

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **12/03/2024**

Duração: **1h34m**

Participantes:

Ana Carolina Jacob — CET/DP (Convidado)

Ana Maria Pacolo – CET/SME (Convidado)

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Élio (Convidado)

Fabio Saraiva – SETRAM/Imprensa

George Queiroz - CMTT

Gustavo dos Santos Azevedo - CMTT

Isabella (Convidado) - SETRAM

João Carlos da Silva

José Renato Soibelman Melhem - SMPED

Léa (Convidado) – SMT/AT

Marco Portugal - CMTT

Mauro Calliari

Meli.mobilidade

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Paulo Flores — CET

Priscila Fernandes Libonati

Rafaela Moreira (Convidado) - CMTT

Rosi Nicacio CET/DPB

Sara Raquel Miranda de Araujo – SETRAM/AT

Sergio Amaral – CET/SME

Telma Micheletto (Convidado) – CET/GST

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Pauta:

Melhoria e acessibilidade de calçadas urbanas. — José Renato Soibelman Melhem

Legenda:

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

00:00:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Estamos retornando às câmaras temáticas. Hoje, vamos ter uma pauta única e o assunto é bem interessante: melhoria e acessibilidade de calçadas urbanas. O José Renato e a Thelma, os dois especialistas que vão apresentar aos nossos convidados. Você quer falar alguma coisa, Mauro? ... Não sei se ele já voltou aqui, Mauro? ... De qualquer forma, é a nossa primeira reunião após as eleições dos novos conselheiros. Queria começar agradecendo aos conselheiros anteriores, os que tiveram aqui dois anos de presença marcante nas nossas câmaras temáticas de mobilidade a pé. Dar as boas-vindas aos novos conselheiros da mobilidade a pé. Vou passar direto para os nossos convidados. A ideia é que eles façam as apresentações e a gente tenha tempo para fazer uma reflexão, um debate, no final das apresentações. Não sei quem vai começar, José Renato, Thelma?

00:01:35 Michele Perea Cavinato: José Renato.

00:01:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Zé, seja bem-vindo e a palavra é sua.

00:01:45 José Renato Soibelman Melhem: Obrigado, Dawton. Bom dia a todos. Estou vendo alguns colegas de CET, de Secretaria de Transporte, de SubPrefeitura, enfim, vários colegas de trabalho e de vida. Agradecer primeiro o convite da Michele para participar da primeira reunião dessa nova gestão dos conselheiros da Câmara Temática. Já fui membro da Câmara Temática, na época, inclusive, que estava na CET. Hoje, vou começar fazendo um breve, bem breve histórico do programa de calçadas. Até chegar na regulamentação que a gente tem hoje, que é o objeto que a Michele me passou, que é uma demanda de alguns conselheiros com relação à questão da regulamentação e da organização das calçadas. O programa atual de calçadas — o PEC, Plano Emergencial de Calçadas, Calçada Nova —

tem origem em 2005, quando foi criado o Programa Passeio Livre. O Programa Passeio Livre, na época, foi capitaneado pela Secretaria das SubPrefeituras. Foi criada uma comissão que envolvia vários setores da Prefeitura, inclusive CET, transportes, enfim. Dali foi elaborado esse programa. Na época, era coordenador desse programa chamado Passeio Livre. Exatamente por quê? Porque a gente tinha na cidade alguns episódios, alguns momentos de intervenção em calçada dentro de um conceito de passeio público. Você tinha em alguns locais, onde tinha um interesse mais turístico, ou um interesse mais econômico, ou movimentação específica de algum bairro, de alguma região, algumas padronizações de calçada, mas você não tinha um programa efetivo da Prefeitura. Então, em 2005, foi uma época da demanda da Prefeitura da época, criar um programa que efetivamente colocasse a Prefeitura de São Paulo na responsabilidade de fazer as calçadas. Para quem não lembra, até aquele momento, a Prefeitura só se responsabilizava por calçadas que estivessem em frente a algum bem público, algum imóvel público, ou, claro, se fosse uma praça, enfim, um canteiro de uma avenida, mas ela não se responsabilizava pela calçada que estivesse em frente a um imóvel particular. Naquele momento, a ideia foi começar por um artigo do plano diretor que permitia a gente fazer as calçadas nas vias estruturais que tivessem vinculação com o transporte público. o Programa Passeio Livre, ele acabou vindo também um pouco depois, vocês devem lembrar, na época da criação do Bilhete Único, depois teve uma série de implementações de corredores de ônibus, e aí, em 2005, o Programa Passeio Livre. Então, tinha essa brecha na legislação, que permitia a gente já começar a padronizar as calçadas nas vias estruturais. Mas vocês devem saber, mais até do que eu, que os locais de maior fluxo de pedestres não é, necessariamente, onde tem o maior fluxo de carros. Aliás, muitas vezes é o contrário. A partir daquele momento, a gente começou fazendo a padronização das vias estruturais, no programa Passeio Livre. Foi criado um decreto para definir qual seria o padrão de calçada que iria ser implementado, que a gente vai entrar daqui a pouquinho. Depois foi trabalhada a legislação para que a gente pudesse implementar calçadas onde efetivamente tenha um fluxo de pedestres. Pensando que a Prefeitura, e aí foi um debate muito extenso na época, até hoje ainda tem esse questionamento, por que a Prefeitura não adotava tudo? A gente, na época, teve esse debate, houve uma questão econômica. Se a Prefeitura assumisse todas as calçadas, ela teria que passar a fazer o que a gente já queria fazer, mais o que o munícipe acaba investindo na época em calçada. A

