

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Horário: 10h00 às 12h30

Data: 13/08/2024

Participantes:

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT

Marcus Buelloni CET/GPL

Silvia Stuchi - Corrida Amiga – Convidada (apresentadora)

Sergio Amaral – CET/GMC

Elio – Conselheiro CTMP

Meli Malatesta – Conselheiro CTMP

Telma Micheletto – CET/GST

FLAVIO POCI CET SP CET/SET

Isabella Rossino - CET/Imprensa

Marcelo Espel - CET/GST

Tatiana Barp – Convidada (apresentadora)

Jonie Daniel Meireles Doberstein de Magalhães – Convidado (apresentador)

Renan – Conselheiro CMTT

José Antonio (Não verificado)

Nathalia Marinho – SMT/AT

Edilson Flausino – Conselheiro CMTT

Fabio Saraiva SETRAM/Imprensa

Ricardo Pradas – SMT/AT

Antonio Madeira – SMT/AT

Mauro Calliari – Conselheiro CTMP

José Renato Soibelman Melhem – SMPED / CADU

Daniela M – CET/Imprensa

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Lea Lopes – SMT/AT

Marco Antonio Portugal – Conselheiro CTMP e CMTT

Rosemeiry – Conselheiro CTMP

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Ana Jacob - CET/DP

Rafaela Moreira – Conselheira CTMP e CMTT

Sandra Ramalhoso – Conselheira CTMP

Fernando M – SMT/AT

Paulo Henrique Almeida – SMT/AT

Rosi Nicácio – CET/DPB

Rodrigo Landim – SMT/AT

Pauta:

1. Análise da atual norma de tempo de travessia de pedestres – Renata Maria Maré, Jonie Daniel e Meli Malatesta
2. Apresentação do Resultado do Relatório "Travessia Cilada 2024" – Silvia Stuchi

0:02 Michele Perea Cavinato: Então, só passar rapidamente. Hoje nós temos 2 pautas, apresentação do resultado do relatório da Travessia Cilada, manutenção, conservação e limpeza dos passeios públicos, que é uma pauta participativa. Nós vamos construir um documento com propostas e encaminhar para Secretaria responsável. O que é nosso vai ficar conosco, o que for de sub, será encaminhado. Então, antes de entrar no relatório travessia cilada. A Meli tinha sugerido apresentar o trabalho. É um trabalho que faz uma análise da atual norma de travessia de pedestre, autoria da Luiza, do Jonie, e dela e da professora Renata, da professora Renata, foi minha professora da Poli e depois nós vamos passar a palavra para Silvia, que aí ela vai falar do relatório em si. E lembrando que os 2 trabalhos fazem parte do mesmo artigo que foi publicado na revista da MTP. Então, quem começa, Meli, o Jonie que vai compartilhar apresentação?

1:09 Meli: O Jonie vai compartilhando, eu vou pedir para você liberar, enquanto isso eu vou explicando por que que o trabalho surgiu, tá bom? É mais do que sabido, foi mais do que discutido. A própria CET fez uma pesquisa. abordando a resolução de 2014, né, que eu acho que é a 486, que traz uma nova forma de semaforizar, né, de informar os pedestres como deve ser a travessia. E esse novo formato ele é de consenso geral para os usuários que ele não é bom. O tempo de travessia, o tempo total já não era adequadamente calculado. E essa nova divisão desse tempo que começou a proibir o pedestre iniciar a travessia após 4, 5 segundos, piorou muito. Mas para gente sair um pouquinho do campo subjetivo. Nós propusemos, nós resolvemos aferir, analisar isso utilizando os critérios científicos da microssimulação. E aí eu passo a palavra pro Johnny. Eu peço só para ele se apresentar rapidamente e começar a informar que esse nosso trabalho foi apresentado no Congresso da Associação Nacional de Ensino e Pesquisa de Transporte de 2023. Tá então, então vamos lá, Johnny.

3:07 Jonie: Bom dia pessoal, vocês veem minha tela, tudo certo, tá ótimo. Então pessoal, primeiro eu queria agradecer vocês, tá, a oportunidade. Então aqui é a primeira vez que eu participo dessa chamada, dessa reunião. Agradecer também a Meli, que foi entusiasta desse projeto, né? Que foi inicialmente publicado no 37º Congresso da anpet. Eu vou mostrar para vocês, pessoal, um pouco do que a Meli falou e também com a visão técnica, né? Explicar nossa metodologia em termos de

simulação, tá que foi a base que a gente utilizou para fazer esse artigo, né? Para fazer esse estudo, tá. Então no 37º Congresso da Anpet, a gente publicou esse artigo com esse título Norma Brasileira e Tempo Semafóricos de travessia de pedestre: Estudo comparativo por microsimulação na avenida 9 de julho, em São Paulo, tá? Bem, esse artigo foi publicado por mim, a Jonie Daniel, pela Luiza Chaves, da USP, a Renata Maria Maré, também da USP, e a Maria Ermelina Malatesta, que está aqui com a gente. Antes da gente entrar na metodologia e nos resultados do artigo, eu queria passar para uma rápida contextualização aqui junto a vocês, né? Como a Meli comentou, em 2014, saiu a última versão do manual brasileiro de sinalização de trânsito, do Contran tá. Esse manual entre várias coisas, vários termos que ele disserta e que ele define. Ele traz pra gente 2 conceitos importantes, tá, que basearam nosso artigo e fundamentaram os resultados da nossa pesquisa, tá? Ele define o seguinte.

Que a partir da publicação do manual, a priorização do foco vermelho intermitente, né? Ou perdão a priorização do ciclo semafórico para pedestres seria do foco vermelho intermitente, em contraste com as normas publicadas anteriormente a essa resolução. E além disso, ele define também que o tempo mínimo para travessia de pedestres, o tempo mínimo de verde pra travessia de pedestres seria de 4 segundos. Tá, então esses 2 conceitos são muito importantes porque eles baseiam o nosso artigo como eu vou mostrar para vocês. Vamos lá, fazendo rápido comparativo aqui entre o que acontecia antes da resolução do manual do Contran e depois, tá. Antes para o pedestre, a nossa priorização era no foco verde, né? Então nós tínhamos nosso ciclo semafórico e grande parte dele era formada pela fase verde. O restante ficava com o vermelho intermitente e com o foco vermelho tá de forma bem breve. Antes da resolução do Contran, o vermelho intermitente ele considerava metade da extensão da travessia dos pedestres. Então a gente utilizava essa medida para fazer os cálculos dos tempos semafóricos, tá? A gente tinha também mais tempo pra iniciar a travessia. E por que que eu falo isso? Porque na resolução do Contran 2014, ele diz que o pedestre, ele só pode iniciar sua travessia durante o foco verde, tá? Ele não pode iniciar durante o foco vermelho intermitente ou foco vermelho. O que que isso gera, né? Qual que é a consequência disso? Antes da resolução do Contran, como a gente tinha mais tempo do foco verde, ele permitia com que mais pedestres iniciassem a travessia e esses pedestres não necessariamente precisariam estar ali, próximo à guia. Isso mudou após a resolução do contra 2014, tá? Vamos passar então aqui para o lado direito da minha tabela, tá? Então com a resolução, a priorização, ela passou do foco verde para o foco vermelho intermitente. Agora a gente tem mais tempo de foco vermelho intermitente, tá? A resolução também mudou a forma como a gente utiliza a largura da via para fazer os cálculos dos tempos semafóricos, né? Então o vermelho intermitente, agora ele leva em consideração toda a extensão da travessia do pedestre, né? Ele calcula, o cálculo dele é para que o pedestre inicie e termine a sua travessia, tá. Tem menos tempo para iniciar a travessia, como eu acabei de explicar com base nas resoluções anteriores ao Contran 2014. E uma grande questão, né, do Contran, é que ele prioriza aqueles que encontram somente a travessia, como eu também tinha acabado de comentar, né? Somente aqueles que estão próximos à guia conseguem iniciar a travessia, já que, como eu também disse, o manual, ele proíbe a travessia sem ser no foco verde, o início da travessia, né, perdão. Bem, então nosso intuito nesse projeto pessoal, como eu vou mostrar para vocês, foi comparar resoluções anteriores ao Contran 2014 com aquilo que foi estabelecido no manual, tá? Em 2014. Para isso nós buscamos diversos métodos existentes e a gente definiu o chamado método ordinário ou método tradicional, né? A gente já viu esse método ser chamado com diversos nomes na nossa bibliografia e

a gente definiu esse método não porque ele é o melhor método, né, mas o método ordinário, ele é o mais compatível com a forma como os semáforos eram programados antes da resolução. Então a nossa ideia aqui foi buscar métodos inversamente compatíveis, tá certo? E que a gente pudesse fazer uma comparação direta, tá, como vocês vão ver nos nossos resultados. No método ordinário, como você já deve imaginar, o foco prioritário era no verde e não no vermelho intermitente, como aconteceu após a resolução do Contran, tá? Então aqui, pessoal, vocês irão perceber como a escolha da comparação entre esses métodos, ela foi interessante para essa situação, principalmente quando a gente fala em tempo de ciclo, tá? Vamos lá, sem mais delongas. Então o nosso objetivo nesse artigo, com esse projeto, foi realizar uma avaliação dos critérios estabelecidos pelo modo Contran em comparação com esse método ordinário anterior a resolução. Então nós analisamos, criticamente essas metodologias, aplicamos essa simulação e tivemos os nossos resultados. Falando um pouco sobre a metodologia da nossa pesquisa. A gente iniciou com uma grande revisão bibliográfica daqueles métodos que estavam disponíveis e que foram publicados, né, para verificar qual que a gente iria utilizar para nossa pesquisa. Como eu falei para vocês, nós selecionamos o método ordinário justamente por ele ser inversamente compatível com a resolução em tempos de prioridade do foco, tá. Após essa parte de revisão bibliográfica, nós definimos um local para aplicar o nosso estudo, porque ele é um estudo comparativo. Depois que selecionamos esse local, fomos a campo, coletamos os dados, tá, partimos para uma análise de dados posterior. Trabalhamos um pouco com tabela de Excel, tratamos os dados, né, os dados da contagem de tráfego de pedestres, que nós realizamos e dentro do software, nós partimos para modelagem da rede e fizemos a calibração desse modelo, tá? E por fim, simulamos alguns cenários de estudo para coletar os resultados. Bem, o local de estudo que nós selecionamos foi esse aqui. Eu sou de Brasília, tá, pessoal, não sou de São Paulo, então tive que é buscar bastante informação sobre esse local durante a pesquisa, né? A nossa colega Luiza Chaves, ela. Foi a campo, né, fez toda a análise viária aí dos pontos de interesse na região, tá, mas bem, aqui apresentando um rapidamente o local. Nós temos o shopping Pamplona. Aqui o Pamplona shopping, temos uma faixa de pedestre, que foi onde realizamos o estudo. O foco foi nessa faixa de pedestre e dos dois lados dessa faixa de pedestre nós temos duas paradas de ônibus, né, que estão conectadas aqui a essa faixa exclusiva, na avenida 9 de julho em São Paulo. Só para vocês se localizarem melhor aqui está a 9 de julho, aqui está a faixa de pedestre e aqui estão duas vias perpendiculares, a Cravinhos e a Presidente Prudente. Vamos para os dados. Então nós realizamos pessoal, 15 minutos de contagem de veículos e de pedestres. Nós realizamos essa contagem por meio de vídeo, tá? Então fomos até o local, fizemos a gravação e depois é fora do campo de estudo realizamos aí definitivamente a contagem, então fizemos essa contagem por 15 minutos e depois nós extrapolamos os valores pra 1 hora, né? Então multiplicamos os resultados por 4 pra chegar nessa tabela que vocês estão lendo, tá? Também para não me alongar muito aqui, só para comentar o número de veículos no sentido avenida Faria Lima, na 9 de julho nós tivemos 1536 veículos e no outro sentido 1700 veículos hora. Tá, pessoal? Para os pedestres, a gente fez uma distinção. Eu vou até voltar um pouco aqui na minha apresentação, entre aqueles que iam do ponto A para o ponto B, ou seja, para esperar os ônibus aqui nos pontos de parada, daqueles que iam do ponto A para o ponto C tá cruzando a via e vice versa, tá? E além disso, também aqueles que iam do ponto B para o ponto C, do ponto B para o ponto A, ou seja, ambos os lados eram daqueles pedestres que desembarcavam dos ônibus. Então aqui vocês podem verificar aqui grande parte da demanda dessa nossa contagem.

