**CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ**

**Horário: 10h00**

**Data: 15/10/2024**

**Participantes**

Ana Britto – SME/CET

Carlos Henrique de Campos Costa – SMT/AT

CET - DPB – CET/DPB

Daniela Mangini – Imprensa/CET

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Deisy - SME/CET

Dree Camargo

Edilson Flausino – Conselheiro CTMP

Elio – Conselheiro CTMP

Fabio Saraiva – Imprensa/SETRAM

Johnson - DR/CET

José Antonio – Conselheiro CTMP

José Renato Soibelmann Melhem - SMPED

Josefina Giacomini Kiefer – SME/CET

Marcelly – SMT/AT

Marcelo Espel – CET/GST

Marco Antonio Portugal – Conselheiro CMTT

Mauro Calliari – Conselheiro CTMP

Meli Malatesta – Conselheiro CTMP

Michele Gregorio Passos - DETRAN

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Paulo Henrique Almeida – SMT/AT

Rafaela Moreira – Conselheira CMTT

Renan Villarta - – Conselheiro CMTT

Ricardo Pradas – SMT/AT

Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT

Sandra Ramalhoso – Conselheira CTMP

Sergio Amaral – GMC/CET

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Wans – Conselheira CTMP

**Pautas**:

– PDS no Orçamento Municipal/José Antônio Oca, do Comitê de Mobilidade e Transporte do Butantã.

– Educação para o pedestre/Ana Cláudia Brito.

**00:00:05 Dawton Roberto Batista Gaia**: Temos 20 pessoas aqui na nossa reunião hoje. Bom dia a todos. Vamos dar início à nossa Câmara Temática de Mobilidade a Pé. Hoje, nós temos duas pautas apenas, o PDS no Orçamento Municipal, José Antônio Oca, do Comitê de Mobilidade e Transporte do Butantã, e Educação para o pedestre, da Ana Cláudia Brito, psicóloga e gestora da Educação de Trânsito, a gerente de Educação de Trânsito da CET. Eu não vi se o José já está na reunião. Bom dia, José. Eu vou só pedir para você fazer uma pequena apresentação sua e pode dar início à sua apresentação. Muito obrigado, bom dia a todos.

**00:01:07 José Antonio**: Bom dia. Em primeiro lugar, agradeço o convite para realizar esta apresentação. Ela é relativamente curta. Eu queria pedir desculpas que eu estou me recuperando do problema na garganta, então às vezes vou ter que tomar água aqui para poder explicar. Eu sou engenheiro de formação com especialização na área de Mobilidade e Segurança Viária, a experiência profissional principal nessa área de trânsito com segurança, mas eu participo como voluntário desse Comitê de Mobilidade do Butantã, que existe já há alguns anos aqui na região, e ele é um espaço em que tanto a comunidade quanto a prefeitura discutem questões de mobilidade aqui da região. Na nossa última reunião, eu fiz essa apresentação a respeito desse levantamento do orçamento e foi feita uma sugestão pelo conselheiro Hélio, para que eu fizesse essa apresentação para vocês. Eu consigo compartilhar aqui, né?

**00:02:17 Michele Perea Cavinato**: Consegue.

**00:02:19 José Antonio**: Só um minutinho, gente.

**00:02:22 Dawton Roberto Batista Gaia**: Se você não conseguir, só manda para nós, que nós compartilhamos para você.

**00:04:41 José Antonio**: Começando aqui, então. Nós fizemos um levantamento dos lados da Secretaria da Fazenda, da execução orçamentária, focada na questão de calçadas e tal, e mais algumas coisas que eu vou apresentar aqui. A gente acabou optando por complementar essa análise da execução orçamentária com uma revisão da legislação, até para ver como as coisas se encaixavam. Então, eu vou apresentar essa revisão da legislação relativa ao tema e, na sequência, os resultados que a gente obteve dos dados da Secretaria da Fazenda. Uma observação só inicial. Qualquer um que mexe com essa parte da execução orçamentária, você tem as ações orçamentárias definidas no Número do Orçamento da Cidade. Algumas são mais genéricas e outras mais específicas. Isso gera algumas dificuldades que a gente teve que fazer algumas avaliações para poder definir ela no cálculo ou não daquilo que foi levantado. Enfim, é uma análise que a gente considera como preliminária e que a gente pretende expandir. Primeiro, o posicionamento em relação à questão da mobilidade aqui na cidade de São Paulo. Repetindo, o conhecimento de todos, de todas, destacando a pesquisa do metrô, a mais recente. Tem um em andamento, mas a gente ainda não tem os dados. Então, a gente tem deslocamento a pé. São 30% das viagens medidas, quase 8 milhões por dia. O transporte coletivo, na época, foi estimado em 40%. Ou seja, temos na cidade de São Paulo, já que o transporte coletivo envolve deslocamentos a pé, 70% de viagens que são totalmente ou parcialmente envolvendo deslocamentos a pé. Existe uma outra estimativa que foi feita pela RTP em 2018 que deu resultados um pouco maiores em relação ao transporte não motorizado. Mas é só para dar o plano de fundo depois daquilo que a gente vai comentar. Então, começando, vou dar uma passada bem rápida nessa revisão da legislação, da Constituição, sempre princípios de impessoalidade, eficiência, destacando o que deve reger a administração pública. A política de desenvolvimento urbano deve ordenar o plano de desenvolvimento das funções sociais e garantir o bem-estar de seus habitantes. O Estatuto da Cidade repete a questão das funções sociais e coloca o direito de cidades sustentáveis. Esse é um ponto importante, ainda mais atualmente. O transporte tem que ser adequado aos interesses da cidade e da população. Essa é uma questão-chave daquilo que vai ser comentado. Temos a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que fala da prioridade dos modos não motorizados. Vou pular algumas coisas, é só destacar algumas coisas. No Código de Trânsito a gente tem bastante coisa relacionada ao pedestre. Não fala da gestão ou de priorização, mas fala das regras, da questão da segurança, da responsabilidade dos veículos de maior parte, a questão da segurança, os direitos do pedestre, as travessias, prioridade de concluir uma travessia contra a tranquilidade, enfim, conhecimento de todos. No município, nós temos o Plano Diretor, que estabelece os vários sistemas, entre eles o sistema de circulação de pedestres. Destacando algumas questões que o Plano Diretor aborda, que é estratégico, melhorar o acesso e o deslocamento das pessoas de forma autônoma e segura, integração desse sistema de circulação com o transporte coletivo, enfim, necessidade de padronização e readequação dos passeios, adoção de modelo de desenho universal, implantação de estruturas de acalmamento do tráfego, ou seja, tem um monte de coisa relacionada à questão dos deslocamentos a pé também do nosso Plano Diretor. A cidade fez o seu Plano de Mobilidade Urbana, estamos aqui em 2016, até onde sei não teve revisão ainda, voltando a abordar a questão da prioridade para os modos não motorizados e o transporte coletivo. Ele também levanta uma questão, que é a história da dupla responsabilidade pelos passeios públicos da prefeitura e dos proprietários e que foi estabelecido nesse plano o entendimento de que deveria ser feito um esforço para que o espaço viário ficasse sobre única e exclusiva responsabilidade da prefeitura. Uma coisa que não aconteceu até hoje, não sei se alguém mais tem alguma informação sobre isso, mas continuamos com esse cenário de dupla responsabilidade causando bastante confusão e resultando nesse sistema de circulação de pedestres bem precário que temos. A cidade também desenvolveu o seu Estatuto do Pedestre. Entre outras coisas, fala de que a municipalidade deveria prever um sistema de informação sobre mobilidade a pé e estabeleceu uma rede de sinalização para o fluxo de mobilidade a pé na cidade. São duas coisas que, até onde sei, ainda não foram estabelecidas. A cidade criou o plano emergencial de calçadas, que deveria ser revisado, segundo a própria regulamentação, quatro vezes por ano. Mas isso é uma coisa que, até onde sei, não está acontecendo. Por fim, tivemos nessa gestão a questão das calçadas colocadas no programa de metas, na meta 40, com esse objetivo de 1,5 milhão de metros quadrados de calçadas. Aparentemente, não será cumprido. O relatório mais recente indica pouco mais da metade, até junho de 2024. Bom, não sei a dinâmica dessa reunião. Se alguém quiser me interromper, comentar alguma coisa até o momento, senão vou seguir. Começar a apresentar os resultados do levantamento. Primeiro, o resultado geral, total da prefeitura. Isso é um dado. Eu peguei o dado até o final de agosto, deve ter atualização no último mês, pelo menos. A gente tinha um total de R$ 416 bilhões atualizado, empenhado R$ 364 bilhões e liquidado quase R$ 320 bilhões. Eu vou chamar atenção dessas porcentagens porque eu fiz essa análise, inclusive, para os outros pontos, os outros temas. Então, no geral, a prefeitura tem uma relação empenhada, orçada de 87% e liquidada, orçada de 77%. Examinamos pavimentação. Para chegar aos valores de pavimentação, foi necessário analisar várias ações orçamentárias, porque a pavimentação e a operação tapa-buraco não estão em apenas uma ação orçamentária. Os valores que chegamos até agora foram esses. Foi orçado o total dos anos R$ 10,5 bilhões, empenhado R$ 8,2 bilhões e liquidado R$ 6,4 bilhões. Repara que a pavimentação representa 2% do orçamento da prefeitura e a relação empenhada, orçada, 78% e liquidada, orçada, 61%. Um pouco menor do que o geral, mas relativamente próximo. Agora, não é uma surpresa, mas o resultado impacta pela diferença. Quando examinamos passeios e calçadas no orçamento, a execução orçamentária, temos esse resultado desastroso. Em dois anos não aconteceu nada, em 2021 e 2022, e em 2023 e 2024 aconteceram poucas coisas. Temos um orçado um total de R$ 781 milhões, um valor relativamente grande, só que empenhado R$ 131 bilhões e liquidado R$ 57 bilhões até o final de agosto. Esses índices, a relação desse item do orçamento geral da prefeitura, 0,02%, empenhado sobre orçado 17% e liquidado sobre orçado 7%, muito menor do que vimos da média geral do orçamento e da própria pavimentação. Fazendo um resumo e até um exercício aqui, eu sei que não se aplica exatamente assim, enfim. A gente tem pavimentação 2% do orçamento, calçada 0,018. A relação é 112 vezes, simplesmente, aplicada em pavimentação em relação à calçada em termos de liquidado, valores liquidados. Fazendo um exercício aqui, o liquidado da pavimentação com relação às viagens de transporte individual, nós temos R$ 853 por viagem de transporte individual, considerando os dados da OD. Se for pegar deslocamentos a pé, o liquidado de calçadas, com a quantidade de viagens de áreas médias para deslocamentos a pé, isso só o 30%, aquilo que é exclusivamente a pé da OD, R$ 7,4 por viagem. É uma diferença brutal mesmo. Deu 115 vezes. Uma curiosidade, como é que estão as outras coisas que são indicadas que deveriam ser prioridades do planejamento urbano? Peguei ciclovia, as várias ações orçamentárias que eu consegui identificar, que continha dados sobre valores para construção, manutenção, enfim, uma ciclovia. A gente tem uma realidade um pouco melhor que calçada, mas, como vocês podem ver, também abaixo da valor média da prefeitura e abaixo da própria pavimentação. Nós temos um valor orçado de quase R$ 1 bilhão, um empenhado de quase R$ 0,5 bilhão e um liquidado de R$ 170 milhões. Isso representa 0,05% do orçamento da prefeitura. Em relação à pavimentação, a pavimentação é 38 vezes maior do que esses valores, isso pegando liquidado. A questão da execução em si, quando a gente pega empenhado e liquidado em relação ao orçado, temos esses indicadores um pouco melhores que calçada, mas ainda bem baixos. Fechando com uma parte do transporte coletivo, que é a questão dos corredores e as faixas exclusivas, que a gente também tem resultados bem fracos no período. Em relação à pavimentação, a pavimentação foi aplicada 14 vezes mais do que corredores e faixas. Os corredores representam 0,14% do orçamento geral da prefeitura. Os dados de empenhado e liquidado são um pouco melhores do que ciclovias, 46% e 22%. Fechando, a gente tem um cenário de fraquíssima execução orçamentária para calçadas, em menor medida, mas também para ciclovias e corredores. Isso representa uma forte contradição com a necessidade de mobilidade que as pesquisas indicam. Essa fraca execução orçamentária está junto ao aumento de mortalidade de pedestres na cidade. Existe uma possibilidade de quebra de recorde por isso, pelos dados, pelo que eu pude ver. A gente ainda tem uma coisa que é muito mal contabilizada na cidade, que são as quedas nas calçadas. Muitas lesões por isso, que tem um impacto super grande também na vida das famílias. Infelizmente, não são contabilizados. Até onde eu sei, não sei se alguém tem alguma informação diferente, o único sistema que contabilizava isso rotineiramente é o sistema do Corpo de Bombeiros, um sistema que foi implantado alguns anos atrás, inclusive eu participei desse projeto na época em que eu trabalhava numa parceria que foi feita entre o órgão e a corporação. Essa situação toda mostra que a gente tem um pedestre que é tratado como subserviente aos veículos. Na prática, a gente tem um sistema de circulação precário, com exceções, obviamente. A gente não tem prioridade nas travessias nem semaforizadas, tem várias travessias aqui na região que eu moro, se você bobear, você fica dois ciclos completos da principal via, porque não consegue fazer um ergo, por exemplo. Tem a questão da mobilidade de idosos, a gente tem a questão dos tempos. A gente tem uma questão de fraca fiscalização das infrações que afetam a segurança e a qualidade do deslocamento, sinal vermelho, parada sobre a faixa, não ceder passagem nas conversões, isso aí não existe. Devem ter exceções na cidade, mas aqui na região Vila Sônia, Butantã, é uma coisa extremamente rara. Quando você pega esses resultados que foram obtidos e coloca ele contra essa revisão de regulamentação, você fica com uma série de questões. Nós temos contradições fortes com aquilo que foi estabelecido desde a Constituição, a policialização de Mobilidade Urbana, no Estatuto da Cidade, no PDE, enfim, são muitas contradições. A prática não está nem um pouco alinhada com aquilo que está previsto e estabelecido nessas regulamentações. Claro, fecho com essa questão. Essa realidade precisa mudar urgente. Eu não sei se aqui é um espaço adequado, mas imagino que talvez possa ser, para a gente até poder aproveitar um pouco do nosso tempo e conversar um pouco sobre isso. Eu deixei na apresentação os links de tudo que foi consultado, da legislação e da Secretaria da Fazenda. É isso. Foi bem rápido, como eu tinha comentado. Foi esse o levantamento que nós fizemos. Eu eu fico à disposição, se alguém tiver alguma questão, se eu puder responder, me coloco à disposição.

