

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Horário: 09h53

Data: 12/08/2025

Participantes:

Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Letícia Tamisari - SP Urbanismo
Yan Souza Bim
Marcus Vinicius B Buelloni – GPL/CET
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Sandra Ramalhoso – Conselheira CTMP
Pedro AI (Não verificado)
Mauro Calliari – Conselheira CTMP
Renan – Conselheiro CMTT
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
Gustavo Dos Santos Azevedo – Conselheiro CMTT
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT
kenji kawakami
Fernanda Ormelezi Pitombo - SMUL
Pamela Escolastico Rodrigues - SMUL
Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT
Ana Carolina Nunes – Conselheira CTMP
Elio – Conselheira CTMP
Lea Lopes – SMT/AT
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT
Rose – Conselheira CTMP
Evandro Silva – Conselheiro CMTT
Ana Claudia Silva De Britto – SMT/CET
José Renato Soibelman Melhem - SMPED

Pauta

1. **Ruas Abertas:** Liberdade - Letícia Tamisari, Gerente de Obras da Diretoria de Infraestrutura e Operações, SP Urbanismo.

Dawton Roberto Batista Gaia 0:05 Bom, bom dia a todos, mais uma câmara temática de mobilidade a pé. Aqui do nosso conselho municipal de transporte, né, que nós estamos dando início. Hoje, especialmente, nós vamos fazer um unico tema que são as ruas abertas da Liberdade, né? A nossa convidada aqui é a Letícia Tamissari, né? Vou passar a palavra direto pra Letícia. E desde já agradeço aí a sua disponibilidade de estar nos passando, né? Que a ideia aqui já foi apresentada, aliás, que todos saibam que este tema, ruas abertas Liberdade deu início aqui, né? Há alguns anos atrás, deu início aqui para a nossa câmara temática, né? Acho que foi. Acho que foi o Mauro que trouxe a primeira proposta. Acho que foi o Mauro, se não me falha a memória. Nós fizemos aí uns testes operacionais, né? Durante 3 semanas seguidas e logo em seguida começaram aí todos os trabalhos pra gente poder desenvolver esse trabalho excelente, né? E eu tô vendo que agora isso teve uma discussão, né e uma ampliação dessa proposta. E é isso que está acontecendo nesse momento. Bom dia, Letícia, a palavra é sua.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:52 Bom dia pessoal. Obrigada pelo convite. É um prazer estar aqui para apresentar as intervenções de requalificação urbana do Bairro da Liberdade. É como você bem falou, Dawton, o ruas abertas, como intervenção de obra efetivamente, ele nasce da experiência bem sucedida do ruas abertas, né? Que foi quase uma essa estratégia assim, de quase de guerra urbana, sinalização, pintura com poucos recursos, mas com boas ideias de tentar ir aos poucos aí invertendo a lógica de sempre focar no carro e inverter a lógica e começar a ganhar o espaço para o pedestre, né? Então acho que esse modelo ele é muito bacana, muito bem sucedido de fazer primeiro esse teste, né? Para entender qual que é a adesão, um pacto com o comércio, com os visitantes, e aí depois disso, já está internalizado e absorvido, né, depois aí de 2 anos, né, nesse ciclo de 2 anos, dessa fase de teste, a gente entende, aí é qual que é a adesão, quais são as dificuldades pra gente poder voltar com uma intervenção material, mesmo em física, então a gente consolidar esse ganho de espaço da

cidade para o pedestre. Então é aí que as nossas obras entram nesse contexto.

Dawton Roberto Batista Gaia 3:10 Sonho nosso é que essa ruas abertas seja interligada com a Paulista. Imagina uma rua aberta que começa na Liberdade e termina na Paulista? Vamos lá, começa na praça João Mendes, vai, vamos dizer assim e termina na Paulista.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 3:29 É fantástico, né? Eu voltei agora de viagem, né, viajei de férias, fiquei 15 dias, fiz uma viagem de sul para norte, né? Então, de Lisboa até a Galícia de carro e aí parando em algumas cidades e tal, eu fiquei muito impressionada com a cidade de Vigo, que é a maior cidade da Galícia. Não é a capital que é Santiago, mas o nível de caminhabilidade da cidade é surreal. E aí a gente não tem como. A gente é da área, então não tem como. A gente viaja, mas você não desvia a chave, então fica reparando tudo, né? A qualidade da calçada, que tipo de pavimento que usa, como que é a drenagem, sinalização essa coisa de você conseguir consolidar um perímetro super grande da cidade exclusivamente para pedestre, né? Que é o nosso sonho. Então você poder caminhar e interligar uma parte muito grande da cidade, né, que eles chamam de casco velho, né? O centro velho da cidade dele lá é todo exclusivo para pedestre, é fantástico. E aí eu, compartilho desse seu sonho, Dawton, da gente conseguir cada vez mais ganhando espaço, até que um encoste no outro sabe esse perímetro de caminhabilidade, até um encostar no outro, compartilho desse seu sonho, dessa sua visão. É, eu trouxe uma apresentação, é pra vocês aí, se vocês quiserem, aí não sei como se eu já posso compartilhar a tela. Se vocês podem fazer mais alguma outra fala.

Dawton Roberto Batista Gaia 4:48 Não pode, pode? Vamos deixar para depois, apresenta primeiro e depois a gente abre para as pessoas.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 4:55 Vou compartilhar minha tela, então. Tá na tá, então, eu vou apresentar o nosso perímetro, né? Que o nosso perímetro de intervenção de obras, ele é um pouquinho maior do que o perímetro do rosa aberto do programa ruas abertas, né? A gente conseguiu é ampliar o perímetro. Com a intervenção, então, a gente pega hoje é a rua da Praça da Liberdade, 2 quarteirões aqui da rua dos Estudantes, né, entre a avenida da Liberdade e a rua da Glória, beco dos Aflitos, aí toda a extensão aqui da Galvão Bueno, entre

Estudantes e Barão de Iguape e as transversais, né Américo de Campos, 2 quarteirões, e a Thomaz Gonzaga aqui que é um quarteirão só. Esse é o nosso perímetro de intervenção. Hoje a gente está com obras aqui já finalizadas na Praça da Liberdade e vamos começar aqui o nosso próximo trecho a nossa próxima etapa de obra, na rua dos Estudantes. Então, como a gente já tava conversando antes, né, no início, as intervenções de obras, elas nascem, né desse, desse embrião aí, desse teste, que foi o ruas abertas, que a gente tá vendo as fotos aqui e aí de novo nosso objetivo aqui é consolidar esse ganho de espaço para o pedestre, né? E aí, com isso, agregar, a padronização das calçadas, que é uma coisa, um tema muito importante, né? Para favorecer a caminhabilidade, a segurança e também acessibilidade e inclusão é que aqui na Liberdade a gente vê, né? Qualquer pessoa que tenta passear lá, as calçadas estão bem regulares, não estão na eliminação correta, não tem sinalização, não tem tudo tátil. Então com a obra a gente vem para além do alargamento de calçada, né? Para além do ganho do espaço público para o pedestre, a gente consegue padronizar a pavimentação e agregar os elementos de segurança e inclusão a acessibilidade é esse aqui é só um resuminho, né, que a gente usa, que foi um levantamento feito na época do ruas abertas mesmo, né? Mapearam, né, os deslocamentos a pé, transporte público individual, então a maioria é transporte público e a pé no bairro, o deslocamento aos domingos, né? Que 93% já era feito a pé. É aí também, concentração de pessoas, né? Que estava. A gente mapeou que estava muito inadequada a distribuição, que as calçadas não estavam dando conta do fluxo de pedestres e também um tema importante de segurança viária, que é a travessia, né? Então, 80% é dos pedestres. Estavam fazendo travessia fora da faixa, que é um tema muito importante de segurança. É então a fase um, ela tem esse perímetro, como eu disse, ele é um pouco mais enxuto que o perímetro de obra, né? Praça da Liberdade, Estudantes, Aflitos, um pedacinho aqui da Galvão até essa viradinha da Américo de Campos e a Liberdade, ela é um acho que é um fenômeno sem precedente na cidade, né? Porque, bom, eu frequento o Bairro da Liberdade desde adolescente, né? Saía do colégio, lá passando a Liberdade a tarde, sempre foi um bairro movimentado, sempre foi um bairro de interesse da cidade, mas nos últimos, acho que 5 anos, 10 anos, teve uma explosão de número de visitantes e de interesse, né? Das pessoas, o que por um lado assim é fantástico, é super desejável, né? Porque aí você vê lá. Que é densamente ocupado pelo comércio, raramente você vê dentro desse perímetro, um imóvel é desocupado, não tem estão desocupados, estão em reforma para abrigar o novo