gente não teria condições econômicas de assumir. Qual foi a estratégia? Vamos começar mapeando onde realmente tem o maior número de pessoas circulando, o maior fluxo de pedestres e vamos começar padronizando. Depois que você começa nesse núcleo, você vai expandindo. Foi quando surgiu a lei do Plano Emergencial de Calçadas e, posteriormente, o decreto em 2008, que, aí, sim, a Prefeitura tinha uma lista, e isso vale até hoje, tem uma lista de calçadas das vias onde tem o maior número, o maior fluxo de pedestres. Ele é mapeado por equipamentos públicos, transporte público, os focos geradores de tráfego de pedestres, ruas comerciais, eventualmente um hospital de grande porte, enfim, equipamentos que atraem muita gente. Nesse mapeamento, foi definida a primeira lista de ruas que a calçada ia ser padronizada. É importante esse marco da padronização da calçada, porque não basta você pensar a calçada individualmente em um imóvel. Na hora que você pensa a calçada, tem que ser um sistema de transporte. Assim como você padroniza a rua, isso ninguém questiona, também não deveria se questionar que a calçada tem que ser padronizada. Não adianta o piso direcional, por exemplo, fazer um trecho da calçada e morrer. Não, ele tem que chegar conectando as esquinas, conectando os pontos de travessia, para você ter uma continuidade naquele passeio. Não adianta o município fazer uma calçada, se as demais não estiverem padronizadas, se o piso direcional não estiver de ponta a ponta do quarteirão. A padronização, no nosso entendimento, é o que efetivamente vai tornar aquela calçada acessível. Enfim, foi feito esse plano emergencial de calçadas e, claro, depois ele foi sofrendo algumas atualizações. O que acho que é importante a gente entender é que, desde 2005, a Prefeitura investe sistematicamente, já tivemos várias gestões de vários partidos políticos, de várias tendências ideológicas, e sempre, por ser uma lei, você tem um investimento anual em calçadas. Sem entrar no mérito de quem faz mais, quem fez menos, a gente tem tido uma média de um milhão de metros quadrados em cada gestão. Cada prefeito, em média, tem feito um milhão de metros quadrados. Nessa gestão, se não me engano, é um milhão e meio. A gente vai mantendo uma média de intervenção, graças a essa legislação que foi consolidada, começou em 2005 e depois, em 2008, foi reafirmada. Atualmente, a gente trabalha com dois decretos importantes. Além do Plano Emergencial de Calçadas, que é uma lei e tem essa regulamentação, nós temos o decreto 59.671, que define como é o padrão de calçadas. Se você pegar o de 2005 para cá, você vê que muita coisa se repetiu. Então, ele foi se atualizando, teve uma atualização intermediária e agora essa

atualização em 2020, definindo qual é o padrão arquitetônico das calçadas. Nós tivemos, foi até uma certa coincidência, mas tivemos, no mesmo dia que foi publicado o decreto de calçadas, foi publicada também a regulamentação do Estatuto do Pedestre, que também é uma referência para nós, porque ele trata não só dos direitos do pedestre, mas especificamente alguns aspectos de acessibilidade, os tempos de travessia, enfim, questões de moderação, pontos que são importantes para nós, pedestres, que são até além do piso da calçada. Então a lei 59.670, o estatuto do pedestre, e 59.671, o de calçadas, todos publicados no Dia Mundial do Pedestre, dia 8 de agosto de 2020. Vou entrar agora em dois documentos que foram feitos pela Prefeitura, são documentos que eu participei da elaboração, e eles acabam resumindo um pouco, não só para nós que somos especialistas, mas também para qualquer pessoa interessada, como deve ser feita a calçada, como deve ser feito o desenho urbano. O primeiro documento, vou pedir para a Michele compartilhar a tela, é o manual, a cartilha de calçadas da Prefeitura. Você consegue acessá-lo no site da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência. Aliás, eu esqueci de me apresentar. Sou coordenador de acessibilidade e desenho universal aqui da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência. A sigla é Cadu. Muita gente deve conhecer a CPA, que é o nosso colegiado, que a Cadu faz o suporte. Essa cartilha é uma produção da CPA e da equipe técnica de Cadu. O Osvaldo, que muita gente conhece, capitaneou essa elaboração, nós temos trabalho do Eduardo Alge, do João, da Priscila, vários colegas trabalharam na elaboração desse manual. Ele já é de 2024. Vocês sabem que, recentemente, tivemos a atualização da norma, tanto a 9050 como a que trata dos pisos direcionais, então essa aqui já é uma cartilha de 2024. Michele, se puder colocar na página 3. Aqui é mais para a gente entender qual é a lógica. A calçada, como vocês devem saber, ela é organizada em faixas. E por que a gente fala que a faixa livre tem que ter uma metragem de no mínimo 1,20m. Aqui vocês colocam a circulação de pessoas, então se você tiver uma pessoa em cadeira de roda e uma pessoa a pé, elas conseguem juntas caminhar na calçada. Em situações muito extremas, a gente tem uma resolução da CPA que permite 90 cm. Evidentemente, que não é uma solução que deve ser usada em muitas situações, é uma coisa pontual, porque nesse caso, por exemplo, se você tiver 90 cm, você não pode ter ninguém no outro sentido da calçada, uma pessoa vai ocupar toda a faixa livre. E nós temos também, no caso da calçada, a faixa livre ocupando pelo menos 50%, porque se você conseguir, a partir de 1,50 m, 1,80 m, você já permite