Ela Foi proveniente daqueles pedestres que desembarcavam dos ônibus. Tá bem? Vamos lá. Pessoal, quando nós fomos a campo, realizamos a contagem, né, do tráfego de veículos e do tráfego de pedestres, como acabei de mostrar para vocês, mas além disso, também nós verificamos os tempos semaforicos dos semáforos ali na faixa de pedestre, tá? Fizemos essa verificação justamente para fazer a modelagem do cenário base do cenário inicial. Mas como aqui nós estamos aplicando dois métodos que não existem naquela região, né, que é o método ordinário, aquele com priorização do foco verde e o Contran, com priorização do foco vermelho intermitente, nós tivemos que remodelar os nossos tempos de ciclo desse semáforo. Então aqui, só para vocês saberem, os resultados que nós vamos observar não são a respeito do que acontece na realidade, né, nós testamos cenários aqui, nesse caso, tá, então para isso, né, para chegar no tempo de ciclo, nós tivemos que utilizar algumas fórmulas tanto para o método ordinário quanto para o método Contran, então aqui nós temos para o cenário método ordinário o tempo de travessia, que é TT igual L , que é a largura da via sobre VP , que é a velocidade do pedestre. Aqui nós utilizamos 12 m com uma largura da via que foi medida em campo e a velocidade do pedestre 1.2 metros por segundo, tá? E com isso nós conseguimos um tempo de travessia de 10 segundos. Esse aqui vai ser o nosso tempo de verde para o tempo de vermelho intermitente. Nós usamos TP igual a metade do TT . Ou seja, o nosso tempo de vermelho intermitente no final é de 5 segundos. Somando as duas fases nós temos um tempo total de ciclo para o pedestre de 15 segundos, sendo 10 tempo de verde e 5 tempo de vermelho intermitente. E como eu tinha comentado com vocês, também tivemos que calcular, para esse cenário hipotético, utilizando as fórmulas constantes no Contran, justamente para gente coletar também como seria esse tempo semaforico por meio do novo método do Contran. Bem, o Contran fala o seguinte, pessoal, que o tempo mínimo de verde pra realizar a travessia tem que ser de 4 segundos. Tá? Isso tá lá na norma. Então como é que a gente tá tentando estimar a situação mínima, né, em que um projetista modelador pode utilizar do Contran pra aplicar nos projetos, a gente fez isso para o método ordinário e também aqui para o método Contran. Então é por isso que aqui a gente tá utilizando o tempo mínimo de verde de 4 segundos. Para o cálculo do tempo de vermelho intermitente, retiramos essa fórmula aqui também lá do manual do Contran e que fala o seguinte, que o tempo de vermelho intermitente.

Vai ser o TPR , mais a largura da via sobre a velocidade do pedestre. O TPR é o tempo de reação. Tá, pessoal? Então aqui seria um segundo $+12$ m/1.2 m por segundo e totaliza 11 segundos, o tempo de ciclo também de 15 segundos. Então percebam o seguinte, o nosso estudo comparativo, ele tem o mesmo tempo de ciclo tanto para o método ordinário quanto para o método Contran. Tá, então aqui a gente tem literalmente na mesma base de tempo de ciclo de travessia para o pedestre. E a diferença é essa. Aqui no método ordinário nós temos um tempo maior para o foco verde e no método contran nós temos um tempo menor para o foco verde, mas um tempo maior para o tempo de vermelho intermitente. Tá, então é justamente essa a diferença. Aqui é só um resumo do que eu acabei de falar pra vocês, né? De forma bem gráfica e visível, tá? Então o nosso estudo, os nossos dois cenários hipotéticos, eles trabalharam dessa forma aqui com o tempo de ciclo para o pedestre. Bem, chegou a hora da gente comentar sobre os resultados da pesquisa, tá? Mas antes da gente chegar nos resultados, é importante destacar para vocês, pessoal, que a gente, nós microssimulamos 4 cenários distintos. O primeiro cenário é com o método ordinário, ou seja, utilizando as premissas desse método e o tempo de ciclo que nós calculamos. Tá, para o método ordinário, que eu acabei de mostrar para vocês, só que com o comportamento real do pedestre. O

que quer dizer esse comportamento real? Bem, como eu comentei com vocês, nós fomos a Campo, nós fizemos ali a contagem, né, todas as medidas necessárias para fazer a nossa pesquisa, nossa simulação, né? E nós também coletamos dados do comportamento do pedestre ali naquela região. Tá, isso eu estou querendo é dizer especificamente o número de pedestres que passavam fora, que atravessavam a faixa fora do ciclo do foco verde. Tá? Então, literalmente, aqueles pedestres que furavam o foco atravessavam ou no foco vermelho intermitente ou no foco vermelho. Isso a gente percebeu na pesquisa, que acontecia bastante, principalmente por conta do longo tempo de espera dos pedestres naquele ponto, tá. Se eu não me engano, 36% dos pedestres durante a nossa contagem acabaram furando o foco vermelho para travessia. Então a gente considerou esse fato da nossa modelagem também. Bem, o cenário dois ele também diz respeito sobre o método ordinário, só que aqui a gente analisou o comportamento ideal do pedestre. O que que seria o comportamento ideal? Aquele comportamento do pedestre que segue exatamente o que consta nas normas. Então, por exemplo, no comportamento ideal, o pedestre, ele não fura o semáforo dele, tá? Ele não atravessa, ele não faz a travessia no foco vermelho, no foco vermelho intermitente, tá? Ele segue exatamente o que consta no manual. Tá, isso é importante para nossa análise, porque vocês vão ver que quando o pedestre ele tem um comportamento ideal, os resultados eles mudam por completo. Eu vou comentar melhor sobre isso com vocês quando a gente olhar os resultados, tá bem? Por último, o cenário 3 e 4 é a mesma ideia do método ordinário. Então a gente tem aplicações do método Contran, da resolução do Contran 2014, para um comportamento real e um comportamento ideal. Vamos para os resultados, pessoal. Primeiro eu vou mostrar para vocês o vídeo da simulação, feito no software ptv, vicin e visual, que nós realizamos tá para o cenário método ordinário. Depois a gente bate um papo aqui sobre as variáveis, tá? Sobre a coleta de resultados. Bem, então esse aqui é um vídeo da nossa simulação, tá? Como vocês podem ver aqui nós temos um grande acúmulo, de pedestres no canteiro central esperando a travessia, os ônibus também parando para embarcar e desembarcar, o semáforo abre e, como vocês podem ver aqui, a gente está priorizando o foco verde, tá? E aqui também acontece um fato interessante, né? O tempo restante de ciclo, ele não permite com que os pedestres atravessem, né, concluam a travessia. Inclusive, é um dos problemas desse método ordinário, né? Que a Meli até pode comentar melhor aqui após a apresentação tá bem e o próximo vídeo é do cenário Contran. Então aqui, percebam que o acúmulo de pedestres no canteiro central ele já é bem maior. Isso acontece justamente por conta da priorização do foco vermelho intermitente. Vocês vão ver, pessoal, que esse acúmulo ele se dá porque os pedestres tem pouco tempo de verde. Olha só, 4 segundos, logo vem o vermelho intermitente. E como manda o manual, você não pode iniciar a travessia durante o foco vermelho intermitente, né? O foco vermelho intermitente ele é, é para que as pessoas que já iniciaram a travessia concluam a travessia por completo. E é por isso que aqui a gente tem um grande acúmulo de pedestres no canteiro central, tá só para pontuar para vocês, os dois vídeos que eu mostrei para vocês dizem respeito ao cenário ideal. Tá, então o comportamento ideal do pedestre, isto é, aqui, como vocês puderam ver, eles não iniciam a travessia durante o foco vermelho intermitente, tá? Vamos para os números agora. Resultados da simulação, considerando o comportamento real dos pedestres. Então aqui a gente considerou a porcentagem de pedestres que furam o foco vermelho, tá, e uma outra coisa que eu esqueci de comentar também é que a gente considerou o incremento de velocidade na caminhada dos pedestres. Tá, isto é quando os pedestres estão atravessando e o foco muda, né? Ele sai do verde para o vermelho intermitente, por exemplo, ou para o vermelho. eles aceleram o passo, né?

Eles aceleram a caminhada. Então aqui nós temos algumas variáveis que nós extraímos do software ptv, viscin, ptv visual. É importante destacar que o software ele traz dezenas de tipos de resultados, dezenas de variáveis de resultados. E aqui nós separamos somente as mais importantes, tá? Ou melhor, as mais interessantes para esse artigo. Então vamos lá, no cenário método ordinário e no cenário Contran sobre densidade em metro quadrado, aqui a gente consegue perceber que o cenário método ordinário, ele teve uma menor densidade média ali na região, ou seja, teve o menor acúmulo de pedestres, distância média entre os pedestres. Também dá para perceber que no cenário método ordinário.

Aqui, no caso ela Foi maior, né, ou seja, ela foi mais espaçada. A gente tem o número de paradas que também no cenário método ordinário foi menor, tempo total dos pedestres parados, esse dado é muito importante. No cenário método ordinário também foi menor, nesse caso foi bem menor, né, 10000 segundos de média a menos, e aqui por último, tempo médio de viagem. Entre o cenário método ordinário e o cenário, a gente consegue perceber que no cenário método ordinário foi aproximadamente 25, 26 segundos menor, tá? Ou seja, no cenário método ordinário as pessoas iniciaram a travessia e concluíram a travessia do ponto de origem e destino de maneira mais rápida. Tá certo, isso entre todos os movimentos ali dentro da nossa modelagem. Bem, mostrei para vocês o cenário, considerando o comportamento real dos pedestres. Agora a gente está considerando que o comportamento é ideal, ou seja, o comportamento onde os pedestres tem total respeito às leis de trânsito. Tá, aqui o pedestre não fura o foco e não caminha mais rápido, tá? A gente consegue perceber que nesse cenário a situação piora para resolução do contran, né? Nós temos no contran mais densidade, uma menor distância média entre os pedestres, ou seja, eles estão mais próximos entre si. O maior número de paradas. Bem, todos os indicadores, o cenário Contran, ele vai perder. Mas eu destaco novamente o tempo médio de viagem em segundos entre os 2 cenários. No cenário método ordinário, o pedestre teve um tempo médio de travessia de 138 segundos. No cenário Contran, esse tempo foi de 185 segundos. Tá, pessoal. Então é realmente uma disparidade muito grande entre os cenários, quando a gente considera o total respeito às leis de trânsito. Mas o que que isso quer dizer para gente, né, além dos números, bem que no cenário Contran, o pedestre, ele vai levar mais tempo para chegar ao seu destino. Na prática, o que que isso leva o pedestre a fazer? Justamente a furar o foco dele, ou seja, atravessar fora do verde e fora do foco verde tá, acelerar o passo de caminhada, atravessar fora da faixa de pedestre, porque o pedestre que ele faz aquele caminho todos os dias, ele sabe que o semáforo é demorado e que ele vai levar muito tempo para realizar a travessia, tá, então como ele já sabe da rotina, ele sabe o que que acontece ali na prática, ele acaba é furando o foco, tá? Quando ele tem essa oportunidade, tá, na prática é isso que acontece. Bem, então, nossas considerações finais desse artigo que foi publicado, né? Esse tempo mínimo de foco verde de 4 segundos, ele faz com que os pedestres sejam desfavorecidos, né, pelo tempo, pelo pouco tempo hábil para iniciar a travessia e também ele implica aos pedestres que realizem a travessia fora do foco permitido. Como eu acabei de comentar com vocês, tá? Além disso, a gente tem uma grande questão aqui, que é o longo tempo de vermelho intermitente, que gera dúvida por parte dos pedestres, né? Muitos pedestres não conhecem a regra. Essa é até uma pesquisa que foi publicada na CET, se eu se eu estou certo, tá? Muitos conhecem a nova norma do Contran. Isso gera confusão. Eu vou dar um exemplo, como eu comentei com vocês, eu sou de Brasília, tá? Eu não sou de São Paulo e eu estive em São Paulo em dois momentos recentes e ali na Avenida Paulista existem alguns semáforos onde

isso está aplicado. Aqui em Brasília a gente não tem isso, tá, o porque eu realmente não sei, não sei dizer porque que isso nunca foi aplicado em Brasília, tá, mas bem, eu estava caminhando na Paulista estava chegando ali ao semáforo dos pedestres, de longe eu percebi que o semáforo ele abriu para os pedestres, ele ficou mais ou menos uns 4, 5 segundos, não me lembro exatamente, tá, e quando eu tava chegando nele, ele fechou e virou o foco para o vermelho intermitente, então eu tive que correr para conseguir atravessar, certo? Então isso aconteceu comigo na prática, foi até interessante porque eu estive em São Paulo no ano passado pra apresentar justamente esse artigo em Santos e eu, bem, nós fizemos o artigo, né? E eu senti na pele justamente com aquilo que tinha acabado de estudar, né? Eu nunca tinha ido a São Paulo, então pra mim foi uma surpresa. Bem pessoal, acho que até tomei muito tempo de vocês, falei por mais ou menos meia hora. Esse foi o nosso artigo, tá? Eu vou abrir agora a palavra para Meli comentar um pouco mais sobre o artigo e também sobre a as resoluções. Tá certo? É, mas só pra comentar com vocês, eu acredito que eu acabei não falando todo esse projeto ele foi feito no ptv user, que é um software da ptv group, que é a empresa na qual eu trabalho, tá? E dias 18 e 19 de setembro nós realizaremos lá no IPT, no instituto de pesquisas tecnológicas, o nosso primeiro encontro de usuários da ptv Brasil. Então no nosso evento nós vamos ter diversos projetos como esse tá, de microsimulação, tá, tanto é de veículos quanto de pedestres e também teremos outros projetos, da parte de macrossimulação né? Então rede de cidades, alocação de tráfego, etc, eu convido a todos aqui para participarem. Para participar, só jogar EOGM Brasil no Google, vocês vão chegar num formulário, basta preencher esse formulário, o evento é gratuito. Tá certo? E caso tenha algum problema podem me contactar. Tá bom pessoal, obrigado pela atenção de vocês. Eu vou fechar aqui a minha apresentação e eu vou abrir a palavra pra Meli.