comércio. Então hoje se tornou um polo comercial gastronômico, turístico da cidade, que hoje acho que só encontra paralelo na Rua 25 de Março. Acho que é o único lugar ainda que supera a Liberdade em fluxo de pedestres, é a 25 de março. Hoje não consegui identificar nenhum outro paralelo é para comparar. É então, a gente vai lá para acompanhar a obra, né? Então, assim de segunda a segunda tem fluxo de pedestres muito elevado. E, enfim, os únicos dias que não tem feirinha, por exemplo, nenhuma feirinha de artesanato, feira livre feira gastronômica é segunda e terça. Então, de quarta a domingo. Para além do fluxo de pedestres, que já é bem relevante, a gente ainda tem essas ativações nas ruas com os comércios de rua, em complemento ao comércio formal. Então, hoje realmente acho que é um bairro que não tem um paralelo, não tem precedente na cidade. E aí a nossa intervenção a senhora ainda mais relevante, né, da gente consolidar esse espaço do pedestre dentro desse contexto, né? De disputa por espaço. Então aqui algumas fotos do ruas abertas durante e após a implementação. Então, aqui, nessa primeira imagem, né, na Praça da Liberdade a gente vê aqui um layout de pera, então é isso. A Praça da Liberdade, rua dos estudantes têm feira, algum tipo de feira, de terça a domingo. Ela está permanentemente ocupado, foi um grande desafio para a gente do ponto de vista de execução de obra, que eu vou mostrar mais para frente. Então, como, conforme eu já comentei, esse é o nosso perímetro, que é um perímetro ampliado, então a gente engloba que adiciona o nosso perímetro beco dos Aflitos. Esse trecho aqui da Américo de Campos, a Thomas Gonzaga e esse outro complemento aqui da Galvão Bueno. Então a gente tem requalificação das calçadas. Como já comentei, a gente agrega elementos de paisagismo e drenagem de solução base da natureza, né? Então a gente tem tanto rede da drenagem existente, tradicional, né? De infraestrutura cinza quanto Jardim de chuva para favorecer a captação de água e permeabilidade do solo, a gente também vai implantar elementos de imobiliário urbano pra criar também nesses alargamentos de calçada, espaços de permanência, né, não somente de fluxo de pedestres, de permanência. Também iluminação pública, então a gente está fazendo, tem uma parceria com o SP regula para a gente fazer a revisão de toda a iluminação, porque a gente entende que iluminação é um tema também de segurança. É também recapeamento das vias. Também não está previsto no nosso contrato. É porque também o asfalto ali em alguns terços está irregular foi feito o recape em cima de recape, enfim nos traz um problema aí de cotas, então também não só as calçadas, mas também o pavimento flexível vai ser requalificado. Então aqui a gente tem uma ampliação já do nosso projeto básico da Praça da Liberdade. Então aqui a grande intervenção

da praça ela se dá, não sei se eles conseguem enxergar anteriormente o acesso aqui, porque tem uma garagem do edifício Regente Feijó e estacionamento aqui do lado do Bradesco. Então a gente tinha um acesso aqui, feito pela rua dos estudantes, só que nos dias de ruas abertas, né, onde a rua, o acesso de veículos era fechado, ficava muito comprometido esse acesso, virava uma zona de conflito, então na nossa proposta, isso já está executada, eu vou mostrar as fotos. A gente faz a reversão espelhamento desse (12:00 palavra não compreensível) para justamente liberar o trânsito de veículos, de entrar em saída de veículos dessas garagens, direta para ser feito diretamente pela venda da Liberdade, né? Então, a gente mitiga esse conflito com o pedestre, porque de novo aqui, além desse tema do ruas abertas no dia a dia, aqui é a saída principal do metrô. Então o fluxo de pedestres para descer a Galvão Bueno e a rua dos estudantes muito relevante, muito intenso. Então aqui realmente a gente, uma zona de conflito, então nossa primeira fase de intervenção foi justamente na praça, para reverter, espelhar esse dessaque e desafogar essa sobreposição de carros e pedestres. E aí a gente já aproveitou, né? Como a gente já teria que fazer esse uma espécie de remendo no piso existente, a gente falou, vamos requalificar tudo, então a gente substituiu pelo mesmo tipo de material, com a mesma paginação, são as mesmas cores, mas a gente requalificou todo o piso, estava todo descaracterizado, encardido problema de empoçamento de água, drenagem. Então a gente já aproveitou, já que vamos fazer a reversão do (13:01 palavra não compreensível), porque não já entregar a praça como um todo, a rota zero da praça, que é o piano Nobeli da praça, todo requalificado. Então essa foi a nossa primeira fase de horas. E aqui o restante do perímetro, né? Então aqui tá muito pequenininho o projeto, mas a gente adota aquelas soluções, é de segurança viária, né? Então, em alguns trechos, a gente é reduz o raio de curvatura do carro para obrigar o veículo a reduzir a velocidade para fazer a conversão, a gente estreita alguns trechinhos aqui da Galvão Bueno porque hoje, na prática, já ela já é efetivamente só passa um carro, né? Por vezes, então a gente toma proveito disso e ganha espaço pra calçada. A gente também levou em consideração, a gente tem também implantação de travessias elevadas também dentro desse contexto de redução de velocidade, acalmamento do trânsito, a gente também reduziu significativamente a quantidade de vagas de zona azul. A gente também tem contato direto aí com CET com a concessionária, né, do stapar. A gente fez diversas reuniões, eles ficaram de acordo com a redução das vagas para o ganho das calçadas, a gente também fez diversas reuniões. Eu vou mostrar um resumo mais para frente e também com os comerciantes, que para gente é super

importante engajar os beneficiados diretamente com esse tema, né? É, então a gente fez apresentações diversas de projetos, vistorias, e aí, dentro desse âmbito, a gente também fez uma revisão completa da nossa geometria pra validar as vagas de carga e descarga com os comerciantes, né, que isso influencia diretamente no desenho do projeto. Então a gente foi sempre tentando achar isso do ponto de equilíbrio, entre ganho de espaço e alargamento de calçada, pro pedestre e também tentar acomodar o comércio, né? Que no final a gente não pode inviabilizar ou comprometer as atividade econômica que já estão acontecendo ali. Então acho que a gente conseguiu chegar em um bom meio termo, onde todo mundo foi atendido. É então, aqui é um pequeno resumo, das nossas intervenções, então as nossas obras elas iniciaram, como eu disse, pela Praça da Liberdade, no dia 28 do 4. A nossa previsão de conclusão é dia 27 de outubro. A gente tem 14600 m² de área de intervenção e o nosso investimento nesse momento é de 4,6 milhões de reais, que é o valor do nosso contrato. Então a gente fez sempre esse mapeamento, levantamento, né? A gente tem mais de 150 comércios beneficiados, né? Quer dizer, a gente contou as frentes de comércio, mas obviamente tem alguns que são galerias, tem mais de um comércio no mesmo prédio, então é isso, a gente coloca mais de 150, porque são 150 frentes de comércios, mas às vezes é um prédio inteiro, uma Galeria, enfim, então é um número bastante relevante de comércio diretamente impactado. A gente sabe o quanto o comércio de rua hoje sofre, né? Não só em São Paulo, mas em qualquer lugar, então também a gente tem uma preocupação de, através da favorecimento do pedestre, a gente também fortalece a atividade comercial dos bairros, né? E a gente também tem um outro vetor de intervenção que são as ruas de comércio temático, que a gente aplica a mesma lógica de requalificação para fortalecimento do comércio. É, então, a gente tem aí quase 1 km, né, linear de intervenção. A gente vai requalificar 8000 m² de calçada, né, com um piso tátil instalado e 2000 m² de vias elevadas, né? Então, na nossa proposta, a Galvão Bueno, ela vai ter, vai ser alteado, né, o leito carroçável vai ser alteado, vai ter um desnível de 5 cm em relação a calçada, a guia, justamente para inverter a prioridade, né? Então, se a via está, ela está um pouco elevada, a prioridade do pedestre, automaticamente, o carro tem que reduzir a velocidade. Ele entende que ele ali, ele é coadjuvante, não é protagonista, então, ao longo de toda a Galvão Bueno. Nas transversais, a gente segue com a lógica existente, né, de pavimento flexível, com desnível tradicional entre o leito e a calçada, né, em laranja, né? Para vocês terem uma dimensão, né? Todas as frentes de comércio diretamente beneficiadas pelas intervenções e só esses sins aqui, que é aquela

área que é a delegacia, né? Então tem sido duplo viés, né, fortalecer pedestre e fortalecer o comércio. É, a gente está implantando também 76 m² de Jardim de chuva. A gente está fazendo plantio de 10 lugares de espécies arbóreas, né? Acrescentando ali a arborização urbana e implantando 61 peças de mobiliário urbano, né, entre bancos e floreiras. É aqui a gente já comentou, tem 2 imagens, né, ilustrando como ficaria o nosso projeto depois de executado, conforme eu comentei, né? Aqui seria uma ilustração da Galvão Bueno, já com seu leito elevado, mobiliário urbano, floreiras. Revisão, né, da iluminação pública aqui também a nossa joia da coroa, né, que é o beco dos Aflitos, que a gente põe uma atenção muito especial no desenvolvimento, é o complemento da obra, porque por toda a carga, né? A bagagem histórica que esse local carrega. Então a gente também dá um tratamento específico para cá, que a gente entende que aqui o bairro tem a temática da imigração oriental, japonesa, mas a gente entende que o beco dos Aflitos é o local que é da dessa herança mais antiga da cidade, né? Da época que a gente era o Brasil colônia, pessoas eram escravizadas e eram executadas aqui nesse local enterradas, né? Então a gente entende a carga que essa memória traz e o respeito e solenidade com que esse local tem que se tratar. Então no beco também é a mesma solução da Galvão Bueno. A gente vai altear aqui o leito carroçável, vai ter um pequeno desnível de 5 cm, né? Por segurança entre o leito e a calçada, vai ter aqui um caminhamento da drenagem no meio da via, mas ela vai adotar essa característica de via compartilhada, né? (18:57 trecho não compreensível) É aqui é só um pequeno apanhado. A gente fez um resumo de todas as reuniões que a gente faz, né? Porque a gente, antes de começar a obra, a gente retomou as tentativas com os comerciantes, moradores, lideranças, enfim, interessadas, feirantes pra gente se reapresentar, né? Porque a última vez que o poder público tinha falado com eles foi em 2023, né? Nessas rodas de conversa do piloto, do ruas abertas, então a gente toma esse cuidado de se reapresentar, reapresentar o projeto, tirar dúvidas, fazer reuniões temáticas setoriais específicas. Então aqui é um pequeno resumo de todas as reuniões que a gente já fez, né? Entre reuniões com a sociedade civil, com empreiteira com órgãos públicos, né, com a CET, por exemplo, que é de importância vital para a gente. O metrô também, que é uma parte interessada, sub prefeitura, São Paulo Regula, vistorias para carga e descarga com os comerciantes para validar a carga e descarga. É reunião com Regente Feijó, né, que é um prédio que tem quase 300 apartamentos, aí, que seria o nosso primeiro? Impactado com a com a nossa primeira frente de obra. E aí a gente já teve uma repercussão muito favorável,