**00:22:53 Michele Perea Cavinato**: José Antônio, obrigada pela apresentação. Sim, já tem uma mão levantada aqui da Sandra.

**00:23:02 Sandra Ramalhoso**: Tudo bem? Sentiram minha falta? Então, eu queria comprovar o que o José Antônio trouxe para nós. É o seguinte, duas coisas que eu passei ultimamente, na última semana, que, para mim, é meio que comprovar tudo isso que ele veio trazer para nós. Ali na Líbero Badaró, na saída da São João, havia ali duas travessias de pedestres. Inclusive, tem botoeira sonora, uma coisa muito interessante. Só que aí eles reformularam o passeio, refizeram o passeio. Tiraram as rampas de acesso. Então, na São João, não tem travessia, do lado de baixo, para quem vai para o vale, tem a rampa de acesso. Para onde você tem para subir a São João, para o lado do café, para cima, não tem. Então, ficamos sem travessia, ficamos sem condições de estarmos fazendo a travessia. É um espaço que acho indignante, porque é a 300 metros da prefeitura e a 100 metros da Secretaria da Pessoa com Deficiência. É algo que me estarreceu. Como é que pode? Eu não entendi o local exato. Se você repetir... Então, vamos lá, vamos ver se consigo localizar. Do lado esquerdo, do caminho de quem está descendo do mosteiro... A gente está descendo do mosteiro e indo para a prefeitura. Então, ali na São João, do lado esquerdo foi refeita a calçada. Eles acabaram com a nossa travessia. Do lado direito, que é o caminho que vai para o vale, tem a rampa de acesso. Então, a faixa está lá, a faixa de travessia, entendeu? Mas as rampas de acesso foram retiradas. A gente não consegue fazer isso. É muito estranho, é muito estranho. Nós estamos a 300 metros da prefeitura, a 100 metros da Secretaria da Pessoa com Deficiência, e tiraram totalmente a acessibilidade daquele espaço. Um outro lugar, um outro local, que eu fui na Casa de Portugal, ali na Liberdade. O ônibus me deixou no meio-fio, do lado esquerdo, porque estava muito trânsito, uma coisa e outra. Ele falou, aqui você vai descer e aí você consegue ir fácil, porque tem uma travessia ali na frente. Falei, beleza. Desci no canteiro central. Desculpa, não é meio-fio, é no canteiro central. Ele me deixou no canteiro central e fui em direção à faixa de pedestres. Surpresa! Não tem rampa. E aí, o mais cômico, tinha me acompanhando duas pessoas idosas. Não, nós vamos te ajudar. Eu, meu Deus, esse corpinho, essa cadeira, como é que eles vão me ajudar? Os dois idosos, mas eles queriam. E eu, para não frustrá-los, desci, eles segurando atrás, eu desci, a cadeira deu um tranco, aquelas coisas todas. Eu atravessei para o lado de onde é a Casa de Portugal. Então, quer dizer, a Avenida Liberdade está passando por reforma. Ela está passando por tudo ali, meu Deus do céu. E por que é que ali não foi feito uma coisa de acordo? Por exemplo, na Paulista tem o canteiro central, mas ele tem todas as rampas. Por que que na Avenida Liberdade não foi feito com rampa? Inclusive, tem o rebaixo para a gente atravessar. Mas, se a gente está no canteiro central, a gente não consegue acessar, porque não tem rampa. Vocês entenderam o que eu quis dizer? Ele tem o rebaixo, certo? Em nível para as pessoas atravessarem. Mas, se eu estiver no canteiro central, eu chego ali e não tem rampa. Essa questão que o José Antônio traz para nós, nós somos pedestres, as pessoas quase todas são pedestres, mas os cadeirantes são pedestres. A gente não consegue acessar a cidade, a gente não consegue, porque esses investimentos que você falou são feitos, e onde é feito, é feito de maneira errada. O que fizeram ali na Líbero Badaró é um absurdo. Já foi denunciado, já foi falado, a gente já falou com a secretaria, e não resolveu. Pronto.

**00:29:13 Dawton Roberto Batista Gaia**: Com certeza, você não viu o que aconteceu, porque não tem motivo nenhum de uma obra retirar uma rampa. Uma coisa meio absurda. Um dos casos que remove a rampa e levanta a guia é quando vai se colocar a travessia elevada. Levanta a guia e faz uma travessia elevada. É o caso que eu tenho conhecimento, que eu sei que eu tenho feito isso lá em São Miguel, e antes de fazer a travessia elevada, nós temos que levantar a guia. Esse é um exemplo que a gente tem utilizado no caso de levantamento de rampa. Não faz sentido nenhum uma rampa existente numa faixa de pedestres. Alguém levanta a rampa e não tem prosseguimento. Se tem a travessia de pedestre, não tem por que tirar a rampa. Mas, de qualquer forma, nesse caso específico, nós vamos dar uma verificada, ver o que aconteceu. Eu acho que faz parte desse projeto, pelo que eu entendi, é um triângulo histórico aqui do centro, que é um projeto que está sendo implantado. Tudo que eu estou observando aqui, nas obras que eles estão realizando, está ficando impecável, inclusive garantindo uma acessibilidade bem melhor do que tinha. Acho que nós vamos verificar o que aconteceu, nesse caso específico. Na liberdade, eu só não entendi... Ela já não tinha antes, não é que foi retirada, ela já não tinha antes e precisa ser reconstruída. A gente tem que admitir, tem muita travessia que precisa ser contemplada com as rampas de acessibilidade, principalmente nas grandes avenidas, porque, senão, tem locais que precisam ser colocados essas travessias elevadas. Pelo que eu entendi, as subprefeituras, ou a Secretaria da Subprefeitura, estava providenciando isso em um projeto maior. Claro, que não consegue fazer de uma única vez na cidade inteira. Mas, todas as vezes que nós temos encaminhado essas solicitações, eles têm dado respostas que parecem positivas com relação à construção dessas rampas. Eles demoram um pouco, porque não tem projeto elaborado, não faz parte de um pacote, exatamente, mas eles têm atendido tudo o que a gente tem pedido. No caso de obras específicas de calçadas, é uma ata de registro de preço que disponibiliza verba e vai lá e constrói, no caso específico das travessias, dessas rampas de acessibilidade. Mas é isso, não tenho dúvida nenhuma que é possível se restabelecer essa rampa, caso tenha retirado por algum motivo ou verificar se vai ser construída a travessia elevada. O que tem acontecido aqui no centro é que tem sido feita essa travessia elevada para garantir essa acessibilidade mais confortável. Mas nós vamos verificar e depois a gente dá um retorno para vocês, com certeza.

**00:32:42 Sandra Ramalhoso**: Dawton, eu acredito que ali não seja a travessia elevada, porque o lado do vale é mais baixo. Então, não caberia uma travessia elevada, entendeu? Porque o lado do vale é mais baixo. Eu precisaria verificar realmente o que aconteceu ali.

**00:33:07 Dawton Roberto Batista Gaia**: Realmente, é estranho retirar uma rampa na frente de uma faixa de pedestres, a não ser que tenha um projeto específico que venha a alterar a localização da faixa de pedestres, que eu não acho que é o caso ali também. Enfim, nós vamos verificar e depois a gente dá um retorno, com certeza. Acho que o Antônio está com a mão levantada. A palavra é sua, Rafaela.

**00:33:46 Rafaela Moreira**: Oi, posso falar? Na verdade, eu publiquei no grupo, vou publicar de novo aqui, ainda com 250 mil famílias sem energia elétrica, quase uma cidade, se a gente for ver. Mas a minha pergunta é sobre os semáforos. Não tem um local nenhum que a gente saiba se tem semáforo operando, se não tem. A notícia é que saiu ontem, no dia 1, foi que tinham 135 semáforos inoperantes no terceiro dia de apagão. Mas a gente não teve outra notícia hoje, por exemplo. Então, não sei se teve uma redução ou não.

**00:34:42 Dawton Roberto Batista Gaia**: Hoje de manhã, tinham 46 semáforos apagados por conta de energia elétrica ainda. Tanto a CET quanto a Guarda Metropolitana estavam operando esses cruzamentos. Essa foi a informação dada pelo prefeito hoje pela manhã.

**00:35:01 Rafaela Moreira**: Você tem as regiões?

**00:35:07 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não tenho. Eu sei que o número de centenas, que eu tinha falado antes e o que foi falado agora hoje de manhã, que eram 46 semáforos que permaneciam sem energia, mas estavam sendo operados tanto pela CET como pela Guarda Metropolitana.

**00:35:26 Rafaela Moreira**: Se vocês puderem passar essa informação para a gente, porque não tem onde buscar.

**00:35:36 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Eu posso verificar. Com certeza a CET tem essa informação, porque a CET é que faz essa gestão dos semáforos da cidade. Nós vamos verificar e passar para vocês depois.