peessoas estarem caminhando uma ao lado da outra, em cadeira de roda, enfim. Na próxima página, por favor, mostra, só subir mais um pouquinho para a gente ver a legenda. Aqui mostra bem como é que é essa organização da calçada nas três faixas. A primeira faixa, aqui junto à guia e sarjeta, é a faixa de serviço, A calçada não serve só para a circulação de pessoas, ela serve também para abrigar uma série de equipamentos pertinentes a via pública, a iluminação, arborização, lixeira, enfim, uma série de equipamentos que são necessários para o espaço urbano. A parte central e que, portanto, está em destaque ali no desenho da calçada, que é a faixa livre, e essa tem que ter uma medida mínima pelos motivos que a gente falou agora há pouco. Por exemplo, a gente coloca o piso direcional, que vai conectar os pontos de travessia. É importante que o piso direcional, uma opinião minha, seja o famoso menos é mais, ou seja, você conecte efetivamente os pontos de travessia, outro ponto que seja efetivamente importante para a pessoa com deficiência visual, porque se você começa a conectar com o piso direcional, uma série de coisas que não são tão relevantes, você acaba confundindo o pedestre, o que ele efetivamente quer fazer ali naquele espaço. A terceira faixa, a faixa de acesso, é uma faixa que vai depender dessa calçada ter, pelo menos, acima de dois metros de largura, porque ela é colocada em casos que você queira fazer uma área de vegetação, eventualmente você tem algum mobiliário urbano que possa ser colocado ali, uma área de permanência. A gente sabe que uma demanda muito grande que a gente tinha de bares e restaurantes colocarem a mesinha na calçada Hoje você tem um programa chamado Ruas SP, que também começou aqui na CET, na época que eu estava lá. O Ruas SP permite que um bar, ou um restaurante, possa usar o espaço de estacionamento da via, logo em frente a esse imóvel. Exatamente para você não ter necessidade de ficar tanto ocupando a calçada. Tirar um pouco essa demanda da calçada e colocar... É um entendimento que é preferível você perder uma vaga de estacionamento na via, que é, digamos, não é uma obrigação da Prefeitura oferecer vagas de estacionamento em todas as vias, mas é uma obrigação da Prefeitura que a calçada esteja desobstruída e tenha uma faixa livre adequada para que todas as pessoas possam circular. Hoje, essa demanda por mesas e cadeiras, que é muito grande, de bares e restaurantes, a gente tem essa opção hoje do Ruas SP, que é um projeto da SMUL, atualmente, para você acomodar essa demanda sem prejudicar a circulação do pedestre. A próxima página, por favor, Michele . Aí você tem algumas especificações, aqui falando

especificamente da faixa livre. Existem materiais adequados para colocar nesse pavimento. Então, onde você vai colocar o piso direcional? Sessenta centímetros de cada lado, você tem um piso liso, regular, como aqui no exemplo concreto mudado em loco, ou uma placa que você também não tenha problema de juntas, o intertravado é permitido, mas também sem os chanfros, porque a gente sabe que os chanfros prejudicam o entendimento do piso direcional, prejudicam a mobilidade da cadeira de roda, enfim, você tem materiais adequados que podem ser colocados nesse local. A Prefeitura está trabalhando a possibilidade de um concreto moldado em loco permeável, porque uma questão colocada na época que o intertravado foi retirado, uma boa parte deles foi retirado para moldado em loco, é a questão da permeabilidade. Então hoje você já tem essa possibilidade, a gente está trabalhando com um piloto aqui no centro de São Paulo para implementar o moldado em loco permeável. E aí, claro, você tem que ter um trabalho embaixo semelhante ao de um jardim de chuva, por exemplo, para você absorver essa água. Mas é uma forma de também manter um piso regular e a questão da drenagem também funcionando. Próxima tela, por favor. A questão das alturas, você tem eventualmente árvores todas, você garantir essa altura mínima para as pessoas poderem circular. Aí falando um pouco da inclinação, a faixa livre, além dela ser completamente desobstruída no sentido do caminhar, no sentido transversal, ela também tem uma inclinação máxima de 3% para permitir a drenagem das águas pluviais, mas não impedir a mobilidade nessa faixa livre. Próximo, por favor. Aqui falando da faixa de serviço, aqui um pouco da faixa livre, mas embaixo aqui já falando da faixa de serviço. A faixa de serviço, o decreto fala numa largura mínima de 70 centímetros, que a gente entende que toda calçada tem que ter pelo menos iluminação e lixeira. Então, nesses 70 centímetros, você consegue, de forma apertada, colocar esses dois equipamentos. Evidentemente, quanto você conseguir maior, você pode plantar uma árvore de um porte um pouco melhor, você pode, eventualmente, colocar algum mobiliário urbano, além desse básico, digamos, a iluminação e a lixeira. Você permite, por exemplo, a calçada verde, que também está incluída no decreto 59.671, tem as normas de como fazer essa calçada verde. Enfim, também é necessária uma largura mínima para que a gente possa viabilizar os equipamentos necessários para o pedestre. Próximo, por favor. Aí falando da faixa de acesso, eu acabei explicando um pouco ela, a questão de onde é uma área que pode ser aceita vegetação, eventualmente, em uma via que tem uma inclinação muito grande, você possa precisar de