muito positiva dessa primeira, desse primeiro início de intervenção, né? Então já teve uma repercussão na mídia, né? Que a gente ia de fato, a prefeitura ia agora efetivar e concretizar essa intervenção e aí a gente começou aqui pela praça, né? Então, nosso grande desafio de intervir na praça era que a gente não poderia restringir o acesso de veículos em momento algum, porque é a garagem de um prédio e tem um outro estacionamento que tem mensalistas, enfim. A gente não poderia restringir o veículo, a gente não poderia realocar os feirantes, porque eles pediram para a gente encarecidamente, que em outros momentos que houve obra, eles foram deslocados para outras ruas. Teve um prejuízo no rendimento financeiro deles, né, que as pessoas vivem disso. Então a gente também não queria interferir, queria mantê-los aí na praça, porque é o lugar que eles têm a melhor arrecadação e, ao mesmo tempo a gente tinha um cronograma muito apertado, porque a gente tinha o grande evento do bairro, é o maior evento, chama Tarabata Matsura. Vocês devem conhecer, é o festival das estrelas, né, japonês? E aí junta assim, uma média de 200 mil pessoas durante o final de semana do evento. Então a gente tinha essa data cravada de que a gente tinha que entregar a obra pelo menos uma semana antes do Tarabata para eles poderem montar o palco, montar a decoração, a estrutura deles. Então são todos esses fatores aí é de restrição e complicação que a gente tentou dar o nosso máximo para conseguir conciliar e atender e a gente foi muito feliz nessa primeira fase de execução que a gente conseguiu atender literalmente, todo mundo, nenhuma feira deixou de acontecer, nenhum acesso de veículo foi bloqueado, os pedestres continuaram circulando. A gente obviamente foi canalizando, né, por segurança, foi desviando o fluxo de pedestres, mas a gente não interferiu em nenhuma atividade da praça e entregamos antes do prazo combinado. Deu tudo certo. Então essa aqui é só um exemplo, né? De um dos faseamentos que a gente fez, então o tempo todo a gente fazer esse planejamento de intervenção de obra com data de início e data de término. E aí deu uma cópia desse planejamento para cada liderança, então entreguei uma cópia para sub prefeitura, entreguei uma cópia para o condomínio, para o estacionamento, para os feirantes, para os comerciantes. Eu falei, olha, eu me comprometo pessoalmente a cumprir essas datas, então aqui, ó, tem a data de início de término de cada etapa para vocês acompanharem, poderem fazer o planejamento da organização de vocês, mas também para poder nos cobrar. Então, por sorte a gente conseguiu envolver todo mundo. A gente sabe que a obra é sempre inconveniente, faz sujeira, faz barulho, atrapalha, fica feio, mas é um pequeno período de desconforto para a gente ter uma coisa melhor, né? Então todo mundo entendeu, comprou a

ideia, confiou na gente e a gente conseguiu fazer uma boa entrega. Aqui algumas fotos de antes e depois para vocês verem como ficou essa primeira fase. Então aqui vocês podem ver que o piso era de um ladrilho hidráulico, só que ele estava. Todos caracterizado, né? Com a paginação toda descaracterizada que acho que a manutenção foi feita sem muita atenção a esse tema da paginação e das cores. E aqui onde a gente adotou para fazer a reversão do cul-de-sac, né? Então, antes, era um trecho de pedestre que era bem rarefeito a passagem de pedestres e agora ele é uma via aí compartilhada, mas que dá acesso a garagem do prédio e ao banco, né? Então, esse trecho também aqui a gente fez antes era o ponto de táxi. Aqui a gente vai fazer o acesso e a saída a gente fez, né? O acesso e a saída para o condomínio. A gente está só aguardando aqui o nosso T-pov para fazer o trequinho de rampa aqui que falta e recuar o ponto de táxi, para acomodar a entrada e saída. Então aqui, mais uma foto, né? Então piso, bastante descaracterizado, com buraco, empossamento de água, muito sujo, né? Muito encardido, muita feira, muito fluxo de pessoas e aqui já o nosso novo acesso aqui ainda estava em execução, né? Resta fazer esse trecho aqui da guia rebaixada. Aqui o trecho da Liberdade, em frente ao posto da polícia militar, né? E ponto de ônibus também totalmente descaracterizado. E agora, com a paginação recomposta de pisos novos. Aí depois dessa fase de obra, a gente veio colocando o podotátil. Não sei se está nessa foto, mas a gente já é, concluiu a instalação dos ladrilhos de podotátil, né? Que pra gente também a acessibilidade é um tema extremamente relevante, prioritário, né? Então, aqui, antes e depois paginação. Mais um trequinho, esse trecho aqui ele é um pouco mais complicado na esquina, porque tem o descarte irregular de lixo. A gente conversou com a SP regula, com a sub, mas aqui, acaba que o piso sofre mais, assim, mesmo o piso recém instalado, ele fica um pouco mais encardido porque tem esse temado descarte de lixo, né? Ação de Acessibilidade já as novas, feitas de acordo com o projeto. Esse trecho, a diferença e aqui depois, na rua dos estudantes, a gente vai fazer o recapeamento do pavimento flexível e vai melhorar essa cota aqui que hoje é muito alta. E aí, uma foto de drone da praça é já logo após a conclusão, né? Então a gente consegue enxergar aqui. A gente conseguiu recuperar esse traçado, inclusive no trecho aqui do cul-de-sac aqui, de intertravado. A gente conseguiu ter um bom acabamento aqui e recompor essa paginação original da praça. Deu um pouco de trabalho, mas a gente fez uma força-tarefa, todo mundo acreditou no projeto e a gente teve esse resultado bem positivo. E aí, a grande data, né? Que era o Tarabata Matsura, que era o nosso grande Deadline, e a gente conseguiu entregar 2 semanas antes, do prazo Combinado, e aí, já no dia 5 de julho

teve essa grande festa, 200 mil pessoas. Sucesso, todo mundo contente, os comerciantes satisfeitos com o resultado e aí foi como se fosse uma inauguração honorária assim, né, da praça esse primeiro grande evento para justamente testar a nossa obra, testar o nosso espaço e foi um sucesso, correu tudo bem, sucesso de público, recorde no final de semana. E essa é a nossa primeira fase aí. Agora a gente tá aguardando nosso status, né? A gente tá concluindo o restante do executivo que a gente fez. O executivo também faseado, né? Porque é uma obra bem grande. Agora a gente tá concluindo o executivo do restante do perímetro e aguardando a emissão do T-pov pela CET, que também está analisando os nossos projetos de desvio. E aí, a partir disso, a nossa próxima frente de obra a CET, emitindo o t-pov pra gente, a gente vai começar a intervenção na rua dos estudantes, né? Nos 2 quarteirões, depois nas transversais, na Américo de Campos, na Thomas Gonzaga, e depois vir fazendo os trechos da Galvão Bueno. É isso, obrigada.

Dawton Roberto Batista Gaia 27:37 Muito bem, parabéns. Belo projeto, Belo trabalho, né? Tá sendo executado aí, né? Eu só colocaria uma, eu sei que é uma obra para mobilidade a pé, eu sei que é uma obra para pedestre, né? Que pena que eles, que vocês não avançaram na Liberdade, na Liberdade, já ampliaram a ciclofaixa e transformaram em ciclovia, que eu acho que inclusive no mesmo tema, né, ampliando a praça para Liberdade, eu acho que seria, talvez uma transversalidade no projeto, né, embutindo aí o plano cicloviário, mas com certeza, se aquela calçada que pequenininha hoje dividindo lá os fluxos, se ela ficasse mais larga e transformasse em ciclovia, aquilo ficaria certamente maravilhoso. Talvez pudesse até colocar uma vegetação no meio, né? Deixa a ciclofaixa dos 2 lados com a vegetação no meio. Eu, diria que é uma ampliação do pensamento, pelo menos nesse trecho que foi de intervenção aí da praça, acho que para pensar, não sei se ainda cabe essa ampliação no projeto. Eu estou dizendo, eu estou falando por causa do pensamento de um modo geral, do projeto arquitetônico que tem por trás disso, né, da mobilidade. E aí ela passa a ser uma mobilidade ativa de fato em todo o perímetro. É uma ampliação do perímetro do projeto, claro. Bom, parabéns o Renan aqui, tá com a mão levantada. Daí tem uma dúvida aqui, eu acho, Renan, a palavra é sua.