31:03 Meli: Bom, o interessante dessa pesquisa é que a gente conseguiu comprovar cientificamente o que a gente já sentia como usuário, né? Que a nova metodologia, né, essa resolução de 2014, ela é prejudicial ao pedestre porque ela atende um menor número de pessoas. Se vocês puderem depois ler com mais calma o artigo, né? Que o tem algumas outras planilhas que mostram que ela atende a um número menor de travessias, né? A gente como o usuário, sente que ela só atende quem tá ali na linha de frente e prestando atenção. E tendo a sorte de não ter nenhum veículo que fure os primeiros, esses 4 segundos de verde, tá? Não é todo lugar que tem fiscalização. Então é um método que ele é falho em situações recorrentes, porque a desobediência aos primeiros segundos do tempo de travessia do pedestre é uma constante nas ruas de São Paulo. E eu imagino que isso aconteça também em outras capitais brasileiras. Eu vi que Belo Horizonte também já está utilizando. Então, a nossa sugestão é que essa norma ela foi elaborada com a melhor intenção de melhorar, a segurança, a suposta segurança do pedestre. Mas ela não está funcionando. Nós temos dados reais aí, científicos, não é o eu acho, né? Isso foi simulado comprovando isso. Então a nossa sugestão é que se reúna de novo um grupo lá no Contran, para fazer uma revisão dessa metodologia, até porque não há necessidade de ter esse tempo de vermelho piscante, que é um contrassenso ao que todo mundo aprende no pouco que a gente, nas poucas oportunidades que se tem de educação de trânsito, não são todas as pessoas que têm acesso, as escolas e as crianças. Então elas aprendem que o verde é para atravessar o vermelho é para esperar. Por esse novo método, está se propondo um vermelho piscando, que é para terminar a travessia. Então, além dele ser limitador, ele é confuso e ele também acaba contrariando o parágrafo único do artigo 70 do CTB. Ele tá contrariando o CTB. Esse parágrafo único estabelece que os motoristas, mesmo que a sinalização, que o verde seja favorável para eles, devem aguardar os pedestres retardatários. Então não haveria a necessidade de se criar um tempo que servisse para eliminar essa possibilidade, se a ideia era de garantir a fluidez, de impedir que os

veículos percam alguns segundos, 1 ou 2 segundos aguardando o término de dos pedestres retardatários, vocês vão poder ler no artigo que está à disposição de todo mundo, foi publicado na última revista da MTP, que o ganho e fluidez é mínimo. Não justifica todo esse aumento de insegurança em termos de segurança de pedestre, que foi imposto com essa resolução. Tá certo? E assim eu concluo a nossa parte nesse artigo aí que foi escrito em parceria com esse pessoal da USP e o Jonie que é dessa empresa de simulação. Obrigada.

35:49 Dawton: Parabéns Johnny. Agradeço aí pela apresentação, né? Realmente trabalho espetacular. Não tenho dúvida nenhuma que o resultado dessa pesquisa, ele é muito significativo para tudo que que ocorre hoje, né? Acho que essa sugestão da Meli, da formação de um grupo, e eu acho muito interessante, né? Bastante interessante mesmo. Eu acho que a gente deveria debruçar um pouquinho mais, porque a gente tem, a gente tem hoje duas realidades, na verdade, né? A anterior que se tinha lá um tratamento com pedestre, que eu diria que até a prioridade do pedestre era mais bem respeitada, vamos colocar assim no anterior, né? E esse muda um pouquinho o comportamento, o que eu acho que fez esse grupo da CET, né? Que fez o estudo para poder colocar e mudar essa norma para realidade de hoje, eu acho que merecia fazer uma pesquisa também com relação a isso. Será que esse finalzinho de vermelho também não era desrespeitado mesmo na fase anterior, mesmo no, quando, nesse semáforo, como era realizado a nossa travessia, como era realizada anteriormente? Então eu acho até que um dos motivos que mudou era esse desrespeito no final que terminava fazendo com que era melhor aumentar o verde e garantir que a travessia completa fosse mesmo dentro do verde, como se fosse o vermelho geral para todo mundo. E o vermelho continuaria um aviso para o pedestre concluir a travessia. Eu assim, o trabalho está espetacular, né? Não tenho dúvida nenhuma que o trabalho realmente é muito bom, ele realmente veio demonstrar algo diferente do que se colocava. Mas eu ainda acho que seria muito bom se a gente pudesse formar esse grupo para poder realizar, ampliar esse trabalho mesmo, né? Eu acho que vai ser muito bom mesmo a gente poder pesquisar tudo que foi antes, o que está sendo proposto agora, para gente poder achar uma solução definitiva. Então talvez a solução que foi encontrada, que hoje está lá no Detran que tá lá no Contran, por falta de recomendações, né, por falta de o marketing bem realizado e falta de compreensão do processo, terminou prejudicando a implantação da compreensão. Claro, eu não estou aqui contrariando nenhum dos dados que você apresentou e não é a minha intenção mesmo contrariar nada disso dos dados que foram apresentados. Mas eu acho que realmente a gente precisa debruçar um pouquinho mais para gente poder encontrar uma solução definitiva e definitiva mesmo, onde de fato o pedestre fique priorizado de uma forma definitiva e que o resultado seja bom pra todo mundo. E acho que esse comprimento que a Meli fez no final, que o prejuízo para fluidez, ele não é significativo, vamos dizer assim. Então isso pode levar à conclusão que realmente a proposta não pode ser melhor mesmo, né? Então, bom, tem bastante inscrito aqui. Eu vou passar a palavra para o Renan e depois a gente volta a falar, vamos lá, Renan.

39:36 Renan: Oi, pessoal, estou no outro computador, então hoje eu estou sem Câmera mesmo. Eu estava já ansioso para ver os resultados ali, porque quando eu vi que já ia diminuir a janela que o pedestre tinha para começar a travessia, eu já fiquei meio doido. Já fiquei meio já esperando o resultado. Eu acredito no corpo técnico que a gente tem na CET e no funcionalismo público brasileiro. Eu acho que do ponto de vista de capacidade técnica, eu acho que quando eles receberam essa solicitação, eles já deviam saber o que ia acontecer depois. Eu entendo esse problema que foi colocado hoje mais como um problema político. Onde a gente continua querendo dar prioridade para os carros. Então assim, não sei, é aquela coisa, quando eu comecei a ver a apresentação, já vi algo tão óbvio. Eu falei, já é tão óbvio que isso vai dar errado no ponto de vista do pedestre. Então eu gostaria de fazer uma pergunta para os outros conselheiros daqui, que a gente às vezes tem pouca oportunidade

da gente conversar entre a gente, né? Tem alguém dentro do conselho de trânsito, ainda que por X, Y, Z motivos não consiga visualizar a mobilidade ativa como sendo algo que a gente realmente precisa mudar? Porque não é possível que a gente conheça tanto do ponto de vista técnico, que a gente conheça tanto do que os benefícios que isso traz pra cidade. Só que a gente fica aqui conversando e a gente não consegue trazer isso para o mundo real? Não sei. Eu vou esperar os outros falarem para ver o que eu acho, porque a gente sair desse universo digital e realmente mudar a cidade é difícil para caramba.

41:34 Sandra: Bom dia a todos. Que frio, vocês estão me ouvindo? Comecei a reunião na cama, tá? Estou agora no computador. Mas aqui com bom humor, mas é realmente sentindo uma certa indignação, porque a gente vê estudos comprovando que a gente já vivia, que a gente vive na cidade de São Paulo, que é um absurdo realmente as travessias. Para quem não me conhece. Se alguém aqui é novo, Jonie não sei se você me conhece. Eu sou uma mulher com deficiência, cadeirante, tá? E então a gente realmente sente muito toda essa problemática da travessia, né? Então é como, inclusive lá na CPA, na comissão permanente de Acessibilidade, a gente tá numa discussão sobre botoeira, onde colocar, como colocar para que as pessoas com deficiência consigam atravessar de maneira segura, né? Mas eu queria falar da importância realmente da caminhabilidade, né? Que eu acho que é essencial e que as pessoas tenham. E que esse vermelho piscante ele não é só um problema de educação ou de sensibilidade da pessoa com o pedestre, né? É um risco a vida do pedestre, porque eu já vi muitos pedestres idosos correndo porque viu o piscando, e aí ele começa a correr, trupica e cai. Então são acidentes que eu vi com várias vezes, então é um risco, a gente está colocando em risco essas pessoas e esses tombos infelizmente não são contabilizados. Eles não vão pra uma sessão de, de contabilização de Tombos ou isso e aquilo, para que as pessoas mudem esse sistema de travessia. Né? Então eu acho que a experiência da pessoa que tá aqui, que tá participando, do pedestre que tá vivenciando essas travessias devia de ser levado em conta, né? Eu sei, Jonie, que você fez um trabalho e admiro muito todo esse trabalho e dedicação, mas eu, Meli e muitos aqui, estamos aqui há 5, 6 anos falando sobre isso. O tempo semafórico, os tombos, tudo que a gente fala, diariamente, de reunião em reunião, de reunião em reunião, a gente repete a mesma coisa. Então eu acho assim, mães com carrinho de bebê. Então você imagina, tá com uma criança na mão e outra no carrinho de bebê. Como é que você atravessa? Como é que você faz? E aí eu encontro, por exemplo, uma outra experiência que eu tenho aqui, você falando das pessoas que atravessam fora da faixa de pedestre, na frente da minha casa, isso é total. Isso aqui sabe porque? São pessoas idosas, olha só, que acham que o semáforo não funciona e que acham que vão perder tempo. Então quer dizer, Isso leva a gente contra esse tipo de sinalização, leva contra as regras, leva as pessoas a se atirarem contra as regras, né? Então eu acho que a gente tem que realmente acionar o Contran o mais rápido possível, né? A gente já tá nessa luta já faz tempo, né, Meli? Muito tempo que a gente tá nessa luta. A gente tem que acionar o Contran pra mudar essa regra, porque não é possível continuar desse jeito. Entendeu, colocando vidas em risco. Essas pessoas que levam tombo se machucam, mas não fazem tipo um b.o ou alguma coisa assim, porque é um corte na testa, é um arranhão na mão, não é, sabe? Então é uma coisa que não leva para um Pronto Socorro, mas que é um acidente. Nós temos que parar com isso e parando com isso, a gente tem o caminho é o Contran? Então vamos ao Contran, vamos ver o que que está acontecendo, vamos trabalhar com isso, né? Obrigada.

46:23 Dawton: Muito obrigado, Sandra. Marcos?

46:27 Marcos: Olá, bom dia, todos me ouvem, tudo bem? Obrigado aí pela pauta, pela apresentação do artigo. É, infelizmente, ele retrata uma realidade que a gente conhece bem aqui em São Paulo e acredito que em várias capitais e outros municípios do Brasil. E lembrando, né? A legislação é

federal, a gestão é municipal. Então quando a gente olha para São Paulo e quando tem um convidado aqui na cidade, né? Ele se vê como uma sinalização que para ele, é alienígena e não deveria ser. Porque toda a sinalização deveria respeitar o código, que é federalizado. Mas a gestão municipalizada, ela ainda tem diante ao senatran a possibilidade de fazer testes e adaptações. O problema que eu entendo, tirando a situação, que é a forma hoje, que já não atende a necessidade. O problema que nós vemos é que a gente não tem uma partida para solução efetiva. Deve ter dezenas, para não dizer de centenas de municípios fazendo testes hoje. Boa parte deles, acredito eu, com anuência do senatran, por exemplo, Curitiba, que eu tive esse final de semana, o semáforo de pedestre lá, ele tem contador regressivo. Funciona? Não funciona? Não sei. Eu já vi no passado que foi inclusive feito teste aqui em São Paulo em outros momentos, mas o que eu quero é que só para fechar e resumir é o seguinte, eu entendo que a força desse grupo poderia oficializar o senatran para, de ofício, informar quais municípios estão efetuando testes de sinalização semaforica para pedestre e quais resultados que o senatran tem de cada um desses testes? Porque toda hora que ele autoriza um teste, ele pede uma contrapartida. Esse é o padrão do senatran, Ah, você vai fazer esse teste, então de mês em meio você vai me dar o relatório normalmente tem sido assim, deve ter muita informação com relação a esse assunto. A gente precisa só dar o passo seguinte, analisar essa documentação assim que receber, fazer uma consolidação, falar bom o que que nós vamos testar em São Paulo também? São Paulo tem a particularidade de primeiro de ser uma grande metrópole, então tem municípios numerosos aqui que recebe um fluxo fluante importante, que convivem com as sinalizações lá das suas cidades e convivem com a sinalização da capital. Então tem um comportamento heterogêneo. Mas pegar essa boa prática, que com certeza já está em curso em N municípios, aí pelo Brasil e testar em São Paulo. Se, por exemplo, for o semáforo com contador regressivo, não estou defendendo aqui nenhuma metodologia, não. Pode ser, pode ser o semáforo, aquele de que eu já vi também de tipo grid de largada, de Fórmula 1, não sei. Mas qual é o modelo que atende melhor hoje a situação de que uma coisa é a ferramenta, depois, com ela oficializada, implementada e adequada para necessidade, o ajuste técnico. Quer dizer que é um outro problema que a gente vê também, né? A programação ela tem que estar oficializada ali para cada cruzamento. Ela não pode ter variações de programação por falhas, simplesmente de operação. Então eu oficializaria o senatran, pediria esse extrato que consolidaria o extrato, recomendaria a CET uma análise para fazer um teste, um teste de São Paulo e partir para a solução de vez para esse problema. Obrigado gente.

50:43 Dawton: Muito obrigado, Marcos. Mauro, bom dia.

