1.100 metros quadrados. Aqui a legenda de cores por ano. Essa concentração, interlagos 3. Então, aqui também tem uma tabela que o Infosiga. São aquelas informações que estão nos registros. Quando a gente clica no registro, aparecem as informações de cada registro. Então, aqui estão todos os registros desta concentração, desde 2022 a 2025. Então, o que nós temos aqui? Isso chama muita atenção. Aqui, nós temos quatro registros no ano de 2025, sendo dois deles fatais, esses dois aqui. Um em 24 e dois em 23, em horários diferentes, mas o que chama mais atenção é o veículo envolvido, o moto. Então, de 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7, registros desta concentração são quatro causados por moto. O veículo atropelante é moto. Então, fazendo a continha da concentração linear, nós temos o índice de 5. Então, o que acontece? Se comparar uma com a outra, um é 5, desculpa, um é 5 e o outro é 10. Então, visualmente, dá para ver que aqui, dentro da estátua, ele está menos denso do que o outro. Aqui está mais concentrado, então, por isso que o índice fica menor. Quanto menor o índice, mais ele vai para cima no ranking de densidade. Dos registros. A etapa final, depois de todas a inserção dos registros, dos 16 mil registros, da determinação das 244 concentrações, é priorizar determinar uma sequência crítica das concentrações. Isso para auxiliar na elaboração de planos de ação para prevenir e reduzir o número de atropelamentos nesse local. O que difere isso das abordagens que são feitas? É que você pode trabalhar, e aqui tem já a priorização dos 30 primeiros locais. Então, você tem aqui, o primeiro

seria esse, depois da Tiradentes 1, Estado 2, São João 1, e assim sucessivamente. O que isso proporciona? Que você possa ter um plano de ação nesses locais, simultaneamente, nos locais onde realmente tem a maior concentração de atropelamentos, histórica, porque, na verdade, nós estamos falando de atropelamentos que aconteceram entre 2022 e 2025. Sabemos também que a tendência do atropelamento é se repetir nos locais, por uma série de características. Então, o que isso proporciona? Que eu não preciso de fazer, lógico que existem projetos desenvolvidos, de segurança, mas isso proporciona que você possa trabalhar em diferentes vias, em diferentes trechos dessas vias, com as equipes disponíveis para fazer esse trabalho, indo realmente aonde está a maior concentração, diretamente. Essa foi a ideia central. Se observarmos aqui, nós temos vias de todas as regiões. Nós temos Zona Sul, Zona Leste, Centro. Porque, se você olhar no mapa mesmo, você vai verificar que os atropelamentos estão bem espalhados pela cidade, de uma forma... Você não consegue identificar uma região. Então, isso é o que está mostrando ali na frente. E, a partir disso, são várias etapas. Aí é a etapa da priorização pelo índice de concentração linear, nessa coluna. E aí você parte para sugestões. Talvez o Dawton também queira detalhar melhor essas ações, propostas. Mas essas ações, tendo as informações das concentrações e a priorização delas, pelo número de registros, você tem uma série de ações que você pode desenvolver. Ações operacionais, são ações mais rápidas, envolvendo as equipes operacionais nos locais de maior concentração, em apoio de travessia, canalizações. Isso é uma ação emergencial. Estudos rápidos, de vistoria dos locais, estudar soluções, utilizar equipamentos de filmagem, todos os subsídios, leitura de BOs, para entender melhor a dinâmica dos acidentes, porque o Infosiga mostra o local do acidente, o dia, o horário, o logradouro, mas a leitura do BEOS é importante para você entender melhor a dinâmica do acidente e o perfil dos acidentes. Proposta de intervenções, elaborar soluções operacionais e de projetos. Você pode ter soluções operacionais e de projetos. E a parte semafórica, que é diretamente ligado à circulação de pedestres, a parte semafórica, principalmente, tentar diminuir significativamente o tempo de ciclo, porque o que acontece com ciclos muito altos, você tem uma espera semafórica muito grande e a tendência é os pedestres atravessarem, não esperando o tempo destinado a eles. Então, isso é muito importante. Também, isso verifica-se muito aqui no centro, em todas as regiões, que quando o ciclo é muito alto, o pedestre tende a se arriscar na travessia. A implementação, a viabilização e o acompanhamento. Eu passei um pouco rápido aqui, mas acho que agora, se tiver algumas perguntas, algumas dúvidas, estou à disposição. Mas o conceito das concentrações espero ter conseguido passar. Estou à disposição para perguntas.

00:24:39 Michele Perea Cavinato: Marcelo, parabéns pelo trabalho. Acho que o primeiro grande passo você deu, você conseguiu identificar onde estão acontecendo as ocorrências, você conseguiu mapear onde elas estão. Poder viabilizar o trabalho pontual do grupo. Acho que está compartilhando ainda, ver se você consegue tirar.

00:24:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Só queria cumprimentar um pouquinho antes e antes de passar. Primeiro, já falei para o Marcelo, parabéns pelo trabalho várias vezes. Um trabalho excelente, nessa análise detalhada de atropelamentos aqui na cidade de São Paulo. A gente precisava realmente de um trabalho desse, um trabalho diferente. Eu até falei com ele, é quase que um perito, onde você pega quantidade nos lugares onde, o gráfico de perito, onde você tem uma concentração de atividades num lugar onde realmente você tem bastante problema e você termina tendo uma solução significativa no final das ações. Claro que quando você faz essa análise detalhada, é fundamental entender até os padrões e as tendências dos acidentes, identificar os locais e as situações com maior risco de PDS. O objetivo desse trabalho realmente é esse, para poder estabelecer um programa de ações. Eu até falei para ele, não se estender muito, para a gente poder passar a palavra para as pessoas perguntarem e explorar um pouquinho mais essa questão. Mas tem uma etapa que é nós montamos aqui um núcleo de pedestres. Eu que montei aqui na superintendência, na verdade eu montei três núcleos. Um de pedestre, um para pedestres, um para motos e outro para bicicletas. A ideia de montar os núcleos é que se estabeleça um plano de ação em cima dessas propostas como essa que ele apresentou hoje, por exemplo. Nesse núcleo eles já fizeram uma experiência, porque eu até pedi que isso fosse feito lá nesse núcleo, de fazer uma vistoria conjunta, e esse núcleo é multidisciplinar, envolve outras áreas aqui da CET. É uma experiência de você sair e fazer uma vistoria nesses locais com pessoas de áreas diferentes, para poder sair de lá já com uma proposta, ou pelo menos uma análise mais aprofundada do que ocorreu. Eles já levam essa análise que foi feita através do trabalho, mas a análise é uma vistoria do local. Então, esse trabalho, imagina o trabalho que deu para ele fazer todos esses gráficos, todos esses levantamentos, todos esses pop-ups, porque cada clicada que você dá dentro de um acidente, ele te detalha um pouquinho mais os acidentes, ele abre uma janelinha ali e detalha um pouco mais esses acidentes. Então é isso, é só para a gente dar início à abertura das perguntas, para a gente poder dar encaminhamento para o nosso trabalho.

00:28:07 Michele Perea Cavinato: Então, começando aqui. Cauê, vi que você vai precisar sair daqui a pouco, você quer aproveitar, fazer alguma colocação?

00:28:20 meli.mobilidade: Marcelo, meus parabéns pelo trabalho. Você desenvolveu uma metodologia de observação e ter uma visão geral do tratamento do atropelamento do pedestre. É um trabalho digno de ser apresentado em congressos, porque ele abre uma perspectiva, ele é uma referência. Então, a minha sugestão até, como professora e tudo, é que você prossiga nele, prossiga e amplie as visões. Eu vou te dar aqui três possibilidades de abertura, são sugestões. A primeira delas, Marcelo, é você tentar também fazer um índice de importância ou de presença que interfira até no índice de periculosidade ou não, aí eu vou deixar o desenvolvimento para a sua capacidade, que eu confio nela, o tipo de veículo. Então, tudo bem, você abordou a localização dos atropelamentos e você listou uma série de

possibilidades para solucioná-los. Mas acho que vai ajudar muito se tiver associado ou um índice associado que possa ser um líder sobreposto com o tipo de veículo. Ainda mais essa abordagem que você fez da representatividade dos automóveis, do crescimento da representatividade das motos. Assim, eu acho que no caso da Secretaria, é muito importante também destrinchar um pouquinho a representatividade do transporte coletivo dos ônibus. Porque isso entra no planejamento, na definição de políticas de transporte coletivo. Ou seja, o entorno dos locais onde tem parada de ônibus, seja na calçada ou no canteiro central, está bom ou está ruim, isso é uma coisa muito importante, porque o planejamento do transporte coletivo não deve se restringir a ter uma parede somente ao corredor. Ele deve considerar o passageiro desembarcado. Isso é uma coisa que eu martelo sempre, em qualquer chance que eu tenha. A segunda, uma coisa que também acho que vale a pena você explorar, a gente que tem essa experiência, como vocês da CET tem, eu tenho, é assim, você bate os olhos, nas fotos que você mostrou, fica evidente para você as características dos locais em termos de atendimento da rede da mobilidade a pé. Acho que você sabe que o deslocamento a pé se promove através de uma rede. Ele tem o percurso definido como uma rede, assim como a rede de carro, então não dá para ela ser barrada, por exemplo, pela ausência de uma travessia, porque senão vai ter que parar o cruzamento e isso vai parar o trânsito da cidade, etc. Então, assim, é um outro ponto para você focar e explorar. Como é, assim, naquelas áreas que você está distinguindo, está trazendo para frente, o tipo de intervenção existente ou não existente. Então é travessia, é problema de calçada, é problema de conversão, e aí também você definir graus de importância, como eu falei para o veículo, pelo tipo de intervenção que existe ou não existe, não esqueça de envolver a calçada, apesar de não ser competência do órgão de trânsito ou da área de transporte, mas ela tem que estar interligada para a prefeitura. Então não esquece de explorar isso, também definir esses índices. E, por último, tentar ampliar a visão pontual. A gente, na CET, tem, assim, até por conta do nosso trabalho, a gente acaba pontuando as intervenções. Então é assim, você também desenvolver índices que entrem variáveis como custo, é mais caro ou é mais barato a intervenção necessária? Tempo, dá para fazer mais rápido ou vai demorar? Porque, por exemplo, um projeto de finalização, quanto tempo demora? Tem dinheiro, não tem dinheiro? Tem equipe, não tem contrato? Enfim, calçada, calçada é uma coisa que vai depender, não adianta se aciona a subprefeitura e tal, e aí tem calçada, não tem calçada, tem guia rebaixada de acessibilidade, não tem tratamento de acessibilidade, o que significa isso? E também a parte operacional. A parte operacional a gente sabe que é, você consegue produzir e solucionar rapidinho, mas significa que, para fazer ela funcionar, você vai ter que ter recurso humano e material disponível ali, vai saber por quantos anos, porque senão o problema volta. Então também trabalha essas coisas, ou então aquelas coisas simples que você trabalha, por exemplo, velocidade. Velocidade é só mudar a placa, vamos reduzir a velocidade, lá é 60, vamos passar para 40, para 30, é só mudar a placa, é rapidinho, é fazer um projeto, nem é tão caro. Ou então, mais barato ainda, é uma coisa que você falou, a programação semaforica, que é o mais barato de todos porque não envolve custo nenhum, envolve só, como eu vou falar, o raciocínio,

a mudança da lógica de abordagem. Então você falou com toda razão do ciclo longo que faz o pedestre desrespeitar, mas inclua também o tempo de travessia. Nós estamos aqui brigando numa luta, que eu sei que a CET também, muita gente na CET está envolvida, para a mudança da norma, porque a própria CET desenvolveu um estudo brilhante, por sinal, certo? Feito pela Universidade da CET, que esse vermelho piscante não serve para nada. Além disso, eu posso depois, se você quiser, pela Michele, até a CET deve ter, porque a gente já apresentou aqui nesse grupo. Eu fiz um estudo junto com o pessoal da Poli, que a gente apresentou no Congresso, mostrando que essa nova lógica de jogar a maioria do tempo no vermelho piscante para segurar o pedestre, para não ter pedestre retardatário, porque é só essa a explicação, além dela piorar muito as coisas para o pedestre, ela nem favorece a fluidez. A gente fez isso usando modelos como o Vizinho, a gente fez junto com o pessoal da Poli.