Renan 29:27 Olá, bom dia, né? Obrigado pela apresentação, foi, foi ótima. É muito, muito legal mesmo. É uma. É uma região que eu conheço bem, porque eu trabalhei ali uns 12 anos,

mas é a minha pergunta, vai um pouco na linha da do Dawton, na verdade são 2. Mas a primeira seria é quando você desce ali a rua dos estudantes, você percebe, né, aquela concentração de pessoas ali, você chega na rua da Glória, isso já esfria bastante e você chega na Conselheiro Furtado você já não vê mais ninguém, né? É isso, esfria ali. Aí quando a gente vê o projeto e eu vi o perímetro, eu vi que ele parece que a prerrogativa do projeto, ela foi reativa no sentido de "temos um problema nessa zona, vamos atacar esse problema e resolver esse problema". Isso, show. Acho que tudo ficando pronto, vai ficar maravilhoso. Agora a minha pergunta para você é a seguinte, e ainda no caminho do Dawton, por que que não foi estendido, talvez para a rua da Glória, ali perto do fórum? É ali, acho que vai sair um centro gastronômico, onde era a antiga faculdade de direito, então, pra talvez desconcentrar essas pessoas daquele miolo e talvez tentar trazer essas pessoas, esse comércio pra se espriar um pouco mais no bairro. O que que você acha sobre isso?

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 30:56 Renan, né? É então, Renan, a gente bom é sempre oi, oi, está me ouvindo?

Dawton Roberto Batista Gaia 31:05 Não, eu acho que eu ia passar para os 3, depois você respondia as 3, eu acho melhor, deixa o Mauro e o Elio fazerem a pergunta, aí você responde as 3 de uma vez. Acho melhor, Mauro.

Renan 31:18 Eu tinha mais uma, mas eu posso perguntar depois, então.

Dawton Roberto Batista Gaia 31:22 Sim.

Mauro Calliari 31:26 O Dawton, desculpa discordar de você, mas assim são só 3 perguntas, a Letícia não é mais fácil responder de uma vez? Porque a gente cai naquela coisa que todo mundo fala, aí ela vai tentar lembrar de 14 coisas. Ela vai lembrar de 3 e meia, vamos dar uma força para ela tentar deixar ela responder essa história específica, depois a gente entra em outras.

Dawton Roberto Batista Gaia 31:46 Não, sem problema.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 31:49 Obrigada, Mauro. Eu também prefiro. Eu tenho um às vezes um.

Michele Perea Cavinato 31:53 Renan, então, já complementa, complementa a sua pergunta.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 31:55 Isso, isso.

Renan 31:58 A outra era mais no sentido dela comentar um pouquinho com a gente, como é que foi esse movimento? Porque a gente sabe, né, que traduzindo do inglês, né, "não no meu quintal", né? Aquela coisa de que eu acho lindo, eu acho maravilhoso, mas porque não tá na minha rua, debaixo do meu prédio, né? Tá em outro lugar que não me pertence. E eu fui naquela apresentação do projeto da Esplanada da Liberdade e muita gente reclamando, né, do bairro ali, referente aquela intervenção. Então eu gostaria de saber dela como que ela trabalha, trabalha isso como que foram esses encontros, porque eu acho que principalmente para nós do conselho que temos uma atuação um pouco mais de um da cidadania e menos técnica, eu acho que é o que mais pode enriquecer a nossa atuação como conselheiro.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 32:47 Perfeito Renan. Então o primeiro bloco de perguntas é, eu acho que em qualquer obra que a gente vai fazer ou qualquer projeto é sempre um sofrimento a gente determinar o perímetro, porque a gente sempre consegue olhar coisas que poderão ser melhores, que poderiam estar mais conectadas, então assim. Se a gente começa também a ampliar muito o olhar ou a gente vai fazer uma obra muito grande que aqui com a nossa estrutura e com a nossa intenção nesse momento não é, não é o nosso desejo. A gente quer fazer coisas um pouco menores e que a gente consiga fazer a intervenção de uma maneira ágil e já fazer uma transformação no território rápida, eu acho que esse é o nosso foco, então de novo, é sempre muito sofrido determinar um perímetro, porque, é como o Dawton falou, por que não incorporar a avenida Liberdade? Porque a gente também já enxerga um vetor de comércio se desenvolvendo na vinda do outro lado da vinda, da Liberdade no sentido Sé, mais pra cima. Então putz, fantástico. A gente está atendendo, atendendo esse perímetro aqui, desse comércio, poxa, porque não também fortalecer o cara que está apostando e abrindo o negócio dele do outro lado da avenida, só que de novo é sofrimento, a gente tem que tem que fechar um perímetro, a gente precisa fazer um

perímetro e precisa determinar a nossa intervenção. Então pra esse primeiro momento a gente já tem esse perímetro que eu já acho ele ambicioso. Se você levar em conta de metragem, eu não acho ele tão grande, mas ele é relevante. Agora do ponto de vista de interferências, fluxo de pedestres e comércio, ele já é muito ambicioso e ele já é muito complexo. De novo a nossa obra, eu brinco assim de materialidade de arroz com feijão, é calçada de concreto, guia, sarjeta, pavimento flexível, intertravado, travessia elevada, a sinalização, é muito singelo. Só que a arte da coisa tá no bom desenho que eu acho que é o nosso diferencial com a prefeitura e com a São Paulo urbanismo, então a gente com materiais simples, escolhas singelas a gente consegue qualificar através do bom desenho e também de tentar gerenciar toda a dinâmica do bairro para que a nossa obra não prejudique ou não interrompa. A gente sabe que é sempre inconveniente, mas de novo na praça, o grande desafio foi atender todo mundo e não interromper a atividade de ninguém, porque de novo. É o ganha pão, uma coisa você fazer uma obra na frente de um bairro residencial você vai gerar um inconveniente ali, mas assim, na chegada e na saída dos moradores, outra coisa é comércio, que é de domingo a domingo. Então acho que o desafio tá aí, então, de fora pode parecer singelo, pode parecer um perímetro acanhado, mas se você começa a sobrepor todas as camadas do dia a dia do bairro de pedestre, carro, carga, descarga, comércio, se torna bastante complexo. Então de novo a gente tem que fazer essa escolha de cravar um perímetro e o nosso perímetro de obra ele já é maior do que o perímetro do ruas abertas. Então não dá pra também falar com a gente, "ah, só tá sendo reativo de resolver pontualmente um problema", é o contrário, o próprio ruas abertas ele trouxe mais pedestres pra Liberdade. É então, se você for olhar o volume de pessoas já era bastante relevante antes do fechamento aos domingos e feriados e com o fechamento explodiu o volume de pessoas e também explodiu o interesse por novas feirinhas, tem várias feiras temáticas, de artesanato, gastronomia, enfim. Então eu entendo que o ruas abertas ele não foi reativo. Ele foi um catalisador. Eu acho que é o contrário. Ele expandiu. E se você perguntar pra qualquer comerciante, ele tem até um pouco de mágoa assim do ruas abertas com o programa, porque aí eles já tem entrando na questão de comércio ambulante e aí eles já reclamam que o cliente deles em alguns pontos, né, o bairro ficou intransitável, então eles perderam clientes. Então assim, pros comerciantes, é um ponto bem sensível o ruas abertas então, nesse caso ele não foi reativo. Ele foi catalisador. Ele ampliou uma dinâmica que já aconteceu. Ele foi lá e ampliou. E aí o nosso perímetro de novo, o perímetro de obra é maior do que o perímetro do

boas abertas e aí também é respondendo também a observação do Dawton. A gente passa, né, indo e voltando da obra e eles também já começam a olhar como aquilo ali se comunicaria com o tecido urbano. Então, de novo a gente tem aqui também um desejo de fazer uma segunda ou terceira fase dessa obra. Então isso aqui é o ruas abertas fase um, por exemplo. Então lá bem perto da gente ir expandindo o nosso perímetro, né? Então eu prefiro fazer assim, um pouquinho por vez, e aí, quando você vai ver, você fez uma coisa muito grande do que a gente tentar fazer um perímetro grande, uma coisa muito ambiciosa e que se torna uma obra maior, um contrato maior e tudo fique um pouco mais moroso, por exemplo, que a gente sabe que as vezes acontece no poder público, né? Então a nossa estratégia é se fazer pequenininho, fazer rápido e tentar aí compondo e ampliando, talvez em outras fases, né? Entendendo as demandas e ampliar nosso perímetro. E aí, de novo, incorporar outros modais, né? Como é uma ciclovia que é fantástico, enfim, incorporar o outro lado da vida, da Liberdade, incorporar ali o trecho do viaduto, também da própria avenida da Liberdade, que tá super degradado. Então é isso, você começa a andar no em volta da obra, a gente começa a querer resolver tudo, mas de novo a gente tem que fazer, é fazer pequenininho, fazer rápido, fazer bem feito para a gente conseguir fazer, ganhar credibilidade e conseguir fazer o resto. E a segunda pergunta era.