50:48 Mauro Calliari: Bom dia, gente, primeiro, parabéns para Joine, Meli, as outras duas pessoas que participaram da pesquisa. É muito bom ver resultado tão bem embasado, né? Acho que a gente, a nossa conversa fica mais sólida e menos emocional, apesar da gente precisar um pouco se emocionar. É, eu queria perguntar para em três pontos aqui, o primeiro é com relação à metodologia. Não ficou claro para mim. Eu talvez tenha falado, Jonie, se tem tempo de espera, se tem o tempo de espera que se vocês mediram o tempo inteiro do ciclo semaforico, se a pessoa precisa apertar para poder ou se o sinal, o homenzinho verde já aparece automaticamente ou se você ele depende da pessoa ir lá na botoeira e apertar. Eu queria falar sobre os resultados. Acho que eles são muito contundentes, né? E eles pra mim, eles exprimem, além dessa questão do contran, da gente formar um grupo de trabalho, eu entendo que esse é um processo de médio prazo agora, a curto prazo, tal, Michelle, Jaqueline, eu acho que essa Câmara temática tem que sair hoje com uma com um parecer, uma sugestão forte, né, uma recomendação para primeiro fiscalizar o que a pesquisa mostrou, e assim, as imagens são contundentes. É assim, você tem 1 hora que aparece no filminho lá, 2 motoqueiros olhando para o pedestre que não consegue chegar do outro lado porque está medindo pra 1,2 m por segundo que já é né? Que já é acima do que a pessoa consegue andar, então tá na cara que tá faltando fiscalização. Então eu acho que a gente tem que primeiro assim reforçar o que já

tem. E aí é claro que quando o hominho começa a piscar vermelho, o pessoal que tá na frente já tá percebendo isso. E já começa a acelerar. Então assim, eu acho que a primeira coisa que a gente tem que sir daqui hoje é escrito assim, ó, sei lá quem é CET, fiscalize, faça o seu trabalho, né? A segunda coisa é assim, nós já tivemos essa conversa. A própria Meli apresentou aqui o estudo de travessia na Paulista e que mostrava assim, ninguém sabe o que está acontecendo e a própria esqueci, acho que que foi a Telma, né, que fez a pesquisa. Ninguém sabe o que é isso. Assim como o Jonie vem de Brasília e não sabe, quem mora aqui também não sabe. Então minha segunda recomendação é que a gente saia daqui com uma recomendação explícita para a área da CET para gastar um dinheiro para falar assim, ó, atenção, a gente algum dia vai pensar. Hoje funciona assim, quando você vê um homenzinho vermelho, fique calmo, continue atravessando e o senhor que está lá dirigindo aquela moto e aquele carro, fique mais calmo ainda. Você tem que esperar o pedestre atravessar. E eu termino perguntando para o Dawton se vcês foram consultados sobre a sobre a comunicação, o anúncio feito pelo governo estadual agora no dia do pedestre, tem uma campanha falando respeite a faixa, empatia. Gostaria de saber se vocês foram consultados ou não?

54:01 Dawton: Bom, só rapidamente eu vou, só vou responder a sua pergunta, depois eu vou passar a palavra para Meli é, eu não sei, nós daqui da Câmara temática particularmente não fomos. Mas eu preciso verificar com o marketing da empresa, com a CET, se ela foi consultada. Normalmente os trabalhos sempre são feitos em parceria, dificilmente eles são, eles não ocorrem ou eles ocorrem sem conhecimento de um do outro, né? Então provavelmente deve ter sido no mínimo informado. O trabalho estava sendo realizado, mas eu vou passar a palavra para Meli e depois a gente vai para o doutor hélio, sr hélio, né?

54:45 Meli: Bom, vamos lá. Eu, nas minhas recomendações, eu só esqueci de acrescentar uma coisa importante, eu concordo perfeitamente com o Marco que eu acredito na capacidade. Eu sou ex funcionária da CET e eu sei que uma maior patrimônio da empresa é o corpo técnico, né? Que é altamente capacitado e também é sensível. E eu ia fazer uma outra recomendação, que quando vocês formarem um grupo lá no Contran, no setor de manual, para fazer uma revisão dessa norma, que vocês também incluam um estudo de que no estudo que a consideração da demanda do pelotão de pedestres que vai atravessar, porque as metodologias utilizadas para cálculo semafórico veicular e o cálculo semafórico das travessias a pé são diferentes, tá? Então, por exemplo, nos locais onde há poucos pedestres. Dá para se considerar que se forme uma fila, né? Sem formar um pelotão, uma fila de pessoas capazes de iniciar a travessia aí no primeiro, segundo, enfim, e assim conseguir outra coisa, considerar o manual ele deixa assim bastante sem um pouco esclarecimento falar, ele fala assim, olha, depende do técnico se ele quiser dar mais segundos, tal. O manual, ele tem que ser objetivo. A gente sabe porque essa parte de observação vai depender de cada pessoa. Isso fica muito subjetivo. Hoje em dia, já há vários estudos acadêmicos, técnicos que podem basear a adoção de padrão de velocidades. Então, por exemplo, pessoas idosas, crianças, pessoas doentes, então assim, ó, se tiver na frente do hospital a velocidade, em vez de ser 1,2, que é o padrão para tudo ser 0,7, tá? Hoje em dia tem bastante, se vocês precisarem, eu estou à disposição inclusive para fazer parte do grupo para gente considerar e considerar nos locais de alto fluxo de pedestres, nas áreas centrais, em travesseiros como Avenida Paulista com a Augusta, que tem aquele batalhão de gente, por favor, avalie a possibilidade de considerar a demanda, tá? Trabalhar com a demanda, então a formação, eu tenho certeza que a CET, acho que ela tem o vison o tal, vocês têm, né, Jonie. Então, então eu acho que vocês têm instrumento para aferir em alguns locais. Isso vai melhorar muito, vai dar muita segurança para vocês na hora de tomar decisões. Tá certo? Em determinados horários, por favor considerem a demanda, considerem a mesma metodologia que é usada para fazer o cálculo semafórico, obrigada, era isso.

58:25 Dawton: Só respondendo também a última fala da Meli, né? Eu, eu, por uma época, por um

tempo eu estive lá, no semáforo também há muitos anos atrás, mas estive lá também participando, né, da assistência semaforica. Eu me lembro que a solução que foi encontrada dentro da CET com relação a demanda foi ampliar a largura das faixas, né? Eu lembro que lá na frente do map, naquela época era a map, né, foi implantada uma faixa de 30 m de largura por conta da demanda. Então, então eu acho que deve ser considerado essa demanda atualmente nesses cálculos. Mas a gente eu estou aqui anotando, né? É considerar essa sua sugestão, né? É considerar a realidade do local para definir né, o local de definição dos termos de travessia e a demanda. Então eu acho que realmente essa recomendação a gente vai fazer para poder, eu acho que isso eu tô aqui fazendo, anotando algumas sugestões, inclusive, que é um ponto de partida para esse grupo de estudo, né? Eu estou entendendo que teve um trabalho aqui e a gente pode ter um ponto de partida para esse grupo de estudo dos dois cenários que foram apresentados aqui.

59:40 Meli: Ah e só replicando Dawton, por exemplo, no caso do viaduto do chá, que é a faixa mais larga que temos em São Paulo, ele é acompanhado pela largura da calçada do passeio, mas nem todas as situações vai ser possível. Por exemplo, no caso da Augusta, se fosse pela largura da faixa, as pessoas iam se aglomerar na parte da faixa onde dá sequência ao caminho delas. Então, é só isso. Obrigada.

1:00:19 Dawton: Verdade. Sr. Élio.

1:00:21 Élio: Parabéns a essa equipe que fez aí, Jonie, trabalho de mostrar realmente a realidade das coisas, né? E a gente vem falando há muito tempo e até paramos de falar, porque não muda. É a primeira coisa que eu acho engraçado, você colocou conforme a resolução contran. Mas toda essa história nasceu aqui na CET, né? Não foi um manual criado lá em Brasília, foi criado em São Paulo e adotado pelo Contran lá. Porque a preocupação da CET sempre foi trânsito, né? E pedestre atravessando só estraga essa preocupação, né? Você vê que ali na onde você fez o estudo é, as travessias não são seguidas, elas são defasadas. Ou seja, atrapalha o pedestre, para o pedestre não atrapalhar o trânsito, porque senão a pessoa ia reclamar. Você aí ficou no meio, esperando para atravessar a outra faixa, né? Então, são pequenas coisas que dá nisso. Você falou da longa espera, né? O duduca é de um estudo Internacional, ele mostra que longa espera leva a travessia no vermelho, né, isso aqui em São Paulo, você pode verificar, é norma, né? As pessoas atravessam mais no vermelho do que no verde, né? Por que que aconteceu isso? Porque aqui em São Paulo inventaram uma travessia do pedestre esperando duas travessias de veículos. Ou seja, já mandaram um técnico duas vezes para Nova Iorque para estudar. Como é que é Nova Iorque, viram que lá a travessia é junta, ou seja, o tempo do veículo é o mesmo tempo do pedestre. Aqui eles juntaram tudo num só. E aí, o que a gente consegue? Menos tempo de travessia e mais tempo de espera. Nós esperamos muito mais do que os veículos esperam, sabe? É um negócio assim, inacreditável. E não adianta mandar equipe para estudar Nova Iorque e volta aqui e continua tudo do jeito que está. Era só isso. Desculpe o desabafo.

1:03:33 Dawton: Muito obrigado, sr. Élio também aqui pelo desabafo, né? Mas eu vou passar, viu, Jonie, eu sei que você é o próximo da nossa fila aqui. Vou passar para nova pra Telma primeiro e depois eu vou passar para você, porque eu acho que a Telma tem bastante coisa para contribuir antes de vocês poderem responder a isso. Telma, bom dia!

1:03:55 Telma: Bom dia, é eu queria falar algumas coisas da época que foi feita essa alteração, que foi feito esse estudo. Na verdade foi pensado sim no pedestre, não foi pensado no trânsito, eu tava na época, eu lembro muito bem das discussões, né? A preocupação era daquele vermelho piscante que a pessoa só conseguia fazer metade da travessia. Então, apesar de ter no código, como a Meli falou, de ter um código que o condutor, ele deve aguardar o término da travessia. A gente sabe que isso

também não é uma realidade. E o condutor acaba muitas vezes. Às vezes ele nem está parado lá, às vezes ele vem já de longe e passa mesmo no verde para ele, né? Então assim foi alterado para melhorar para o pedestre o tempo do vermelho intermitente. Então pra mim essa apresentação do Jonie que eu quero dar parabéns aqui, ela fica bem clara para mostrar para gente que o problema não é o vermelho intermitente, o problema é o verde curto, para mim tá bem claro, né? Então assim o vermelho intermitente, ele dá a travessia inteira, ele tá uma travessia segura porque. Se eu piso, se eu piso no primeiro segundo do vermelho piscante, eu consigo concluir a travessia de forma segura e não vou ter moto em cima de mim querendo, começando a acelerar e carro que passa. Então assim, para mim que eu vejo, o que deu problema foi o verde curto. Era isso que eu queria colocar.

1:05:32 Dawton: Muito bem, muito bem lembrado, Telma. Eu me lembro bastante desse resultado também, né? Eu até falei um pouquinho, né? É, eu acho que realmente isso que você está colocando é uma realidade. É claro que se juntar os dois trabalhos, isso ficaria perfeito, né? Isso significa que eu vou tirar bastante tempo do veículo, mas para dar para o pedestre, acho que a solução de ampliar o verde, ela realmente ela pode ser bastante significativa, eu não me lembro das pesquisas na época, como é que foram feitas, se realmente tinha esse... é lógico que você tem o vermelho antes era de 3 a 5 segundos, isso eu me lembro perfeitamente que era de 3 a 5 segundos no máximo era o vermelho, né? E tinha determinados locais onde você tinha uma travessia muito longa. Certamente o pedestre ele era pego no meio da travessia, porque ele começava lá ainda no verde, mas chegava na metade já tava piscando e não conseguia concluir a travessia, mas é isso.

1:06:42 Telma: Exatamente o contrário, né? Dawton, exatamente porque que aconteceu, trocou o que era do verde piscante, né? O que era do desculpa, o que era do verde, né, e o que era do vermelho então trocou tanto é que na apresentação você pode ver que os tempos são iguais, o tempo do ciclo ficou igual. Né? Então assim não teve, não houve nenhum prejuízo aos veículos, né? E na época e na verdade assim foi uma troca até para melhorar, aquelas pessoas que acabavam e às vezes se arriscavam e saía um pouco depois do que dava o vermelho piscante e a gente sabia o que acontecia, né? Da mesma forma que acontece hoje, se a pessoa atravessar no vermelho, né, o pessoal vem para cima mesmo. Tem ônibus que faz isso, que é um absurdo. As motos que precisam de melhorar muito o comportamento, ciclista, eu vejo assim que também respeita o semáforo, né? A gente vê os comportamentos. Então assim, a questão do comportamento também dos usuários aqui na nossa cidade, que nem o seu Élio falou, né, de compartilhar o verde que eu acho também é que poderia ser estudado. Eu gosto bastante quando eu vi lá em Portugal aquele amarelo piscando para o carro e o verde para o pedestre que ele tenha prioridade. Eu prefiro, sr.Élio, do que os 2 verdes, que o nosso código nem permite. Mas assim, a gente precisa mudar muito o comportamento, né, das pessoas, né? Em relação ao trânsito, ao respeito a prioridade do pedestre, precisa sim. Eu acho que ter a diretriz da uma política pública que tem a diretriz para o pedestre em detrimento da mobilidade veicular, porque senão a gente não consegue aumentar esse verde, Porque vai ter detrimento, por isso que não foi alterado, que não tinha sido alterado, que a cobrança também dos veículos particulares é enorme, né? Então isso tem que vir muito de cima para gente conseguir fazer essa toda essa mudança. Tem que ter essa diretriz, né?

1:08:45 Dawton: É, eu vou passar, vou novamente. Jonie, o Flávio é da equipe do sistema semaforico aqui de São Paulo, né? Eu acho importante a gente ouvir a palavra dele e até antes de você entrar novamente, então eu vou passar para o Flávio, tô te pedindo permissão, tá, para poder fazer isso, e depois eu volto para você, não pulo mais ninguém, tá bom? Por favor, Flávio.