**00:35:52 Rafaela Moreira**: Obrigada.

**00:36:06 José Antonio**: Eu queria fazer um testemunho similar ao da Sandra, aqui da região. Acho que, como muitas pessoas, eu tenho diversos chamados, uns cinco ou meia, a respeito dessa questão de acessibilidade. Aqui, o principal corredor de ônibus na região que eu moro é o Francisco Morato, e você tem trechos que ocorrem exatamente isso que a Sandra comentou. De um lado você tem o rebaixamento e do outro lado simplesmente não existe. Se um cadeirante fosse passar por lá, ele ia ficar no meio da rua. Nós temos, às vezes, pontos de ônibus, esses painéis de publicidade. Em um dos pontos, ele está na perpendicular à via, praticamente bloqueando o trânsito de pedestres. Existem até diversas situações de risco quando o fluxo aumenta de pedestres e você tem que ficar cedendo a passagem para ir de uma direção para a outra. Outro chamado que está aberto também... Enfim, essa realidade que o levantamento no orçamento moço indicou, que nós não estamos dando prioridade, quem circula a pé testemunha isso cotidianamente, para qualquer lado que você se vire.

**00:37:51 Elio**: Bom dia, pessoal. O José Antônio mostrou que é 112 vezes a base do orçamento, mas se considerarmos também que a participação do caminhar é 70%, essa diferença vai para 370 vezes o que é gasto no asfalto em relação ao que é gasto por pedestre. Sobre as observações da Sandra, eu queria dizer o seguinte, que, de fato, as sinalizações nos cruzamentos desconsideram o pedestre, porque é feito parcialmente, metade dessas travessias, de um lado ou do outro, o pedestre tem de olhar o trânsito para ele certificar quando vai atravessar ou quando pode atravessar ou está em risco. É o caso, por exemplo, de uma travessia muito usada na esquina da saída do metrô do Paraíso, na Rua Eduardo Amaro, em que, de um lado, não tem sinalização. Então, o pedestre tem de olhar a hora que o trânsito vai parar para ele poder atravessar. E é algo perigoso, porque, muitas vezes, o pedestre olha de um lado e está verde, mas, na verdade, não é para ele, é para o outro lado. Essa mesma coisa acontece naquela travessia da entrada da Lisboa, na Paulo VI, onde a Marina morreu, metade tem sinalização, a outra metade não tem. Então, ali, com certeza, a Marina se equivocou, tendo que adivinhar qual era a sinalização, qual era o trânsito ali e acabou sendo atropelada. A outra coisa é com relação às faixas, as faixas de pedestres que deveriam ser na continuação da calçada, conforme o artigo 69, não são afastadas. Eu não sei se é afastada para tirar o carro do trânsito, para auxiliar nisso, e o pedestre pode ser atropelado quando o carro está retomando a velocidade para continuar. É o caso, por exemplo, do cruzamento da Brasil com Guadalupe. Está uns 10 metros afastado da linha da calçada. Era isso, obrigado.

**00:41:12 Mauro Calliari**: Oi, gente, bom dia. José Antônio, muito obrigado pela apresentação. Muito bom a gente poder estar aqui falando disso. Eu queria sair um pouco menos do particular, como a gente está indo perigosamente para aquele caso que é “vamos discutir a calçada de não sei onde”, que também dá autonomia, que mostra que a gente usa essa câmara para poder ecoar alguma coisa. Eu acho que é importante vocês pegarem dos casos particulares os gerais, mas eu queria ir direto para o geral. Primeiro, eu queria que você validasse, Antônio. Eu acho que o José Antônio buscou um monte de dados. Essa câmara temática está apresentando um resultado pífio em relação a duas coisas que não estavam tão claras para mim. Primeiro, em relação a essa história do empenhado versus o orçado. Eu acho que deve ter coisa que não corresponde, José Antônio. Até porque a tal da PEC, mesmo sendo pequena, em alguns anos apareceu ali. Em alguns casos, em 2021, 2022, acho que quando você colocou está zerado, o que é estranho. Porque, toda vez que a gente assiste às apresentações, tem alguma coisa sendo feita que talvez não tenha sido colocada nesse valor. Mas, de qualquer modo, acho que a gente precisava checar isso. Eu pedi para a Michelle explicitamente que a gente tenha uma apresentação sobre o que foi feito nessa PEC. Quer dizer, pequena ou não, ela não está nem sendo colocada. Eu acho que a gente precisa ou empenhada, até o final da gestão, a gente tem que ter um balanço no começo, no final do começo, por exemplo, falando assim, chegamos a tanto, era para fazer 1 milhão e meio de metas, quanto fez? Lembrando que essa meta é muito baixa também. Independente disso, porque a gente vê milhões, parece muito, mas, quando você vai ver em quilômetros, é muito baixinho. Mas o que eu queria me concentrar é, primeiro, acho que a gente precisa divulgar esse número. Se a gente conseguir validar, seria interessante ter, para poder falar, quanto se gastou por viagem. Eu nunca tinha visto essa apresentação. Esse R$ 853 gastos para cada viagem de carro, acho que é por dia, José Antônio, precisava esclarecer isso, não no total, w R$ 7,00 por viagem, porque se você pegar o número de totais no ano, esse número muda bastante. Só para entender como é que a gente pode divulgar. Isso é muito interessante, é um número que nunca tinha visto. Mas o mais importante para mim é uma coisa que surgiu no começo da apresentação. Eu não tinha me dado conta de que o próprio PDE faz eco ao plano de mobilidade, que é a sugestão da gestão de calçadas por respeito à responsabilidade da prefeitura e a criação de um órgão responsável pelas políticas de pedestres. Acho que a gente devia colocar já de cara, e sei que aquele grupo de trabalho vai falar disso, que a gestão das calçadas seja feita, assim como toda a gestão dos pedestres, o meio de transporte mais importante da cidade de São Paulo, por uma área específica. Na hora em que a gente está vendo tudo isso, toda essa soma dos números, a gente vê o desequilíbrio que é e a falta que faz um representante que esteja sentado numa cadeira com poder dentro da prefeitura que fale assim, meu emprego depende de defender vida de pedestre, depende de calçada. Acho que o que a gente está vendo aqui, nós já falamos disso uma vez ou outra, mas acho que a gente tem que sair daqui e gostaria de propor, não sei como a gente faz, isso aqui é um órgão consultivo, a gente não delibera, mas a gente pode votar. Agora, tem uma proposta que a Câmara Temática de Mobilidade a Pé propõe a criação de um órgão de gestão da rede municipal de caminhabilidade que englobe calçadas, que pense no pedestre, que só exista por causa disso. Gostaria de propor isso aqui. Acho que é tão indignante a gente ver esses números que acho que, para mim, me motivou essa ideia de a gente tentar sair daqui com uma ideia que é assim, esta Câmara votou, nós estamos propondo à prefeitura, formalmente, na presença dos que estão aqui, através do Dawton, da Michele, que leve para frente uma proposta de criar-se uma área de mobilidade a pé na cidade de São Paulo.

**00:45:42 José Antônio**: Posso comentar um pouco o que o Mauro já falou?

**00:45:48 Dawton Roberto Batista Gaia**: Deixa a Meli falar, depois você comenta, por favor.

**00:45:55 meli.mobilidade**: Bom, a gente está vendo o pessoal trazer. Eu conheço o José Antônio há muito tempo. Foi excelente. Seria legal se alguns dados não têm informações que são específicas do Butantã, mas se você conseguisse ampliar o seu estudo considerando a cidade toda, seria ótimo. Tem, por exemplo, formação de número de... Eu achei que era só do Butantã que você estava...

**00:46:35 José Antônio**: Não, só os exemplos que comentei, mas os dados são da cidade inteira.

**00:46:41 meli.mobilidade**: É superimportante. Desde a época em que fiz mestrado, que é há 20 anos, eu já tinha feito levantamento de autuações que eram dirigidas para melhorar a qualidade da mobilidade a pé. E, quer dizer, não mudou nada. Continua a mesma coisa, talvez hoje em dia seja até pior, porque a CET está muito mais desfalcada do que naquela época. Mas a gente vê que os problemas continuam os mesmos. Então, em relação ao semáforo, só queria lembrar que, no dia em que fizemos a apresentação do trabalho do semáforo cilada e daquele estudo que apresentamos no Congresso Dampete, apresentamos com proposições, que são sugestões de ações para serem adotadas pela área semafórica. Eu queria ter um retorno, foi adotado, até porque, pelo próprio manual, é possível. A gente sugeriu que as travessias, por exemplo, travessias mais complicadas, mais numerosas, o cálculo do tempo semafórico seja feito pela demanda e não pela extensão a ser atravessada. O manual permite, porque ele tem aquela saída genérica, olha, é assim, mas o técnico que for calcular pode dar o tempo que ele achar mais conveniente. Está mais ou menos escrito assim no manual. Então, ninguém está desrespeitando o manual. Eu só queria saber se isso está sendo considerado, porque isso não foi só para a gente encher linguiça, encher a paciência do ouvido de vocês nas nossas reuniões, mas foi um trabalho com fundamentação científica e que a gente fez de graça para o município, está certo? Foi feito para a gente e ele está à disposição. Então, acho que é uma coisa importante, uma coisa que dá para fazer, não é cara, não envolve custo, é só sentar, é só pôr mãos à obra. Em relação à calçada, a gente sabe o sofrimento que é. Eu concordo com o Mauro, só que eu vejo que, do jeito que a Prefeitura de São Paulo, porque essa área voltada a administrar a rede da mobilidade a pé, a rede da caminhabilidade, envolve várias áreas da estrutura organizacional da Prefeitura, que não é só a CET. Para isso, essa própria estrutura tem que estar preparada para suprir de pessoas e dar conta, porque, senão, fica mais um papel, está criada a área, e aí põe uma pessoa, põe dois, três gatos pingados, que não vão dar conta. Porque a gente sabe que, pelo menos até a rede de caminhabilidade ficar minimamente decente, tem muito trabalho à frente. Bom, essa é a minha contribuição. Eu só gostaria, se o Dawton não tiver a resposta agora, não tiver ninguém, que você verificasse, porque está lá o trabalho, está à disposição, a equipe de semáforo é muito competente, basta eles terem vontade, não é a política uma vontade técnica de entender que, em alguns locais, a metodologia de ver pela extensão da travessia não dá conta. É isso. Obrigada.

**00:51:15 José Antônio**: Eu queria comentar algumas coisas que o Mauro falou. Eu acho que é superimportante dele ter voltado a perspectiva para a questão geral. Os exemplos, obviamente, tinham mais um caráter de ilustração, mas, inclusive, a nossa expectativa de trazer essa apresentação aqui, apesar de saber que a Câmara não é deliberativa, mas da possibilidade de ter algum encaminhamento da Câmara faça essa realidade. Ela é chocante, não é surpresa, mas é muito chocante pelos números que foram obtidos. Então, se houver a possibilidade dessa Câmara fazer algum encaminhamento, seria muito importante. O Mauro citou a questão do órgão, mas a própria legislação fala de um sistema de informação, quer dizer, para você fazer essa gestão, você precisa ter informações melhores, reunir informações de outros órgãos, enfim, questões importantes que a gente, infelizmente, não avançou. Eu comentei, por exemplo, para a questão do deslocamento a pé, um dado fundamental é a questão de queda nas calçadas, e até hoje não se avançou em se levantar esse dado. Eu comentei que, até onde eu sei, o Corpo de Bombeiros é um dos órgãos que tem isso para o Estado inteiro. De repente, poderia se pensar em um contato da CET com eles para poder ter esse tipo de informação. Então, acho que existem alguns passos importantes em relação a essa questão que poderiam ser dados ou ser manifestados pela Câmara, que a gente precisa avançar, porque essa realidade é indigna. A gente tem uma necessidade de deslocamento a pé e a gente expõe uma parcela enorme da população a uma infraestrutura péssima, na maior parte dos casos, mesmo nos corredores. Nos corredores é onde temos um pouco melhor essa infraestrutura, mas mesmo neles a gente tem essa situação, fora a questão da fiscalização, que cria todo um cenário de insegurança para quem está se deslocando. O Mauro comentou do levantamento. Eu consegui ver essa questão do liquidado. Realmente, naqueles dois anos, olhando lá as planilhas da Fazenda, não achei nada. Pode ser uma questão de um erro de registro. É uma das surpresas chocantes, ver dois anos tudo parado. Mas, pegando aquilo que foi praticado nos outros anos, da forma como foi classificado a execução de passeios, aparentemente, nesses dois anos, faltou o registro, se foi feita alguma coisa ou foi classificado, sei lá, errado em alguma outra ação que não tinha no seu título a relação direta com calçadas e passeios, mas, eventualmente, está lá. Era isso.