Renan 38:03 Referente a questão da interação com a cidadania da do entorno.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 38:06 Então para a gente foi crucial. A gente fez antes de fazer qualquer coisa. A gente lançou a licitação, correu o trâmite, a empresa ganhou, assinamos a primeira ordem de serviço de projeto executivo e aí nesse mesmo momento começamos a acionar as lideranças. Então a gente fez uma primeira reunião, se eu não me engano, foi em fevereiro desse ano, na associação comercial, a gente fez um primeiro chamamento. Comerciantes, moradores, feirantes, interessados, curiosos. Foi aberta essa primeira reunião para a gente se reapresentar com prefeitura com São Paulo urbanismo. E reapresentar o projeto básico pra eles, né? Então, e de novo, é validar e aí a partir disso, a gente identificou demandas específicas, setoriais, né? Por exemplo, a rua Thomaz Gonzaga tem uma dinâmica muito específica que lá seria até uma rua temática de restaurantes, né, de gastronomia da cidade. Então eles têm uma questão lá de restaurante, área de espera é parklets, que aí todo mundo lá gosta muito de parklets, enfim. Então a gente entendeu que o

Tomás Gonzaga, então é uma discussão setorial. A gente fez reuniões específicas com os comerciantes do Tomás Gonzaga, fez reuniões específicas com lideranças do beco dos Aflitos, reuniões específicas com as partes interessadas na Praça da Liberdade. Então, a partir dessas reuniões macro que a associação comercial nos cedeu o espaço de maneira gentil. A gente identificou ali as demandas setoriais e, a partir disso, a gente foi aprofundando em cada trecho, em cada tema. Então, de novo é crucial. Então vou até levantar o número aqui de reuniões que é bastante assim. Aqui a gente fez um total de 22 reuniões entre participação da sociedade civil, CET, metrô, comerciantes e lideranças, né? Então a gente tem aí mapeado 22 reuniões e a gente tem um quórum aí somado de 160 participantes. Num período curto de tempo, né?

Renan 40:02 Ah, sim, mas. Mas a gente também tem muitas, mas é pra desculpa. Aí eu já vou né, entregar pra outra pessoa, mas é o como que assim vocês incluíram essa cidadania? Em que momento os cidadãos foram escutados? Você pode dar um exemplo, ó a demanda da cidadã foi assim, assim, assim, e nós alteramos o projeto de acordo com essa demanda desse jeito, acho que teve a questão do restaurante que você comentou, mas houve alguma mudança?

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 40:28 Olha, tem diversos, ó carga e descarga. Então, a gente identificou que era uma preocupação muito grande dos comerciantes. Carga e descarga, então a gente fez a pé uma vistoria em todo o perímetro, abrindo o projeto e falando, olha aí com trena falando, gente, olha aqui, vai ter uma carga de descarga que vai daqui até lá. Cabem tantos baús, 2 caminhões baú para vocês atendem, o pessoal tá do outro lado da rua, atende, não atende, aí teve gente da Galvão Bueno, por exemplo, falou, olha a carga de descarga tá muito longe do meu mercado. Então, se puder colocar uma aqui para baixo, evita já do meu funcionário que está descarregando de atravessar a rua que realmente imagina passar com um carrinho, né? Cheio de produto, atravessando a rua. Então foi essas demandas setoriais, beco dos aflitos, também. A gente fez reuniões e não é só e quando eu digo reunião não é uma reunião eu apresentando só eu falo, todo mundo ouve, é ao contrário. A gente sempre teve a estrutura de apresentar o projeto e depois abrir pra perguntas, dúvidas ou sugestões. Né? Então sempre teve uma questão dinâmica, então não é uma apresentação, é uma reunião, porque é interativo, todo mundo pode contribuir, pode questionar, pode

perguntar, pode sugerir. Então esse foi o tema da carga de descarga, é outro também do beco dos Aflitos, que a gente falou com as lideranças, então eles fizeram uma solicitação nossa. Por exemplo, se a gente pudesse criar alguma barreira física para afastar um pouco a os caminhões que ficam estacionados ali no beco que ali o beco também tem muitos galpões de depósito, então eles pediram para a gente se a gente tinha compensar em alguma solução, um balizador, alguma coisa vertical, um banco, sei lá para a gente poder recuar um pouco a as vagas de carga e descarga, então assim a gente vai fazer, tá no nosso executivo, que na frente da Capela a gente vai fazer uma calçada com uma largura de 5 m, que é justamente para evitar que um caminhão pare imediatamente na frente do bem tombado, entendeu? Então, de novo, a cidade civil fez uma ação e a gente deu uma devolutiva e uma solução prática de projeto e execução de obra. Na praça a mesma coisa a gente sempre engajou aqui os interessados, então a quem se apresentou como liderança foi a síndica do prédio, dona Elizabete. Tenho um ótimo relacionamento com ela, nos falamos quase diariamente ao longo da obra e, enfim, também, o prédio quis participar, então, a princípio a gente estava sugerindo fazer uma via compartilhada, nivelada e aí eles ficaram preocupados, enfim, porque hoje já os carros já não respeitavam muito, mesmo com desnível aí de 7 cm que era o existente anterior. Os carros já não respeitavam, subiam na calçada, paravam em local proibido, parava caminhão Pipa, impedia o raio de manobra, enfim, então tudo isso foi relatado para a gente. A gente adotou medidas de ajuste do projeto e de obra para atender ao relato, né? A demanda que estava sendo colocada pelos usuários do local e aí também tem demandas técnicas. Então é isso, eu citei ali alguns exemplos pontuais, mas a mesma coisa, o metrô, enfim. Então a gente ouviu todo mundo e tentou aí a mesma coisa. Por exemplo, os feirantes, né? O pessoal da feirinha tinha muita preocupação em relação ao como que faria o layout deles e tudo mais, então a gente apresentou o projeto, demonstrou ali que não teria a alteração, não teria redução de espaço, que é uma preocupação deles, né? Então a gente mostrou ali matematicamente, né? E graficamente que a mesma área que eles tinham, né para o cul-de-sac, era exatamente a mesma metragem do novo cul-de-sac, então não haveria perda de 1 m² de área de exposição ali, área de piso de pedestre. Então, por exemplo, então foi totalmente participativo o nosso processo.

Renan 44:07 Bom, é isso, excelente, excelente, Letícia. Muito obrigado pelas explicações.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 44:16 Imagina.

Dawton Roberto Batista Gaia 44:19 Mauro.

Mauro Calliari 44:21 Oi. Bom dia, Letícia. Obrigado pela apresentação. Dawton lembrou bem que essa demanda começou aqui na Câmara Temática e depois foi se expandindo. E eu acho ótimo que vocês tenham incorporado uma demanda pontual ao programa ruas abertas, mas lembrando que o programa ruas abertas hoje é praticamente a Paulista e a Liberdade, né? Não sei se acho que nós não temos mais nenhuma. Então assim é aquilo que você falou. Ah, era um ótimo programa. Eu queria primeiro uma observação minha. Assim, o programa foi descontinuado. Se a gente for pensar que era a ideia de ter várias, é uma rua por subprefeitura, então é importante a gente lembrar disso. Acho que é excelente esse projeto e vamos falando dele especificamente, eu senti muita falta de prazo. Na sua apresentação, Letícia acho que quando você fala a gente vai fazendo aos poucos e tal. Eu não sei se eu vi na apresentação, quando que é a expectativa pra aquele lindo croqui ali se tornar a realidade. É, acho que não foi colocado. A segunda pergunta em relação ao material. Eu achei o material da calçada, nós estamos perdendo uma chance de usar o material um pouco melhor que esse concreto arroz com feijão, né? Será que não era o caso da gente ter feito um pouco mais que isso, né? É proposto uma calçada, o único piso intertravado que você falou, eu acho que está ligado apenas ao cul-de-sac, né, que é justamente a hora que os carros circulam, né? Eu não sei se não sei se a gente deveria ter pensado em materiais melhores, eu andei por lá na tanto no fim de semana, como na semana, 2 semanas atrás, achei, assim, que ainda não, ainda não disse a que veio. Não senti que o material ajudou a dar uma melhorada. Tem muita, tem muita sensação ainda de que foi realmente um feijão com arroz, mas eu sinto que lá, diante de tamanho movimento e mesmo você falou, né, de como deu certo, podia ter sido melhor. Terceira coisa é, queria saber se vocês fizeram aquele básico que é, ao conversar com os comerciantes, medir movimentos, seja de faturamento, seja de número de clientes, para você poder usar esse caso como uma base pra gente ter lá na frente um modelo de falar assim, assim como foi feito na Paulista depois, né? Qual era a venda do pessoal, qual era o movimento do pessoal antes de ter ruas abertas e depois pra poder provar pra comerciante que pedestre também compra? Eu imagino que tenha, que vocês devam ter feito isso. Gostaria de saber pra quando está previsto essa pesquisa aí, né? E a última coisa tem a ver

com a pergunta do Renan, é, não tem entrar em muita coisa filosófica. Eu acho que é uma coisa mais prática que é assim, no calçadão do centro, se não me engano, a gestão da conversa com os comerciantes e com o stakeholders está sendo feita pela SP obras aqui você dá SP urbanismo. Imagino que em outro lugar seja a subprefeitura. Quando você falou assim, Ah, se confiaram em mim, eu tenho impressão de que eles têm toda razão para não confiar, porque a pessoa que começou a falar sobre isso 2 anos atrás, não era você. Eu fui nas audiências públicas. Então assim, será que não era o caso de usar esse piloto como uma coisa assim? Uma gestão que seja, olha quem é que vai gerir, é na subprefeitura e coloca-se uma pessoa lá que seja o ponto de contato eterno, ter uma área que cuida disso, porque é na hora que você for promovido e virar depois, diretora, depois prefeito, depois não sei o que a pessoa que tiver no seu lugar não vai fazer, o outro vai passar o tempo. Aí você falou, olha, a gente vai fazendo em fase, ninguém garante que vai acontecer essa fase. Eu sinto falta assim, é muito ligado a uma pessoa e pouco a uma estrutura. Então são 4 coisas, 3 pontos muito pontuais e 1 um pouquinho mais, é uma sugestão que eu sei que você não vai conseguir responder agora, mas me chama a atenção que assim, os comerciantes, a pessoa que mora no prédio assim fala com você e daqui a 6 meses a estrutura muda tudo mais, o que que garante que vai ficar? Então são essas 4 coisas. Obrigado.