1:09:12 Flavio: Bom dia, bom dia, bom dia a todos aí, primeiro eu gostei bastante do trabalho de simulação. Eu sou fã de simulação e vi essa ferramenta importante aí para tomar de decisão, tá, os trabalhos técnicos. Bom, é justamente o que eu estava queria falar. É o que acabaram de falar aí, que

intermitente, o vermelho intermitente, ele é, foi, foi instituído assim, né, digamos assim, porque ele foi visto que ele dá mais segurança, porque ele tem um tempo total para travessia, né? É quando foi apresentado esse trabalho lá na Câmara temática, essa atual forma de tratamento de dados aí de tempos. Ela foi analisada por todos os técnicos dos estados, dos 26 estados e do Distrito Federal e foi mostrado tecnicamente que era humanamente, digamos assim, que era melhor, era mais seguro. Eu desconfio que o problema da falta de entendimento que foi levantado pela gerência de segurança é justamente na falta de divulgação, falta de uma campanha aí educativa sobre esse tipo de tempo, né? É, eu vejo digamos assim. Eu vejo a essa parte de dimensionamento de tempos atual, como é um parâmetro mínimo, tá de tempo do caso do verde e da velocidade de pedestre com a velocidade máxima a ser utilizada sugerida aí para cálculo. Os técnicos da CET são treinados para fazer esse cálculo em cima claro, tem esse dimensionamento, porém a parte mais importante é a empírica de campo. Depois de implantada, a programação tem um ajuste fino que é feito. Então nós estamos trabalhando bastante o sistema, principalmente o tempo de verde que foi comentado. Nesse caso dessa travessia da tal de julho, eu acabei de ver aqui no sistema a programação atual que está lá. Ela está com 8 segundos de verde, não 4 como é sugerido, e está com 20 segundos de vermelho intermitente. Mais um segundo de vermelho geral também começou. Nós estamos fazendo esse tratamento em vários locais, na modernização semaforica nós estamos melhorando para diminuir o risco, digamos assim, tá? Uma outra coisa importante que não foi falado é que estão pedindo, né? É o regressivo aí para o grupo focal de pedestre. Nós conseguimos autorização no começo do ano para fazer os testes já estão implantando. E a pesquisa antes foi feita, tá, tá sendo feita a pesquisa, depois a primeira pesquisa, depois são várias pesquisas, né? Qual a legislativa e quantitativa? E nós estamos é na região do doutor Arnaldo e vários na região do Itaim, é, tá quase no fim a implantação nas 106 travessias que foram autorizadas, tá ok? Então, eu particularmente acredito que é um dispositivo muito importante pra ajudar na compreensão do vermelho intermitente e vai resolver bastante aquela indecisão do pedestre no término da travessia. Enfim, é isso. Eu acho que qualquer trabalho para melhoria de segurança é válida. Só que como foi mudado em 2014, foi um trabalho apresentado, teve. Foram vários trabalhos, inclusive do João Kurt, que trabalha na CET, né, mostrando que era melhor, era melhor, né? E foi adotado, mas eu acho válido, qualquer trabalho que venha melhorar a segurança, eu acho muito válido. É uma coisa importante que eu acho que também pode ser analisado. Em São Paulo são os dados, os atropelamentos, tá? Nós temos aí uma cerca de 350 atropelamentos fatais por ano na cidade e deve ter pelo menos 5 vezes mais de atropelamentos não fatais, com danos aí à saúde do pedestre. Esses acidentes devem ser analisados, realmente, mas de que forma, se realmente é o tempo de pedestre que está causando atropelamentos? Primeiro, se são os atropeladores, só ocorrem nos semáforos, tá? Depois, se eles ocorrem nos semáforos, que tem tempo específico para pedestre. Esse tipo de análise também é importante para mostrar que o método não está adequado. Como eu falei, é importante melhorar sempre a qualidade, melhorar sempre a qualidade da travessia, a segurança dos pedestres. Nós estamos fazendo a modernização, nós estamos aumentando esse tempo, como eu falei, mas acho que tem que ser muito bem embasado para você mudar uma técnica que tá implantado atualmente, tá? Principalmente eu digo o caso para São Paulo quando foi mudado em 2014, nós tivemos um trabalho de 6 meses para alterar todas as programações. Nós temos 6000 semáforos, mais ou menos 4000 com o tempo de pedestre isso demandou praticamente de 20 a 30 técnicos trabalhando direto para fazer as alterações, para testar as programações e implementá-las, eu sei que pode ser um pouco estranho eu falar de tempo e que esse é dinheiro é custo, né. É custo, custo finito que a prefeitura tem para vários, vários problemas, né? A CET, ela respeita muito o pedestre, eu digo nas programações, considera muito os tempos de pedestre. E como eu falei, a gente avalia depois de implantado, a gente, o técnico vai em campo, o gestor vai em campo para analisar onde ele pode melhorar e ele faz essas implementações. Porém, nós temos outros modais, né? Nós temos que nós consideramos, priorizamos o pedestre, é óbvio, nós temos ciclistas, temos o transporte coletivo, temos o veículo, temos o veículo, então nós temos que tratar também todos eles. Nós não podemos

olhar só por um lado, é óbvio que o pedestre é o mais importante, mas a CET como parte de governo, tem que olhar todos os outros. Era isso que eu queria falar, obrigado.

1:15:27 Dawton: Eu vou passar a palavra agora para o Jonie, depois eu volto. Eu não sei se o Wellington está com a mão levantada, aí que eu não sei se ele vai querer falar. Então, Jonie, eu vou passar para você, obrigado.

1:15:40 Jonie: Dawton, é bem, eu acho que cada um aqui colaborou de uma forma muito interessante, né? E é sempre bom participar de reuniões como essa, porque a gente também aprende muito, né? Então eu vim aqui trazendo uma apresentação e também aprendi muito com vocês. É só pra comentar alguns trechos, né? Do que cada um falou. Sandra, eu admiro muito a sua luta, porque a minha mãe ela é deficiente física também e hoje ela está na cadeira de rodas é já há 15 anos, né? E aqui em Brasília a gente tem um grande problema, porque nós temos uma cidade feita para os carros, né? Uma cidade totalmente Rodoviária. Então, parte da minha luta também é para tornar as cidades mais acessíveis justamente para pessoas bem como você, como minha mãe, né, que tem dificuldade de locomoção, né? Aqui, por exemplo, onde eu moro, nós não temos faixas de pedestres entre as quadras, né? Então eu não tenho como sair de casa e ir até a comercial sem passar por ruas extremamente movimentadas e sem passar por estacionamento. E bem frustrante porque a quantidade de vezes que eu e minha mãe tivemos que correr, né, eu empurrando a cadeira dela, é aqui nos estacionamentos. Bem, eu não consigo contar nas mãos, né? Então é realmente uma luta nossa, tá? Eu compartilho dessa luta também. Falando um pouco sobre a questão da simulação, né? Aqui, pessoal, nós fizemos um experimento, né, que a gente tá começando uma coisa. Né? Eu fico muito orgulhoso disso, porque a Meli inicialmente trouxe a ideia e quando nós fomos pesquisar a gente viu que não tinham projetos de simulação com esse foco, né, em estudar a questão do tempo semaforizado para os pedestres. Então o que a gente fez no software, é uma coisa nova aqui no Brasil e que a gente gostaria que fosse replicada também, né? Então nós selecionamos ali a avenida 9 de julho como um local teste, né, como experimento, né? Não foi para criticar a semaforização naquele ponto específico, até porque tem um tempo de travessia de pedestres bem superior ao nosso estudo. Mas foi ali que a gente encontrou um local pra iniciar tudo isso e é por isso que a gente tá aqui hoje, né? E bem, é a CET tem licenças do vicim visual, que isso é interessante, porque isso também pode ser utilizado para outros estudos, né? Para embasar outros estudos. Então, bem, para futuras solicitações ou futuros estudos de faixa de pedestre, o nosso software pode ser utilizado, porque a CET tem, né? Internamente, justamente para fazer esse tipo de análise, né? E aqui eu até estendo um pouco, né, trazendo até uma ideia para todos. A USP, por exemplo, também tem licenças do vicim visual. Não sei se vocês conhecem um contato muito próximo nosso lá é o Cláudio Martin e o Cláudio Martin utiliza bastante as licenças para fazer vários estudos. Porque não conversar com ele para que os alunos estudem faixas de pedestres espalhados por São Paulo, né? É uma ideia até interessante, porque assim a gente expande a capacidade de estudo ao mesmo tempo, né? E também são ideias, né? Eu também queria me colocar à disposição para bem, estou em Brasília, né, então eu estou próximo aqui a órgãos governamentais me colocar à disposição, caso vocês precisem de alguma reunião presencial, conversa com órgãos, eu estou por aqui e eu consigo ir presencialmente, tá, então a gente compartilha a mesma luta e eu tô aqui um pouco distante, mas próximo de outros entes, né? E também para ajudar sempre, tá é? E por último, só respondendo a pergunta do Mauro, Mauro, lá tem uma botoeira e a Meli até pode me corrigir, mas se eu não me engano, ela não funciona, tá? É eu não estive a campo, né? Quem foi, foi a Meli, a Luiza e a Renata.

1:19:26 Meli: Só uma observação, essa botoeira tem em outras travessias de pedestre da 9 de julho mesmo as que são em cruzamentos. Então provavelmente em algum momento que ninguém sabe porque isso não é informado as travessias de pedestres vão precisar da botoeira, tá, mas até aí,

como ninguém sabe em qual momento que elas vão precisar, porque as botoeiras existem, as pessoas se arriscam, as pessoas atravessam porque elas passam todo dia no mesmo local e o tempo, o tempo de travessia aparece. Provavelmente essas botoeiras devem funcionar à noite, no domingo, tá? Então é isso, desculpa, eu cortei.

1:20:20 Jonie: É bem só para finalizar, também respondendo ao Flávio e a Telma, essa é uma grande questão do estudo, tá pessoal, é, vocês estão certos. O tempo de verde, ele é muito curto, tá? Realmente esse é o grande problema, né? É a questão da resolução do Contran ela veio justamente para tentar permitir com que o pedestre concluísse a caminhada, né, entre os 2 lados da calçada, com segurança. Mas esses 4 segundos que a gente tem, esses 4 segundos de verde que a gente tem, ele é muito baixo. O que que a norma quer dizer, né, pra gente? Se eu tenho um técnico de qualquer prefeitura do Brasil, porque a norma ela é nacional, né? Se eu tenho um técnico que ele quer priorizar o tráfego de veículos em contrapartida ao pedestre, ele pode, ele pode colocar 4 segundos de verde e aí dificulta travessia, né? Então, na minha visão já seria uma vitória conseguir subir esse tempo mínimo de verde, que tá estabelecido no contran era isso, Dawton, muito obrigado.

1:21:32 Meli: É rapidinho. Eu só queria informar pro Flávio, pro Flavinho. Que se ele procurar no site da MTP, tem um relatório que mostra todos os modos de transporte feito nas cidades brasileiras. Tá, então a média das viagens, que o que tá lá é que 40% das viagens são realizadas inteiramente a pé nas cidades brasileiras tá, a última od, qui em São Paulo ela deu a viagem a pé com 1/3 viagem inteiramente a pé. Só que não podemos esquecer que a viagem que o transporte coletivo que você mencionou, ele começa e termina com uma viagem a pé. Portanto, assim a preocupação de vocês. Se ela precisar ser dividida em percentuais, você reserva aí 2/3 para viagens a pé, tá? Porque mesmo quem anda de transporte coletivo, ele começa e termina a viagem a pé. Era isso? Obrigada.

1:22:52 Dawton: Bom, Flávio, tem mais um trabalho que tem que ser apresentado, né? Eu não vou passar a palavra pra você, porque eu acho que a gente pode continuar falando no final. A gente tá conversando com a Silvia e a Silvia realmente tem problema de agenda. Eu preferia, eu quero muito que ela apresente aí o trabalho dela, né? Então, eu vou passar direto, viu Meli? Agora para outra apresentação, eu sei que já é tarde, né? Se todos concordarem eu vou pedir mais um tempinho. Eu sei que as nossas Apresentações sempre são muito longas, porque realmente são muito interessantes, né? Mas eu vou pedir para gente ter um pouquinho mais de paciência. Não sei se o Mauro, o Mauro sempre tem problema de tempo, né? Mauro? Eu sei como todos nós temos.

1:23:36 Mauro: Não nem sei se tem ou não, mas assim, para mim essa parte não acabou. A gente pode até nem falar da segunda parte que é assim. Eu fiz 2 propostas que a gente saísse dessa reunião com uma recomendação da Câmara temática para: 1) melhorar a fiscalização em São Paulo. 2) melhorar a comunicação urgentemente sobre este novo sistema de tempo semaforico que não foi comunicado. Nós já falamos disso um tempo atrás, não houve a campanha. Eu não gostaria de sair daqui sem isso aqui, não sei o que que a gente pode fazer. Eu posso escrever se quiserem, depois ver quem quiser ver, se assina. Eu não consigo entender, Dawton, essa tranquilidade que nós estamos. A cada ano tá morrendo mais gente, e aí o Flávio, né, com todo respeito, fala assim, Ah, vamos fazer uma análise dos lugares onde morre mais gente. Eu imagino que tenha gente que já tenha feito. Agora a minha dúvida é, porque que a gente está tão tranquilo com relação a isso? Nós estamos aqui fazendo um estudo que está mostrando assim os pedestres estão em risco. A gente sabe que os pedestres estão morrendo, assim como motociclistas. Assim como não sei o que, eu gostaria de fazer uma recomendação para gente sair dessa Câmara Temática agora são 11 e 39 com 2 recomendações que se melhore a fiscalização na cidade de São Paulo. Não importa se nós estamos aí em ano eleitoral ou não. E que se faça essa campanha que eu não entendi por que que o Serginho que estava aqui em todas as reuniões, né, conosco, quando a Telma apresentou, falou que

ia fazer, não aconteceu nada. Então eu gostaria de saber como é que a gente vai encaminhar isso. Se puder me responder, a gente ver. Pode ser depois, mas assim, não acho razoável a gente acabar uma coisa tão importante como essa sem nenhuma, sem nenhum encaminhamento.