00:36:52 Michele Perea Cavinato: Meli, já mudou de trabalho agora. Vamos pular já.

00:36:56 meli.mobilidade: Não, desculpa, Michele. Eu me alongo, porque são três sugestões que são proativas.

00:36:57 Michele Perea Cavinato: Meli, você fez um trabalho de orientadora de tese, eu achei fantástico, eu acho que vou retirar esse trecho da ata e passar para o Marcelo, que vem enriquecer muito o trabalho dele, foi um complemento excelente.

00:37:08 meli.mobilidade: Eu sei que estou tomando tempo, mas são coisas importantes. Você está enriquecendo a discussão. São coisas importantes que são plenamente factíveis com essas informações e só vão complementar, tá, Marcelo? Inclusive, depois eu estou à disposição para trocar uma ideia, obrigada.

00:37:35 Marcelo Espel: Obrigado, Meli. Obrigado pela informação. Já anotei tudo aqui. Vamos conversar sim.

00:37:37 Michele Perea Cavinato: A Meli é bastante crítica. Eu acho que esse elogio dela foi um presente.

00:37:46 meli.mobilidade: Mas foi muito bom. Foi muito bom. O trabalho é muito bom. Não tenho dúvida disso.

00:37:56 Sandra titular: Bom, chovendo molhado. Já que está chovendo muito. Mais um pouquinho no molhado. Parabéns, realmente foi muito boa a apresentação, achei muito boa. Como a Meli, eu também queria que você enriquecesse um pouco a busca desses dados. Ela falou dos veículos, os tipos de veículos, e eu pergunto para você os tipos de pedestres, idosos,

peças com deficiência, o que a gente pode estar enriquecendo para saber por que eles são atropelados ou não, o que está acontecendo. Então, o tipo de pedestre, acho também importante colocar nessa pesquisa para que a gente possa ter um quadro. Eu sei que eu já pedi isso várias vezes, mas eu não sei como está, graças a Deus não sofri nenhum acidente ainda. De novo, mas precisava ser colocado nos BOs, a idade, se a pessoa tem deficiência ou não, para que a gente pudesse ter uma quantificação de dados. A gente precisa saber quantas pessoas com deficiência, ainda mais cadeirantes agora motorizados que andam bastante nas vias. A gente é obrigado a andar na via. Como a Meli falou, calçada inexistente, a gente não consegue. O Dawton chegou a sugerir, Sandra, usa as ciclovias. E eu estou usando. Eu estou usando as ciclovias. Mas uma vez, eu estava descendo ali a Consolação para vir ali para a direção da Câmara, e um ônibus foi fazer a entrada à esquerda. Ele ia entrar ali para a Secretaria de Saúde, para aquele lado ali. E eu estava na ciclovia que eu tinha entrado nela com verde, só que trocou quando eu estava durante. E eu estava no ponto cego dele. E ele foi entrar à esquerda. A minha sorte é que toda a população começou a tocar a buzina, começou a gritar buzina, buzina, buzina, e aí ele parou do nada, aí que ele olhou para baixo e me viu passando. Então, são riscos que a gente corre, que a gente está correndo, e que a gente precisa entender o que é melhor fazer, o que é melhor estudar nessas vias, que a gente precisa ter isso mais claro. Então, a minha sugestão é isso, você identificar também os tipos de pedestres, e nós, pessoas com deficiência, cadeirantes, que a gente vive usando essa via, ciclovia, ciclofaixa, e que a gente não consegue usar as calçadas. Às vezes, por exemplo, outro dia eu fui usar uma rampa de acesso e ela estava cheia de mato. Então, eu tive que desviar, pegar uma outra rampa de acesso, e aí você corre risco, você está na via. Então, o que a gente pega é confiar no olhar do motorista. Teve até uma vez que a Meli falou, é o contato visual com o motorista. Então, eu estou aprendendo isso, fazer o contato com ele. Pelo menos, eu estou aqui, viu? Então, é isso, Marcelo. Eu gostaria dessa minha sugestão, e você, então, fazer isso, melhorar esses dados para a gente, porque aí, como política pública, o José Renato está aqui também, a gente, mesmo lá na secretaria, a gente pode fazer também uma pesquisa de política pública para melhorar essas condições. Muito obrigada.

00:41:56 Marcelo Espel: Ok, Sandra. Obrigada pela sugestão. À medida que a gente for fazendo as vistorias e verificar os boletins de ocorrência, essa parte do tipo de pedestre vai ficar mais clara em cada local.

00:42:13 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Sandra. Obrigada, Marcelo. Seu Élio foi um dos que pediram a pauta.

00:42:21 Élio Camargo: Bom dia. Desculpa, estou sem câmera. Marcelo, parabéns. Muito bom trabalho, acho que está no rumo certo. Mas eu pergunto, como eliminar tantos casos em tantos lugares, né? Ou seja, nós acumulamos isso. Mas, de qualquer modo, vocês estão agora, têm os lugares e dá para analisar muito bem. O ideal seria determinar a causa para cada ocorrência.

Ou seja, ocorreu um caso grave ou fatal, fazer um diagnóstico para ver qual foi a causa e eliminar a causa neste local e em todos os outros locais com a mesma característica. Isso seria ideal. Mas, novamente, eu digo, como é que vocês vão eliminar tantos casos nas cidades? Talvez, contar com subprefeitura para ajudar. Não sei. Eu acho que precisa de uma outra política que realmente trabalhe em cima disso. Um outro detalhe que você mesmo citou é a travessia no vermelho. Essa é uma coisa que precisa ser estudada e determinada, porque a espera que tem dos veículos passando num sentido, passando no outro, é grande e demora. O pedestre acaba atravessando no vermelho. Era isso. Obrigado. Parabéns.

00:44:33 Marcelo Espel: Como o senhor Élio colocou, realmente são muitos locais, muitos casos, mas por isso que a ideia é da priorização dos locais mais críticos.

00:44:43 Michele Perea Cavinato: E aí não é uma questão de receita, né? É ponto a ponto. É estudar o primeiro caso, o primeiro caso pode estar relacionado a uma escola ou a alguma ação específica. Aí você trabalha com uma ação operacional ou uma ação de planejamento, de redesenho urbano. Eu acho que aí é caso a caso, né?

00:45:00 Marcelo Espel: É caso a caso. Cada local tem uma característica diferente de uso do solo, de dinâmica, de travessia. Só que essa sugestão pode ser feita simultaneamente em vários locais. Essa é a ideia. Então isso dá uma velocidade maior no atendimento desses locais mais críticos.

00:45:30 Mauro Calliari: Bom dia, gente. Acho que isso é uma conversa que a gente tem tido aqui nessa Câmara Temática há muito tempo, sobre como sistematizar. Temos agora um ponto de partida. Talvez tenha sido um pouco tardio e talvez algumas mortes pudessem ter sido evitadas. Que bom que tem agora um ponto de partida. Primeiro, faço eco ao que o pessoal já falou. Acho que tem muita coisa do ponto de vista do estudo que eu pretendo não entrar aqui, mas eu queria pensar assim, como é que a gente consegue progredir de uma maneira muito prática? E aí eu vou propor três coisas. A primeira é a seguinte. Mesmo que você vá colocando mais variáveis ou camadas, como sugeriram a Meli, a Sandra e o Élio, eu tenho a impressão de que a gente já tem e você já conseguiu estabelecer as prioridades. São 30 pontos que a gente precisa atacar. Eu tenho a impressão de que a gente pode trabalhar com esses 30 pontos. A minha sugestão é que eles voltem nessa reunião, sei lá, com alguma frequência, para a gente poder primeiro ver se a gente consegue. Imagino que a meta seja zerar mortes nesses pontos. Então, eu acho que a gente pode primeiro estabelecer para daqui a um ano uma volta aqui e ver o que aconteceu no ano de 2026. Mas, mais que isso, trabalhar ao lado do grupo que vai, como você falou, que vai redesenhar, estudar tempos semaforicos, mexer em calçada. A minha sugestão em relação à responsabilidade era que o Dawton pudesse nos ajudar aqui, porque ele falou que tem agora um núcleo de pedestres na área dele. Como esse é um trabalho que

necessariamente você vai precisar de mais gente, e se colocasse Dawton para esse grupo, a meta de, nesses pontos, tem uma ação muito direta, porque, como a Amelie falou, você pode chegar lá e falar, vamos mexer no tempo semafórico de oito desses, vamos mexer no redesenho, vamos fazer uma travessia um pouco mais curta, um pouco mais estreita, para os pedestres não ficarem tão ameaçados, vamos mexer no ponto de ônibus. Eu acho que, se a gente não colocar essa meta com esse grupo, com alguém que seja responsável, a gente corre o risco, Marcelo, de você ficar falando com todas as áreas, eu sei que as estruturas são permeáveis, alguém que quer mexer em tudo. Então, a minha sugestão é que a gente tivesse algum acompanhamento, talvez a cada dois meses, e falar assim, o grupo pensou no ponto número 29, está até em ordem já, o 17 é isso, o de Tiradentes é tal, da Interlagos é tal, para a gente poder ver o que está acontecendo, o que está fazendo. Minha sugestão, então, é bem prática, é estabelecer quem é o responsável, se esse grupo de núcleo de pedestres pode ser alguém que te ajude, eu me coloco à disposição, tem várias pessoas nesse grupo aqui que também, certamente, vão poder ajudar, de repente, fazer uma vistoria, a gente representa, vários de nós representam organizações como Cidade a Pé, outras que podem ajudar a medir. Então, de uma maneira bem prática, é colocar a responsabilidade. A última coisa, eu não vi, mas eu achei que duas coisas que faltaram nos diagnósticos, quando você fala de ações possíveis, uma é redesenho, a palavra é redesenho físico, eu acho que está faltando essa opção, como no pacote de coisas que você faz, e a última é fiscalização. Eu acho que aqui nós temos, como você muito bem apontou, que as motos estão aumentando a sua participação nos acidentes, e nos acidentes com morte, eu acho que a gente precisa pensar, rapidamente, ah, porque os radares não pegam a placa de trás, porque a placa de trás não tem, a placa da frente, não sei o quê, tem um monte de coisa aqui, que eu sei que são questões técnicas, mas assim, como vai fiscalizar esses 30 pontos? Acho que essa seria uma sugestão bem direta também na sua paleta de ações.

00:49:29 Marcelo Espel: Ok, Mauro. Eu anotei aqui a sugestão, eu acho que, quanto ao plano de ação, acho que o Dawton pode falar no detalhe melhor.