**00:54:37 Dawton Roberto Batista Gaia**: O planejamento e as decisões tomadas hoje pelo poder público, em conjunto com a sociedade civil organizada, certamente, são cruciais para a construção de uma mobilidade urbana ativa, mais segura, mais sustentável, mais eficiente, democrática, quer dizer, é claro que essas decisões e esse planejamento é muito significativo. O que eu gostei muito foi o método que você usou, e o que colocou realmente faltou dados de alguns anos, porque realmente foi feito, teve uma PEC das calçadas antes de 21, antes de 22, mas, mesmo assim, a gente vem sempre falando do tamanho da cidade. A cidade é muito grande e sempre, em qualquer trabalho que se faz aqui em São Paulo, ele tem que ser, no mínimo, multiplicado por 100 para ser pequeno. Então, todas as amostras que nós temos hoje terminam sendo muito pequenas diante da necessidade real que a cidade nos traz, dos problemas que a cidade nos traz. É claro que o resultado disso a gente vê aí, essa alteração no quantitativo de íons, aumentando esse número de sinistros fatais de todos os rodais, do pedestre, na bicicleta, do veículo, quer dizer, para a moto. É claro que essa proposta tem que ser uma nova proposta, vamos dizer assim, ela tem que ser muito mais focada no urbanismo, em uma mobilidade ativa e na redução da vulnerabilidade, quer dizer, o que a Meli colocou, eu também concordo plenamente com a Meli. Se você não focar de fato na mobilidade ativa, você dificilmente vai ter uma redução nesses índices de acidente. Estamos falando de 20 mil quilômetros de sistema viário existente na cidade de São Paulo, realmente o número é muito significativo, na população de 12 milhões e meio de habitantes na cidade. Quando você pega esse número e coloca, distribui ele, principalmente na região do Mini Amelviar, isso tem ficado muito grande em todas as travessias. Certamente um plano que venha contemplar e resolver todos esses problemas de acessibilidade que a cidade tem hoje, ele passa a ser prioridade mesmo. O Mauro vem sempre colocando aqui talvez uma proposta de uma diretoria, foi a última fala lá, atrás, enquanto ele era conselheiro, a possibilidade de criar uma diretoria de pedestres para a cidade, que realmente este o a questão do pedestre é muito significativa para a cidade, com certeza é muito significativa, pelos números que você terminou demonstrando a equivalência e os percentuais de deslocamento da cidade, quando distribuídos entre pedestres e todos os modais. Sem dúvida, eu não tenho dúvida nenhuma que seria necessário revolucionar sobre um assunto como esse, para trazer novos estudos e novas propostas para solucionar esses problemas que estão sempre surgindo por... realmente o número de pessoas que tem, o número de técnicos que tem hoje dentro das empresas públicas, elas terminam sendo muito pequenas. Eu até estou fazendo um texto aqui, o Caminhar Seguro e Sustentável pela Cidade. Estou fazendo um trabalho, estou juntando com a nova proposta do plano cicloviário da cidade. Eu não falo mais em plano cicloviário, falo de uma intervenção urbanística, onde você pensa o pedestre e pensa o ciclista, você pensa o modal ativo de um formato mais amplo e o plano intersecretarial. Está claro que uma secretaria única, sozinha, não dá conta disso. Está claro que, no mínimo, SMT, subprefeitura, SMU, SP Urbanismo, quer dizer, todas essas secretarias hoje estão desenvolvendo projetos focados na caminhabilidade. Todas elas. SM Sub, Secretaria do Verde e Meio Ambiente, por que não fazer das nossas cidades, nossas calçadas mais verdes? Quer dizer, Secretaria de Acessibilidade. Quer dizer, no mínimo, 100 secretarias deveriam estar envolvidas num plano tão importante quanto esse para poder melhorar a condição da caminhabilidade da cidade. Então, Mauro, não se imagina que é um grande desafio, né? Eu acho que nós temos que realmente formar o nosso grupo técnico, terminou não se formando, porque precisamos começar a buscar os nomes e a gente precisa da participação da própria CET.

**01:00:32 Mauro Calliari**: É só porque você falou que o grupo não está formado. Eu ia fazer um informe e falar que nós temos uma lista de pessoas e a validar para começar a trabalhar, não tem...

**01:00:40 Dawton Roberto Batista Gaia**: Opa! Desculpe.

**01:00:43 Mauro Calliari**: Mas é de calçadas, porque o nosso assunto era calçada. Agora nós estamos falando desse grupo secretarial que você está citando, eu imagino que tem que falar de muitas na hora que vai abrir, mas eu não queria te interromper, não. Depois eu tenho uma consideração sobre isso.

**01:01:01 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, é que eu estou falando do grupo intersecretarial, porque é lógico que esse grupo de falar sobre calçadas é muito importante, é importante mesmo que existe aí uma possibilidade de ter uma formação técnica significativa para debruçar sobre um assunto específico e desse assunto sair propostas significativas para poder até levar as outras secretarias que podem estar envolvidas. Você vê, a SMU está fazendo as ruas abertas. Aliás, as subprefeituras fazem as ruas abertas, a SMU fez um projeto lá, a Secretaria de Obras fez a licitação do projeto da Liberdade. Quer dizer, fez aqui o projeto das ruas temáticas, as secretarias, de um modo geral terminam trabalhando separadamente, que se não houver representantes dessas secretarias no grupo que a gente formar, você tem o risco de fazer uma proposta, quando chega lá já tem outra proposta que inviabiliza o que está se propondo. Então, é isso. É claro que a proposta pretende ser indutora e facilitadora para romper o paradigma, que é isso que a gente precisa fazer. Precisa romper o paradigma para construir uma cidade melhor. Hoje temos um pensamento potencialmente rodoviarista, vamos colocar dessa forma, e precisa quebrar essa lógica histórica da priorização do automóvel e realmente buscar essa requalificação das estruturas que essa cidade oferece para o pedestre. Não é fácil, lógico que não é fácil. Mas o grupo, com certeza, é capaz, esse grupo será capaz de trazer propostas para ser encaminhado para essas outras secretarias, provavelmente. Então, é um passo, com certeza é um passo a ser dado nessa direção.

**01:03:25 Mauro Calliari**: Dawton, não estou querendo ser o chato de galocha, mas acho o seguinte, o seu discurso é de alguém que está falando assim, “ó, precisa mudar”. Vocês trabalham na prefeitura, a prefeitura não é capaz de vir aqui, tudo bem, uma semana do segundo turno, estou entendendo por que não tem ninguém apresentando mortes, mas faz dois anos que morrem mais gente na cidade a cada dia. A prefeitura não está nem aí para isso. Então, assim, esse grupo não existe. O que você está falando é assim, a prefeitura é importante, nós vamos fazer... Esse grupo de calçadas que a gente criou na vez passada, ela só surgiu por uma razão assim, porque não tem ninguém que é capaz de vir aqui para fazer uma fiscalização das calçadas e falar se nós estamos fiscalizando ou não. A gente viu isso. No passado foram aplicadas 300 multas numa cidade que tem um bilhão de infrações. Então, assim, eu não consigo ver nenhuma ligação entre o que está sendo dito aqui e o que você está falando. Você está falando assim, sim, isso é importante. Só que isso é a gente que está falando. Eu estou querendo ver... Você fala, bom, precisamos estudar o assunto de ter uma diretoria de pedestres. A Meli jogou um balde de água fria falando, olha, na verdade, isso precisa de outros sistemas. Alguém vai falar, é mesmo, a gente não tem esses estudos. Então, a gente vai falar, precisa ter uma área, não adianta ser só pouca gente. A gente não vai fazer nada. A gente continua não fazendo nada. Esse grupo está falando assim, nós acabamos de ver um estudo que é assim, opa, nós não estamos conseguindo nem aplicar aquilo que se falou. A prefeitura não está cumprindo nem uma das metas que ela mesma se colocou. Ninguém falou, faz um milhão e meio de metros. Foi ela que falou, eu vou fazer um milhão e meio. Ela podia ter falado 10 milhões, 10 metros, mas ela falou um milhão e meio. Ela não cumpre. E não tem ninguém aqui falando assim “É verdade, a gente não cumpriu, porque faltou dinheiro. Ou nós colocamos dinheiro em asfalto”. Quem é dessa área que está aqui? Quem é dessas pessoas que estão aqui que podem falar em nome disso? Por isso que estou falando. Precisa ter alguém que fale. A minha proposta não tem nada ali com grupos de trabalho de calçada, não é nada disso. É assim, é a gente sair daqui hoje com uma frase, falando assim, a diretoria da CET aqui envolvida, na pessoa de Dawton, percebeu a dúvida das pessoas que estão aqui. Estou querendo botar para frente uma coisa que é assim, põe um ser humano que venha aqui e prestar satisfação. O prefeito não vem. Ninguém aqui fala por que não cumpriu, ninguém aqui fala por que a morte não sei o quê, por que aumentou. Estou querendo que tenha alguém com quem a gente converse. Então, não sei o que fazer, a não ser propor de novo uma votação aqui, que todo mundo levante a mão e fale assim, sim, gostaria que tivesse uma diretoria de gestão. A gente escreve uma coisa, sai daqui, a Michele manda para alguém, alguém vai e joga no lixo, mas pelo menos que saia daqui com alguma coisa que fale assim, “opa, legal”, porque senão estamos vendo um estudo aqui que não tem eco. A gente não sabe se o estudo está validado, a gente não sabe por que não cumpriu a PEC, a gente não sabe por que está morrendo mais gente. Só acho que precisa ter uma pessoa, uma diretoria, uma gerência, um estagiário que fale assim, vou perder o emprego se aumentar o número de mortes na cidade, se não for na reunião do comitê de pedestres, se não for... Estou tentando ser um pouco dramático para não terminar com o seu discurso, porque o seu discurso é ótimo, só que ele não sobe. Não sei com quem a gente precisa falar, mas gostaria que você indicasse, falasse assim, este assunto tem que ser levado ao secretário tal. A gente leva, depois que trocar a gestão, se trocar.

**01:07:06 meli.mobilidade**: Posso falar, já que meu nome foi mencionado? Porque eu acho que o Mauro não entendeu direito as minhas palavras. Bom, então, Mauro, não é que eu joguei um balde de água fria para que isso não vire uma encenação. A gente solicita que seja criado uma área que o estagiário perca o emprego se ele não melhorar a calçada. É muito fácil, como já houve até tentativas, de se resolver isso na canetada. O que a gente quer é resolver esse problema, que essa área seja criada definitivamente, e não ter uma promessa que depois, como você falou, vai para a gaveta, seja amassada e vai para o lixo, e alguém minta para a gente dizendo que vai ter. Eu acho que é assim, a gente tem que ter maturidade para compreender, para ver que a gente não estava. Infelizmente, nós não temos a melhor das situações e que não dá, dia para noite, ser criada uma área como a gente está pedindo. Seria a mesma coisa. Já houve um PL do André Matarazzo, não sei se você teve a oportunidade de ler na ocasião, que passava a responsabilidade das calçadas para a Prefeitura de São Paulo, e só no PL não tinha, nem mencionava, que a Prefeitura deveria se reorganizar para poder assumir essa incumbência, ou pelo menos desse uma diretriz geral para que isso gerasse um decreto minimamente decente que pudesse ser colocado em prática. O que eu estou querendo dizer é que o atual organograma da Prefeitura não transpira, ele não possui a vontade política de se viabilizar essa diretoria de calçada.

**01:09:33 Mauro Calliari**: Então, eu estou querendo entender a sua proposta. Qual é a sua proposta?

**01:09:38 meli.mobilidade**: Se você segurar um pouquinho a sua ansiedade...

**01:09:44 Mauro Calliari**: Você está falando que não é a favor de uma proposta, mas eu não estou entendendo qual é a sua, só para a gente entender.