1:25:17 Dawton: Eu aceito a sua recomendação, Flávio. Eu estou dizendo que nós aceitamos, né, a sua recomendação, as 3 que você colocou, né? A fiscalização, lógico que é um encaminhamento que a Câmara temática vai fazer para CET. É uma recomendação, né? E, claro que a questão da divulgação, ela sempre ela vai esbarrar na questão do... Eu tenho que ter uma verba reservada para poder fazer, esse marketing. Então até o Sérgio pode falar um pouquinho melhor do que eu sobre esse assunto, mas de qualquer forma, eu estou dizendo para você o seguinte, está aqui o compromisso e eu estou aceitando a sua recomendação da gente sair com essa proposta que você está colocando aqui, se você quiser fazer uma proposta de um documento e me mandar, eu adoraria. E a gente dá uma olhada se quiser até passar posteriormente para uma Câmara temática. O que que saiu, o resultado desse trabalho, desse documento, a gente pode até colocar aqui na Câmara temática numa próxima reunião, se for o caso. Não sei ou a gente troca e-mails e troca e mails dentro do próprio grupo, para não ter que esperar mais uma reunião. Mas eu gostaria muito que o grupo inteiro visse o que está sendo proposto que todos, já que é uma Câmara temática, né, que todos pudessem avaliar o que está sendo proposto para gente poder fazer esse encaminhamento, é só isso, então está aceito, tá? É só isso. Então eu vou passar a palavra para o Sérgio rapidamente, porque eu queria muito que a Silvia fizesse a apresentação dela, porque a gente é sempre assim, né? A gente retira a pessoa de um de uma atividade, do compromisso que ela tem para poder fazer apresentação. E ela não faz apresentação, é horrível para nós que fizemos o convite, né, Sérgio? Vou te dar um minutinho para você poder falar desculpa, mas complicado, né?

1:27:42 Sergio: Bom dia, me ouvem? Mauro me citou e com razão. Eu estou completando agora quase 3 anos de CET. Fui convidado. Eu trabalhei com o Mauro muitos anos na iniciativa privada. Trabalhamos na abril juntos e somos de uma época e de um momento quando a gente trabalhava, quando o Mauro, que foi superintendente, vice presidente, quando a gente decidia fazer uma campanha, a gente tinha budget, resolvia numa sala, vamos fazer e saía com seus, com as suas diretrizes e põem a campanha no ar o nosso trabalho era só definir qual seria a agência que trabalharia com a gente e a gente põe uma campanha no ar em 1 mês. Eu fui convidado para trabalhar na superintendência de marketing e educação da CET há quase 3 anos, justamente para incrementar esse trabalho de comunicação e desde desse momento venho participando das câmaras temáticas e com a vontade e a deliberação de arrumar essa verba. Nós arrumamos a verba, e junto à comissão e já faz quase 3 anos. nesse meio tempo eu não sou mais o Red do marketing. Trabalho no marketing, mas não sou mais o Red. Não consegui implementar aí a agência de publicidade. O meu sucessor também está nessa briga, ainda não conseguiu. Temos questões burocráticas e eu concordo. Nós precisamos de campanhas educativas. Foi para isso que eu vim, para isso que eu estou batalhando. Não há o que, não há o que ressaltar aí, não há o que colocar de, mas é uma Batalha. A vida é diferente aqui dentro, estamos nessa Batalha para conseguir implementar aí uma agência de publicidade, a gente eu acho que a gente pode fazer, se o momento eleitoral nos permitir. Eu acho que a gente poderia fazer alguma campanha em redes sociais, se bem que nesse tempo as nossas redes sociais também estão bloqueadas pela questão eleitoral. Mas Mauro é uma Batalha nossa, que sempre desse durante esse tempo todo. Foi uma Batalha minha, liderando hoje do meu novo chefe liderando a área também vive essa batalha, e eu concordo. Precisamos de educação, educação e educação. Acho que eu já passei desse um minuto certo?

1:30:32 Mauro: Obrigado Sérgio, obrigado pela franqueza e pela disposição aí de colocar o dedo na ferida. Obrigado.

1:30:40 Dawton: Muito obrigado, Sérgio. É Silvia, é a palavra é sua agora, por favor. Passar direto para Silva para ela poder fazer apresentação dela.

1:30:59 Silvia Stuch: Acho que vocês estão vendo. Legal, pessoal. Muito obrigada, viu? Pela oportunidade. Agradeço a Meli também por ter puxado, né, essa pauta importantíssima para gente apresentar os nossos dados, eu vou buscar ser bem breve para inclusive tentar ter alguns minutinhos de discussão com vocês, no final da reunião, tá então, bom, eu sou a Silvia é, sou pesquisadora associada no CEUCI é o centro de estudos sobre urbanização por conhecimento e inovação da Unicamp e sou diretora fundadora do instituto corrida amiga. Bom aqui o embasamento teórico legal para essa pesquisa, né? Travessia cilada que foi realizada em maio. Muito o Jonie já comentou aqui e também todo o pessoal que é parte da Câmara temática, já está a par, né? Do código de trânsito brasileiro, a política nacional de mobilidade urbana, ou seja, tudo que a gente vive na prática, na cidade, não está em conformidade com esses Marcos regulatórios. Aqui o embasamento teórico também, que assim como o Jonie apresentou na simulação, aqui tem a gente tem pesquisas similares em Pequim, é na China, em Mumbai, na Índia, que atestam isso, que a forma que a gente vai calcular, que a gente vai desenhar a semaforização na cidade, ela também, ela está muito alinhada com a forma que os pedestres vão se comportar e então colocando assim sempre o pedestre como vítima, né? Por mais que tenha gente que ainda fala Ah, mas o pedestre atravessou no farol vermelho, espera aí, vamos analisar o cenário como um todo e ainda mais, vamos analisar isso com base em estudos científicos. Aqui a gente tem inclusive um na cidade de São Paulo, né, de 2017, que ela coloca aí, quase 100% dos idosos não conseguem caminhar na velocidade média colocada nas normativas que regulam o sistema semaforico bom. Sobre a campanha, nosso principal objetivo foi realizar uma pesquisa na vertente de ciência cidadã. É, ou seja, convocando a população para nos ajudar a monitorar, a medir tempos semaforicos pelo Brasil, né? Obter um maior levantamento possível desses dados. E de novo reforço que é ciência cidadão, cidadã, porque é na ciência cidadã a gente não é requerida uma metodologia tão robusta, é engessada como o Jonie apresentou ela. Ela é uma metodologia muito mais aberta, inclusive para permitir a maior antecipação de pessoas possíveis colocar luz nessa questão, sensibilizar a população e também tomadores e tomadoras de decisão no momento em que a gente faz o encaminhamento desses resultados em todas as cidades. E também coloca essa pauta na mídia, né, que foi uma pauta também, que sensibilizou muito a mídia, principalmente por ser o maio amarelo.

Então, em maio, através de um formulário do Google, a gente mapeou com algumas instruções, fizemos algumas reuniões também com os articuladores e articuladoras locais para repassar, né? Metodologia de coleta de dados foram priorizadas áreas perto de hospitais, escolas, terminais de ônibus. Aí aqui ó, eu tenho o QR Code do relatório, né, que depois vocês podem buscar o relatório e os dados brutos, mas depois eu compartilho o link, compartilho a apresentação. E quais foram os resultados? Bom, quase 170 ciladas mapeadas em 21 municípios e a média nacional foi de 7 segundos de verde, 2 minutos, 2 minutos e 11 segundos de tempo de espera. E aí mais de acho que 54% das ciladas elas também tinham, né, o tempo que o Jonie, comentou de 4 segundos de verde para o pedestre fazer a travessia. Quer dizer, para o pedestre tentar, né, fazer a travessia. É aí aqui as ciladas das ciladas, a maioria na cidade de São Paulo, algumas tem até a questão é que o Mauro trouxe da do monitoramento das botoeiras, né? De que as botoeiras elas funcionam, não funcionam, né? E a gente traz também que na velocidade média de 0.7 m por segundo, que inclusive é colocada no nosso estatuto do pedestre, né? No intervalo de 10 segundos permitiria então essa distância percorrida de 7 m, que seria o suficiente para cruzar essa pista de 2 é faixas largas e com o tempo médio que a gente detectou, diagnosticou, 7 segundos não seria possível nem de perto, né? Fazer o cruzamento dessas 2. Aqui só para mostrar, né, esse ganho também importante de divulgação da

campanha, de colocar luz nessa importante questão que não é somente uma questão técnica. A gente tá falando aqui de vidas que são ceifadas todos os dias, né, no nosso país e no mundo, e um pequeno ajuste, um pequeno cuidado técnico, político também, como foi, é muito bem colocado aqui. Mas todas essas questões, elas salvariam vidas, né? Acho que isso que é importante falar. Bom, em agosto, então, nós fizemos quase 80 contatos com entes públicos de 21 cidades, especificamente, aqui na cidade de São Paulo, 60 solicitações via 156, né, que é aí a solicitação no 156. Em relação ao tempo semaforizado, ela é redirecionada para CET. E essa semana isso aconteceu, então também espero que isso seja anexado, colocado, né? Em tudo isso que a gente tá colocando nesses possíveis encaminhamentos aqui, dessa reunião, para dar mais robustez, né? Porque além da simulação do Jonie, além de todos os estudos técnicos que a CET já possui, porque eu falo muito, inclusive com a Telma, né? Estamos do mesmo lado, né? E eu sei que também do lado da CET. Vocês precisam desses dados para embasar inclusive esses encaminhamentos e forçar essas demandas de mudanças, dentro da CTE da prefeitura, as proposições de melhorias, que a Meli também já falou um pouco, né? A revisão do da resolução do Contran e tem um estudo nacional que leva em conta, né? O estudo das características dos pedestres brasileiros. É o sinal vermelho intermitente adotado em São Paulo, que é isso. A população ela não entende o significado desse sinal sob o foco legal, inclusive, está em desacordo também com o artigo 70 do CTB. É programação de semáforos gerenciada de forma diferente nos horários de pico e fora deles. Adoção dos temporizadores atender a LBI, né? A Sandra, a Sandra tá aqui, fez uma fala também muito incisiva e importante nesse sentido, é, sempre que possível, implantar o alargamento das calçadas para diminuir a distância, né? E, conseqüentemente, o tempo de travessia e funcionamento e manutenção das botoeiras. E aqui as várias referências também, que não é porque é um estudo de ciência cidadã que a gente não tem também um referencial teórico importante para embasar. Então, gente, falei super rápido, porque eu acho que eu falei, eu queria falar o essencial para a gente poder conversar um pouco.

1:38:33 Dawton: Silvia, foi, foi muito legal essa colocação, né? Eu terminei esquecendo de falar sobre o que a Sandra tinha colocado, né? Realmente a questão do idoso é de todas as pessoas que vamos colocar. Assim, de todas as pessoas que tem dificuldade para poder caminhar, fazer a travessia, elas terminam sendo de alguma forma prejudicada quando ela não tem o tempo realmente para fazer travessia completa. Então, é muito importante que todos esses estudos venham demonstrar esse problema, quando ele surge problema de uma sinalização semaforizada. A gente não pode esquecer que foi uma simulação do Jonie, um trabalho muito bem feito, né? E ele na simulação dele, ele foi lá no mínimo, que são os 4 segundos de verde, e essa simulação termina, realmente potencializando o estudo que está sendo realizado, né? Eu tenho certeza absoluta que a CET vem fazendo vários estudos com relação a travessia já há muito tempo, né? A gente pode até trazer alguns desses estudos falar com o Flávio que representa esse grupo de semaforizados vamos colocar assim, aqui dentro da CET. Ele termina representando muito bem. Foi isso que falava há muitos anos. Ele, a vida inteira dele foi debruçado sobre esse assunto e ele realmente preocupado com essa questão, né? É isso. Eu acho que é todos esses trabalhos. Ajudou tanto esse trabalho, como trabalho anterior. Ele realmente representa, um significado de tudo que a gente está vivendo, né? É, a gente não pode esquecer que houve aí um acréscimo exponencial com relação aos acidentes fatais, né, não é acidente mais do que a gente fala, mas é sobre a fatalidade dos sinistros, né? Realmente ele é muito significativo hoje e a gente precisa de fato debruçar sobre esse assunto para fazer o tratamento como ele tem que ser feito, né? E eu vou insistir na questão até falando com o Flávio, o Flávio é próximo a falar aqui, né? A gente tem alguma proposta de fazer um grupo de estudos. Esses trabalhos serão muito bem vindos nesse grupo, né? Para gente poder, eu não vou dizer ponto de partida, que tenho certeza absoluta que os nossos estudos e as nossas experiências em São Paulo elas realmente tem sido muito grande. É isso. Eu acho que eu vou passar a palavra pro Flávio e depois acho que a Meli quer falar no final, não sei se você quer. Você quer complementar a

apresentação, Meli, primeiro, depois eu passo para o Flávio.