alguma acomodação na calçada, então você permitir uma inclinação de 5% para que você possa fazer alguma acomodação, deixando claro que os grandes desníveis têm que ser acertados dentro do lote, não é na calçada que você vai tirar um desnível. A gente vê em alguns imóveis que a calçada virou uma rampa para acessar o imóvel e isso não é permitido. Próximo, por favor. Aí explicando um pouco a questão das larguras mínimas, 80 e 90 centímetros para você permitir, pelo menos, uma pessoa circular, a inclinação adequada é de 2%. Enfim, a cartilha vai detalhando. Agora alguns aspectos construtivos. Próximo, por favor. Aquele exemplo que falei da via que tem uma inclinação muito grande, muito acentuada, o que é possível fazer? Você inclina a faixa de serviço, o necessário para conectar a sarjeta à faixa livre, para poder permitir a entrada do veículo. Na faixa de acesso você pode fazer alguma acomodaçãozinha, desde que isso mantenha a faixa livre totalmente contínua, com piso direcional, com pavimento sem interrupções, sem nenhum equipamento, sem nada que possa prejudicar a circulação de pessoas. Próximo, por favor. A questão das esquinas. A esquina é um ponto fundamental, um ponto central quando você vai pensar um desenho de uma via urbana, porque é exatamente onde tem a intersecção dos modais, é onde a bicicleta, o veículo, o pedestre vão interagir. A maioria dos acidentes ocorre nesse ponto. É uma situação que a gente tem estudado muito, somente em rotas acessíveis, que é um projeto da Secretaria de Transportes, aqui com a SMPED, quando você vai trabalhar a moderação, você pensar sempre na possibilidade de alargar essa calçada quando chega às intersecções, quando chega nas esquinas, porque ali você tem que ter condições muito adequadas de visibilidade, o pedestre tem que conseguir ver o veículo, o ciclista tem que ver o motociclista, enfim, todo mundo tem que poder se ver para que você evite acidentes. Também, por conta dos rebaixamentos, seja o rebaixamento da calçada para a pista do veículo, ou seja, a elevação da pista para o nível da calçada. Isso também demanda um desenho urbano adequado e, às vezes, a calçada tendo uma largura muito estreita, você tem dificuldade de acomodar a rampa nas medidas exigidas na norma, na 9050. A gente vê aqui embaixo, por exemplo, para você ter uma inclinação máxima de 8,33, você acaba tendo 1,80 m. Sempre que possível, se a gente puder fazer um desenho mais generoso nas esquinas, é interessante para você permitir não só a rampa na medida adequada, mas a visibilidade dos usuários da via. Próximo, por favor. Aqui alguns modelos de rampa, então eventualmente você não tem esse 1,80 para fazer o rebaixamento, você pode fazer um

primeiro rebaixamento no sentido da circulação do pedestre e depois terminar esse rebaixamento já no sentido transversal. Aí tem algumas medidas que podem ser utilizadas para permitir o rebaixamento na inclinação adequada e em situações de calçada um pouco mais estreita. Próximo, por favor. Aí também outro modelo, aproximando ainda mais as inclinações. Próximo. Aqui um ponto importante, que a gente vê ainda em alguns locais o desenho equivocados, então acho interessante esclarecer. O piso direcional e o piso de alerta ali, quando você tem o rebaixamento, que está indicando que ali você está entrando na pista, eles devem seguir a mesma projeção da faixa de travessia. Porque a inclinação desse piso direcional vai também direcionar o sentido da travessia da pessoa com deficiência visual. Se você colocar, por exemplo, a faixa numa direção e o piso direcional, digamos, na diagonal, você pode correr o risco de colocar essa pessoa com deficiência visual em risco. Colocá-lo no espaço que não é o de travessia e, portanto, sujeito à colisão com os veículos. Isso é importante. Próximo, por favor. Aqui falando também do desenho adequado da inclinação, tanto a questão da drenagem quanto o rebaixamento para acessar a via, a inclinação de 5%, no caso do rebaixamento até 8,33% para você poder pensar a questão da drenagem e também a autonomia da pessoa em cadeira de roda. Próximo. Aqui mais um exemplo da utilização do piso direcional, piso de alerta, em quais situações ele é colocado. Aqui, quando você tem um foco semafórico, e a gente tem agora um programa de colocação de botoeiras sonoras, ontem mesmo, tivemos uma reunião na CET, nos locais que estão sendo definidos como rotas acessíveis. Acho que a Thelma vai falar melhor disso, então, não vou aprofundar no tema, vão ser colocadas as botoeiras sonoras para indicar os momentos de travessia, o momento de espera, um sinal sonoro. É importante que o piso direcional não leve para o rebaixamento, mas leve para a botoeira, porque é onde ele vai poder acionar o pedido de travessia. Próximo, por favor. Aí falando também da questão do piso direcional de alerta, situações que você tem transição, você coloca um piso de alerta para indicar que está tendo mudança de sentido. Vale também a lógica do menos é mais. Você tem que transmitir as informações que são fundamentais. As informações que não são fundamentais, elas podem, ao contrário de ajudar, elas podem atrapalhar e confundir a circulação. Se você usa o piso direcional para uma situação que não é a necessária, indicando a entrada de uma agência bancária, por exemplo, quem está dizendo que aquela pessoa quer necessariamente entrar naquela agência bancária? Mas você está direcionando ela para lá. Então você está