**01:09:49 meli.mobilidade**: Não, se você segurar um pouquinho a sua ansiedade, eu explico. Não sou contra vocês, muito pelo contrário. O que eu estou querendo dizer é que se a gente... Eu não sou contra, a gente tem que fazer essa área responsável, mas, para isso, precisa haver um negócio chamado vontade política. Se mexer no organograma, tirar pessoas de várias secretarias de onde a responsabilidade da calçada está dividida, está dividida, espalhada e juntar num órgão que tenha poder de decisão, que tenha poder de contrato, que tenha dinheiro para poder fazer esses contratos, que apresente um organograma para que isso seja implantado. Mas isso não dá para fazer só de promessa, porque seria muito fácil se colocar... Vem alguém do Poder Público, vem um qualquer e diga para a gente, não, o prefeito está examinando. Então, o que eu acho é que a gente tem que exigir que essa área tenha que ser feita. E, sim, ela tem que ter várias áreas compondo, como o Dawton estava explicando. Tem que ter gente da CET, tem que ter gente da subprefeitura que trabalhe com contrato, tem que ter gente da subprefeitura que trabalhe com obra, tem que ter gente, eu não sei qual é a secretaria agora que está, a SP Urbanismo, que tem contrato e que faça reurbanização, que não é só fazer calçada, você tem que regularizar as calçadas, é um baita de um trabalho. Só lembrando que nós temos 40 mil quilômetros de calçadas, não é uma coisa que não adianta vir o cara e falar, não, nós vamos atender vocês, e a gente ficar nessa ladainha de ver que não está acontecendo nada. Eu acho que a gente tem que entender como funciona a estrutura da prefeitura, como isso está efetivamente distribuído para a gente até ajudar ou a gente se reunir e fazer uma proposta pronta, que só falta se a gente conseguir, porque não é uma missão fácil. Sim, só falta a vontade política do prefeito a ser eleito, se ele abraçar a causa, porque calçada é uma coisa que a própria sociedade que vota, ela dá muito menos valor do que pista asfaltada ou do que plano de pavimentação. Também acho que tanto o poder público quanto nós que somos a sociedade organizada, a gente também tem que sensibilizar a sociedade de maneira geral para mostrar que o idoso de cada um, ele poder passear na calçada, ela não pode ter buraco, ela não pode ter rampa. Às vezes, a própria casa da gente precisa ver se as nossas, para começar pelas nossas casas, está certo? Ver se nas nossas casas as calçadas estão boas. A gente tem que começar pela gente e depois exigir que a prefeitura regularize, pelo menos, as calçadas dos órgãos públicos para ela ter moral para depois cobrar, fiscalizar. Hoje em dia, a gente tem quantos fiscais para poder fiscalizar infração de calçada? Foram 300 infrações numa cidade que tem 40 mil quilômetros de calçada. A gente escolhe prefeitos ou prefeito que propõe um milhão de metros quadrados de calçada como plano, sem saber o que isso representa, que não é nem 200 quilômetros dos nossos 40 mil quilômetros de calçada. Isso aí é 0,05%. Então, é uma coisa que a gente precisa esperar uma proposta pé no chão. Não adianta, eu acho, a gente tem que exigir o órgão responsável pelo menos por um tempo poder canalizar todas as ações para a gente poder consolidar a nossa infraestrutura que vai embasar a nossa rede da mobilidade a pé. E, como eu estava cobrando do Dawton, pelo menos um passo que está na mão da CET que é rever a programação semafórica. Essa é uma coisa que dá para sair e que a gente pode pedir, a gente pode pedir, exigir da CET, que é o único órgão que está presente nas reuniões ouvindo a gente. Porque a gente fala de calçada para a CET, a CET pode fazer até a parte dela, mas a parte dela em relação à calçada é muito pequena. A gente tem que aproveitar e discutir, levar esse tema para as outras comissões municipais. É claro que a mobilidade, que é um tema grande da CMTT, está certo? Mas tem as comissões de política urbana e outras comissões que também devem ser cobradas para a gente poder conseguir essa rede. Não adianta a gente fazer uma rede teórica como se foi feito já projeto de lei para passar para a prefeitura. Não adianta nada. O que aconteceu? Os proprietários iam ficar sem a responsabilidade. Eles não iam mais nem cuidar, nem do jeito errado que eles cuidam. A prefeitura não dá conta, porque mobilidade a pé não é prioridade. Os caras que a gente escolhe para ficar na prefeitura não abraçam o deslocamento a pé, o pé desce com prioridade. Tem sido assim há muito tempo. É isso que estou tentando falar. Não estou puxando, passando pano para ninguém. O que a gente tem é que ter uma visão geral e não viver no mundo de Alice em País das Maravilhas. É isso. Desculpa se me alonguei.

**01:17:03 Dawton Roberto Batista Gaia**: Deixa o Marco Antônio falar que ele se inscreveu. A gente está dando a palavra para quem se inscreve. Está aberta a palavra para qualquer um que quiser falar.

**01:17:42 Marco Antonio Portugal**: Não tem problema nenhum. Vamos lá. Obrigado, Dawton. Bom dia a todos. Obrigado, José Antônio, pela apresentação. Vou tentar ser mais breve do que as falas anteriores. Queria só dizer que concordo com a sugestão de encaminhar um responsável pelas calçadas e pela caminhabilidade de uma forma geral na cidade. Acho que o enfoque é, sim, urbanístico. Ele é muito maior do que simplesmente a questão da mobilidade. Acho que tem que ser pensado com outros mobiliários da cidade. Por exemplo, questões de lixeira que ocupam a calçada, questão do próprio piso da calçada. Eu, particularmente, não concordo com o padrão atual da prefeitura. Até que as implementações que têm sido feitas já têm apresentado problemas de manutenção. É um piso que não oferece um ciclo de vida, uma sustentabilidade adequada. Só tem uma questão que eu queria frisar nessa proposta e acho que vale levar isso em reflexão. Ela tem que, sim, partir de uma vontade política, mas ela não pode ficar atrelada à política. O que eu quero dizer com isso? Ela tem que ser uma autarquia independente, como existe em outros municípios, órgãos que são estratégicos, que caminham para aquele assunto, aquele assunto é de responsabilidade daquele órgão, independente do prefeito, independente do partido, porque ele tem um encaminhamento técnico preciso. O que o executivo precisa garantir, única e exclusivamente, é destinar dinheiro, destinar recurso. Esse recurso, sendo aplicado dentro de um conceito técnico, até o próprio TCM, Tribunal de Compras Municipal, aqui de São Paulo, que é uma das poucas prefeituras do país que tem o seu próprio tribunal, pode fiscalizar, ou os vereadores podem fiscalizar, ou a socialidade civil pode fiscalizar, mas vai ter de quem cobrar a atuação técnica desse órgão, que hoje está dividido, hoje é uma bola que todo mundo faz e acaba ninguém fazendo. Então, quando a gente pede para a prefeitura fiscalizar, não tem aquela responsabilidade direta para aquele assunto, tem outras prioridades. Quando pede para alguma coisa que envolva CET, tem outras prioridades. Quando envolve urbanismo, ou envolve paisagismo, ou envolve qualquer outro elemento de outras organizações da prefeitura, cada um tem a sua prioridade. Então, realmente, calçada vira uma terra sem ninguém. Quando a gente ainda coloca que boa parte delas estão para a responsabilidade do responsável pelo fronteiro, pelo terreno, onde a prefeitura também não faz a fiscalização, realmente, a gente falar aqui do problema, o problema está aí, está muito bem mapeado, está muito bem caracterizado, está muito bem conhecido, só precisamos ter de quem cobrar e de quem possa fazer também. É isso. Obrigado. Só para fechar, queria aproveitar a presença do Mauro aqui, que ele anunciasse os integrantes desse grupo e que, se possível, pudesse me incluir no grupo também. Obrigado.

**01:21:22 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não sei se você consegue colocar... Você quer falar, Mauro, os integrantes do grupo ou colocar no chat? Não sei se é possível você colocar no chat os integrantes, com proposta do grupo.

**01:21:44 Mauro Calliari**: Posso falar. Só para dizer quem é que está aqui, que tinha falado. A Rose, o Elio, o Cauê, a Vansandra, o Marco Antônio Portugal. A gente tinha falado na última reunião do José Renato participar. Tem o Renan e a Bárbara, mas a Bárbara tinha falado que topava e a gente não confirmou ainda com ela.

**01:22:11 José Renato**: Mauro, pode contar comigo sim, viu? Estou à disposição.

**01:22:16 Mauro Calliari**: A gente vê o escopo diante do que a gente vai fazer, o que é possível e o que não é possível, a gente fala disso. Só para terminar, para mim, em relação a essa história da proposta de analisar uma área de gestão municipal, continuo achando que a gente precisa ter esse assunto no radar. E, claro, a vontade política é o fato necessário para isso acontecer. Mas acho que esse grupo tem de se manifestar em algum momento. Pode não ser agora. Estou entendendo que o Dawton não vai fazer essa votação. Entendi que tem argumentos que não é melhor a gente esperar alguma outra hora para isso. Mas acho que a gente precisa, em algum momento, dizer assim, “vamos analisar”, com a presença de 200 secretarias, com a presença de todo mundo que precisa, mas qual é o nosso objetivo? É ter alguém que se responsabilize por isso, uma área grande, que seja bem estruturada, que seja bem apoiada pela Prefeitura. Nós temos hoje essa vontade política? É claro que não. Mas a gente está aqui, sentado, há uma hora e meia, discutindo uma apresentação muito bem feita pelo José Antunes, que, mais uma vez, não vai gerar nada de concreto. Nós não vamos sair daqui. A Prefeitura não está apresentando. Nós continuamos com isso. Então, assim, com a nossa manifestação ou sem a nossa manifestação, não vejo nenhum problema a gente falar que gostaríamos que isso aqui fosse analisado. Também não vejo problema a gente deixar isso para a próxima gestão, mas acho que a gente, em algum momento, vai ter que encarar isso aqui. Não está vindo da gestão pública. Será que virá da sociedade civil? Claramente, aqui, a gente vai ter que sentar, fazer reuniões, conversar, para poder vir com uma proposta mais estruturada, pelo menos onde todo mundo tenha um mínimo de base comum para poder propor alguma coisa para a Prefeitura.

**01:24:15 Dawton Roberto Batista Gaia**: É lógico que isso vai terminar sendo retratado lá no plano de metas da Prefeitura, Mauro. Só vou te fechar aqui a gente vai terminar sendo indelicado com a próxima pessoa que vai apresentar aqui o trabalho. Isso tem que ser retratado no plano de metas da Prefeitura, com toda certeza. Se ele não aparecer no plano de metas, a gente vai ver que não foi da prioridade. A prioridade tem que ser estabelecida no plano de metas, porque não adianta eu falar que vou fazer isso e chego nas metas do ano que vem. Isso não está retratado lá. Quando se fala em plano de metas, por isso que eu insisto em falar numa integração de alguma coisa intersecretarial, porque cada secretaria tem uma meta específica que trata do pedestre. Cada uma dessas seis secretarias que eu citei, ela trata do pedestre. Elas somadas, com toda certeza, serão muito mais fortes para poder fazer essa defesa que nós tanto queremos. É assim. Só vou dar um exemplo. A CET tem um grupo específico que trabalha, faz várias propostas do PDS. Com certeza, tem muitos trabalhos bons para ser apresentado lá, que está privilegiando e está melhorando a condição do PDS, a caminhabilidade. A gente está falando de várias áreas calmas, ruas completas. Então, os projetos que nós estamos licitando e vai ser implementado, mas lógico que nós sabemos que isso é muito pouco. Quando eu falo de três e quatro projetos pequenos, vamos dizer assim, eu vou chamar a área calma do projeto pequeno porque, embora envolva 20, 30 cruzamentos em uma área calma, normalmente é essa extensão do perímetro de um projeto de área calma, numa cidade como São Paulo, isso termina sendo pequeno, realmente pequeno. Temos três ou quatro áreas calmas sendo estudadas, quatro ou cinco ruas completas sendo estudadas. Quando você soma tudo isso, mesmo sendo bastante, por conta da escala que a gente está falando, isso termina sendo pequeno. Quando somados as outras secretarias, com toda certeza, somados as outras secretarias, isso vai se ampliando. E, claro, só para encerrar, se isso não for colocado, de fato, no plano de metas da Prefeitura, quando se fala, eu vi lá um milhão e meio de metros quadrados de calçada. Qual é a meta da Prefeitura? É fazer 10%, 15%? Então, isso vai ter que aparecer em algum lugar. Este grupo, esta câmara temática, pode fazer um trabalho conjunto. Com certeza, ela pode fazer esse trabalho conjunto. Ela pode fazer a gestão desse processo. Lógico que ela pode fazer. Só que, com certeza, isso termina sendo um trabalho conjunto. Não dá para fazer nada individual. É isso. Acho que, Meli, vou pedir para você ser breve agora, porque agora acho que o Pratas levantou a mão também.