48:27 Letícia Tamisari - SP Urbanismo 48:22 É, vamos começar de trás pra frente, então Mauro, é começar pela pergunta mais complexa que é, a última. Em relação a isso, a questão da comunicação, eu entendo, é um tema, um drama que nós, tanto como servidor público como munícipe, que é sempre muda todo mundo. Hoje tem uma pessoa na cadeira, tem uma gestão da empresa que é norteadada por tais princípios, tais objetivos, aí depois de amanhã, muda o governo, enfim, mudam-se as cadeiras e vem uma outra gestão com outras prioridades, outros objetivos. Infelizmente, no poder público, a gente acaba tendo que se adaptar e se ajustar. A essas alterações. No nosso caso aqui, a gente tem agora de maneira a resposta efetiva, né? Então eu tenho um cargo de gerência. Eu sou um cargo de livre provimento, estou associado a essa gestão, mas a gente também tem no nosso quadro aqui na São Paulo Urbanismo, funcionários de carreira. Então, por exemplo, o meu fiscal de obra e o suplente são funcionários de carreira. Então se amanhã eu sair, for para outro lugar, enfim, tem esse ponto de contato com os funcionários de carreira que a gente brinca que são a memória, eles são HD da empresa, inclusive hoje a gente tem uma condição inédita aqui na

diretoria, da qual eu faço parte, que o nosso diretor é um funcionário de carreira pela primeira vez, então o diretor de infraestrutura e operações é um funcionário de carreira da casa. Então a gente tem essa questão mais macro, que é um tema de gestão mesmo. Aqui, como a gente se organiza de maneira prática, na São Paulo urbanismo, mas sempre associar as nossas obras, as intervenções, a funcionários de carreira que eles é que guardam essa memória. Aí de novo é eles estão aqui guardando a memória e a comunicação, porque eles também participam, né? A fiscalização de obra tá no dia a dia da obra. O nosso, meu diretor também participa de todas as reuniões e conversas, então se amanhã a Letícia, né CPF sair daqui a gente tem pessoas que podem dar continuidade, minimamente nessa devolutiva de comunicação, de respostas, de ponto de apoio mesmo para a sociedade. No nosso caso em específico, a gente tem essa composição aí que eu acho muito legal, muito favorável de funcionário de livre provimento e de carreira para dar continuidade nessa memória. Eles participam ativamente do nosso dia a dia na obra e com as lideranças. Então essa é a última pergunta. Em relação ao prazo, eu apresentei sim, Mauro em um dos slides, eu posso até colocar de novo. Vou compartilhar a tela.

Mauro Calliari 50:55 Não só dizer quando que a gente volta lá pra ver a nova obra, é só falar.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 50:59 Então, o nosso prazo de conclusão do contrato está aqui em final de outubro. Só que a gente tá ainda aguardando licenciamento, né?

Mauro Calliari 51:08 Outubro de 2025 neste ano em que nós estamos. É viável isso aí, é factível?

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 51:13 Só que eu dependo, então só que aí eu dependo da emissão do T-povi, né? Porque a gente pra executar a obra em via pública a gente não pode executar sem licenciamento, né? Então a gente tá na nas vias aí de ter esse projeto aprovado pra ter a emissão desse T-pov. E aí de novo, se por ventura o prazo de contrato precisar ser ajustado por questões aí, de execução de obra ou de interferências, a gente sempre comunica a sociedade civil, né? Do mesmo jeito que a gente fez com a praça que eu dei data de início e término para cada trecho e a gente se comprometeu com o início término no papel, o nome da empresa. É para as pessoas poderem ter o acompanhamento. Aqui é a mesma coisa. Então

se a gente precisar fazer qualquer ajuste ou alteração nesse prazo de contrato. A sociedade civil vai ser a primeira a ser comunicada, em pactuado com eles. É então do mesmo jeito que a gente fez um planejamento trecho a trecho da praça, a gente vai fazer também trecho a trecho. Então, por exemplo, se eu tiver que quebrar a calçada de um lado da rua dos estudantes lá do parque eu falei, ó, vou começar minha demolição dia tal, termina o dia tal. A concretagem é na madrugada do dia tal, então pra que todo mundo se sinta incluído e possa se planejar e se organizar pra que a gente tenha menos inconvenientes ou intercorrências, possível, com comércio Então é assim, a maneira que eu gosto de trabalhar, a gestão das minhas obras aqui, a nossa metodologia de trabalho aqui dentro da gerência. Então, em relação ao prazo, aí seria o prazo atual de contrato, né? Por contrato, é final de outubro. Em relação a materialidade, eu concordo com você, Mauro. A gente viaja para outros lugares de novo, né? Eu acabei de voltar de férias. Você vê assim, resoluções de pavimentação, mobiliário urbano fantásticas, paisagismo fantásticas. Então assim, lá nessa cidade, lá na Galícia, é a cidade inteira de Granito fantástico. Aí você vê assim as tampas, todas niveladas, bonitinho, tudo alinhado, você não vê nada assim onde vem uma concessionária, arrebenta a calçada, que é de material e tampa, com cimentado, é de baixa qualidade. Isso não existe. Só que aí também...

Mauro Calliari 53:18 E por que que a gente não fez? E por que que a gente não usa um material melhor? Então não entendi.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 53:24 Então, por um lado, eu, como arquiteto urbanista, adoraria testar opções mais arejadas, mais sustentáveis. É mais de vanguarda. Só que a gente também não pode perder de vista a gestão do espaço. Então eu executo uma obra, só que não sou eu que faço a gestão desse espaço. Então a São Paulo a urbanismo, está executando uma intervenção, mas eu não posso perder de vista de quem vai fazer a gestão efetiva desse espaço de gestão e manutenção é a sub Sé. Eu também não posso propor um material que seja fantástico, inovador, um piso drenante legal, bacana, lindo, só que depois da sua prefeitura não vai ter dentro do contrato dela. Como fazer a manutenção daquele piso? Entendeu? Então quando eu digo que a gente faz um material, arroz com feijão, é também para facilitar a gestão e manutenção. Se eu colocar um material ali que só eu tenho na minha planilha e não tenho no contrato de manutenção da subprefeitura, aquilo ali fica inviável e

acontece o que vai acontecer na praça, que é um material super banal que é o ladrilho, que é uma coisa básica. Mas na hora de fazer o reparo, descaracterizaram a paginação, que é o básico. Então se eu puser um material muito inovador ou muito diferente, eu estou no final é armando uma bomba para minha própria obra, então eu vou armar uma Granada aqui, atira lá na frente e aí lá na frente, na primeira lição tiver que ser feita, ninguém vai conseguir fazer. Então entendo a sua angústia. Também entendo, é, é querendo ou não? É uma oportunidade perdida da gente testar materiais inovadores na cidade. Só que a gente também não pode perder de vista a gestão do espaço. Então a gente opta por ser conservador na cartela aí de materiais pra que isso, o projeto e a obra seja, tenha uma longevidade na manutenção e na gestão. Mas eu concordo contigo é, mas é de novo, é escolha do mesmo jeito que você tem que escolher um perímetro, a gente tem que tomar essa decisão. Eu vou ser inovadora e testar um material diferente. Só que eu vou arriscar que isso não tenha continuidade. Depois vem alguém vai arrebentar tudo, porque depois não consegue, não consegue manutenção ou ao contrário, vai é criar um problema de acessibilidade, por exemplo, porque aí vai fazer um buraco, alguma coisa vai ter em parte de um outro material que vai ficar ali um buraco, um obstáculo, uma Barreira, né, para um cadeirante, uma pessoa cega, então cria um ponto de vulnerabilidade. Então, é A Escolha de Sofia. Concordo também tem a mesma angústia que a sua Mauro, mas a gente tem que às vezes tomar decisões pragmáticas. Acho que era isso, né? Aí a questão dos dados, né? A quarta pergunta é dos dados.

Mauro Calliari 55:42 Não, eu perguntei sobre a medição. Como é que vocês estão planejando medir o antes e o depois da implantação de medição do movimento de comércio?