transmitindo uma informação que não será útil para boa parte das pessoas. Você acaba confundindo a pessoa que está utilizando esse mecanismo, esse piso direcional. Próximo, por favor. Aí falando especificamente das esquinas, exemplifica um pouco o que eu falei, a questão do piso direcional no sentido da travessia, enfim, as questões da intervisibilidade, aqui na parte de cima. Está bem claro aquilo que eu falei, se você coloca o direcional num sentido diferente do correto da travessia, você acaba colocando a pessoa com deficiência visual em risco, ela vai entender que está indo na faixa e, na verdade, ela está sendo jogada no meio da esquina, no meio da intersecção. Próximo, por favor. Aqui falando do modelo que é adotado no programa do plano emergencial de calçadas, que é o concreto moldado em loco. Como falei, a gente está estudando agora a possibilidade desse concreto também ser permeável, mas atualmente o modelo que a gente utiliza é exatamente esse daí, com o piso direcional. Claro, que tem a questão da arborização urbana. Em alguns locais de drenagem, a gente coloca também jardim de chuva. Nas esquinas, em alguns locais, a gente pode alargar a esquina para fazer uma calçada mais generosa. Então, tudo isso são conceitos que a gente vai aplicando no desenho urbano. Acho que essa parte pode andar mais rápido, Michele, que vai falando de detalhes construtivos. Quem tiver interesse, aqui em Cadu, a gente tem alimenta uma página da CPA. Na página da CPA, você encontra essa cartilha, o manual que eu vou apresentar em seguida, tem uma série de publicações sobre acessibilidade de desenho universal, acessibilidade comunicacional, enfim, você tem uma série de materiais, aqui as nossas referências, as normas, enfim, tudo isso você encontra na parte de publicações do site da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência. Agora eu vou falar bem rapidinho, meu tempo está no final, só apresentar outro material que também envolve a questão do pedestre, pedi para a Michele poder colocar o Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias. Foi um trabalho bem extenso que nós fizemos pela CET e pela Secretaria de, na época, Transporte e Mobilidade, agora é Trânsito e Mobilidade, envolvendo várias secretarias da Prefeitura, foi um grupo muito grande de trabalho, porque a ideia era o quê? Concentrar em um documento, de forma explicativa, de forma didática, inclusive, todos os aspectos que a gente precisa pensar na hora de fazer um desenho de uma via, projetar uma via urbana. Como deve ser o desenho da pista? Como deve ser o desenho da ciclovia? Como deve ser o desenho da calçada? Você vai colocar um mobiliário urbano onde ele é adequado, onde ele não é adequado? Arborização, quais são as espécies adequadas, quais

não são, em que situações é interessante ter uma arborização mais densa, em que situações não é tão recomendável, por exemplo, a esquina, que tem que ter visibilidade, você colocar uma vegetação que prejudique a visibilidade, enfim, vai detalhando isso. Como funciona o sistema de coleta de lixo, como funciona o sistema de drenagem, E por aí vai, se você tem algum viaduto, enfim, um calçadão, uma via compartilhada, os vários aspectos, como projetar isso, foi feito. Então, portanto, a questão da urbanização junto com a Secretaria do Verde, a questão da calçada junto com a subPrefeitura, a questão das ciclovias junto com a própria CET, a gente foi pegando especialista naquela área e tentando resumir de uma forma didática nesse manual. Para quem teve acesso a ele físico, ele é como se fosse um fichário, aquele fichário de escola. Porque exatamente quando você tem uma alteração de regra ou quando você tem uma visão mais recente, por exemplo, sobre moderação de tráfego, que é um dos capítulos, você pode substituir aquela ficha que o resto do manual continua valendo. Você tem, portanto, só uma troca de ficha e continua concentrando naquele manual, naquele documento físico, todas as informações que você precisa na hora de projetar. Eu vou pedir para a Michele só mostrar o índice para vocês terem uma ideia do que tem lá. Ele é acessível no site da Prefeitura, manualurbano.sp.gov.br, você consegue acessá-lo. Vou mostrar só mais um pouquinho no índice mais geral. É o que fala aqui, então, os capítulos. Desculpa, eu estava no capítulo 1. Sobe só um pouquinho. O primeiro capítulo fala da questão da governança. Acho que é importante a gente saber quando você vai fazer a intervenção no local? Quando você deseja fazer a intervenção nesse local? Onde você vai buscar o recurso? Com o que você tem que aprovar? Com o que você tem que consultar? Como é a governança de um projeto desse? Você tem uma série de fatores, concessionárias, órgãos municipais, moradores de ruas, entidades locais, você tem uma série de pontos, que você tem que consultar, pensar e trabalhar. Aqui a CPA é um deles. Você tem que ver a questão da acessibilidade, tem que aprovar aqui na Comissão Permanente de Acessibilidade. O capítulo 2 fala do desenho viário. Como projetar a calçada, como projetar a rua, como colocar o mobiliário urbano. Desculpa, o capítulo 4 é o mobiliário urbano, os elementos que afloram, digamos assim, do pavimento, lixeira, bancos, enfim. O banco pode ter uma série de funções importantes no meio urbano. Então é um ponto também para ser pensado. Se você vai colocar ele num calçadão, estou falando porque um dos projetos que está em implementação, muitos devem saber, é a troca do pavimento de