**02:28:29 meli.mobilidade**: Não, é só um acréscimo, Dawton. Esse trabalho não tem, por exemplo, esse trabalho de rua completa no sul, que é um trabalho picadinho e pontual, o trabalho tem que ser começado pela rede da mobilidade a pé. A CET tem que conhecer, mapear, identificar, a partir dessa rede da mobilidade a pé, ela definir o planejamento. Tem que começar pela rede. Aquele trabalho lá que a Luísa até escreveu, acho que na Arena da NTT, já apresentou aqui no grupo, tem que começar por aí. Não adianta ficar matando o barata nos ralinhos aí da cidade. Tem que dedetizar. Então, tem que começar por um trabalho geral que tenha a metodologia adequada, pelo menos a melhor que vi até agora.

**01:28:50 José Antonio**: Só queria me despedir, agradecer o convite de vocês. Você comentou da importância da perspectiva de estar no programa de meta. Seria interessante que este grupo de trabalho também se debruçasse um pouco a respeito do indicador que é colocado lá, o indicador inadequado. Se não me engano, faltou até regionalização da meta. Enfim, tem uma série de aspectos que não foram sequer considerados nessa meta, que é baixa na meta atual, porque a gente tem uma meta mais adequada para ser acompanhada ao longo do tempo. Eu tinha esquecido de comentar, o Mauro tinha perguntado, aqueles indicadores do valor por viagem é em relação à quantidade média diária mesmo, o que o Mauro perguntou. Foi só um exercício, obviamente não é um indicador técnico da área, mas só para ter uma ideia, uma comparação de reais por viagem de áreas que foram estimadas. Tá bom? Agradeço, gente, pela oportunidade e espero que esse grupo frutifique, porque realmente precisamos muito.

**01:30:10 Dawton Roberto Batista Gaia**: José Antônio, muito obrigado. O seu trabalho foi excelente. Realmente fiquei surpreso com alguns números que você apresentou. Mostra parte da realidade da cidade que a gente vive hoje. Realmente é muito significativo. É isso mesmo, acho que trabalhos como esse terminam edificando. Eu só vou discordar do Mauro, porque eu acho que tudo que a gente faz, tudo que a gente põe nesta câmera temática, a gente tem frutos, com certeza tem frutos e os frutos vão vir. Os projetos, eu vou insistir com o Mauro que a gente realmente tem trabalhado bastante, os grupos têm trabalhado bastante e talvez as nossas metas sejam pequenas. Talvez, estou falando no sentido da priorização do pedestre, talvez esses números tenham que ser ampliados. Mas é claro que o grupo talvez não esteja fortalecido o suficiente para fazer a cobrança como é feito lá do automóvel, que é o pavimento e a prefeitura temendo envolvida. Não estou dizendo que a prefeitura está fazendo errado em pavimentar a cidade, pelo contrário, acho que tem que pavimentar sim, porque evita acidente, tem um monte de vantagens também. Não é o número de pavimento que está errado, é os outros números que eu acho que são baixos. Não é baixar o outro, acho que tem que ampliar os nossos, tem que ampliar a questão do pedestre, tem que ampliar a questão da bicicleta, tem que ampliar todos os outros números para poder fazer dessa cidade uma cidade melhor. É assim que funciona. Não é criticar o número que o outro está grande, nós temos que buscar melhorar os nossos veículos, que eles estão realmente pequenos. Eu vou agradecer mais uma vez ao José Antônio, muito obrigado, Zé, se quiser permanecer na reunião, fique à vontade. Vai ter aí a Ana Cláudia Brito, que é psicóloga e gestora aqui da Educação de Trânsito, da Gerência de Educação da CET. Ela vai fazer a apresentação Educação para o Pedestre. Ana, a palavra é sua.

**01:32:22 Ana Britto**: Bom dia, gente, eu vou ser rápida. Eu estava acompanhando todas as falas de vocês, começando. Os nossos trabalhos sempre são interativos, então eu vou pedir para vocês pensarem em tudo o que foi discutido, tudo o que foi levantado, tudo de angústia, tudo de ansiedade, tudo de insatisfação, agora pensa em chegar alguém para você e falar “Gente, eu vou trabalhar com Educação de Trânsito, Educação para o Pedestre, é isso que nós da educação vivenciamos todos os dias”. Isso que vocês levantaram aqui potencializado muitas vezes, porque a gente está em contato com as pessoas que estão aqui, fazendo a mobilidade urbana circulando na cidade, trazendo suas angústias e satisfações diariamente, independente da gestão, como foi falado, porque nós acreditamos. Esse trabalho já existe há mais de 30 anos. Eu trouxe um pouco para estar mostrando para vocês, mais ou menos, como a gente atua, o que a gente faz, como é muita coisa que acontece *indoor* nessa cidade, com 40 mil quilômetros de calçadas, de vias e acaba não aparecendo. A educação é formadora de opinião, sim, até porque a gente já chega recebendo essa insatisfação e trabalhando essa questão, porque a gente tem que achar o melhor jeito de a gente continuar fazendo essa mobilidade urbana, reduzindo acidentes, essa pessoa conseguir estar priorizando e preservando a própria vida e a vida do outro. Pode passar, Deyse. A gente colocou aqui um pouco do organograma da CET, para vocês entenderem, onde, aqui, as três áreas de atuação, a educação ali, junto com a engenharia e a fiscalização. Para vocês entenderem onde a gente se encaixa, onde a gente está dentro do organograma, nós estamos dentro da diretoria junta de planejamento e projetos, ali, a gerência de educação, em verde, e, à esquerda, o departamento de educação, à distância. Vamos falar como estamos falando, de pedestres, então, não vem ninguém do departamento de ação para condutores, porque é o nosso departamento, o DED, que trabalha mais essa questão do pedestre, até porque a gente começa a trabalhar desde a educação infantil. A nossa diretriz pedagógica do CETET, o CETET está localizado lá na Barra Funda, nós temos atividades presenciais, atividades presenciais no CETET, presenciais nas instituições, escolas e empresas, e online também. Aqui é a nossa fachada, a entrada lá do CETET. O Dawton estava falando a respeito da questão da mudança de paradigma, vocês falaram bastante sobre o plano de metas, o plano óbvio, a gente já trabalha isso, nós adequamos as nossas falas, as nossas ações, de acordo com o que está sendo de prioridade. Então, a gente já fala muito da mobilidade ativa, nós começamos, como eu disse, a atividade a partir da educação infantil. O nosso foco é o pedestre, a pessoa vai ser condutor se quiser depois, mas pedestres somos todos o tempo todo. A gente chama atenção já para essa questão da valorização do pedestre, do papel dessa pessoa que é o mais frágil, ali em questão da mobilidade urbana, isso sempre foi nosso diferencial em relação a outras instituições que faziam educação para o trânsito, que colocavam aquela criança como futuro motorista, ele ganhava a carteira, nada contra, mas a gente sempre achou mais interessante priorizar o pedestre e mostrar que ele tem essa importância e que a gente precisa estar valorizando essa pessoa e essa vida que está passando ali. Aqui, como foi falado, a mudança de paradigmas, a gente também já tinha incorporado isso nas nossas falas, nas nossas atividades, principalmente com os adultos. Depois eu vou mostrar para vocês uma oficina que nós fizemos com educadores dentro do Rota Escolar Segura no Jardim Nakamura, porque existem duas questões que a gente percebe. A educação entra ali para o convencimento da participação daquela comunidade, daquele entorno, porque nem sempre a questão de priorizar o pedestre vai possibilitar que a fluidez continue do jeito que estava antes. A gente entra mostrando para eles que vai ter uma lentidão, tem uma mudança, porque vai ter essa mudança, e aí, priorizando o pedestre, priorizando a pessoa, priorizando o ciclista, as velocidades vão reduzir mesmo, outros cuidados terão de ser tomados. Às vezes a gente chega nas comunidades, chega para falar com os professores, e eles já estão com essa queixa, mas eu estou demorando mais. Tem todo esse trabalho que nós temos de fazer com essa questão da mudança da opinião também, e assim, da minha participação de tudo que está acontecendo, minha participação enquanto sociedade, em tudo que está acontecendo ali naquele entorno, para a melhoria do coletivo. Falando em coletivo, acho que a próxima já são as atividades que a gente realiza com a educação infantil. Nós começamos sempre trabalhando o que essa criança consegue absorver, o que já faz parte do dia a dia dela, mas tem coisas que são muito importantes, que são trabalhadas na educação infantil e que a gente precisa depois, porque é aqui que eles vão aprender a importância das regras, de valorizar o bem-estar coletivo. É na escola que começa, compartilha com os colegas, a questão do compartilhamento do espaço, que depois a gente pede tanto quando é adulto, que vai ter espaço do veículo, do motociclista, do ciclista, do pedestre. A gente trabalha com os educadores essa questão de eles estarem prezando isso com as crianças, porque são importantes para esse cidadão que vai estar circulando pela cidade depois, no futuro, pode mudar. Aqui, as nossas atividades para o fundamental I. Lembrando para vocês, nós recebemos crianças lá no CETET, nós vamos até as escolas. Às vezes a gente pega grupo que 30% dessas crianças foram atropeladas, que também não aparece, porque a gente tem mais um índice de morte, a gente costuma, quando tem tempo, a gente pergunta, às vezes, os próprios educadores se surpreendem quando aquele tanto de criança levanta a mão para falar que já foi vítima de algum atropelamento, de algum acidente no trânsito. A gente vai estar falando com eles as noções básicas de circulação e travessia, porque essa criança já está lá, fazendo parte do trânsito, dependendo de onde é, os pais saem, se a escola é uma região muito afastada do centro, os pais saem mais cedo ainda para trabalhar essa criança, é o irmão de dez que leva a criança de sete anos para a escola. Então, tem uma criança tomando conta de outra criança, fazendo parte da mobilidade urbana, do que está acontecendo aqui no São Paulo. Às vezes, tem sim, 30%, Meli, que já foi atropelada, que caiu de bicicleta. A gente tem que estar lidando com eles e com os dados que a gente tem de realidade, como que a gente pode fazer agora para que eles consigam se proteger, para que eles consigam tomar outras atitudes quando eles estão circulando pela cidade. Realmente, é grave, é necessário e é urgente. Para o fundamental II, são crianças que realmente já têm mais autonomia ainda, os pais já circulam muito mais pela cidade, sozinhos, às vezes, já até vão de bicicleta para a escola. A gente também vai trabalhando com eles, inclusive a questão do uso do celular, que hoje em dia já está pegando bastante essa distração, a atenção, a cidadania, a acessibilidade, as cobranças, os apontamentos do que a gente pode fazer. A gente já faz o trabalho com as crianças há 30 anos, mas realmente é aquilo que o Dawton tinha falado, precisa 100 vezes mais, 1.000 vezes mais, não sei. A gente faz o que a gente pode, faz bem feito, conhecemos a educação de São Paulo, da CET, conhece a cidade toda, porque como a gente faz atividade externa, a gente recebe essas crianças aqui. A gente já sabe de que entorno que eles estão vindo, o que tem ali, naquela região, que veias que eles costumam atravessar mais, então a gente acaba, por conta até de tanto tempo, já tendo uma boa noção do que essas crianças estão, do que essas pessoas estão enfrentando, porque não são só crianças que a gente atende. Aqui, a outra atividade que nós realizamos com o fundamental II. As nossas atividades são sempre interativas. A gente sempre pede a participação deles, são lúdicas, a gente usa vários recursos, justamente para estar conseguindo também essa questão da empatia, de sensibilizá-los para o que a gente vai falar, porque a gente lida com uma série de demandas que eles estão trazendo para a gente. A gente precisa também estar passando a nossa informação, passando as orientações, para que eles continuem circulando, passem a circular com segurança. Ali foram os profissionais de EaD, a gente tem muitos cursos. Os professores da Rede Pública Municipal participam bastante dos nossos cursos, eles recebem pontuação da homologação, uma parceria com a Secretaria de Educação e é onde a gente trabalha essa questão do multiplicador. Aqui, a oficina que eu tinha falado para vocês, que nós participamos no Rota Escolar Segura, geralmente a gente participa quando já chega perto da fase de implantação, assim como acontece no território educador. Vários projetos que foram implantados aqui pela cidade, quando está perto da implantação, a gente entra para conversar com os educadores, levando as nossas atividades, porque a gente percebeu que isso, até combinado com a Telma, inclusive com o pessoal da GST, porque isso já traz um resultado diferente quando eles estão vendo a CET ali. Os projetos sendo implantados, o estudo sendo feito, eles entenderem o que está sendo realizado ali. A gente pede para eles, vão discutindo os pontos de conflito, sugerindo na oficina pedagógica o que eles acham que seria interessante para aquela região. Depois a gente apresenta o que vai estar sendo proposto no projeto. A gente tem tido um resultado bem interessante. Com o pessoal da deficiência, a gente tem a nossa atividade ali no CETET. A gente recebe instituições, eles trabalham muito, geralmente a instituição que está trabalhando essa questão da circulação independente, da autonomia dessas crianças, dessas pessoas. A gente tem essa atividade com eles, e a gente tem resultados muito interessantes, nós temos recebido, até depois conversar com o pessoal da SMPED, um grupo grande de crianças com o transtorno do espectro autista, que precisam dessa questão do tempo de espera, de como os pais vão estar se locomovendo pela cidade com essas crianças, com essas pessoas. Então, essa é uma das atividades que a gente realiza lá no CETET. A pessoa idosa, eu fui falando muito aqui a respeito do idoso, da dificuldade na travessia do idoso, a questão da queda das calçadas, nós temos três atividades diferentes que nós realizamos com o idoso. A primeira da esquerda, o workshop mobilidade segura, a gente realiza nos núcleos de convivência, é uma atividade presencial no núcleo. Esse workshop online, como o nome diz, já é online, nós fazemos com eles, a gente aborda, dentro da atividade, questões específicas do entorno. O pessoal do núcleo passa para a gente, eles fazem, eles passam em consulta no hospital tal, eles fazem consulta no supermercado tal, tal local é complicado, é perigoso para eles atravessarem, e a gente encaixa isso na atividade, para estar mostrando ali, na realidade deles, no entorno deles, o que eles podem fazer para conseguir circular e desempenhar as atividades, as funções que eles têm que fazer, com um pouco mais de segurança. O pessoal do núcleo é sempre muito participativo na hora de dar essas informações para a gente, e até pedindo orientações, ou pedindo para a gente, fala tal coisa, eles atravessam em tal lugar errado, mesmo quando eles chegam para a gente, ali no PET, que é a próxima atividade, Programa de Educação de Trânsito, aí eles vêm até o espaço, vão até o CETET para participar da atividade, e eles estão, olha, reforça com eles isso, lá perto do núcleo acontece tal e tal coisa. É onde, dentro da realidade, do contexto que nós temos hoje em dia, a gente está passando as informações para que essa pessoa consiga estar circulando com mais segurança. A escolha do calçado, o cuidado, essa calçada esburacada, consigo fazer um trajeto diferente, até que isso modifique, porque a pessoa vai continuar circulando agora, então a gente vai trabalhando em cima disso, pode mudar desse. A comunidade escolar, são atividades diferentes que são realizadas, ali tem a mímica, volta às aulas, que acontece geralmente no início das aulas, em algumas escolas, a cidade a gente não consegue atender a todas, chamando a atenção das crianças para a travessia na faixa. A mímica sempre, apesar de ser uma atividade lúdica, interativa, está chamando a atenção para alguma coisa, é para a faixa azul, é para a faixa de pedestres, ela está destacando a importância daquilo. Do lado direito, a orientação de circulação de travessia, é um trabalho que as escolas entram em contato, às vezes chamam a JET, a JET encaminha, é onde é feito um treinamento de orientadores de travessias que são indicados pela escola. Precisa do apoio da engenharia, porque tem toda uma sinalização que tem que ser realizada. Esses orientadores estão trabalhando ali durante a entrada e a saída dos alunos nas escolas. Mas esse trabalho também é realizado em outros locais, outras empresas, outras instituições. Essa, por exemplo, é em frente ao Jardim Zoológico, já faz tempo que esse trabalho é realizado, o zoológico. Qualquer um desses treinamentos, a instituição fornece, indica as pessoas que serão treinadas, e a CET, nós, a Andrea, a nossa colega que está ali realizando o treinamento, a gente fornece os coletes e a bandeira, como que posiciona, a pessoa não pode ficar de costas do veículo, tem todo um *modus operandi* que a Andrea passa para eles nos treinamentos. Em shoppings também, em igrejas, onde as pessoas solicitam e fornecem, dois voluntários, quatro voluntários, são pessoas que têm um vínculo com aquela instituição, e a gente vai e realiza o treinamento. A gente colocou uma frase que nós sempre trabalhamos com os educadores, que a educação é uma arma poderosa que a gente usa para mudar o mundo. A gente acredita, como foi dito aqui, independentemente da gestão, esperando que realmente essa comissão aconteça, porque a gente recebe muito essas queixas, esses levantamentos, esses apontamentos. A gente precisa receber isso e ao mesmo tempo dar uma resposta onde mostre que está sendo, as coisas estão sendo vistas, soluções estão sendo procuradas, mas enquanto isso ainda não acontece, como a gente pode estar lidando com essa realidade que está aqui agora, e ensinando também como que eles reivindicam, como atuam, como participam. Tem toda uma série de questões e de valores que a gente também aborda nas nossas atividades.