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 55:51 Esse tema é um tema bem sensível, assim de faturamento. A gente tentou semear já essa ideia com comércio. Se eles são muito resistentes a abrir esse tipo de dados e pra abrir um valor, pode abrir um percentual. É muito sensível. Eu adoraria, de verdade. A gente tem uma contagem, por exemplo, de pedestres mesmo de volume de visitantes versus a receita do comércio, percentual não precisaria nem abrir o número absoluto, só que eles não abrem, é muito sensível, nem percentual. E aí também eu entendo que se eles começam a abrir o percentual é acaba desmontando algumas narrativas, né? De que tem muitos comerciantes que falam que as ruas abertas prejudicaram o meu

negócio? Eu tive prejuízo, aí eu falo, tá mais de quanto, pô? E aí a conversa toma outro rumo, a pessoa acaba se retraindo. Eu tenho a mesma curiosidade e pra gente seria fantástico ter não valor absoluto, mas sim percentual, mas eles não abrem. Sensível, os comerciantes. Eu também entendo e respeito. E aí de novo, é meu papel. Eu sou muito mais interlocutora do que também não vou entrar em embate ou criar nenhum conflito com os comerciantes, porque no final eles são os nossos beneficiados também, né? Então tem que ter um pouco dessa delicadeza aí do convívio e da também de respeitar a opinião das pessoas. Eu também entendo que o comércio ambulante é um tema muito sensível e muito complicado. E aí hoje o volume de ambulantes que tem lá na Liberdade ele inviabiliza o pedestre. Então, além dele me prejudicar e eu também entendo o lado do comerciante que se manifesta e fala assim, poxa, eu pago meu imposto, eu tenho fiscalização, eu pago meu aluguel, pago meus funcionários e aí vem um cara, monta uma barraquinha aqui fora, vender o mesmo produto que eu muito mais barato. Então, de novo, não tiro a razão e o tema também de comércio ambulante é super complicado e hoje, além de prejudicar o comércio, eles estão prejudicando também o fluxo de pedestres. E aí assim você vai ver, é vende de tudo. De domingo, vende milho, vende água de coco, vende biquíni, vende boneco. E também não tá não? Também não é um comércio das feirinhas que são regularizadas, né, que são feirinhas típicas de artesanato, de criativos e de gastronomia. É ambulante aleatório e, de novo, não tiro a razão do comerciante e também, além de tudo, além de prejudicar o comércio formal, também prejudica o fluxo de pedestres. E a gente também já fez conversas específicas com as subs em relação a isso. Eles estão defasados em relação a pessoal para fiscalização que ele tem um corpo técnico de fiscalização muito pequeno e aí também o pessoal já entendeu como é que funciona o ciclo. Aí desmonta a barraquinha e até eles descarregarem um caminhão. Eles montam de novo. Então a sub também é super parceira nossa em relação a isso, a gente repassou a preocupação e as reclamações dos comerciantes. Mas também tem o lado de novo da gestão pública da coisa, né? É que hoje eles vão abrir um concurso, enfim, mas hoje eles estão sem pessoal, sem braço para conseguir dar conta desse perímetro tão intenso.

Mauro Calliari 58:53 Obrigado, Letícia.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 58:54 Imagina.

Michele Perea Cavinato 58:58 Obrigado aos 2, sr. Elio.

elio 59:02 Bom dia, pessoal. Bom dia, Letícia. É. Agradeço a sua presença e exposição. Primeiramente, eu queria dizer que eu reforço as 4 sugestões do Mauro. É do Renan, principalmente a ampliação da área de abrangência e que o Dawton também sugeriu isso, seria passar para o outro lado da Liberdade, né? Eu acho que é importante essa ampliação. Porque há uma grande concentração ali na travessia da estudante com a praça, que é congestionamento de pessoas. Ou seja, sabe um empurrando o outro para conseguir passar por lá. Então, precisa realmente de ampliar isso, né? E também essa sugestão do Dawton do canteiro central, ser aproveitado para natureza e fazer a ciclofaixa nas laterais. Você no começo falou de que os pedestres atravessam fora de faixa, né? E eu concordo com você. Talvez o que a gente deveria fazer era fazer travessias e cruzamentos elevados e aí o pedestre vai procurar não subir e descer, mas fazendo a travessia da elevada, né? Inclusive, talvez o primeiro quarteirão. Talvez até o segundo pra abranger a igreja dos Afritos. Fosse levado também, né? Daí os veículos passarem devidamente com calma, mas facilitar a circulação de pedestres na área, né? O outro aspecto que você falou de segunda, terceira fase eu acho que vocês deveriam aproveitar e usar os 150 bilhões que vão ser usados, vão ser empatados a fundo perdido na Esplanada e fazer esse trabalho que vocês estão fazendo muito bem. Falando na Esplanada, né, a ligação dos 3 Viadutos. É lamentável que isso continue para frente mesmo não aprovada nas audiências, eu estive nas audiências e não houve aprovação, sabe? Ou seja, a prefeitura está atendendo. Quem não foi na audiência. Vai haver é uma concentração naquele prédio, sabe, igual a 25 de março e a destruição de 2 praças, o canteiro central, que faz parte do corredor ecológico noroeste-sudeste, vão seccionar esse corredor, além de fazer um túnel aí enorme de motorista que vai ficar que ficam parados nesse trajeto é respirando o ar poluído, né? Então acho que essa questão da Esplanada precisa ser revista. Era isso? Obrigado.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:02:35 Obrigada pelas perguntas, Elio. Eu vou fazer de trás para frente também. Do Esplanada Liberdade. A discussão a gente fez algumas, é 2 reuniões, na verdade, de alinhamento só para a gente certificar de que não haveria interferência nos perímetros e um não iria sobrepor ou prejudicar o outro, mas em relação ao andamento, realmente não passa pela gente, né? São Paulo e urbanismo ela pertence a prefeitura, mas ela

é uma empresa estatal, né? Não é uma Secretaria, é uma empresa estatal de projetos urbanos. Então, de fato, a gente não tem muito como opinar ou como se manifestar em relação a isso, porque é um tema da própria gestão da prefeitura com São Paulo Parcerias, né? Então aí realmente a discussão ela passa pela gente mais no âmbito de compatibilização de interferência entre perímetros. Não passa pela gente a discussão conceitual ou aprovação ou não do projeto. Em relação a travessias elevadas que você me perguntou, eu vou compartilhar aqui a tela, não sei se vocês estão vendo aqui é o desenho do projeto básico, o desenho mais técnico. E aí, dá para ver aqui, por exemplo, onde está essa chura branca que é o pavimento flexível é o assalto e aqui esse cinzinha, essa chura quadriculada cinza, ela é já na travessia elevada, então a gente tem sim travessias elevadas. E em especial, aqui nesse trecho da Galvão Bueno, a Galvão Bueno, ela inteira o pavimento, né? O leito carroçável, ele tá elevado, tá? Então pra cruzar, Galvão Bueno. Obrigatoriamente, o carro tem que mudar de nível e descer de novo. Então a gente tem esse dispositivo aqui de pra ver se elevada em todo o nosso perímetro, tá? Ele está atendendo.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:04:24 Muito bem. Felipe.

Felipe Lara Vogel 1:04:28 Oi, tudo bem? É a Letícia, é parabéns aí pela apresentação muito bacana. É, eu queria só fazer 2 comentários. É um primeiro em relação ao impacto, né? A medição do impacto é, você falou que tem uma resistência. A questão de faturamento, abrir dados e tal. É, mas eu fiquei pensando se não seria possível, por exemplo, fazer uma alternativa via fazenda, por exemplo, ver imposto sobre serviços, por exemplo, e tentar fazer uma medição indireta, pelo menos internamente, pela prefeitura para a gente saber um pouco disso. É me ter mais argumentos também para defender as propostas. E também, né, outra possibilidade seria fazer uma pesquisa qualitativa, talvez um convênio com a universidade de arquitetura, estudantes, com certeza eles teriam interesse em fazer isso e não perguntando pra comerciante, mas para as pessoas que compram lá, se as pessoas já compravam, não compravam. Se elas passaram aí mais gastar mais? Não sei. Mas seria uma alternativa sem gastar talvez o dinheiro da prefeitura, né? E poder fazer alguma pesquisa, né? Então acho que via Fazenda, acho que seria a questão de vocês conversarem, né, pelo menos o imposto sobre serviço, já que tem muito restaurante, né, tem muitos serviços lá, e o segundo comentário, é sobre a ciclovia. O Dawton comentou, algumas pessoas comentaram

também é eu uso ali todo dia, eu passo de bicicleta e eu vejo que tem muita gente que usa para transporte de carga, tanto recicláveis, pessoas carregando coisas para os comércios e muita gente também andando na ciclovia a pé mesmo, é porque as calçadas são tão ruins ali, pelo menos em alguns trechos, né? Ou então estão cheias que nem você falou de comércio ambulante. Um exemplo ali, onde tem o metrô São Joaquim que dia sim, dia não, tem muitas barracas lá e não dá conta o fluxo de e as pessoas ainda priorizam 2 faixas para carro, mas tem que entrar na ambulância lá no hospital tem as barracas que estão em cima da calçada, tem a saída do metrô, ou seja, o fluxo de pessoas é muito maior. E, infelizmente, estão usando ainda 2 faixas para carro. Mas o que eu ia falar é que a ciclovia tem sido usada como calçada, então assim, eu acho que faz sentido pensar um pouco nessa, pelo menos nesse trecho, não é não que vocês tenham que resolver o problema da ciclovia na avenida inteira, mas pelo menos nesse trecho ali da Liberdade, talvez ampliar e usar o meio como calçada compartilhada na ciclovia compartilhada com pedestre, talvez resolva um pouco desse problema, né? Acho que o problema é muito maior. Mas são essas 2 observações que eu queria deixar. Se você também quiser complementar aí comentar alguma coisa, fica a vontade. Obrigado, viu?

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:06:58 Obrigada, Felipe. Pelas colocações. Acho que essa ideia da de tentar monitorar a via Fazenda pode ser bastante interessante, porque aí a gente monitora efetivamente o imposto, né? Que é um dado que é de acesso público nosso e aí tira essa sensibilidade do comerciante nos fornecer um dado que para ele é sigiloso. Enfim, gostei muito da ideia, agradeço já até anotei aqui pra tentar achar o encaminhamento ótima ideia. E a segunda também, né? Fazer uma pesquisa é talvez uma parceria com alguma universidade. Está vendo de tentar contratar alguma coisa aqui, mas pode ser também fazer uma parceria com uma universidade de público pra público, pra não ter que alocar recursos. Então anotei suas sugestões e agradeço a sua contribuição.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:07:46 Renan.