todos os calçadões do Triângulo Histórico. Você tem a questão daquele banco em concreto. Então que pontos que a gente vem pensando? A localização desse banco Ele também serve para balizar, para garantir que os veículos que vão ter acesso a esse calçadão, uma ambulância, um bombeiro, enfim, você restringe a localização dele. O banco também serve para isso. Ele serve para criar áreas de convivência onde seja interessante ter a convivência. Ele serve para ativar, eventualmente, um trecho do calçadão que você queira, que tenha um convívio mais intenso. Uma série de raciocínios que são usados na hora de pensar a localização do mobiliário urbano, nesse capítulo 4. O capítulo 5 é a infraestrutura subterrânea, que é bem complexa na cidade de São Paulo. A gente trabalhou junto com o Convias, que é o órgão aqui da Prefeitura que cuida disso, você tem a questão das concessionárias, que tem algumas autonomias e tem as suas obrigações. O capítulo 6, infraestrutura verde, arborização, áreas verdes, e azul, que é a questão da drenagem. Então também pensar essa questão da infraestrutura verde e azul. A gente sabe que São Paulo é um ponto de aquecimento importante. A gente tem uma temperatura muito superior em alguns bairros da cidade que não tem arborização. Se a gente pensar também quando vai projetar um local, como essa água vai ser absorvida, como a arborização pode contribuir para você criar um ambiente urbano mais adequado e também a maneira correta de fazer isso. Porque senão você pode criar um problema em vez de uma solução. Isso está abordado no capítulo 6. E o sétimo, a nossa biografia, então serve também de referência do que mais pode ser consultado. Temos os manuais de finalização da CET, o manual de arborização urbana, que vão entrar em detalhes que o manual não entra, porque ele vai de uma maneira mais geral cada assunto. Você vai entrar no detalhe da dimensão da cova de um plantio e tal, aí você entra no manual de arborização da Secretaria do Verde, que é onde terá um detalhamento maior. Bom, Michel e Dawton, acho que era essa a proposta: apresentar esses dois documentos e a legislação, porque serve também para a gente poder prolongar o nosso debate.

00:35:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem, José Renato, parabéns. Queria só acrescentar que, na época, eu estava gerente no planejamento, e tanto a Maria Tereza Diniz quanto o José Renato, eles coordenaram esse trabalho. Vi de perto esse trabalho, a gente participou bastante desse trabalho junto com eles. Eu vou, sem medo de errar, foi um dos trabalhos mais completos que eu tive a oportunidade de participar, junto com os

coordenadores, que realmente ficou um legado. Na época, acho que uma parte era a Bete, desse trabalho, que terminou lançando, que era secretária na época, terminou lançando os dois, o de obras, que você colocou aqui. É realmente um trabalho espetacular. Quem não conhece, tenha curiosidade de procurar. Eu não sei se você colocou alguma coisa no chat de endereço, alguma coisa para que eles possam visualizar. Se você colocar o link vai ser bom, Zé. Muito obrigado pela apresentação. Acho que a Ana Maria Pacolo e a Ana Carolina, as duas estão com a mão levantada, eu já vou abrir para as duas. Ana Maria Pacolo, bom dia.

00:36:35 Ana Maria Pacolo (Convidado): Bom dia a todos, bom dia, Dawton, bom dia, Telminha. Há muito tempo que eu não vejo esse pessoal, a Ana, o Sérgio. José, eu quero parabenizá-lo pela sua apresentação inicial, casou muito bem com aquele seu manual, que é maravilhoso. Eu não o conhecia, eu tive oportunidade muito de relance, de tomar contato e, olha, é só parabenizar mesmo. Maravilhoso! A apresentação também foi fantástica, muito clara. Pena que o tempo é curto, mas acho que não vai faltar oportunidade. Parabéns! Conte com a gente aqui.