**01:51:42 Wans**: Oi, Ana. Primeiro, parabéns pela apresentação aqui no trabalho, muito legal. Eu não conhecia, eu sou do tempo que eu ia no Detran andar de velotrol lá. Lembra aquele Detran ali, onde hoje é o museu? Na festa de Minas Gerais, não é? Então eu acho muito legal, realmente, a gente estar olhando como educação para isso. A minha pergunta era muito em relação ao que você, a sua última frase, praticamente, que é essa questão de como é que vocês educam para as pessoas saberem como reivindicar, estarem atentas às possibilidades, porque muitas vezes a gente sabe que o idoso ou a criança ou qualquer um aqui não atravessa na faixa ou não espero farol, exatamente porque não tem condições ali de propícias para que isso aconteça. Então, se você puder falar um pouquinho melhor como é que vocês fazem essa parte da conscientização cidadã mesmo? Então, a criança, se na escola ela aprende que ela tem que usar a faixa, mas se ela não encontra a faixa no lugar, como que ela fala para os pais ou para a própria escola reivindicar esse processo?

**01:52:49 Ana Britto**: Então, por isso que a gente tem esse trabalho, tem o trabalho com as crianças, tem sempre o adulto que está acompanhando e os professores que participam dos nossos cursos em EaD. Então, são para essas pessoas, os adultos que estão acompanhando essas crianças, a gente fala para as crianças a respeito de entrar, mas a gente fala mais para a escola, até em todo o contato que é feito antes, porque tem todo um contrato que é fechado com a escola que nós vamos receber ou com a instituição que vai nos receber. A gente já passa essas informações, porque eles mesmos trazem, “olha que acontece isso, isso, isso, esse semáforo não dá tempo para a gente atravessar”. A gente vai falando dos canais oficiais de solicitação e de reivindicação que a gente tem, da CET, da prefeitura, a gente passa isso para eles, e nos núcleos também, por exemplo, o cartão do idoso, que para eles às vezes é difícil. Eles entenderem que o cartão é individual, que não precisa ser um motorista para ter o cartão, que ele tem o cartão dele, quando alguém for levá-lo, um filho, um outro parente, ele usa o cartão, mas como solicita. Geralmente, é o pessoal do núcleo que está ajudando, que são essas pessoas que acabam fazendo a solicitação, registrando a reivindicação ali. Mas nós falamos para todos.

**01:54:16 Wans**: Eu só queria reforçar essa questão, até depois eu vou pegar o seu contato. Eu gostaria muito de entender melhor o seu trabalho e algum conteúdo, porque eu acho que é isso. A gente tem que formar, antes de tudo, pessoas conscientes, mas também que se defendem, que sabem pedir o que elas podem ter. Eu acho que isso é uma parte que deveria ser muito fundamental, eu criaria um capítulo inteiro só sobre isso, bem forte, mas parabéns pelo trabalho.

**01:54:57 Mauro Callari**: Olá, Ana, obrigado pela apresentação. Tenho duas dúvidas bem pontuais, uma é com relação a autoescolas. Eu queria saber se a sua área tem alguma coisa a ver com eles, porque a gente está falando de crianças, eu entendi, futuros cidadãos, mas esses daí estão prestes a pegar o carro, eu queria entender se tem alguma ingerência sua. A segunda coisa é bem pontual também. Existe alguma circunstância em que vocês, quando estão organizando esses workshops com as escolas e com os idosos, passam para as áreas operacionais da CET coisas que têm que ser mudadas e já aconteceu de mudarem?

**01:55:34 Ana Britto**: Já, já. O primeiro é assim, a gente tem o departamento de condutores, que é o que trabalha mais com essa questão do motorista, de direção defensiva, pilotagem segura, que é um outro departamento diferente do nosso. Aqui, como nós trabalhamos desde a educação infantil até a pessoa idosa, com relação ao ensino médio, eu diria que é essa faixa etária que está perto de tirar a carta etc. A nossa peça é um teatro que trabalha com o ensino médio. Porque, até por conta, não caberia a gente colocar todas as atividades que a gente realiza. Eles trabalham a questão das escolhas, é uma peça onde tem a garupa da moto, que é um problema que a gente tem já no ensino médio, na adolescência, o álcool, direção, celular. Agora, com as autoescolas e o departamento de condutores, talvez o departamento de condutores tenha essa ação. Nós, do DED, não. Mas eu posso verificar depois e estar respondendo para você. Em relação à operação, a gente sempre fala, a engenharia ali, chegam, às vezes, demandas para a gente, apesar de a gente falar, a gente fala para a escola, reivindica etc., às vezes eles já fizeram, eles têm um número de protocolo que eles passam para a gente, a gente entra em contato com a área responsável por aquele local. Já aconteceu, por exemplo, ali, perto da Vila dos Idosos, ali no Paris, foi uma demanda, a gente foi fazer uma atividade com os idosos ali. Eles mostraram um entorno que era muito complicado, idosos que foram atropelados, situações muito difíceis, muito complicadas, a gente foi argumentando isso com o pessoal da engenharia e até conseguiu fazer uma rota segura. Aquele entorno foi mudado e foi uma demanda que surgiu da educação.

**01:57:43 Mauro Callari**: Parabéns, Ana, muito legal!

**01:57:45 Ana Britto**: Então, às vezes, acontece, sim, menos do que a gente gostaria, mas também vamos falar que acontece, sim, da gente levar esse assunto, essa reivindicação e conseguir uma resposta. Foi muito bom, inclusive porque tem escolas ali perto, tinha uma alça da Marginal. Os carros saíam na mesma velocidade, passando em frente da escola naquela velocidade. Eles conseguiram, inclusive, também estar ajudando a escola a estar contemplando o entorno para os alunos.