00:49:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu posso falar um pouquinho? Rapidamente. Viu, Mauro, só para cumprimentar um pouquinho a fala do Marcelo, que esse trabalho a gente vem fazendo já há um certo tempo, eu montei o grupo, o Marcelo faz parte desse grupo, inclusive, desse núcleo de PDS, ele, a Luísa, a Meli, tem um grupo bem focado mesmo na questão do PDS, isso, realmente, eu estou trabalhando bastante nisso, eu estava até um pouco ansioso, acho que estava um pouco mais ansioso que você, Mauro. Eu pedi que eles comessem a fazer as vistorias rapidamente, que já me mandassem o cronograma de vistoria desses 30 pontos, de imediato, para poder, para ter um plano de ação, pelo menos, um diagnóstico mais apurado de cada um desses locais. com relação, e aí a ideia é exatamente isso, trazer propostas e ações de imediato, uma ação imediata seria uma parte de fiscalização, uma segunda ação é um funcional de um projeto, talvez uma alteração da questão semafórica e tal, que são coisas que a gente

faz imediatamente, e uma terceira ação seria realmente um redesenho urbano, já falamos com o grupo, inclusive, sobre isso, da possibilidade de fazer, se for necessário, fazer um projeto geométrico, para que a gente vá atrás dessa implementação, através da proposta que eu tenho tentado implementar, que é um plano intersecretarial, a gente não fala mais de plano cicloviário, a gente fala de plano intersecretarial, plano de mobilidade ativa, intervenção urbana, onde, de fato, colocamos o pedestre como o principal, para a gente poder atuar e trazer ações significativas. É isso. Então, vai um pouco na direção que você falou, realmente, viu, Mauro? E eu acho que a gente está na direção certa nesse sentido, e com relação a gente, a cada dois meses, dar um retorno, eu acho muito bom. É bom mesmo, e a gente faz o panorama na próxima, talvez até na próxima reunião apresentar um programa, ou daqui a um mês. Talvez a gente já possa até trazer um cronograma específico, só uma coisa rapidinha para a gente poder estabelecer um cronograma, e vocês passam até se organizar, se quiser também fazer uma história. O que eu estou dizendo para vocês é que está superaberto, eu agradeço muito toda a contribuição que vem na direção de salvar vidas, eu estou aberto e aceito. É isso.

00:52:41 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Dawton. Ana Carol, sempre bem-vinda aqui.

00:52:47 Ana Carolina Nunes: Bom dia, gente. Obrigada pelo espaço. Bom, eu queria agradecer pela apresentação, acho muito legal ter esse mapa que permite essa visualização mais fácil, né, assim, de representação. Eu queria tirar uma dúvida, enfim, fazer um questionamento também. A primeira era que eu lembro que quando a CET publicava o relatório de sinistros, ela apresentava, né, os locais com maior concentração, mas aí não era uma concentração por área, né, era as vias que mais concentravam, enfim. E aí, como vocês pararam de produzir esse relatório, né, e depois que o Infosiga começou a ser usado, eu, assim, queria saber o quanto que essa maneira, né, de ter essa visualização espacial, ela cobre tudo aquilo de informações que esse antigo relatório trazia. Porque se não, eu acho que é bem importante olhar para trás como esse relatório era feito para ter certeza que parando de fazer o relatório, a gente não tem buracos de produção de informação. Por que eu digo isso também? Porque vocês trouxeram os dados aqui, eu acho, pelo que eu entendi, é de 2022, 2025. Porque também fecha a análise de tempo em que a gente parou de... O relatório parou de ser publicado para ter certeza de que a gente não tem esse buraco, né, de memória desse tipo de dados. E um questionamento é, acho que é um pouco na linha do que meus colegas já trouxeram, é que, assim, a gente entra em contato aqui, é apresentado a vários projetos que a própria CET tem, de acalmamento de tráfego, de área calma, rotas seguras, enfim, vários projetos, mas que, e a gente faz, a Cidade da Pé, a gente faz acompanhamento da execução do orçamento, que a gente vê que não tem prioridade orçamentária nesses projetos. Eles não estão sendo executados, pelo menos não no ritmo que o cenário pede, né, porque se a gente tem cinco anos de aumento de morte no trânsito, e a gente olha para esses cinco anos, e a execução do orçamento para esse tipo de ação está extremamente baixa, então isso significa que não está

atendendo a urgência. Entendo que esse mapeamento é mais uma camada para esse processo que envolve, imagino que para vocês também é uma negociação interna, né, para que de fato vocês consigam sinalizar o que é urgência, quais locais são prioridades, e associar isso aos projetos que vocês já têm, como vocês falaram aqui, que pretendem trazer aqui. Mas, enfim, queria saber sobre essa questão do relatório de mortes, das diferenças e semelhanças.

00:55:52 Marcelo Espel: Ok, Ana. Eu vou falar pelos trabalhos executados pela CET, realmente temos vários trabalhos desenvolvidos nos últimos anos, as áreas calmas, as vias seguras, algumas delas foram implementadas, algumas Aras Calmas foram implantadas, como a de Santana, por exemplo, São Miguel, e da Lapa parcialmente, então tem algumas ainda em processo de implantação, isso iria melhorar as condições dos pedestres, isso foi pensado para os pedestres também, são trabalhos complementares, esse trabalho que nós estamos apresentando agora é para focar mais onde está a concentração, tem esses outros trabalhos de área calma, de via segura, que também são importantíssimos, e o ideal era que todos eles fossem implementados. Com relação ao relatório, sim, também tem que ser complementar, seria ótimo que esse relatório por via, como era nos moldes antigos, fosse reeditado, e uma ação não exclui a outra, são ações que devem ser pensadas simultaneamente.

00:57:19 Ana Carolina Nunes: Então, só fica aqui a nossa demanda para que se considere que o próprio relatório volte a ser publicado, porque ele era um instrumento de transparência de dados muito importante também. Só para complementar, Ana, eu estou realmente, aliás, objeto dos três núcleos que eu criei, é não perder essa história, esse histórico eu acho muito significativo, não sei se eu consigo resgatar no mesmo formato como era o relatório, porque alguns dados que eram obtidos antes a gente não consegue mais, porque eles não mandam mais. E realmente nós perdemos essa possibilidade, porque eles deixaram de mandar os dados que a gente precisava realmente para fazer aquele relatório. Mas com certeza já estão pensando em um outro formato para poder, em cima dos dados do Infosiga, que, assim, os dados do Infosiga, eles são muito bons, realmente são muito bons. A CET está ajudando muito o Infosiga a melhorar esses dados. A CET realmente já tem muita experiência com relação a esse levantamento de sinistros, ela realmente tem muita experiência. Então, temos até um dos nossos colaboradores aqui, o Bruno, que é um cara muito capaz com relação à informática, ele está desenvolvendo até um software para poder ajudar a melhorar essa aplicação dos dados do Infosiga. Melhorou muito, realmente melhorou muito, mas a gente sabe, eu tenho conversado bastante com o Infosiga, com a diretora do Infosiga, nós vamos chegar onde a gente realmente gostaria de chegar, nessa captação de dados. Realmente, alguns dos trabalhos foram elaborados até em cima dos dados anteriores, terminaram sendo publicados de uma forma que não deveria. Claro. A gente vai resgatar isso, que é muito importante, não tenha dúvida disso.

00:59:24 Élio Camargo: Dawton, o pessoal da CET acompanha o registro da ocorrência junto, ou é só a Polícia Militar que faz o boletim?

00:59:37 Dawton Roberto Batista Gaia: A área operacional acompanha, sim. Acompanha no local, o grupo operacional acompanha no local fazendo o formulário. É isso. Obrigado.

00:59:55 Cauê Jannini (Cidadeapé): Opa, bom pessoal, parabéns pelo trabalho. Foi muito bom ver um trabalho assim feito, atualizado, com os dados históricos do 2022 e levantando prioridades. De um lado, acho que é isso, o fundamento é levantar as prioridades da cidade, porque a gente tem muitas demandas em muitos lugares, então a gente tem que começar por algum lugar. De outro, e fazendo um pouco o que a Ana falou, a gente sabe já que existem muitos projetos prontos de segurança viária, tanto de intervenções menores, de rotas acessíveis, de áreas calmas, que são intervenções um pouco maiores, tem uma fila de projetos já prontos, até onde a gente entendeu na Secretaria e na CET, que não estão recebendo recurso, que estão saindo do papel. Se eu não me engano, hoje os recursos de redesenho da segurança viária que tem são para cinco projetos acessíveis, que já estão prontos há mais de um ano. É muito pouco para um ano. Então, o que eu queria sugerir nesse sentido, fazendo um pouco o que o Mauro falou também, só que ainda puxando um pouco, não sei como é que a possibilidade, a partir do trabalho que você fez, de vocês chegarem nas soluções propostas, mas os locais desses locais prioritários que pedirem projetos de redesenho viário, porque nem todos necessariamente vão ser essa solução, mas os que tiveram isso, eles poderiam ser levados para as reuniões do Fundurb, já esse ano. A gente tem mais três reuniões ordinárias do Fundurb para conseguir financiamento. Tem uma em maio, que acho que é muito próxima, acho que não dá tempo, tem uma em agosto e tem uma em novembro. A Secretaria de Mobilidade pode levar esses projetos, se eles ficarem prontos a tempos, para receberem financiamento e saírem do papel o quanto antes, porque essas definitivamente são as áreas prioritárias, que são as que têm mais voados de pedestres. Outra coisa que eu ia falar, daí era uma dúvida sobre a própria pesquisa, o próprio trabalho. As concentrações, acho que eu perdi essa parte. As concentrações, as áreas de concentração, elas foram identificadas manualmente ou foi de alguma outra forma? Foi manualmente, olhando e olhando manualmente?

01:02:23 Michele Perea Cavinato: Era uma dúvida minha também.

01:02:23 Marcelo Espel: Visualmente. Primeiro foram inseridos os registros, todos os 16 mil registros, entre 2022 e 2025. Delimitados os locais que têm registros mais próximos, e aí foram determinadas as concentrações e dado um nome para elas. Primeiro se delimita, mede a extensão linear, mede a área, verifica-se o número de atropelamentos e dá um nome para a concentração.

01:02:57 Cauê Jannini (Cidadeapé): Perfeito. O que eu ia comentar em cima disso, que acho que a Amelie falou um pouco, imagino que esteja na cabeça de vocês, da forma que eu vejo essas áreas de concentração delimitadas, elas servem muito para chamar a atenção para alguns lugares. Não necessariamente significa que a intervenção vai estar dentro dessa área. Por exemplo, você mostrou a Celso Garcia. A Celso Garcia tinha uma área de concentração delimitada, mas dava para ver no resto dela que, na verdade, ela tinha muitos atropelamentos, provavelmente na inteira. Então, talvez a área de concentração tenha que ser eventualmente numa vistoria e tal, qualificada para ativar. Não, aqui é um problema da via inteira, não é só essa área. Às vezes, tem uma área com mais concentração, mas é uma via inteira que tem problema de velocidade, onde travessias todas são insuficientes em tempo. Então, é só levantar essa atenção para isso. Às vezes, a intervenção vai ser naquela área. Ela pode ser vista como uma coisa mais estrutural da via, ou de outro bairro, não sei, casa a casa. Não sei se faz sentido para vocês. Fiquei pensando nisso.

01:04:15 Marcelo Espel: Sim, você citou a Celso Garcia. A Celso Garcia é um pouco, devido ao bairro do Brasa, largo da Concórdia, realmente a concentração de atropelamentos é maior. Mas, na medida que você vai indo para a Zona Leste, você vai percebendo que a concentração vai diminuindo. Sim, no Largo da Concórdia já é clássico isso. Porque o Largo da Concórdia tem o bairro do Brasa, toda aquela demanda, tem a estação ferroviária da Roosevelt, tem o ônibus urbano. Acho que um dos maiores volumes de ônibus é a Celso Garcia, entre os primeiros aí. Então, ali o conflito do pedestre com as travestis é muito grande. Então, acaba tendo a maior concentração. Mas você verifica nas vias que existem os locais que têm a maior concentração. Em geral, é isso. Tem locais que têm atropelamentos mais isolados. Isso você também vai, com a investigação, você vai perceber também na leitura, quando você vai verificar realmente a dinâmica do acidente e as vistorias.