1:41:27 Meli: Não é só em relação a esse grupo de estudo, se vocês formarem, se vocês permitirem, eu vou indicar um técnico, que ele é engenheiro de tráfego da cidade de Fortaleza, que ele começou agora, ele é coordenador de um programa e ele foi semaforeiro muito tempo. Então é legal porque ele tem também essa experiência, tá? Ele faz parte da nossa comissão técnica de mobilidade a pé e Acessibilidade. E ele é um dos responsáveis pelo programa de 50% de redução de mortes no trânsito na cidade de Fortaleza. Obrigada.

1:42:15 Dawton: Flávio agora. Aceito sua proposta, Meli.

1:42:19 Flavio: Vamos lá. É, gostei muito da colocação que todos estamos do mesmo lado, tá? Realmente todos estamos aqui para defender, principalmente o pedestre, salvar vidas. Só que eu tava comentando, fiz até uma brincadeira pro meu colega que tá aqui do lado que parece uma inquisição do semáforo nessa reunião, tá? É uma brincadeira, é óbvio, mas eu vejo um semáforo como um dispositivo muito importante na ordenação de fluxos e principalmente em segurança. Ele tem salvo muitas vidas aqui em São Paulo. A colocação de semáforo, é importantíssimo, ele estar bem regulado, é importantíssimo, mas é, eu não vejo como uma cilada. Esses locais que colocaram de São Paulo aqui, que tempo de espera de 18 minutos daqui, com certeza teve um problema semafórico, os outros para baixo também. Qualquer espera em São Paulo acima, espera máxima, tá que eu digo no pico ainda, acima de 2 minutos e 20, que seria um ciclo de máximo de 160 raríssimo. Às vezes a gente coloca 160 em ciclo semafórico. Qualquer espera acima de 2 minutos e 20 tem coisa errada, tá? Ou o semáforo tá com problema na programação, a botoeira da quebrada ou a pessoa não apertou a botoeira, enfim. Tem problema, tá? É, vamos ver uma média, digamos assim, na cidade de de tempo de espera, tomando todos os tempos de espera máximo, falando em tempo de espera máximo, porque se a pessoa chegar no exato momento em que tá fechando para o veículo, ela vai esperar alguns segundos e já entra em estágio de pedestre, entendeu? Se ela, por um acaso chegar no último segundo do vermelho piscante do pedestre, ela vai ter que esperar essa espera máxima que eu te falei, que no caso dos Picos, pode chegar a 2 minutos e 20. Tá ok? Então o semáforo é um dispositivo importante, ele não pode ser tratado como cilada, tá? Desculpa a apresentadora do trabalho. Nós tivemos há um tempo atrás o programa de segurança na estrada do m'boi mirim e lá tem bastante atropelamento e bastante acidente, tá? É no gráfico, na pontuação dos locais de acidente, nenhum dos atropelamentos ocorreu onde existia semáforo. Nenhum. Todos eram em meio de quadra. Aí verificamos que o que aconteceu em alguns pontos que aconteceu esses atropelamentos era a ausência do semáforo, tá? Não que o semáforo estava mal regulado ou mal dimensionado. Então nós colocamos alguns semáforos no meio de Quadra que diminuíram bastante os atropelamentos. Então por isso que eu falei na minha explanação. De antes de colocar algum problema na legislação atual, de dimensionar tempo, você tem que verificar aonde, porque ocorrem esses acidentes, onde ocorrem esses acidentes. É muito importante para gente não perder tempo ou recursos aí escassos em alguma coisa que não vai resolver os atropelamentos. O que nós queremos é resolver os atropelamentos, tá? Então São Paulo faz bastante coisa. Então eu falei do regressivo que está em teste, espero que dê certo, mesmo que a pesquisa pós seja muito bem aceita, muito bem que o dispositivo seja muito bem aceito, né? Justamente para ajudar a elucidar o que é o vermelho piscante. O regressivo que a gente tá testando é no vermelho piscante do pedestre, tá? E um outro dispositivo que a gente já está colocando bastante é a botoeira sonora para deficientes visuais, tá? Então, tem muitos locais já implantados que também é uma outra parte importante aí de segurança para o pedestre. E, enfim, era isso que eu queria colocar. Obrigado.

1:46:19 Dawton: Sr. Élio,.

1:46:23 Élio: A Delma, falou Já, aliás, o Jonie já tinha mostrado que os tempos continuam o mesmo, na mesma quantidade. Ou seja, trocamos o verde pelo vermelho. E o vermelho é universalmente entendido de parar, né? Nós nos esquecemos disso. O que acontece hoje com as pessoas mais idosas que entram no verde conforme norma, quando chegam no meio da travessia da avenida, dão de cara com piscante vermelho. E aí o que a gente vê de velhos parados lá, porque o vermelho diz pare, pare, pare, pare. Ele é pior do que o vermelho direto. Ele fica piscando e falando pare, pare, pare, pare. Isso deveria ser levado em consideração? Era isso. Obrigado.

1:47:32 Dawton: obrigado, Sandra.

1:47:36 Sandra: Estão escutando sino, cidadezinha do interior, bairro da Água Rasa, tocando o sino da igreja. Eu fico assim pensando, né, a questão do semáforo, por que é que os acidentes ocorrem fora do semáforo? Porque as pessoas atravessam fora do semáforo e por que que as pessoas decidem atravessar fora do semáforo? Porque o tempo do semáforo não respeita o pedestre. A culpa é do semáforo? Não, a culpa não é do semáforo, porque ele serve para organizar o trânsito. A culpa é de quem faz ele funcionar. E de funcionar de maneira errada, porque aí as pessoas não vão seguir o que ele está mandando. É a mesma coisa que eu fazer uma regra para as pessoas desobedecerem, porque eu sei que elas vão desobedecer. Por quê? Porque a regra está errada. O semáforo é importantíssimo na convivência social. Eu paro, você passa, né? Você para, eu passo. Isso é a regra. Agora, se o temporizador, se o tempo de travessia não for convincente, com o que o pedestre faz, não tem como a gente obedecer a regra. E as pessoas vão se atirar na avenida. As pessoas que fazem a temporização são os responsáveis, sim, por essas pessoas que são atropeladas. Por quê? Porque fazem regras que não vão ser obedecidas sempre, diz assim, é lógico. Então não tem como uma coisa dessa, sabe? Assim, a gente não tá criminalizando o semáforo, a gente está discutindo que essa regra desse semáforo, que tá sendo colocado para pedestre, não faz com que o pedestre obedeça a ele. Não faz, as pessoas não respeitam. Outra travessia que eu frequento muito é a travessia do terminal parque Dom Pedro. Vocês já viram alguém respeitar a sinalização ali? Não tem como. Fica todo mundo olhando assim, não tem trânsito eles vão. Por quê? Porque é tempo. E já se dizia meu pai que diz, falava faz tempo, meu pai, tempo é dinheiro e eles têm tempo. Então eu acho assim, são coisas que a sociedade tem que se preocupar. As pessoas não podem ficar perdendo tempo em favor de carros, carros que podem acelerar, carros que sabe, que podem atropelar. O privilégio tem que ser do pedestre. E aqui não é ninguém de pessoa com deficiência não. Porque você não está sentado numa cadeira de roda pra dizer que é mimimi meu. E você não está livre nisso. Ninguém aqui está livre de um dia estar sentado numa cadeira de roda esperando para fazer uma travessia.

1:51:17 Dawton: Bom, muito obrigado Sandra pela sua colocação. É o que a gente tem que colocar aqui, fazendo um resumo de tudo que a gente colocou desde o início, desde a apresentação das falas, né? Então, qual modelo para realidade do local, né? Acho que perguntas que surgiram aqui durante as nossas apresentações e posterior apresentação. Então oficial o Detran sobre a pesquisa que estão sendo realizadas, né, então solicitando tudo que está sendo realizado e que a gente possa juntar todos esses trabalhos e a gente possa fazer um trabalho em cima de tudo isso daí. É fazer uma recomendação, fazer um parecer de uma recomendação que o Mauro está propondo aí. E ele se dispôs a fazer uma proposta e nós encaminhar e depois a gente é passar para o grupo inteiro tomar ciência da proposta e a gente ou acrescentar, né, emitir uma opinião sobre isso. E esse grupo aqui, importante que ele possa fazer isso, né? É incluir o estudo, a consideração da demanda, que a Meli é colocou aqui, né? Considerar a realidade do local para qualquer cálculo para definir os tempos de pedestre. E, as pessoas atravessam mais no vermelho do que no verde. Foi uma frase que me

chamou bastante atenção aqui, né? É, eu acho que a gente tem que debruçar sobre esse assunto também. Claro que isso terminou sendo fruto de um estudo que foi sendo realizado ao longo dos anos, né? E culminou essa norma que tem o Detran hoje. Eu não sei se existe dentro da própria CET, uma recomendação de tempo mínimo de verde que se adota. Acho que o Flávio pode até falar sobre isso se se existe aí alguma recomendação, embora a legislação fale de 4 segundos lá, né? Mas eu não me lembro de ter visto nenhum semáforo que tenha 4 segundos de tempo verde, né? Mas com 6000 semáforos na cidade, a gente realmente precisa investigar isso e talvez mudar essa realidade. Pode ser um bom caminho pra gente usar como um ponto de partida aí. É lógico que a gente por isso que a gente tem que ver todos os outros estudos que tem no resto do país. E, esse oficial do Senatran significativo, né? Porque eu não sei como é que se chegou nesses 4 segundos que estão lá hoje, nessa norma, né? Bom, enfim. E aí, Mauro, te respondendo, não, estamos tranquilos, não estou tranquilo, né? Não estamos pacificados não, porque nós temos plena consciência e quando eu falo nós, eu posso falar pela CET, pela CMTT com maior tranquilidade, né? Nós temos consciência da gravidade dos acidentes, dos sinistros que vem ocorrendo na cidade. Eu estou falando de todos os modais, né? Eu estou falando de pedestre, de ciclista, de moto, todos eles, subiram significativamente, né? Essas câmaras temáticas com a presença da Sandra, terminou que é uma representante, né, significativa, vamos dizer assim. Agora até vai representar politicamente o grupo dela, né? É isso, termina fazendo com que... E o trabalho que a Silvia apresentou no finalzinho terminou deixando claro que o percentual que se desrespeita o idoso, né? Que até me assustou esse número realmente eu fiquei bastante assustado, quer dizer, eu estou dizendo o seguinte, né? É o resultado da nossa Câmara temática é formação de um grupo de estudos mesmo. E a gente vai ver como é que nós vamos pensar sobre essa formação desse grupo, tem que ter componentes de vários locais para a gente poder ter essa realidade. Porque para não virar uma, quer dizer, pode ser um grupo específico para São Paulo, né. Porque tem uma realidade diferente do resto do país. Talvez, né? Mas a gente precisa que todas as pessoas sejam vistas, sejam ouvidas e que as experiências, que as outras pessoas, que os outros técnicos de outras áreas realizaram, possa ser utilizada aqui como parte do conhecimento que vai ser colocado nesse grupo de estudo que a gente pretende formar. Bom, enfim, é isso, né? Eu acho que tem mais alguém com a mão levantada aqui? Desculpa, Tem a Silvia e a e a Rafaela.

1:56:53 Silvia: Isso eu queria só responder brevemente para o Flávio, obrigada, viu, pelas suas considerações. E quando eu falo que a gente está do mesmo lado não é com cinismo, é como cidadã mesmo que trabalha em conjunto. E eu posso citar algumas pessoas da CET que eu venho conversando ao longo de muito tempo, a nossa organização, ela já tem 10 anos de existência, com muita credibilidade, com muita inteireza, né, para fazer os estudos. Então é muito essa a nossa postura, né? E aí quando você diz também que o que é uma inquisição dos semáforos, é eu acho que quem caminha pela cidade todos os dias percebe que a gente precisa sim melhorar, sabe? E podem ter semáforos que são condizentes com os tempos de deslocamento das pessoas, mas o intuito da nossa pesquisa não foi olhar para esses semáforos, foi para olhar para os semáforos que incomodam, que tem ocorrências, é de trânsito, que tem atropelamentos. Por isso o nome da campanha é travessia cilada, o nome da pesquisa ele já é auto explicativo por si só. E quando você fala também do tempo de espera, é como sendo normal, de mais de 2 minutos. Tá aí o próprio estatuto do pedestre, né? Uma legislação super recente que coloca que não, que mais de 90 segundos isso já é impraticável, né, para o pedestre esperar o tempo de travessia impraticável. Tem os outros estudos também, internacionais, de revistas científicas revisados por pares também, que eu trouxe aqui. Então eu só queria fazer essa colocação e sigo à disposição também para dialogar com todas as pessoas necessárias no intuito realmente de transformar as nossas cidades em espaços caminháveis e, sobretudo, em espaços que respeitam o direito de ir e vir de todas as pessoas. Assim como a fala da Sandra também. Ela vem aqui super forte, né? E eu acho impossível a gente não se sensibilizar enquanto cidadãos, cidadãs, enquanto sociedade, em relação a esse tema.

1:58:53 Dawton: Eu acho importante é que vocês, né? Não sei se vocês já conheciam o Flávio, Silvia? O Flávio, posso te garantir que é um excelente profissional, uma pessoa, um técnico, capaz, né? Que se que debruçou muitos anos sobre essa questão de semáforo e vem aí é debruçando sobre essa nova possibilidade que está sendo implantado aqui em São Paulo, né? Alguns semáforos estão sendo alterados e é uma nova tecnologia, né, que está sendo implementada. Eu acho que com certeza ele tem muito a acrescentar nesse grupo que vocês formaram no trabalho de vocês aí eu tenho, não tenho dúvida nenhuma se vocês trocarem os contatos, aí, vocês vão realmente gostar muito do posicionamento do Flávio. O Flávio é uma pessoa muito equilibrada, né? Posso falar com tranquilidade que eu conheço o Flávio há muitos anos. É uma pessoa muito equilibrada tecnicamente, né? E espero que vocês realmente troquem essa os e-mails de vocês e que a gente possa fazer um trabalho conjunto. E é o que a gente precisa mesmo desse trabalho conjunto. Obrigado a todos Rafaela, e depois o Antônio José Antônio, Rafaela?