**02:58:31 meli.mobilidade**: Oi, Ana. Olha, eu, como ex-funcionária da CET, sempre admirei muito o trabalho do CETET e o fato da CET ser a primeira empresa que teve uma área voltada para a educação de trânsito, que é um trabalho pioneiro. A minha pergunta é a seguinte, quando vocês fazem essas intervenções para sensibilizar, para educar tanto o público infantil como o público idoso, vocês também trabalham do outro lado, ou seja, o condutor que passa, ou atingir o condutor que passa na frente da escola ou na frente do centro de convivência do idoso, para ele também ter cuidado nesses locais? Isso é uma pergunta. E outra, eu sou idosa, estou com 70 anos e, para mim, eu fico muito incomodada quando a calçada está com alguma impedância geral, às vezes a maioria é obra. Eu sou obrigada a ter que desviar o caminho, porque, para mim, eu tenho que atravessar a rua duas vezes ou isso me faz andar mais. A gente, com a idade, vai sentindo o peso da ampliação do caminhar. Então, por exemplo, esse trabalho que vocês fazem com... Isso é a segunda pergunta, com o idoso, de mostrar um caminho alternativo, vocês levam em conta essas características? Porque, assim, na verdade, na calçada, eu sei que não é a CET que diretamente cuida, mas vocês têm cuidado de passar para a subprefeitura as calçadas que estão com problema? Porque eu acho que o idoso já é tão penalizado, ele vive já uma situação difícil, a situação do idoso na cidade, e penalizá-lo com um caminho alternativo que aumente o percurso ou faça ele atravessar a rua, alguma coisa, é esquecer que tem o outro lado, que tem a subprefeitura que tem que fiscalizar, enfim. Às vezes, é uma obra que o código define que, quando tem obra, é obrigado a ter uma canalização para pedestre com uma largura mínima. Isso está no código. Vocês comunicam a operação para poder ir lá e autuar e fiscalizar? Então, são duas questões.

**02:01:44 Ana Britto**: A primeira pergunta, em relação aos condutores, foi o que eu falei para você. Nós não temos tanto acesso aos condutores. Na comunidade escolar, acaba sendo mais fácil, porque geralmente são os pais que estão indo buscar a criança, alguém que passa ali...

**02:02:03 meli.mobilidade**: Não, não, não o condutor ligado à criança, é o condutor que passa na rua. É vocês fazerem um trabalho, assim como tem um mímico para ensinar a criança, tem um mímico para ensinar o condutor a uma atuação que está lá, entendeu? É isso que eu perguntei.

**02:02:20 Ana Britto**: A mímica acaba sendo uma atividade que a gente usa em várias situações, inclusive próximo também de núcleos de idosos e de momentos que a gente está fazendo alguma atividade, está atendendo alguma região etc. Isso é em relação aos condutores que estão passando ali naquele entorno. Então, acho que de atividade externa, do nosso departamento, não posso falar pelo DCO ou por outras áreas, está bom? Acaba do nosso departamento sendo a mímica. Em relação aos idosos, o que o pessoal do núcleo fala para a gente, porque a gente fica muito em cima do que eles trazem de informação daquele entorno. A gente passa para eles aquela sugestão que eles estão dando, que o pessoal está dando, não necessariamente, tem muitas travessias, mas às vezes optar por já vir para uma outra rua, isso é seguindo a informação que eles passam, para chegar naquele núcleo, já pensar num outro caminho, que nem sempre significa andar mais, mas sim um caminho alternativo, chegar por um outro lado. Muitas vezes é a questão do desviar mesmo. Eles são orientados a reivindicar para a subprefeitura. A gente até nem tem tanto um canal, às vezes a gente consegue, quando alguém passa para a gente, ali você pode falar com fulano de tal, a gente entra também, mas o canal oficial nosso de educação para subir a prefeitura, para falar da calçada, acaba sendo mais na instituição que faz. Eles chegam já com essa, nós reclamamos, nós solicitamos, nós reivindicamos. Já aconteceu de a gente estar participando de atividade, que tinha alguém da subprefeitura, e a pessoa respondeu, não, a gente recebeu e estamos tomando providência. Já aconteceu isso também. Mas é o que a gente estava falando, Meli, às vezes são situações, por exemplo, uma calçada, um espaço que o pessoal despeja lixo, móvel etc. tal. Por mais que a subprefeitura vai passar ali, ainda não vai ser o suficiente para conseguir manter aquele espaço limpo. Então, vamos trabalhar a questão do comportamento, não só com esses idosos aqui, mas tentar com a população do entorno. É isso que a gente acabou fazendo, tentando fazer, pelo menos.

**02:05:20 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, gente, acho que não tem mais ninguém inscrito aqui. Queria agradecer à Ana. Ana, foi maravilhosa a sua apresentação, parabéns. Realmente, muito bom a gente saber. Eu já não tenho dúvida nenhuma que a CET tem esse trabalho maravilhoso, como até a Meli terminou elogiando aí. Esse trabalho maravilhoso de educação. Claro que é bom se isso pudesse ser modificado em todas as escolas da cidade de São Paulo, imagina. Se todas as escolas pudessem ter esse trabalho, que pudesse ter lá na base você instruir, orientar e fazer daquele pequeno jovem, que é um cidadão consciente, que possa, de fato, respeitar as leis e saber se posicionar como um cidadão na sociedade.

**02:06:25 Ana Britto**: Mas sempre lembrando, como aconteceu lá no PL, que seguindo os nossos valores, porque senão já vai para as escolas, querendo fazer uma coisa diferente, já voltando com a questão do motorista, e a gente falando da questão do pedestre. Mas seria muito importante, sim, tanto os alunos quanto todos os educadores, porque eles são formadores de opinião, são multiplicadores, sim. Alunos e educadores atingem os pais, os outros funcionários, o entorno da escola, aquele bairro, o negócio vai crescendo. Ah, e outra coisa que eu não falei que eu vou falar, que a gente sempre coloca nas nossas atividades, é a questão do pertencimento. É a nossa cidade, é o nosso bairro, é a nossa escola, é o nosso bairro, é a nossa cidade. Por quê? Porque na minha relação com ele, a gente está sempre trabalhando com a pessoa, a pessoa motorista que está conduzindo o carro, a pessoa motociclista que está à frente de uma moto, a pessoa que está circulando, a minha relação com esse espaço que é meu, que eu pertenço a ele, vai ser diferente. Então, a gente procura também trabalhar esse resgate, dessa apropriação desse espaço que é nosso, que é a nossa cidade.

**02:07:45 Dawton Roberto Batista Gaia**: Claro que quando a gente olha o problema que a cidade vive hoje, sendo totalmente radical, cada área escolar deveria ter uma área calma no entorno. Todas as áreas escolares deveriam ter uma área calma no entorno. Isso, por certeza, é parte da solução de engenharia. Então, claro, veja quantas escolas estão funcionando na cidade. Se cada uma delas estivesse lá realmente, através de ser levada, esse grupo organizado e treinado, certamente esse número de acidentes ou a possibilidade de acidentes ia reduzir bastante. Com toda certeza, isso seria parte da solução do problema junto às escolas, realmente. Claro que esse grupo que se pretende colocar, que se pretende formar, ele tem aí um desafio, um desafio realmente até na sua própria organização. Como estruturar de forma que possibilite a implementação em todo, propor a implementação de um projeto em todo o território da cidade que possa se conectar aos demais planos, aos planos das outras secretarias que compõem a prefeitura, do Orçamento de São Paulo. Quer dizer, é uma participação intersecretarial. Quer dizer, um grupo pode ser formado aqui, mas ele tem que ter um caminho nas outras secretarias para que possam, de fato, escutar o que está sendo proposto, que se possa ser encaminhado isso. É o papel do CMTT aqui, com certeza, fazer esses encaminhamentos e é o que a gente tem feito em todas as possibilidades que vêm aqui de propostas, a gente termina fazendo esse encaminhamento. Lógico, é de enorme relevância esse desdobramento das propostas urbanísticas, que vai terminar privilegiando, sempre privilegiar a caminhabilidade. Isso, juntando todas as propostas, com certeza, o resultado vai ser muito bom. Então, Mauro, eu não sei se você falou todos os nomes, falou todos os nomes. Se quer confirmar, quer colocar aqui no chat o nome das pessoas. Eu vi que os nomes que você citou são todos esses ou tem mais nomes para colocar?

**02:10:44 Mauro Calliari**: Não, eu citei todos os nomes que eu tenho. Se alguém mais quiser entrar, por favor, fale. A Rafaela também me mandou uma mensagem falando que quer fazer parte.

**02:11:00 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Então, agora, eu acho que, primeiro, não sei quem é que vai coordenar, que não somos nós, mas pode ser você mesmo, se for o caso, mas fazer um cronograma de reunião, agora é dar encaminhamento a essas propostas, para que a gente possa ter acesso a esses trabalhos, e a gente possa fazer os encaminhamentos, à medida que vai se consolidando cada uma das propostas, a gente pode ir fazendo esses encaminhamentos aqui pelo CMTT. O papel do CMTT é exatamente esse. É o apoio e essa ligação entre a sociedade civil organizada e o poder público.

**02:11:44 Michele Perea Cavinato**: Mauro, você conhece todas as equipes aqui, se você achar pertinente que a gente participe, estamos à disposição, tá?

**02:11:50 Mauro Calliari**: Tá, a gente não decidiu ainda quem vai coordenar, mas eu vou, quando a gente tiver...

**02:11:55 Michele Perea Cavinato**: Não, coordenar não, coordenar é sua, estou falando como ajuda mesmo.

**02:11:59 Mauro Calliari**: Não, não, a coordenação mesmo, eu não sei quem vai, eu só propus criação do grupo, mas não sei se coordeno ou não. A gente vai ver no grupo e comunica para vocês.

**02:11:00 Dawton Roberto Batista Gaia**: Eu proponho, como é um grupo de pedestre, eu proponho que seja ou você ou José Renato. José Renato pela atividade específica hoje, que está desenvolvendo dentro que tem um papel bastante importante. Se organizar o grupo que seja, alguém que participa do poder público, eu acho que se for organizar pela sociedade civil organizada. Termina sendo mais fácil e ele não fica atrelado ao poder público esses estudos. E aí, sim, tanto eu, a Michele, José Renato, as pessoas que compõem aqui as atividades dentro do poder público terminam fazendo esses encaminhamentos. Gente, são meio-dia e três.

**02:13:04 José Renato**: Mas, de qualquer forma, Dawton, eu vou conversando com o Mauro, porque a iniciativa partiu dele, para a gente fazer um trabalho conjunto.

**02:13:10 Dawton Roberto Batista Gaia**: Sim, sim. Eu estou insistindo muito na presença de outras secretarias, não nos trabalhos, mas para estar aberto à recepção, porque o grande desafio aqui é a recepção desses trabalhos e o encaminhamento deles dentro de cada secretaria. Lógico, veja só. O trabalho que a SP está fazendo aqui no Triângulo Histórico está lento, mas está ficando maravilhoso na área central a obra que está sendo realizada. Mas é uma mudança completamente de encaminhabilidade onde estão sendo feitas essas obras. Então, cada uma das secretarias tem certeza absoluta de que teriam representantes capazes de captar essas propostas e até ampliar. O que se faz necessário aqui é que existam multiplicadores na sociedade civil organizada e bons receptores para poder dar encaminhamento. Porque dar encaminhamento a propostas e consolidar e transformar isso em ações concretas, isso não é fácil. Tem toda uma medida administrativa. Veja todos os projetos que se planejou no início dessa gestão só conseguiam se consolidar, se transformar em algo concreto um ou dois anos depois, porque tem que passar por planejamento, elaboração de proposta, elaboração de projeto, aí vai para uma concorrência pública. Quer dizer, o período que passa para poder consolidar tudo isso, realmente termina tomando muito tempo. Então, é isso. Começa com uma coisa pequena, se for o caso, e bota para frente, para a gente poder fazer isso funcionar. Falei demais. Muito obrigado, mais uma vez, a todos. Parabéns, Aninha. Maravilhosa a sua apresentação, mais uma vez. Que a gente possa contar com vocês aqui com os outros trabalhos. Agradecer a participação de todos vocês de novo, com o Zé Renato, do Meli, que está sempre participando. É isso, gente. Muito obrigado e uma boa tarde. Bom almoço para todos.