01:05:35 Cauê Jannini (Cidadeapé): Bom, é isso. O Fundurb está gastando mais grana com o recape. E o recape tem dinheiro de um monte de outro lugar. Vamos levar esse projeto para o Fundurb. Fala com a CET, vamos botar lá e botar para rodar. Porque tem muito pouco projeto de redesenho de segurança viária rolando. É isso. Valeu.

01:06:01 Michele Perea Cavinato: Cauê, só lembrando que tem um representante nosso, quem ganhou essa representação, nessa gestão, foi o Mauro Cagliari, que é do CMTT no Fundurb.

01:06:13 Ana Carolina Nunes: Mas a gente precisa dessa defesa, Michele? É que a CET precisa levar o projeto. Tem que ser por parte da Secretaria de Transportes, que leva lá e defende no Fundurb que esse dinheiro seja usado por vocês. Porque a gente está ali só para, enquanto a sociedade civil botar para reforçar, mas quem solicita o uso. Eu queria fazer uma outra, lembrar

uma outra coisa, que o plano de segurança viária, ele também foi descontinuado operacionalmente. A gente tem um plano de segurança viária que foi construído com participação da sociedade civil. Com a participação de especialistas. E quando a gente vai no próprio site do plano de segurança viária, dentro do site da Prefeitura, as últimas atualizações foram de 2022. E o plano de segurança viária tinha um comitê com reuniões trimestrais que seria muito importante justamente fazer essa avaliação de dados e encaminhar as possíveis soluções. Quais as políticas públicas onde seria executado o orçamento. Acho que retomar o plano de segurança viária seria imprescindível para justamente fazer com que as ações que são necessárias ser tomadas, elas de fato fossem coordenadas. Porque, inclusive, ele tinha um rito ali de reunião, de deliberação, de produção de relatório para que a sociedade acompanhasse. Porque, assim, são várias vezes que a gente percebe que existem dados que estão apontando os lugares ou as situações que são mais críticas. Mas, mesmo assim, a gente não consegue evoluir no encaminhamento de soluções na velocidade que se pede. Porque o que a gente está falando aqui, o número, o volume de mortes, ele está crescendo ano a ano. Então, a gente não pode perder mais tempo.

01:08:13 Michele Perea Cavinato: Perfeito. Cauê, a dúvida que você tinha e eu tinha também. Se era manual ou se essa identificação das áreas era manual ou era pela plataforma. Uma forma também, acho que, de ajudar nessa concentração é o mapa térmico. O mapa termal consegue identificar com mais precisão onde tem uma concentração e ele pode ser um auxílio nessa detecção de pontos. Eu acho que essa pauta. Meli, última contribuição aqui para a gente já mudar de pauta. Nós estamos calçadas hoje.

01:08:44 meli.mobilidade: Uma última coisinha. Claro que sim. Eu acho que a metodologia que o Marcelo apresentou tem um aspecto positivo em relação à metodologia adotada pela CET na emissão dos relatórios de segurança. Porque lá havia a classificação pelo total da via. Acontece que tem algumas vias que são mais extensas do que outras. Então, obviamente, essas que são mais extensas poderiam ter um número maior de atropelamentos. É importante, não deixa de ser importante, mas quando tem a relativização por trecho, aí se destaca a intensidade, não só o total numérico. Então, eu acho a sua ideia de fazer um mapa de calor excelente. É isso. Obrigada.

01:09:50 Michele Perea Cavinato: Bom, obrigada a todos, a todas as contribuições dessa pauta. Parabéns de novo, Marcelo. Foi excelente o trabalho. Gerou bastante encaminhamentos aqui. E partindo para a segunda pauta agora, calçadas. Só queria fazer uma introdução. Calçadas é o que nós pensamos. Até conversando com o Zé Renato, foi uma ideia dele. Vamos dividir em duas partes. A parte conceitual, que é tratando a calçada como desenho universal, que é, inclusive, o trabalho do Zé, a coordenação de desenho universal. A parte prática, que é o PEC. O PEC está, inclusive, numa nova etapa. Nós conversamos com os dois, com o SMSUB, com o

SMPED. Então, nós decidimos começar pela parte conceitual. Na próxima reunião, já tratar o PEC. A parte prática do assunto. Passando a palavra, então, para o Zé, que vai apresentar para nós as calçadas nesse sentido, nesse formato.

01:10:41 José Renato Soibelmann Melhem: Perfeito. Bom dia, pessoal. Bom dia a todos. Vejo alguns amigos aqui presentes. É um prazer estar aqui participando da Câmara Temática. Como a Michele comentou, eu sou coordenador de acessibilidade e desenho universal aqui na Secretaria da Pessoa com Deficiência. Então, nós recebemos os projetos, não só de calçadas, mas os projetos urbanos, os projetos arquitetônicos da prefeitura para avaliar se eles são efetivamente acessíveis e inclusivos. Se desatendem às normas de acessibilidade, ao desenho universal, antes dele poder ser executado. Claro, muitas vezes, depois da execução, a gente fornece um selo para identificar para a pessoa com deficiência que aquele imóvel é efetivamente acessível. Então, como a ideia dessa primeira apresentação, acho que ela vai servir talvez como uma introdução ao tema das calçadas, porque acho que depois é fundamental que cada secretaria que é responsável pela execução efetivamente das calçadas possa contar como está sendo feita essa implementação. Então, vou fazer um apanhado dos programas que existem relacionados à mobilidade a pé, relacionados à calçada, para depois a gente poder aprofundar o tema com outras apresentações, porque a minha secretaria, como eu disse, a gente não faz o projeto, a execução. A gente acompanha o projeto, faz a orientação técnica e a execução é sempre de outras secretarias. Então, seria interessante depois as outras secretarias aprofundarem a execução desses programas. Eu vou compartilhar então aqui uma apresentação que eu fiz. Perfeito. Então, o tema hoje é de calçadas. Como a gente sabe, a calçada é o principal meio de deslocamento da população, pela pesquisa origem e destino do metrô. Um terço dos deslocamentos são feitos exclusivamente a pé, ou seja, a pessoa sai da sua residência e vai para o seu local de trabalho, de estudo, de lazer, utilizando exclusivamente a calçada, andando a pé. A gente sabe também que os outros dois terços dos deslocamentos, na sua expressiva maioria, também têm um trecho feito a pé. Então, uma pessoa que vai pegar um ônibus, ela vai andar da casa dela até o ponto de ônibus, ou da casa dela até o metrô, enfim. Quem vai andar de carro, vai estacionar o carro e depois vai andar um trecho a pé. Então, a calçada acaba sendo o ponto estratégico no sistema de mobilidade da cidade. Isso se reflete já em um arcabouço legal, principalmente o plano diretor da cidade, ele dá essa relevância estratégica do sistema peatonal e define algumas diretrizes específicas para esse deslocamento a pé. Além disso, nós temos uma série de decretos e leis, além das normas brasileiras, que regem como deve ser feita essa calçada, qual é o padrão arquitetônico, quais são as fundamentações dessa calçada para que ela seja acessível e de fácil manutenção. Então, o principal deles é o Decreto 59671, de 2020, mas nós temos também o Estatuto do Pedestre, que foi regulamentado pelo Decreto 59670, de 2020, aí ambos saíram no mesmo dia, que foi o dia do pedestre. Nós temos as duas normas brasileiras, a 9050, que todo mundo conhece bastante, e também a 16-537, que é a norma que trabalha o piso tátil direcional, de alerta,

enfim, a sinalização tátil no piso para as pessoas com deficiência visual poderem se orientar ao circularem numa calçada. Além disso, nós temos o MPL, Muro, Passeio e Limpeza, que fala aí da questão da manutenção da calçada, a limpeza da calçada, o fechamento, a divisão entre o lote e a calçada, enfim. Nós temos a 11-039, que trata do comércio ambulante, nós temos a 1202 e a 12260, que tratam da questão da ocupação da calçada por mesas e cadeiras, no caso dos restaurantes, bares, que hoje eles podem ocupar a calçada e podem também ocupar o espaço da via, que aí é no Programa Rua SSP, que atualmente chama Espaço Legal, ele é regulamentado por esse, o último decreto que regulamenta é esse de 2024, o 63560, o Espaço Legal, que chama agora o programa, e ele permite que você faça ali, para tentar explicar, aquele que fica em frente a alguns estabelecimentos comerciais, onde você pode ocupar com mesas e cadeiras. É claro que, pensando na mobilidade, é interessante esse tipo de ocupação, porque você ocupa uma vaga de um carro estacionado e não um espaço de circulação do pedestre. Além disso, nós temos a 13614, que é a que trata do subsolo. A gente tem aí o setor, que fica na Secretaria das Subprefeituras, que cuida exatamente da ocupação desse subsolo. A gente sabe que é um gargalo importante, muitas vezes a calçada foi feita recentemente e já está sendo quebrada por alguma concessionária que tem que acessar o subsolo. Então é importante que, quando esse piso seja feito, ele seja feito em uma modulação que permita uma rápida recomposição. Desculpa. Bom, falando agora do plano emergencial de calçadas. Então, nós temos os programas que tratam especificamente da execução dessa calçada. A gente fala do arcabouço legal e agora dos programas de execução. O principal deles é o PEC, Plano Emergencial de Calçadas, que foi criado em 2008 e depois a última regulamentação dele é de 2019. O PEC faz essa conexão entre o sistema de mobilidade, ônibus, metrô, sistema público de transporte, e os centros de cada bairro, os centros onde concentra o maior número de pessoas circulando. Ali, a prefeitura faz a padronização da calçada e aí a gente tem uma série de benefícios, de valorizar os centros de bairro, valorizar o espaço público incentivo a caminhar, questões de segurança, questões de saúde também, das pessoas terem uma vida mais ativa, enfim. E aí ele otimiza o recurso público nos locais onde tem maior demanda. Aí colocando, ele está inserido no plano diretor, então a gente vê aqui o mapa que ele ocupa, o que está em azul é o que vai ser executado e em amarelo o que foi executado. Você vê que está realmente ocupando todo o território da cidade, nos centros de cada região da cidade, tanto central como periférica, zona norte, zona sul, enfim, ocupando de forma bem espalhada no mapa da cidade. Aqui um exemplo, só para a gente entender a lógica, para quem conhece a subprefeitura de Pinheiros, nós temos aí uma série de vias e aí a priorização acaba sendo onde a gente identifica a maior circulação de pessoas, seja a região dos bares da Vila Madalena, seja a região do Largo da Batata e da Faria Lima, seja a região ali da Berrini, que tem um centro comercial importante, seja no Centro Comercial dos Jardins ou na Avenida Paulista que tem ali as estações de metrô e aí você tem a calçada fazendo a conexão com todos os equipamentos de saúde e educação que existem ali na Paulista. A execução do PEC segue uma série de normas, que estão nesse documento, que é o Memorial Descritivo de Serviços e Etapas Construtivas. Ele vai dizer