00:37:25 José Renato Soibermann Melhem: Ah, obrigado, obrigado. Nós nos encontramos recentemente. Fui pegar alguns manuais que a Ismael queria. Tinha colegas novos que chegaram, não tinha o manual, e a gente teve uma boa conversa. Tem, inclusive, na biblioteca, alguns manuais, quem quiser ver ele físico. É interessante quem quiser ver o manual físico. Obrigado pelas palavras.

00:37:49 Ana Maria Pacolo (Convidado): Bom dia.

00:37:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Ana Carolina.

00:37:54 Ana Carolina Jacob — CET (Convidado): Bom dia, Renato. Quero te dar parabéns pela apresentação e por todo esse trabalho que você apresentou, tanto essa parte da acessibilidade quanto a tecnologia urbana. São obras-primas que têm muito a contribuir e orientar o desenvolvimento dos projetos aqui na nossa cidade. O desafio é conscientizar todo o corpo técnico, toda a gestão, da importância de seguir isso. E para dar mais conhecimento, eu queria te pedir a gentileza de colocar não só o link do Manual de Desenho Urbano, mas também esses que você falou, dá esse MPAD no chat para a gente ter acesso.

00:38:33 José Renato Soibermann Melhem: Ah, com certeza. Já vou colocar aqui, daqui a pouco eu já pego os links e vou colocando. Tem acesso, todos têm um download gratuito, para quem quiser ter a versão digital. A versão física está na biblioteca da CET. Nós temos

aqui para consulta na CPA, quem quiser ver também o manual físico, aqui na Rua Libero Badaró.

00:38:57 Ana Maria Pacolo (Convidado): Nos cursos também, José Renato? As CPAs, as APs, técnicos, também, é bastante interessante.

00:39:04 José Renato Soibermann Melhem: Sim, sim.

00:39:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Seu Élio.

00:39:10 Michele Perea Cavinato: Seu Élio, está fechado o microfone.

00:39:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Está fechado o microfone.

00:39:24 Élio (Convidado): Eu?

00:39:26 Dawton Roberto Batista Gaia: Isso.

00:39:28 Élio (Convidado): Bom dia, pessoal. Prazer reencontrá-lo, José Renato, como você é o especialista em calçada. O que aconteceu da ocupação da lateral da via para os bares na pandemia, os bares atualmente ocupam todas as calçadas. Não existe exceção na cidade. Então, esse foi o mal que aconteceu, dessa coisa que deveria ser boa. Mas o que acontece? Isso daí, mais as calçadas que são dos moradores, as subPrefeituras não acionam os moradores, porque o grande motivo é que não seriam reeleitos os prefeitos se fossem acionados todos esses casos. Não sei como resolver, acho que eliminar a reeleição seria a solução. A questão de que os moradores fazem as suas construções desligadas do ponto zero, que é a guia. Isso precisaria ser colocado no Código de Obras, para que tivesse essa referência. E não tem esse problema que nós temos na cidade de construção totalmente desligada do ponto zero. Do PEC, Zé Renato, A Secretaria de SubPrefeitura trocou todas as calçadas da Vital Brasil e da região ali, só que deixaram, por exemplo, a água correndo em cima da calçada, água fluvial, e isso é regulamentado no Código de Obras. É lamentável que... Eles agem desse jeito. A outra coisa foi o rebaixamento de guia, que deveria ter 50%, exceto as edificações unifamiliares. Também não foi observado nada. Está cheio de lugares com 100% de rebaixamento. A outra coisa foi o pedido que ao Cade, o Butantã fez para a subPrefeitura para implantar o canteiro verde na área de serviço. Embrulharam, embrulharam a gente, fizeram todas as calçadas da Vital Brasil e não fizeram nada disso. A outra que eu já reclamei, inclusive aqui, foi o alteamento dos pontos de ônibus, que deram muita folga e ficou pior, porque o ônibus fica afastado e é problemático para as pessoas de idade ou com dificuldade de locomoção descerem dos ônibus. E, juntamente

com isso, a gente havia pedido que nas reformas e na nova rede houvesse também o deslocamento dos pontos de ônibus para junto das esquinas, nas esquinas, junto da faixa de pedestres, para evitar a travessia fora da faixa de pedestres. Era isso. Obrigado.

00:43:37 José Renato Soibelman Melhem: Obrigado, Doutor Élio, pela contribuição. Claro, a gente fala muito do que é proposto, do que é implementado em muitas situações, mas a gente sabe que também tem os casos em que isso não é tão adequado, não ocorre exatamente como deveria. Eu não sei, especificamente, entrar nos detalhes que você disse da Vital Brasil, enfim. Os motivos de não terem colocado a área verde. Como falei, a questão da esquina é muito importante, então talvez por isso essa questão do ponto também não ir exatamente na esquina. Enfim, são questões que a gente precisaria analisar no caso a caso. Só reforçar o que o senhor falou, o Ruas SP realmente surgiu na época da pandemia, porque o comércio não poderia fazer muita atividade interna por conta da questão da gente sabe, né, da questão da salubridade, enfim, da contaminação do Covid. A possibilidade de sobreviverem economicamente era usando a área externa. A gente criou essa possibilidade de utilizar uma vaga de um carro que estaria estacionado ali em frente a esse imóvel para que essas mesas fossem para lá. A gente tem que ficar atento, realmente, quando esse programa é implementado, para que não tenha nenhuma ocupação inadequada. Então, eu vou acabar com algum imóvel que queira ocupar a frente e também toda a calçada, como era a pressão anterior. Acho que exatamente porque criou esse espaço, a calçada tem que ser garantida 100%, não tem mais, digamos, nenhum motivo econômico para que isso seja justificado. Você cria o espaço para as mesas, para as cadeiras, que para a questão da atividade econômica é importante, o convívio, enfim, mas você deixa a calçada desobstruída, e onde ela estiver obstruída, como o senhor falou, tem que ser acompanhado, tem que ser fiscalizado, tem que ser visto isso.