2:00:24 Rafaela: Vocês me ouvem? Só uma correção, eu fiquei um ano e meio no fundurb. Então o dinheiro a prefeitura tem. O fundurb é um dos fundos de São Paulo e só o fundurb, o atual prefeito recapeou vias que nem tem calçada, mas ele recapeou várias e isso em várias mídias vocês conseguem olhar em relação a isso, eu que quero fazer uma pergunta sendo uma moradora de São Paulo, uma pessoa com deficiência, então, tenho mobilidade reduzida, porque eu uso um andador para andar. Obviamente o semáforo não me respeita. É, existe um real interesse da prefeitura na comunicação com com a população. Porque se a gente orientar a população, eles vão atravessar, certo? Eles vão respeitar. É uma questão de comunicação. Obrigada.

2:01:45 Dawton: Muito obrigado, Rafaela. Meli, posso passar para o José Antônio? Depois você fecha no final. José Antônio.

2:01:54 José Antonio: Olá, bom dia! Eu colaboro aqui com o comitê de mobilidade aqui do Butantã, né? E eu queria fazer uma fala baseada numa realidade minha como técnico da área, como cidadão que mudou os hábitos de mobilidade nos últimos tempos por motivos diversos, inclusive por uma questão da questão climática que nós temos aí. E nessa mudança eu passei a caminhar muito na cidade de São Paulo por dia, muitos quilômetros, né? Eu tenho medido isso até no pelos aplicativos que existem. Então eu queria fazer um testemunho considerando tudo isso, eu sei que aqui na reunião se discutiu principalmente a questão semaforica, que né, ficou mostrado aí os diversos problemas, mas eu queria partir assim, a situação do pedestre em São Paulo é uma desgraça. Nós não temos infraestrutura adequada para o caminhar. A calçada é uma peça de ficção, inviável, gente. Então, assim, se for pensar em grupo de estudo, minha sugestão é que não se concentre só em semáforo, não. Se pense na questão do deslocamento a pé, né? A calçada, bom, somos todos aqui conscientes disso. Ela é inviável por diversos motivos, né? Topografia, pelas finalidades de acesso ao lote, pela falta de padrão, enfim, nós não temos uma infraestrutura até hoje para quem caminha a pé, né? Eu, diferente de colegas aqui, né, da Câmara. Eu não tenho dificuldade pra me locomover, mas enfrento um monte de problemas, buracos, corredor de ônibus, eu moro aqui na região da zona Oeste de São Paulo, né? Vila Sonia? Então a gente tem o grande corredor da Francisco Morato aqui, por exemplo, várias travessias com problemas, não tem o rebaixamento. Tem um ponto de ônibus aqui você sabe, aquelas peças pra fazer marketing, né? Colocaram a porcaria do monolito na perpendicular, na calçada, praticamente bloqueando a passagem de pedestre, as pessoas meio que quase caem no meio da rua para passar ao lado, dessa peça, enfim, então a minha sugestão, além de se avaliar, né, as dificuldades semaforicas que existem, né? Acho que foi o Flávio que comentou, né? O tempo máximo, 2 minutos e 20, na verdade, é mais dependendo do que você vai fazer, né? Se você for fazer a travessia, né? Num sentido. Depois, na travessia, às vezes você vai ter que ficar esperando 2 tempos do da avenida principal e dá muito mais do que o esse valor se falou. Às vezes você não sabe que precisa apertar a botoeira. Você vai ficar às vezes lá, quer dizer, ninguém vai ficar.

Vamos ser realista, né? As pessoas vão atravessar com o semáforo vermelho. Então eu queria deixar essa sugestão que se pensasse na questão da infraestrutura adequada para mobilidade a pé nessa cidade, que infelizmente é uma porcaria. Obrigado.

2:05:23 Sandra: Ô Dawton, me dá só um segundo. Eu fui olhar o meu face agora e naqueles videozinhos que aparece aí, apareceu um vídeo de um garoto. Então ele tá atravessando a rua e ele tem 2 tijolos no poste, aí ele fala. A faixa não resolve, o semáforo não resolve, agora vai resolver. Aí ele pega o tijolo do chão e vai atravessar a rua. Olha como é que ele é um garoto sem deficiência, né? E mas como chama a atenção o problema da travessia na cidade de São Paulo?

2:06:11 Dawton: Muito bem, Meli.

2:06:14 Meli: bom, eu quero fazer uma fala breve, oca, você é muito bem-vindo no grupo. E saiba que o problema da calçada é constantemente discutido aqui, mas na nossa pauta hoje foi semáforo. Por isso que se concentrou no semáforo. Você é bem-vindo e colabore sempre com a gente. Eu só assim, o meu desejo é que assim eu acredito, né? Como eu falei no início da reunião, Eu acredito no corpo técnico da CET como ex funcionária. Eu já fiz parte dele, eu sei do esforço e eu espero que a CET, Não leve essa nossa apresentação, de maneira nenhuma para o lado pontual e nem para o lado pessoal, tá? Nós confiamos em vocês e o que eu espero que vocês aproveitem essa oportunidade, né? Para CET ainda continuar na vanguarda de inovação. A gente sabe disso desde o início da CET. Todos os manuais nacionais, eles foram originados na CET mesmo, tá? Particpei dos primeiros ainda quando era estagiária, nos anos 70. E a mesma coisa a inovação, a CET propor uma inovação na programação semaforica, inclusive considerando essa parte de metodologia. Para que essa programação semaforica, que vai inspirar a programação nacional, ela esteja de acordo com as atuais prioridades que já foi falado a questão climática, já foi falado do aumento da importância de considerar as pessoas que não estão dentro de veículos, né, considerar mobilidade sustentável, né? E que são essas as direções, as prioridades, as diretrizes que tem direcionado a engenharia de tráfego internacionalmente. Tá, a preocupação agora não é mais o veículo individual, mesmo ele sendo elétrico, tá, porque ele continua ocupando espaço das cidades. Então eu tenho certeza e o nosso grupo todo vocês sabem, se coloca à disposição para contribuir como puder. E eu espero assim, eu tenho certeza que vocês vão provocar essa discussão lá em Brasília, vão convocar o Contran, as câmaras temáticas do Contran, inclusive, também aproveitar a oportunidade de fazer uma revisão do código. Nosso código ele é do século passado ainda, né? É de 1997. Tá bom, mas por enquanto vamos começar do começo em cima do que o Mauro já colocou anteriormente, tá? É isso, obrigada, pessoal.

2:09:38 Dawton: Não, não tem mais inscritos, é? Já passamos 1 hora do nosso horário, da nossa reunião aí, né? Bom, primeiro eu queria agradecer muito aí a Silvia, a Meli, os nossos apresentadores, né, que fizeram aqui o nosso trabalho. O trabalho é muito bom realmente, né? O Jonie, né? Espero contar com vocês sempre nas nossas reuniões que é, acho isso muito. Eu acho que vocês acrescentaram bastante aqui na nossa reunião, acrescentaram bastante aqui para nós, né?

E a gente não pode esquecer que é um tripé, né? Um tripé. Engenharia, fiscalização e educação. Sempre que faltar alguma delas, ou vou falar melhor sempre que por um acaso nós fracassarmos nas metas que estão sendo propostas? Com certeza alguma dessas pernas deixaram de existir nesse trabalho que foi realizado. Então é para a gente repensar mesmo, né? É? Nós constantemente temos lidado aí com problemas. Por exemplo, implantou o semáforo e nós não conseguimos fazer uma campanha capaz de esclarecer o semáforo que foi implantado, quando foi, quando foi lançado a ampliação do vermelho intermitente, né? É, eu vejo que isso pode ser resultado, pode ser o problema, né? Esse resultado, não ter feito essa campanha pode ter trazido o resultado que nós

estamos vendo agora, né? E, esses novos estudos que estão sendo apresentados aqui podem ser uma possibilidade de alteração disso que está sendo feito. Eu confio assim bastante na CET, né, como a Meli tá colocando, ela colocou muito bem, né? Eu confio bastante nos técnicos da CET, que são muito capazes, são muito estudiosos e não é qualquer lugar que você vai encontrar, porque tem 6000 semáforos pra gente ter a experiência de colocar isso em prática, né? Vamos colocar assim, colocar todos esses estudos em prática no dia a dia, isso faz parte da rotina. E claro o que eu entendo, eu vejo que talvez e somente talvez, né? Colocando, a gente precisa mudar o que, o significado e o pensamento. O que significa ser o pedestre de fato, né? Eu tô falando como técnico, o que significa de fato ser o pedestre e que esse pedestre ele tem que ser priorizado a qualquer custo, né? Como disse muito bem o sr Élio aí, tem que ser priorizado a qualquer custo. E eu acho que é isso que a gente tem que buscar. É fácil numa cidade como São Paulo, com tantos modais, com tantos problemas como ela tem, não é fácil. O José Antônio colocou a questão das calçadas, as calçadas estão sendo feitas aí um plano foi feito, foi feito uma PEC das calçadas. E realmente o número de 20.000 quilômetros de calçada, acho que foi feito 2%, não chegou a 10% das calçadas. Então nós estamos muito longe de fazer da calçada o que realmente já tem que ser, né, do José Antônio. Mas nós estamos caminhando para isso, né? A prefeitura, de um modo geral, ela caminha para isso. Eu tenho observado, tenho acompanhado muitas dessas calçadas que estão sendo feitas, né? Nesse novo padrão, ele tira todos esses problemas da calçada e realmente tira e é uma luta contra os comerciantes que querem deixar os degraus, né? Não é fácil, né? Esse, esse, essa luta. Mas por onde a PEC das calçadas passou ela solucionou esse problema do degrau e eu vejo isso com muito bons olhos, esse problema que está sendo feito, o nosso problema realmente é a escala, eu acho que deveria ter sido muito maior essa questão das calçadas, desse trabalho com relação ao pedestre. Bom, gente, mais uma vez, Silvia, Meli e Jonie, muito obrigado por vocês terem aceitado o nosso convite de apresentação desses trabalhos. Obrigado Flávio, por ter participado aqui também da nossa interação, né, com relação a todo esse trabalho, né? E eu espero que a gente dê continuidade, saia daqui um documento, né, para gente poder dar continuidade a isso que foi proposto aqui. Acho que a Sandra...

2:14:50 Sandra: Dawton, é rapidinho destacar que as subs nunca vieram, né? Apesar da gente ter chamado elas para falarem sobre as calçadas, como é que estava PEC? Nunca ninguém apareceu aqui para dar uma satisfação de como é que tava esse plano emergencial de calçadas. Então é um absurdo.

2:15:09 Dawton: Estiveram aqui uma única vez, né? Porque ele veio fazer apresentação. O Fernando, nós conseguimos trazer o Fernando, ele fez uma apresentação muito boa, inclusive, né? Foi muito bem recebido por nós e infelizmente ele não voltou mais. Eu acho que merecia voltar para ver como é que está o resultado dessa gestão, Michele.

2:15:32 Michele: Dawton, nós temos uma segunda pauta. A gente precisaria só dar um encaminhamento a ela, Se vai ser colocada numa próxima reunião ou se a gente vai fazer uma reunião intermediária no lugar daquela que foi cancelada. Então, a próxima reunião agendada é para o dia 10 de setembro. Mantemos as pautas de manutenção, conservação e limpeza dos passeios públicos para essa do dia 10 ou criamos uma reunião intermediária, aí a decisão do grupo que.

2:16:06 Marco: Eu voto intermediária

2:16:11 Dawton: seu hélio. Acho que o Marco que votou, né?

2:16:21 Renan: Concordo. Prefiro uma intermediária também. Renan,

2:16:30 Dawton: Sandra.

2:16:36 Sandra: Eu voto.

2:16:37 Dawton: Eu já ouvi os conselheiros, eu acho que tudo bem, né? É, se tudo concordar, porque assim o intermediário significa o seguinte, é um horário fora da terça-feira, né? Porque todas as nossas terças feiras estão ocupadas. Então vai ser um dia fora da terça-feira e vai ser mais uma reunião para gente poder programar e nos planejar, né, para poder fazer essa próxima reunião. Então eu vou aceitar, a intermediária nós vamos colocar aqui essa pauta e a mesma história, é manutenção e conservação e limpeza do passeio, passeio Público, né? Dependemos de quem, Michele? Dependemos de alguém da subprefeitura ou vocês vão trazerem os problemas para gente poder fazer encaminhamento para subprefeitura, porque essa que é a questão aqui?

2:17:21 Michele: A ideia é fazermos o convite e ainda que eles não venham o próprio conselho, a própria Câmara temática faz propostas e nós encaminharemos para eles.

2:17:32 Dawton: Então, aceito, não vamos decidir hoje o dia da reunião, vamos olhar nossa agenda aqui, porque também está superlotada nossa agenda e nós fazemos uma proposta posterior aí para a gente poder dar um encaminhamento e aí com essa proposta nós fazemos aí os e-mails, como a gente tem feito nas nossas câmaras temáticas, para não nos alongarmos mais, né? Fica decidido que faremos uma reunião intermediária com data ser planejada aqui pelo por todos nós, né, e passaremos para vocês depois, posteriormente. Então vou encerrar nossa reunião, muito obrigado a todos. Mais uma vez espero que vocês voltem com novos trabalhos para nos apresentar e muito obrigado a todos. Bom dia e bom almoço para todos.

Todos se despedem.