exatamente como deve ser feita essa calçada, desde o preparo da base, as juntas de dilatação, os espaçadores, como eles devem ser feitos ali na modulação dessa calçada, o trabalho de concretagem, a tela que vai fazer a resistência a maiores concreto. Nós temos aqui um corte mostrando um pouco como é feita essa calçada, então ela tem uma compactação do solo, uma camada de brita, uma lona preta para fazer essa impermeabilização, para proteção também da colocação do concreto moldado em loco, e esse concreto moldado em loco, ele é colocado sob essa tela. Então você tem aí um outro corte mostrando, você tem essas quatro camadas, sendo que a última camada do concreto moldado em loco, ele fica sem a tela, que é exatamente onde vai dar o acabamento desse piso. Aqui mostrando uma etapa construtiva, então já foi feita a base, a sub-base, a base, colocada a lona e agora vai ser jogado esse concreto. Esse concreto então, ele é ou por aquele bambolê ou vassourado, e aí você tem esse acabamento, que quando o concreto secar vai formar a superfície da calçada. Aqui alguns exemplos de execução do PEC, para quem conhece o Copan, são as vias ali que vão dar proximidade com o Copan, e aí a gente vê a divisão de faixas, que é uma questão importante do programa, desde a época do passeio livre, que é a distinção da faixa livre, para que ela seja preservada como espaço de circulação. No caso aqui, a faixa livre está distinguida pelas juntas de dilatação, então você tem duas juntas, uma separando da faixa de serviço, outra separando da faixa de acesso, então dando um destaque para essa faixa livre, para que ela não seja ocupada por nenhum mobiliário urbano, nenhuma mesa de bar, enfim, nenhum equipamento que possa prejudicar essa mobilidade. Aqui um outro exemplo, tem a faixa de serviço com grama e com arborização, e a faixa livre no concreto moldado em loco, e o piso direcional sempre no eixo de circulação, no centro da calçada e no eixo de circulação. Aqui na Rua da Consolação, um outro exemplo, Avenida Tucuruvi, um centro comercial da subprefeitura de Santana. Aqui Rua General Jardim, já no centro de São Paulo, perto da Praça da República. Rua da Consolação de novo, aí mostrando um pouco como é feito os cruzamentos, então o piso direcional é feito exclusivamente para conectar os rebaixamentos e o transporte público, seja o acesso ao metrô ou os pontos de ônibus. Avenida Faria Lima, também feita dentro desse programa. Aqui um outro programa que envolve também a questão do pedestre e de calçadas, que trata da ampliação nas esquinas, o conceito de moderação, então tem o Projeto Área Calma, aqui, no caso, o exemplo de Santana, na Rua Doutor César, mas foi feito também na Lapa, enfim, em outros bairros, aí é interessante, posteriormente, explicar melhor esse programa, mas, conceitualmente, é um programa para diminuir a velocidade dos veículos, valorizar a velocidade do pedestre e também dar mais segurança nas travessias, então você tem um alargamento das esquinas, você diminui a distância de travessia e faz também o veículo respeitar mais o pedestre, principalmente nos momentos onde são mais críticos para atropelamentos, não vou aprofundar esse tema, porque a gente já ouviu muito bem sobre o Marcelo falando, mas é onde tem um ponto mais crítico de segurança, então é onde a gente tem um tratamento especial na questão do desenho urbano. Outro programa são de rotas acessíveis. As rotas acessíveis têm um conceito semelhante ao do PEC, que é o de otimizar a conexão transporte público com infraestrutura,

claro que aqui o enfoque é muito mais na pessoa com deficiência, então a gente pega os equipamentos públicos que são mais utilizados pelas pessoas com deficiência, enfim, hospitais, escolas, enfim, e, além disso, a gente tem um trabalho que expande não se restringe só à calçada, ele se expande para outros mecanismos, como botoeira sonora, ampliação das calçadas nas esquinas, enfim, tem outros mecanismos de moderação de tráfego, tem um tratamento específico na questão das esquinas, e aí ele busca, de certa forma, não só a acessibilidade em si, o desenho universal, como também uma condição prioritária para o pedestre. Nós temos seis rotas já em andamento, que é uma parceria da SMT com a SMPED. A SMPED, no caso, participa da seleção dos locais, a partir de estudos feitos pela CET, e a gente vai agora acompanhar a execução. Na Vila Clementino já foi feita, mas já foram licitadas outras cinco, que é a Barra Funda, Marechal Deodoro, Ipiranga, Linha Azul do Metrô e o Centro. O Centro, a gente vai explicar um pouco mais, tem já a padronização das calçadas e já a implementação de botoeiras sonoras, enfim, outros equipamentos já foram feitos aqui na Rota do Centro. Aqui a Rota Centro, o CET, então aqui o mapa para a gente visualizar, ele compõe aqui a conexão Praça da República e também o Triângulo Histórico, fazendo ali um tratamento específico em todos esses pontos que estão circulados de vermelho, que são os locais, as esquinas que a gente vai trabalhar na questão da moderação, da valorização do pedestre. Aqui a Rota Acessível da Linha Azul do Metrô, pega ali o Metro Paraíso até a Vila Mariana, Estação Paraíso até a Vila Mariana, e aí você vê também, além da padronização da calçada, todas as esquinas que vão ser trabalhadas, onde vai ser colocado o semáforo com a botoeira sonora, onde vai ser feito o alargamento das esquinas, enfim, e a gente vê em rosa uma série de instituições que vão ser conectadas por esse sistema peatonal. A Rota Acessível da Marechal Deodoro, pega ali o Instituto Laramara, a Faculdade Oswaldo Cruz, enfim, faz a conexão com o metrô Estação Marechal Deodoro, é aqui no bairro de Santa Cecília, você faz essa conexão entre esses equipamentos e a Estação da Marechal. Rota da Barra Funda vai conectar a Estação Terminal de Metro, de ônibus da Barra Funda, estação de metrô, com o Memorial da América Latina, o Espaço das Américas, a Uni9, a UMDV, que é um centro para pessoas com deficiência visual, o Parque da Água Branca, enfim, você estabelece uma conexão entre esses equipamentos, permitindo que, com o uso do transporte público, a pessoa com deficiência possa acessar todos esses equipamentos, seja de lazer, de educação, de saúde, enfim. Rota Acessível do Ipiranga é a mesma lógica, vemos aqui no centro o Museu do Ipiranga, que também foi objeto de selo de acessibilidade. Então, quem não conhece o museu, recentemente eu conselho que vá, é um exemplo hoje, não só no Brasil, mas um exemplo de acessibilidade. Recentemente levamos uma delegação da Coreia do Sul que queria vir conhecer o Museu do Ipiranga, exatamente a questão da acessibilidade. E agora já está em processo a acessibilidade do Parque da Independência. A rota que já está 99% concluída, que é a Rota da Vila Clementino, e aí uma série de hospitais que são conectados por essa rota. Aqui um exemplo da Rota da Vila Clementino, a opção foi pelo piso de intertravado nas laterais, ou área verde, para exatamente ter a absorção das águas pluviais e também ter a fácil recomposição. E a faixa central, um piso

moldado em loco para ter o mínimo de juntas e você poder ter a melhor condição de acessibilidade para a pessoa com deficiência visual ou cadeira de roda. Aí na Rua Pedro de Toledo, também na mesma rota e o mesmo sistema construtivo. Rua Borges Lagoa, também com o mesmo modelo, moldado em loco e o piso intertravado. E aí tem ainda, além da questão do material, você tem também as cores do piso, para diferenciar a faixa livre da faixa de serviço e a faixa de acesso. Avenida Domingos de Moraes, também compondo a rota com a botoeira sonora. Um outro projeto que é interessante destacar é a troca de todo o pavimento dos calçadores do Triângulo Histórico e, mais recentemente, a troca de todos os pavimentos do Triângulo. Também do pavimento da região da Praça da República. Então, todos os calçadões desses dois blocos que compõem o centro de São Paulo estão tendo a calçada trocada, já em andamento, fase adiantada. O modelo atual é o mosaico português, que, como a gente, quem frequenta, sabe que está bastante inadequado, um pouco irregular, causando trepidação para pessoas em cadeira de roda, enfim. Agora a gente vai ter um piso moldado em loco, um modelo semelhante ao utilizado na Avenida Paulista, com o piso direcional em cinza escuro, feito por metilmetacrilato, e o piso em concreto moldado em loco, com algumas diferenciações de tonalidade de cinza, pensando na manutenção desse piso, no visual desse piso se manter por mais tempo. Aqui no Vale do Anhangabaú, o mesmo modelo construtivo, o Anhangabaú faz exatamente a junção desses dois locais, faz a junção desses dois blocos de calçada. A gente já vê o metilmetacrilato, o modelo que vai ser usado no centro. Um outro programa interessante é o de calçadas temáticas, então a gente tem a Rua Santa Efigênia, a Rua Florêncio de Abreu, a Rua São Caetano, a Rua General Osório, a Rua Paula Sousa, e o chamado Boulevard da Diversidade, que liga a Avenida Paulista à região do antigo Hospital Matarazzo. Essas ruas estão ou finalizadas ou em fase final de obras, e uma delas, que dou destaque aqui, que é o Boulevard do Rádio, para a gente entender um pouco como ele repete alguns conceitos do PEC, no sentido do pavimento, do conceito da sinalização tátil, mas ele também tem novos elementos que permitem criar uma ideia de uma praça, de um local de convivência, utilizando também a questão temática, no caso, o rádio, porque a Paulista é uma região que tem muitas estações de rádio, histórica, para quem trabalha no rádio, e nesse projeto tem um tratamento específico para você ter um encontro de pessoas, para falar da questão do rádio. Para quem não conhece, eu recomendo ir lá conhecer, ficar perto do Sesc, lá da Avenida Paulista, do lado do Instituto Itaú, Instituto Cultural Itaú. Enfim, quem quiser conhecer um pouco mais do trabalho nosso, do nosso trabalho na questão da acessibilidade, desenho universal, nós temos as cartilhas da Comissão Permanente de Acessibilidade, a famosa CPA, e aqui dou destaque à cartilha de calçadas, mas nós temos vários materiais voltados para a orientação de pessoas que estejam interessadas em conhecer mais sobre acessibilidade e desenho universal, e nós temos também os cursos, que você também acessa no site da Secretaria, da SMPED, os cursos que são de calçadas, de acessibilidade, acessibilidade digital, que também é um trabalho que nós temos aqui na coordenação, tem toda uma equipe de acessibilidade digital, e você pode acessar tanto o curso online, que você pede por inscrição, ao vivo com o professor online, ou você assistir o

curso que tem a versão gravada, que a gente chama de curso assíncrono, o curso está gravado e você pode assistir na hora que você quiser, e aí também seguem os mesmos temas que eu falei, acessibilidade, calçadas, acessibilidade avançado e acessibilidade digital. Uma outra referência nossa, um trabalho que não só a SMPED, mas principalmente foi coordenado lá na CET, eu estava lá na CET na época que eu fiz esse trabalho, que é o Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias, e ele vai apontar não só da calçada, mas de todos os itens que envolvem o viário, ciclovia, faixa de ônibus, a pista, arborização, mobiliário, enfim, todos os elementos que compõem o viário da cidade de São Paulo. Aqui no destaque, uma rua, digamos, completa. Você tem condições adequadas para o pedestre, para o transporte público, para o veículo, para as bicicletas, além da arborização, drenagem, mobiliário urbano. Então, de um modo geral, a gente tem na Prefeitura vários programas, várias secretarias, concentrando mais na SMT, CET e na SMSUB, então acho que é interessante o que a Michelle falou, de vir alguém da Secretaria das Subprefeituras para falar mais do PEC. Sem querer dar spoiler, já foi feita uma licitação e vão ser executados um novo lote do PEC. Já são 600 mil metros quadrados que vão ser executados. Já foi feita também a licitação das rotas acessíveis, aquelas cinco rotas, aquelas quatro rotas, as duas já em execução, as outras quatro rotas vão começar a execução também esse ano. Michele, de um modo geral, era isso que eu queria passar, agradecer a todos que acompanharam. Vou tirar aqui o compartilhamento. Acho que agora já estamos todos nós. Espero ter feito um apanhado geral dessa questão e ficar à disposição agora para as perguntas.

01:35:02 Michele Perea Cavinato: Foi ótimo, Zé, achei perfeito. Esse formato que você propôs de fazer a primeira parte conceitual e depois a parte prática ficou bastante explicativo. Dawtinho, você ia abrir?