Renan 1:07:50 Ah, então para tentar manter essa vibe aí que o Felipe passou também é na rua da Glória, antes da pandemia, era um lugar muito frequentado por advogados por causa do fórum. Com a digitalização do fórum a rua sofreu muito no comércio, então o ruas

abertas veio pra dar uma ajudada, então talvez se dependendo do período que for pegar, né? Com relação a essa questão dos impostos, acho também interessante levar em consideração esses fatores, porque isso, talvez apareça nos dados de que não houve uma melhora, mas só de não haver uma piora com a saída do fórum, pelo menos naquela outra região ali, acho que já é uma Vitória em si mesma também. Ah, parabenizar de novo a Letícia. Gostei muito dos posicionamentos. Você poderia perguntar 1001 coisas e sair um pouco aqui do script, mas já está ótimo.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:08:50 É muito bom. Letícia, né? Eu não tenho mais ninguém com a mão levantada aqui. Pelo menos não estou vendo mais. Mas é o seguinte, né? Bom, primeiro, eu acho que é isso mesmo que você colocou. Eu Acredito nisso, né? O poder público não pode fazer uma coisa muito grande que senão fica difícil até passar nos órgãos, fiscalizadores da prefeitura. Vamos colocar assim, quando é um projeto muito grande, mas eu acho que é importante que seja faseado mesmo que dê continuidade exatamente do jeito que você está falando, né? E dê continuidade, eu acho muito importante hoje é transpor, né, aumentar um pouquinho esse limite da área, transpor a avenida da Liberdade até o outro lado, porque realmente não adianta ali realmente, no dia dos eventos, as calçadas, com todas tomadas de fato, então elas terminam fazendo parte do conjunto, então eu acho que vale a pena, sim, pensar numa terceira fase, tanto desse lado quanto do lado do debaixo da rua da Glória, né? Mas eu queria colocar o seguinte, tem mais você falou que hoje as 2 são a 25 de março e a Liberdade, mas eu colocaria mais 2, a Bom Retiro ali, né, a José Paulino, que eu acho que também é um grande desafio pra poder fazer um trabalho como esse, né? E recentemente fizeram a Santa Ifigênia, né? Que também o fluxo da Santa Ifigênia é uma coisa absurda também porque é um comércio vibrante ali, né? Então, eu acho que o caminho, ele está correto, né? É, mas acho que o desafio, o grande desafio disso daí, é a gente interligar todas as áreas, sabe? Acho que é meio que um anel ali, talvez na cidade, né? Um anel dos comerciantes com essas ruas temáticas que vão surgindo na beira da área central, dentro dessa rótula central, vamos dizer assim, né? É lógico que se conseguir fazer desta rótula desse bordo, dessa rótula, uma calçada tão boa, vamos colocar assim, vamos colocar com esse termo, quanto essa que está se propondo. Nessas regiões dessas câmeras, dessas vias temáticas, com certeza o pedestre vai ganhar muito. Realmente vai ganhar muito e eu acho que a gente não pode. Eu tenho insistido bastante isso, eu sou suspeito porque eu sou

coordenador geral do plano ciclovitário da cidade de São Paulo. Então eu tenho insistido muito na questão da bicicleta, né? E porque eu acho não só porque eu sou coordenador, já sou a bastante tempo, mas porque a mobilidade ativa, ela tem que fazer parte de tudo isso. O pedestre tem que ser o rei. A gente não tem dúvida nenhuma, sempre a gente trata disso assim, aqui, nessa, Câmara temática em todas as outras, o pedestre tem que ser prioridade total. Mas a gente tem que pensar na cidade com a mobilidade ativa, onde as pessoas possam ir de bicicleta, com segurança e se realmente se sentir seguro. Quer dizer, imagino que a qualquer ponto de um terminal ali, com 3 km de distância, você pode pegar uma bicicleta e se deslocar com tranquilidade, sem ficar cansado e pra fazer suas compras ali. Então eu, o sucesso da mobilidade ativa nas outras cidades é que o projeto ele é muito completo, ele é bem fundamentado, né? Ele tem essas conexões, elas são bem elaboradas, então as pessoas terminam se sentindo bem a vontade de escolher a bicicleta ao invés de escolher o carro e pagar o estacionamento lá pra fazer as compras dele, né? Só isso. Acho que a gente precisa pensar sempre, né? Na mobilidade ativa de um modo geral, a gente pra que o projeto fique completo. Né? O projeto que ele rompa, essa transversalidade, né? Ela deixa de ser transversal e passa a ser objeto dos projetos que estão sendo propostos, principalmente nas regiões centrais, né, dos grandes centros dos bairros também. Eu acho que tem que ter esse pensamento, né? O Mauro colocou, uma rua aberta em cada uma da sua prefeitura e eu acho isso uma excelente proposta e tem possibilidade se você é assim em cada um do hoje, acho que o segundo bairro, mais que tem o maior comércio, acho que é São Miguel Paulista, se não me falha a memória. Eu conheço bastante São Miguel. Eu acho que é um lugar que precisa ser pensado também. E assim quanto mais antecipado for esse pensamento e essa proposta de intervenção mais fácil se dá na realização dele, né? Porque as pessoas vão ocupando os espaços, depois fica muito pesado para poder público, em alguns casos, até que tem que desapropriar para poder fazer uma intervenção mais significativa na questão da defesa da segurança e do pedestre. É isso, você levantou a mão aí pode falar, a palavra é sua.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:14:14 É a observação, algum complemento no começo da sua fala, mas você já concluiu aí lindamente, tá? Era só para agradecer realmente o convite e a lei da rua Santa Ifigênia, a gente fez um piloto de intervenção lá, a gente executou a requalificação de um quarteirão, justamente pra ir sentindo um pouco o terreno, a relação

entre os comerciantes e também testar as nossas soluções, né? Que acho que é também é muito importante a gente ter esse tempo para análise crítica e revisão das coisas que a gente está implantando e aí hoje, por coincidência, acabei de receber a notificação de que a gente já publicou é mais 3 editais, pra ruas temáticas, né? Então a gente publicou 2 editais, na verdade, pra 3 ruas temáticas. Então a gente vai requalificar a rua Santa Ifigênia que você comentou, a rua Florêncio de Abreu e a rua Paula Souza, então é a rua dos eletrônicos, rua das ferramentas e rua das cozinhas? Você já acabou de receber a notificação da publicação. Então, a gente vai fazer outras outras.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:15:14 Já está convidada, já está convidado para nos apresentar os projetos, então já estou colocando aqui.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:15:19 Ei, obrigado, eu vou vir aqui com prazer.

Michele Perea Cavinato 1:15:22 Ia te falar isso, Letícia. Se programa para trazer para nós esses projetos.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:15:27 Com certeza, assim que a gente tiver novidades, eu aviso vocês e volto com prazer aqui para compartilhar e absorver as sugestões também, que é muito legal poder ter um olhar externo e a contribuição sempre muito válida.

Michele Perea Cavinato 1:15:42 E outro tema que é de grande interesse para a gente e são os boulevards. Se puder trazê-los também.

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:15:56 Está em desenvolvimento no meu departamento de projetos, mas eu falo para eles, sim, a gente faz uma articulação. Com certeza eu vou anotar aqui como encaminhamento.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:16:02 Bom gente, eu acho que primeiro eu gostaria de agradecer realmente a linda apresentação e todo o esclarecimento que você nos trouxe ficou realmente muito, muito bom, né? Acho que é disso que a gente precisa. As pessoas precisam conhecer os temas, e depois opinar. O objetivo aqui é realmente melhorar a proposta que está sendo feito, né? Em tudo que em tudo que se propõe, né? E assim já colocaram aqui no

chat o pedido de disponibilizar o projeto da apresentação de vocês aí, então. Se você puder passar aqui para nós, para a nossa Câmara temática e passar pra Michele aqui, né? E depois a gente disponibiliza para os grupos, aí então, mais uma vez, muito obrigado, muito obrigado mesmo pela sua apresentação. Espero vê-la muito rápido novamente com essas novas propostas, aí pode ser uma por vez, tá? Não precisa ser todas de uma vez, não. O que tiver pronto nos avise e a gente põe aqui na nossa Câmara temática para poder é debater, né? Com as pessoas, com os interessados. Muito obrigado, mais uma vez.

Michele Perea Cavinato 1:17:34 Dawton, a Pamela perguntou quais são as vias, se ela pode repetir. É a Santa Ifigênia...

Letícia Tamisari - SP Urbanismo 1:17:39 É a Santa Ifigenia, a Florencio de Abreu e a rua Paula Souza. Então, pra ficar mais fácil de decorar é rua dos eletrônicos, rua das ferramentas e rua das cozinhas.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:17:52 Muito bom.

Michele Perea Cavinato 1:17:53 Obrigada.

Mauro Calliari 1:17:55 Valeu, gente.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:17:58 Valeu, gente. Muito obrigado a todos. Aí vamos encerrar a nossa reunião aqui. Bom dia a todos.

Alexandre Bürgel - Zona Sul 1:18:03 Abraço, bom dia.

José Renato Soibelman Melhem 1:18:06 Bom dia a todos, pessoal. Tchau, tchau.

Mauro Calliari 1:18:06 Abraço, bom dia. Bom dia, obrigado, viu?

Michele Perea Cavinato 1:18:07 Bom dia, obrigada.

Mauro Calliari 1:18:10 Tchau, tchau.