01:35:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Só um complemento, na verdade, antes da fala de se abrir para os outros. No caso específico de São Miguel, nós fizemos uma experiência muito interessante em que implantamos a área calma junto com o PEC das calçadas. Zé, não sei se você se lembra disso. O resultado disso foi espetacular, porque foi um projeto grande, porque realmente precisava de muito recurso de cada uma das áreas e terminou sendo um sucesso. Pena que a gente não conseguiu ir até o final. Acho que o finalzinho faltou um pouquinho da PEC das calçadas, que chegava mais próximo da estação de trem. Mas o que se implantou ficou bem completo, ficou realmente bem legal. Acho que essa experiência, se for colocada junto com as outras secretarias, com certeza vai ser um sucesso esse resultado. Era só esse complemento.

01:36:17 José Renato Soibermann Melhem: Essa sinergia é muito importante, Dawton. Inclusive, as rotas vão trabalhar junto com o PEC, exatamente por isso, potencializa os efeitos do programa. Legal, é isso aí.

01:36:30 Michele Perea Cavinato: Estão abrindo a lista de inscrições aqui. Está grande, vamos lá.

01:36:52 Luiza Gomide: Então, Renato, muito bacana esse trabalho. Acho que a PEC é muito importante, acho que ela evoluiu muito desde 2008, quando começou esse conceito. E eu queria, em esses programas, eu queria aproveitar esse gancho da necessidade de intercâmbio entre todas as outras secretarias. E eu não podia deixar de comentar o trabalho que a gente fez aqui na Secretaria da Rede de Mobilidade a PEC. Por quê? Porque é um trabalho muito parecido. Inclusive, quando a gente fez o desenvolvimento da rede, a gente colocou o mapa que a gente tinha da PEC na nossa rede, que era aberto, a gente criou o nosso mapa em 2008. A gente fez o mapa pelo Google View, mas a gente foi percorrendo rua a rua. Claro, a gente fez o casamento com o povo, com os geradores, saúde, etc. E com as conexões do transporte coletivo, as viagens vão pelos pedestres. O pedestre vai ali para o andar a pé, quando depois ele faz as conexões pelas longas distâncias, pelo transporte coletivo. Então, isso foi considerado também na nossa rede. O que a gente ia fazer? Eu ia solicitar para que a gente propôs algumas coisas. Uma, eu gostaria muito de ter a oportunidade de a gente poder fazer o casamento da rede, do nosso presente de rede, com a PEC atual. Isso é uma coisa. E, de repente, se for o caso, manter a nossa... Colocar o que não estiver na PEC da nossa rede, propor que ela seja em brisa, por conta desse trabalho, que foi um trabalho que a gente tomou um ano para fazer. E a outra coisa que eu queria propor é que fizesse parte, dentro da agricultura, uma ação, todo mundo que trabalha com o ambiente urbano, que vai fazer um trabalho dentro do ambiente urbano, avaliasse, sob o ponto de vista da PEC, olhasse se o local onde ele está fazendo a produção faz parte dessa rede para fraturar todos os elementos necessários para a melhoria da mobilidade da PEC. Por exemplo, naquilo que o Paulo comentou, você está fazendo um trabalho de recapeamento, você vai olhar onde esse recapeamento está passando, se faz parte dessa rede, da PEC, enfim, e aí você aproveita e já inclui nesse projeto todos os elementos importantes relacionados à melhoria da mobilidade da PEC. Em termos de tudo, não só de infraestrutura, como melhoria de coisa urbana, sinalização de memórias etc. Era isso que eu queria falar. Obrigada e parabéns.

01:40:06 José Renato Soibelman Melhem: Legal, Lu, é isso mesmo. A Rede Mobilidade da PEC é um projeto importante também, acho que deveria ter incluído na apresentação. E sobre o que você comentou, nós recebemos aqui em Cadu, recentemente, uma consulta para a revisão do PEC. O decreto do PEC é atualizado periodicamente e agora estamos em processo de revisar esse decreto. Inclusive, a minha sugestão na época, quando veio a consulta, deve fazer mais ou menos uns 30 dias, eu coloquei as rotas acessíveis, não essas seis que já estavam, mas as outras 27 rotas acessíveis que fazem parte do programa e aproveitar exatamente a sinergia. Então, eu passei para eles os mapas de todas essas 27 rotas acessíveis para que elas sejam contempladas pelo PEC. Porque aí a gente tem uma execução, inclusive, mais fácil, porque você, estando incluído no PEC, a Prefeitura pode, ela mesma, ir lá e padronizar a calçada

e isso dá muito mais agilidade do que ficar fiscalizando, montando, enfim, calçadas específicas. Então, a ideia minha naquele momento foi juntar com as rotas acessíveis. E eu acho que deveria juntar também com a rede de mobilidade a pé, acho que é fundamental. A consulta veio pela Secretaria da Subprefeituras e tinha passado já em SMU, se não me engano, e veio para cá.

01:41:44 Luiza Gomide: Agora sim. Eu queria fazer um complemento ao seguinte. Vocês fazem o indicador, é uma medida em metros quadrados. Será que não seria interessante também reunir, além da medida em metros quadrados, colocar um indicador em quilômetros, ou em metros, em quilômetros, para a gente conseguir ter uma noção melhor quando você fala, para a gente ter uma noção melhor quando é por quilômetro do que por metro quadrado construído. O metro quadrado pode abranger uma praça e o metro linear, a gente tem uma ideia melhor de extensão da ação. É só uma sugestão, eu sempre penso nisso. Eu tenho uma dificuldade de entender. Quando é metro quadrado é interessante, você consegue ver a área de piso, mas você não entende a extensão. A gente podia colocar um indicador, a gente tem quilômetros de calçada para fazer, nesse ano a gente conseguiu fazer quilômetros de calçada. Era só esse complemento.

01:42:55 José Renato Soibelman Melhem: Concordo. Quando a gente fala em metros quadrados é uma coisa muito técnica, porque a licitação é em metros quadrados, é uma coisa mais precisa. Só que, para a comunicação, a gente até teve uma discussão recente, a secretária Silvia Greco e outros colegas, de como comunicar isso. Porque no momento que você fala em 600 mil metros quadrados, tecnicamente, para o grupo aqui, todo mundo entende, mas se você for falar no público em geral, muita gente não vai ter essa compreensão. Então a ideia vai ser exatamente falar em metros lineares. Ah, vão ser feitas 300 quilômetros de calçada, considerando que a calçada tem em média 2 metros quadrados. Ah, 300 quilômetros chega aonde? Até me perguntaram. Então vai até São João da Boa Vista e volta, vai até Campinas e volta duas vezes. É uma forma de a gente conseguir se comunicar melhor com as pessoas.

01:44:01 meli.mobilidade: Uma parte do que eu ia falar, a Lu falou, e só emendando a importância da extensão, é para a gente poder comparar o que ela significa para os quase 40 mil quilômetros que nós temos de calçada no município de São Paulo. Senão fica o famoso 1,5 quilômetros, 1 milhão de metros quadrados de calçada, que é sempre a meta de início de gestão, que parece um número impressionante, mas ela não chega a... Acho que ela é 1% ou 2% do total das extensões de calçada aqui de São Paulo. Isso é importante. Segunda e terceira coisa, eu senti falta na hora de você mencionar a legislação. A legislação das legislações federais, a Lei Federal de Mobilidade, porque por ela foi instituída também a prioridade à mobilidade a pé, está certo? E foi através dela que foram criados também os canais de articulação ou de participação da sociedade, que é o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, cuja essa câmara aqui de mobilidade a pé é um fruto desse conselho. Então, como a gente tem palavras,

acho que faltou. E outra coisa que também achei que ficou faltando é mencionar a Lei Federal, a LBI, a Lei Brasileira de Inclusão, porque ela dá toda a base e torna obrigatório a utilização das NBRs que você mencionou. Se pegar toda a legislação, é ela que torna obrigatória a utilização da NBR 9055 e a outra que é do Direcional. A última coisa eu quero parabenizar pela coragem de vocês terem introduzido o piso de concreto moldado em loco, porque todo mundo achava que aquele calçadão de mosaico português das pedras intercaladas com aquelas placas de concreto que eram verdadeiras e que continuam são verdadeiras armadilhas para qualquer pessoa que dirá para as pessoas com deficiência, para os idosos. Eu sou uma usuária do calçadão do centro por causa das reuniões locais e esses pisos permitem que a gente consiga visualizar o ambiente do centro, os prédios, as outras situações. Antes não, a gente era obrigada a olhar para o chão. Agora você consegue visualizar que em um determinado prédio tem um mosaico de Cavalcante. Então, parabenizar toda a prefeitura por ter a coragem de ter assumido um piso assim, que parece tão simples, que é o básico, menos é mais, é o princípio do menos é mais. Porque senão o pessoal tem mania de continuar utilizando esse calçadão dito histórico, que não é de jeito nenhum, e ter colocado realmente um piso que ele é inclusivo, ele é acessível, ele atende a todas as pessoas. Era isso. Obrigada.

01:47:49 José Renato Soibermann Melhem: Legal, Meli. Nossa, receber o elogio da Meli, eu vou ficar até emocionado. É o segundo dela hoje.

01:47:52 Michele Perea Cavinato: Estou feliz. Acertamos as pautas. Você é crítica. É muita crítica e positivo isso.

01:47:55 meli.mobilidade: Então, mas a minha crítica não é uma crítica vazia, ela tem fundamento. Então, bom, falamos isso e eu concordo com você.

01:48:13 Michele Perea Cavinato: Está bom. Estão bem-vindos, todas as colocações. E eu concordo com você, hoje a gente consegue olhar observando os prédios, nós olhávamos, andávamos olhando para o chão. É isso mesmo, é isso mesmo.

01:48:25 José Renato Soibermann Melhem: O ganho da acessibilidade é importantíssimo. Imagina uma pessoa em cadeira de roda naquele mosaico português, como é que era?

01:48:29 meli.mobilidade: É o menos é mais, como você falou. É, menos é mais, a gente consegue curtir a cidade, ver os prédios antigos, ver a paisagem, ver o ambiente, olhar as pessoas. Antes todo mundo só olhava para o chão.

01:48:33 Michele Perea Cavinato: Eu concordo, você foi perfeita.

01:48:48 José Renato Soibermann Melhem: Legal. Só para concluir a questão das leis federais, realmente eu não peguei nenhuma lei estadual nem federal, eu só coloquei as do município, mais específicas nossas, mas com certeza tem leis estaduais e federais.

01:49:04 meli.mobilidade: Não, você falou, você mencionou, por exemplo, plano diretor, mas você não falou de plano de mobilidade. O plano de mobilidade nosso, que aliás está bem esquecidinho, está embolorado, e o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte são decretos municipais, é legislação municipal. Então, eles precisam ser retomados, eles precisam ser cumpridos, eles estão aí, são derivados da lei federal de mobilidade urbana. Está bom?

01:49:40 José Renato Soibermann Melhem: Isso. Exatamente.

01:49:47 Élio Camargo: Parabéns, Renato. Eu faço eco as palavras da Amelie. Só alguns detalhes, não do piso, mas da execução pela SMSUB. Nós, na Vital Brasil, pedimos a feitura de canteiro verde e eles ficaram de ver e não fizeram nada. Outro erro que houve aí na Vital Brasil foi despejo de água pluvial sobre o piso, depois de feito, ou seja, isso aí ia ter exigido que o pessoal fizesse o encanamento antes do piso. E também não foi observado o rebaixamento, o limite do rebaixamento de 50% das frentes. A execução, a qualidade de exigência da SMSUB ficou a desejar nisso, mas a qualidade do piso é muito boa. Falando sobre o PEC futuro, o que a gente viu foi, por exemplo, a repetição de onde já foi feito o PEC, como não ficou bom os tijolos intertravados, novamente desmanchar e fazer naquele mesmo lugar. Era a gente ter a possibilidade de ter participação para a escolha dos locais, ou seja, o CPM tivessem participação em cada assunto de prefeitura para escolher esses locais. Outra coisa, José Renato, é a questão da curva de conversão. Tem ruas que é enorme, isso facilita só a velocidade. Então, isso precisaria ser consertado para que a faixa de pedestres fosse mais no alinhamento da calçada. A outra era as travessias elevadas poderem ser feitas nas laterais das ruas de trânsito para justamente também poder diminuir a velocidade dos veículos. Finalmente, José Renato, uma coisa que não existe em São Paulo são corrimões de escadas. As escadas já são escassas, feitas pela própria população, e os corrimões são inexistentes. A gente vê uma série de acidentes, se não fatais, mas graves, e precisaria resolver esse problema de escadas e corrimões na cidade. Obrigado.

01:53:30 José Renato Soibermann Melhem: Obrigado, doutor Élio. Isso que você comentou é fundamental e a gente faz exatamente, quando eu falo do tratamento das esquinas, é exatamente, além do alargamento da calçada, a travessia ser feita no nível da calçada, e não no nível da rua. Então a rua, no caso, ela se eleva para chegar no nível da calçada. Isso também obriga a certa moderação na velocidade do veículo e facilita, prioriza a pessoa que está andando na calçada poder circular. Além disso, claro, o desenho fica muito melhor. A gente consegue, porque não tem que fazer o rebaixamento, enfim, você tem um piso muito mais

nivelado, fica um desenho muito mais limpo para a pessoa poder se entender a mobilidade ali naquele local. Sobre os corrimões, quando envolve rota, também é colocado os corrimões em duas alturas, como consta na norma. Mas eu concordo que o universo é de escadarias com o corrimão inadequado, às vezes nem tem um corrimão, enfim, isso é uma questão importante mesmo.

01:54:51 Cauê Jannini (Cidadeapé): Opa, e aí, gente? Bom, primeiro, obrigado pela apresentação. Acho que todos os projetos que você apresenta são o que a gente gostaria de ver feito em dez vezes mais na cidade. Acho que essa é a nossa questão, não é? Todos são projetos importantes para esses sistemas. Eu tenho umas dúvidas mais pontuais que ia aproveitar para chutar com você. A área cava do São Miguel, eu pesquisei sobre ela esses dias e não achei nenhuma divulgação. A área calma do São Miguel, se ela já foi concluída ou ainda está terminando, porque eu pesquisei sobre ela esses dias, esses dois dias, e quase não achei nenhuma divulgação.

01:55:44 José Renato Soibermann Melhem: Sobre a área calma do São Miguel, até o Dawton vai poder falar melhor do que eu. Eu participei da licitação do projeto, enfim, da licitação, mas a execução, eu não sei dizer se ainda terminou, pelo que o Dawton tinha comentado, ainda falta um trecho.

01:56:48 Dawton Roberto Batista Gaia: A área calma do São Miguel, ela foi concluída, mas a empresa que estava lá foi autuada, teve vários problemas na implantação da área calma do São Miguel. Mas o resultado terminou sendo muito bom, porque, embora não tenha sido feito do jeito... Até o final, como a gente queria, como foi o projeto original, o que se implantou, o resultado foi muito bom. Então, tinha algumas pequenas coisas que nós notificamos a empresa, na época, para poder fazer as correções, ela fez algumas, mas ela não terminou não fazendo as outras, ela foi autuada, foi... Foi aquelas coisas que a gente tem que fazer quando você faz gestão de um processo com cheiro de problema. Mas ela foi implantada, o alargamento dos passeios, o avanço dos passeios, alguns trechos tinha lá até travessia elevada que foi implantada por outro contrato que não estava no nosso contrato. Então, ela foi implantada de modo geral, o resultado que se obteve lá foi muito bom, realmente é muito bom. Eu me lembro de ter feito uma das vitorias que eu fiz lá, tinha um dos cadeirantes, o Johnny, ele é super famoso ali naquela região, e eu estava fazendo a vitoria, ele veio conversar comigo, todo animado, eu falei, nossa, que legal, eu nunca tinha visto uma proposta tão legal quanto essa, eu estou vendo que toda a região que vocês estão implantando, vocês garantiram acessibilidade, então, quer dizer, receber o elogio de um cadeirante, realmente num projeto como esse, terminou sendo realmente uma coisa bem legal mesmo para nós, e o resultado do que a gente pretende fazer mesmo. Ficou 100% do jeito que a gente gostaria? Não, não ficou. Por 95%, vamos colocar assim. Porque, infelizmente, eles foram autuados e não concluíram a obra do jeito que a gente

queria. Mas ele está entregue, já venceu o contrato, tudo o que a gente podia fazer, nós fizemos. Mas pode passar lá, pode visitar, que realmente está muito bom lá. O resultado do que a gente plantou ficou muito bom.

01:58:57 José Renato Soibermann Melhem: O relacionamento desses projetos é interessantíssimo. A gente foca aqui na questão da mobilidade, da acessibilidade. Mas se a gente for falar na questão social, na questão econômica, porque você movimenta a região, valoriza o espaço, as pessoas frequentam mais, o ambiente fica mais agradável. Não é à toa que São Paulo se encheu de shopping center, porque o espaço público foi sendo degradado. Na hora que você revaloriza aquele espaço, você começa a trazer as pessoas de volta para a rua. Claro, todo mundo sabe, segurança, saúde, cultura, uma série de benefícios. Ninguém vai cuidar de um lugar que não usa. Se você usa todo dia aquele lugar, você passa a cuidar mais daquele lugar. Enfim, uma série de benefícios.

01:59:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Se você aumentar em média, em média, um metro e dez, mais ou menos, cada calçado aumentou, isso é muito significativo. Não sei se vocês sabem, mas São Miguel já é a segunda região de São Paulo mais comercial. Eu fiquei impressionado. Eu ia sempre lá fazer vistoria. Fiquei impressionado com o comércio de São Miguel. É uma coisa impressionante mesmo. Parece que a gente estava no centro de São Paulo. É isso.

02:00:09 Cauê Jannini (Cidadeapé): nesse sentido, quero complementar. Eu acho que seria muito importante que a gente tenha discutido na cidade até isso, ter estudos sobre as áreas calmas, não sei se vocês já estão fazendo, mas de sinistros, de antes e depois, tanto para a gente conseguir defender essas políticas, expandir essas políticas, quanto para aprimorar, eventualmente, ver o que pode ser aprimorado, se alguma coisa ainda pode ser aprimorada nela. Mas estudar, ela fez com os atualizados, com dados atualizados, desde que elas foram implantadas, tanto da Lapa, quanto da São Miguel, que agora acabou de ser implantada, e a de Santana, para a gente poder ajudar e crescer dentro da gestão. Outra coisa, outra pergunta que eu tinha é Renato, tem mais rotas acessíveis projetadas além dessas seis que você citou, ou ainda não?

02:00:57 José Renato Soibermann Melhem: Sim, projetadas sim, nós temos 27 rotas, além dessas seis, só que, claro, ainda não entrou em projeto executivo, e também não entrou em processo de recurso para a licitação, mas a equipe técnica, digamos, a gente fez as 27 rotas para ir ampliando exatamente essas seis originais. Essas seis originais, a gente gostaria até que já tivessem sido feitas para a gente poder ampliar, porque na hora que a gente dá a escala é que a gente realmente vê o mapa da cidade mudando.

02:01:33 Cauê Jannini (Cidadeapé): E aí, só para complementar essa última coisa, quando elas

eventualmente estiverem prontas para serem apresentadas ao fundo do Uber, seja lá qual for o processo de financiamento que elas vão receber, já que vocês já estão falando com a SMSUB, por exemplo, fazer a PEC junto com as rotas acessíveis, é importante trazer a conversa do recap que com certeza está na SMSUB também, porque o recape está no fundo do Uber pegando boa parte do orçamento de mobilidade no fundo do Uber. E assim, se a gente tem projetos prontos, tudo bem você falar, ainda não tem executivo, talvez não estejam prontos para serem apresentados ao fundo do Uber, mas se já tem projetos prontos, vale uma conversa com a SMSUB de falar, gente, calma aí, sabe? A gente pode até recapear as coisas, mas vamos fazer também um projeto de calçada? Vamos fazer também um projeto junto com esse recape? Até porque daí você consegue fazer o recape junto, até, sei lá, ajeitar o ângulo da guia rebaixada com a rua, sabe? Para não ficar aquele ângulo. Enfim, estou extrapolando um pouco aqui. Mas assim, conversar com a SMSUB, porque o recape está drenando o recurso do fundo do Uber que tinha que estar dentro da segurança viária. O recape não é que ele só tem recurso do fundo do Uber, ele tem muito mais recurso de operação de crédito, eu estou dizendo, não precisa do fundo do Uber. Não precisa do fundo do Uber. Os projetos de segurança viária precisam do fundo do Uber. Então, eu queria deixar esse toque de novo, vamos tentar redistribuir esse grande futuro, porque pode fazer muita diferença na escala desses projetos. Valeu, gente. Obrigado.

02:03:02 José Renato Soibemann Melhem: Legal, Cauê. Concordo totalmente com você. Acho que a questão da... Como comecei a apresentação falando, o principal meio de deslocamento da cidade é a pé. No entanto, a gente sabe como é a divisão de recursos. Mas, enfim, são conquistas que a gente vai tendo. E com relação às avaliações, não sei se o Luiz Rebelo quiser fazer algum comentário, mas existe um setor na CET que faz essas análises, a Luiza também, se quiser falar alguma coisa, para exatamente fazer essas avaliações. Do que eu tive contato, eu sei que as ruas comerciais, por exemplo, aumentam em 20% o número de pessoas e de operações comerciais, valoriza em 20% o comércio daquela rua.

02:03:52 Luiz Rebelo: Vamos lá. Tudo bem? Então, além dessas 27 rotas acessíveis, a gente já mandou para a SMPED e foi aprovado mais 17. Então, agora retornou para a CET. Nós estamos elaborando... Vamos elaborar os projetos básicos de piso tátil e das botoeiras sonoras, para que dê prosseguimento também a essa questão de avançar em relação às rotas acessíveis. Realmente, você tem razão. Parabéns pela apresentação, Renato. Você tem razão em relação à melhoria que se dá nos ambientes, onde se melhora as áreas calmas, as rotas escolares seguras, que também têm a ver com o ambiente escolar. Então, é isso. É a nossa área que faz realmente essa análise e a elaboração de projetos pilotos para a elaboração de áreas calmas, rotas acessíveis e rotas escolares seguras. Estamos envolvidos nesse grupo de PDEs que o Dawton instituiu aí na CET, para que dê prosseguimento ao trabalho que o Marcelo fez para identificar esses locais com maior incidência de acidentes.

02:04:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Aliás, só respondendo a uma das perguntas do Mauro, que estou me esquecendo, hoje o coordenador é o Luiz Rebelo, sabe? Coordenador desse grupo de PDEs hoje. O que está fazendo esses trabalhos é o Luiz Rebelo. Foi legal ele ter falado mais de 17. Está ganhando escala. É aquilo que a gente está falando desde o início. São Paulo é muito grande. É o que até a Meli terminou colocando. São Paulo é muito grande. Precisa de escala, precisa fazer coisas muito grandes e a gente tem que batalhar para poder trazer o recurso, para poder implantar tudo isso que a gente está planejando e elaborando projetos para poder executar isso. Vamos lá, Sandra.

02:05:50 Sandra titular: Então, parabéns, Renato. Parabéns. A gente está nesse trabalho já faz tempo, então parabéns. Eu trago aqui alguns questionamentos a respeito, primeiro, da metragem, que é dos metros quadrados. Uma dúvida que ficou, você falou, tudo bem, a gente vai passar para metro. Aí eu pergunto para você, é calçada? Calçada são duas laterais de via. Então, quando você calcula, você calcula as duas ou você calcula, por exemplo, 300 e mais 300, isso dá 600? Como é que é feito esse cálculo? Essa seria a minha primeira dúvida. Segunda dúvida. A questão que eu trago, você sabe muito bem, a gente está lá na SMPED, está na CPA, é as pessoas saírem de casa. Então, há muitas rotas acessíveis, há muitos trajetos, mas aonde? No fim do trajeto, onde a pessoa vai fazer o seu tratamento, onde a pessoa vai fazer... E como ela sai de casa? Nós ainda temos que verificar essas rotas para que cheguem aonde as pessoas vão sair de casa. Muitas pessoas não conseguem pegar uma calçada para poder ir no ônibus, por exemplo. A gente sabe disso. Tem lugares da periferia que não tem calçada. Então, quer dizer, a gente precisa estudar uma maneira de que o transporte, de que a calçada, de que a rota acessível pegue a pessoa saindo de casa. Entendeu? Ela tem que sair de casa para chegar no seu final. Então, eram essas duas coisas que eu queria pontuar. Eu acho que é um trabalho que está sendo muito bem feito, espero que continue. Na outra gestão que eu tive, a gente sempre pediu, o Michele, que viesse a SMSUB falar sobre a PEC, porque ela nunca veio. Vamos ver se agora ela vem.

02:07:59 Michele Perea Cavinato: Não, o Fernando veio, sim. O Fernando veio, acho que, em uma ou duas reuniões.

02:08:06 Sandra titular: Nessa série técnica. Então, ver se agora a gente consegue ter um acompanhamento melhor deles e dessas rotas, e a gente verificar realmente que tamanho que é a questão dessa calçada, desse projeto. É seis mil quilômetros quadrados, seiscentos. Seiscentos mil quilômetros quadrados. Se você for transformar em metros, é seiscentos mil metros. Depois, se você pega, divide isso em duas vias, dois lados, vai para trezentos mil. Então, eu queria entender isso. Parabéns, é isso aí. Nós temos que trabalhar para que isso chegue.

02:08:49 José Renato Soibermann Melhem: Legal. A gente fala em metros quadrados, porque, tecnicamente, é assim que a gente licita, né? Tem calçadas que são mais largas, tem calçadas que são mais estreitas. Então, na hora que a gente está tentando traduzir em metros lineares, a gente acaba usando a calçada modelo de dois metros de largura, mas a gente sabe que vão ter calçadas maiores e menores que isso, e a média pode até ser que seja um outro número. Então, é mais uma forma de tentar traduzir para as pessoas. Ah, então são tantos quilômetros de calçada, fica mais fácil da pessoa ter uma ordem de grandeza. Mas é claro que aí tem que contar os dois lados. Quando a gente faz a obra do PEC, é sempre os dois lados da rua, e sempre de esquina a esquina, para não terminar no meio de uma quadra, porque se a pessoa precisar ir para outra esquina, você tem que fazer essa conexão. A outra pergunta, qual que era, Sandra? Tinha uma outra pergunta, uma segunda pergunta que você fez.

02:09:54 Luiz Rebelo: Para a Rota Cecília, você dá residência ou trabalho?

02:09:57 José Renato Soibermann Melhem: Ah, sim, porque quando a gente fala do trajeto, mesmo que ela use o transporte público, tem um trecho que é da casa até o ponto de ônibus, no caso, ou ponto de metrô, e depois tem no destino, onde ela vai chegar, que geralmente, sim, é uma rua comercial, uma rua com infraestrutura. O PEC ataca especificamente o ponto final. O ponto inicial é até uma discussão grande que tem, porque quase sempre são residências, é uma região residencial, predominantemente, pelo menos, residencial. Muitas vezes, essa calçada deveria ter sido feita pelo munícipe corretamente. Você amplia a questão legal, porque acaba entrando na coisa da fiscalização. Então, até seria interessante, aí você me subir e falar melhor sobre fiscalização, não é a minha área, vai ficar ruim falar do trabalho dos outros, mas você tem aí a questão da fiscalização que atua aí no caso das ruas residenciais. É uma escolha, o famoso colchão curto. Então, se a gente trabalhasse residencial, não teria recurso para o comercial. Então, a gente acaba trabalhando comercial, porque é onde tem o fluxo maior de pessoas. Você acaba beneficiando mais gente. Mas se a gente for pensar no trajeto completo, eu concordo com você, que você tem um trajeto geralmente residencial até o ponto de ônibus, e esse trajeto acaba ficando muito na conta do proprietário dos imóveis.

02:11:40 meli.mobilidade: A minha coisa é rapidinha. Eu espero que tanto o SMPED quanto a Secretaria Municipal de Transporte a CET e SPTrans participem ou estejam ativamente participando de dar opinião da consulta pública sobre esse último delírio que é o Times Square paulistano, que é a São João com a Ipiranga. Eu sei que não tem nada a ver com o assunto da reunião, mas é uma coisa que está aí, a consulta pública em curto prazo, inclusive até como cidade a PEPSA se posicionar, porque isso aí também vai ser um ponto de risco tanto de sinistro veicular, porque aquela quantidade de luminosidade vai comprometer a visualização do semáforo, como o pedestre, que não é igual ao Times Square de Nova Iorque, que é um calçadão, que a área passou a ser um calçadão. A primeira etapa foi o urbanismo tático, mas

depois passou a ser um calçadão. Mas vão deixar uma via passando ônibus. Então é uma situação, nossa, muito complicada. É isso. Pelo amor de Deus, deem uma olhada com carinho para evitar esse delírio aí. Pode virar uma outra coisa, mas não encher de painel, cheio de LED lá. É isso.

02:13:18 José Renato Soibermann Melhem: Meli, até seria bom, se você tiver na mão o link da consulta pública, colocar aqui no chat, para a gente poder dar uma olhada.

02:14:04 meli.mobilidade: Eu vou, sim. Vou colocar aqui no chat.

02:13:29 José Renato Soibermann Melhem: Acho que é legal. Eu falei muito da SMSUB e da SMT, mas tem também as duas temáticas, que são da SMU, SP Urbanismo. Até acho que a Fernanda está aqui na reunião. Ela está fazendo um trabalho lá da Liberdade, que está bem interessante. Então, também acho que seria interessante a gente ouvir um pouco. Além da apresentação da SMSUB, a gente ouvir também o pessoal da SMU, que tem projetos bem legais. A gente tem acompanhado bastante aqui pela CPI e está bem interessante.

02:14:04 meli.mobilidade: Já coloquei aí no chat da reunião.

02:14:12 Michele Perea Cavinato: Boa dica aqui da participação da SMU. A Pâmela costuma participar também, Fernanda e a Pâmela. Acho que as duas já não estão mais na reunião, mas eu conversei com elas. Então, caminhando para a última, apresenta a própria última contribuição aqui, Lu.

02:14:41 Luiza Gomide: Eu só queria fazer dois comentários. Primeiro, ontem eu passei até tarde aqui fazendo os comentários no link lá da Times Square, na direção da SMU. Mas o outro que eu queria comentar é o seguinte. Eu esqueci. Quando você falou sobre a ocupação das calçadas, culpareis, cadeiras vizinhas, que eu acho importante. Eu acho que está faltando um pouco. A gente precisa fiscalizar mais. Eles estão abusando da área salvada. Talvez, a gente devesse remarcar essa área. Porque a gente, por exemplo, eu uso o exemplo da Praça Dom José Gaspar, o abuso e a soma. Coisa impressionante. Eles acham, eles recebem essa autorização e para eles a autorização é como se fosse a calçada toda. Eles eliminam a passagem de pedestres e o pedestre tem que ir caminhar pela ciclovia. Aqui na Praça Dom José Gaspar, passa muito ciclista. Então, eu acho injusto isso, sob o ponto de vista do pedestre. Ou a gente começa a demarcar com linha até onde eles podem ocupar a calçada até para facilitar a fiscalização para todos, até para os pedestres que estão passando ali. É isso que eu queria comentar.

02:16:10 José Renato Soibermann Melhem: A gente fica aqui, às vezes, recebendo denúncias e nós mesmos também fazendo denúncias para a fiscalização, porque muitas vezes ocupa o

piso direcional, tem ocupação do piso direcional, enfim, bloqueia a faixa livre. A gente costuma solicitar para subir e verificar ali pela competência.

02:16:32 meli.mobilidade: Eles usam a faixa de serviço. Eles usam tudo e deixam o pedestre circular junto com as árvores. Na faixa de serviço é um absurdo.

02:16:47 José Renato Soibermann Melhem: Exato. Aliás, eu até abri o canal, quem quiser, na CPA e SPED, o nosso e-mail, para essas denúncias, quem tiver. A Meli já nos mandou coisa, depois a gente caminha pela competência, via SMPED, para o setor responsável, mas é também nosso papel cobrar, saber, ver onde tem as questões e ir passando para os setores responsáveis. Bom, acho que foi a última. Obrigado pela oportunidade, Michele. Valeu para o convite, Dawton também. Espero ter ajudado para começar a introdução do nosso debate de calçadas.

02:17:26 Michele Perea Cavinato: Zé, te agradeço muito pela apresentação. É gostoso ouvir uma pessoa que tem tanto conhecimento sobre o assunto. Você fala com muita facilidade, com uma coisa muito familiar. E foi muito boa a apresentação. Agradeço muito a você, agradeço ao Marcelo pelo trabalho. Vou só passar rapidamente os encaminhamentos aqui. É um encaminhamento que foi geral. Primeiro, levar o assunto de redesenho urbano para a nossa equipe técnica que representa a SEMPED em FUNDURB. Eu acho que é mais relacionado à área do Dr. Gilmar, que é o Caique e o Lucas. Converso com eles. Outra coisa, dar uma resgatada no Comitê Permanente de Segurança. Também está na área do Ricardo Prados. Ele não está na reunião hoje, mas resgatar esse assunto e ver em que pé está. O Comitê Permanente de Segurança Viária é o que cuida do Plano de Segurança Viária. Ver como está isso. Especificamente, da pauta do Marcelo. Dawton, se vocês puderem, mensalmente fazer um informe. Esse mês nós fizemos vistoria técnica nos pontos 1, 2 e 3. Falar um pouquinho sobre o caminamento desse trabalho. O trabalho foi tão rico, saber como ele vai se desenvolver daqui para frente. E da parte das calçadas, trazer a SMSUB e envolver a SMU. Boa lembrança do Zé Renato sobre ruas temáticas. Na próxima pauta, podemos trabalhar em cima disso. Eu acho que da minha parte é isso. Se vocês tiverem alguma colocação.

02:19:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. É importante a gente falar. Tem várias secretarias. O Zé já colocou um pouquinho. Tem várias secretarias vendo o trabalho nesse sentido. Sempre valorizando, melhorando o progresso. E, claro, com certeza, a cidade vai estar cada vez melhor. Esse resgate do concreto liso, do jeito que foi feito, é espetacular, realmente. Melhora muito a questão da acessibilidade. A gente sabe disso. Então, a gente vê a cidade... Eu diria que está devagar. Eu concordo com a Meli. Está devagar, mas ela não parou. Ela continua sendo melhorada dia a dia e cada vez mais a gente vai melhorar essa cidade e vai resgatar e dar mais condições de segurança para o PDS. É isso. Gente, muito obrigado a todos.

02:20:00 Michele Perea Cavinato: Obrigada a todos. Foi ótima a reunião. Passamos uma hora e não percebemos. Meli, obrigado às contribuições de sempre. Zé, Marcelo, Ana Carol. Muito bem-vindo sempre. Lu, resgata aquele trabalho que você fez há tanto tempo com a rede de pedestres. Traz eles se tiver alguma atualização. Era um dos encaminhamentos que eu tinha posto aqui e acabei esquecendo de falar.