00:45:35 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Zé. Próximo, Mauro.

00:45:40 Mauro Calliari: Oi, bom dia. Fala, Zé Renato. Bom te ver aqui. Eu tenho quatro perguntinhas rápidas. Primeira, por que tem uma Comissão Permanente de Acessibilidade e não tem mais a Comissão Permanente de Calçadas? Parece que, hoje em dia, esse assunto ficou restrito à Secretaria da Pessoa com Deficiência, quando, na verdade, ele diz respeito a todos. Acho até uma pena que você não esteja à frente disso como um todo. Segundo. A PEC da calçada não lida com calçadas a partir de uma certa inclinação, se não me engano.

Eu queria entender por que não, sendo que justamente são essas as que os privados têm mais dificuldade de lidar. A terceira pergunta tem a ver com a fiscalização, queria saber se na PEC quem é que acompanha, não sei se a Secretaria de Obras, a execução, a gente vê muita gente reclamando da qualidade do serviço feito. E o último, que talvez seja o mais importante para mim, a gente tem uma nessa Câmara temática já há alguns anos, a gente tenta chamar o pessoal da Secretaria de SubPrefeituras para falar sobre fiscalização de privados. Você mesmo falou que tem degraus. Chequei esse número no passado, foram trezentas e poucas autuações. Não estamos nem dizendo que foram trezentas e poucas pagas. O que significa que assim, nós estamos falando de 0,0001% das calçadas com algum problema, que a gente sabe que não é verdade. Eu queria entender O Élio, falou um pouco dessa questão eleitoral, eu acho que evidentemente tem a ver com isso, mas acho que passa por alguma outra coisa, queria saber o que você pode dizer sobre a fiscalização. Sei que é uma área muito difícil, está faltando gente, tem uma questão de corrupção que a gente sabe que já foi inclusive dita publicamente, mas assim, o que impede a pessoa de ir lá e montar uma casa que deixa um degrau na calçada?

00:47:35 José Renato Soibermann Melhem: Bom, tudo bom aí, Mauro? Quanto tempo a gente não se vê pessoalmente. Obrigado pelas perguntas. Bom, a questão da fiscalização, para mim, é difícil falar porque eu não estou exatamente nessa responsabilidade. O fato é que nós temos ainda calçadas que seguem modelos antigos, teve uma alteração de decreto já faz um tempo, e a gente encontra na rua. Tem questões que são burocráticas, aqui mesmo na CPA a gente acaba recebendo algumas denúncias, nós não temos poder de fiscalização, o máximo que a gente pode fazer quando recebe a denúncia é verificar essa questão, o local realmente se está irregular e passar para o setor de fiscalização das subPrefeituras, então acho que até alguém da subPrefeitura pudesse explicar isso melhor. Outra questão é a da comissão de calçadas. Eu participava, realmente, da comissão de calçadas. Era o coordenador, na época, da criação do passeio livre. Depois tivemos o trabalho da Matilde, que era a coordenadora. Ela recriou a comissão. Eu tive a oportunidade de participar. Na época, eu estava no Governo do Estado e representando o Governo do Estado nessa comissão. E, uma vez feito o primeiro planejamento da comissão, realmente ela acabou se desativando. Aqui, o nosso foco é, especificamente, a acessibilidade. A CPA, para quem não sabe, é anterior até a criação da secretaria. Ela começou em 96 na Secretaria de Habitação

e depois, com a criação da secretaria, ela migrou para a Secretaria da Pessoa com Deficiência. A CPA tem um histórico, mas ela tem esse enfoque bem específico. E aí, novas questões de calçada, hoje em dia a gente acaba tendo esse fórum. Seria uma opção. E, eventualmente, a gente pode até pensar aqui essa necessidade de ter outra comissão específica para tratar da calçada, porque, acho que houve uma grande mobilização para a questão da revisão da PEC, da revisão desse decreto, a formulação do estatuto do pedestre, enfim, teve uma mobilização muito grande para isso, mas a gente sabe que é um fórum permanente, né? Eu não tiro a razão do seu questionamento, acho que poderia ser pensada a reativação dessa comissão. Até para ver, por exemplo, a questão da fiscalização, que é um tema importante. Tem muita gente competente trabalhando nessa área. O que a gente poderia pensar e ajudar essas pessoas para que a gente tenha uma fiscalização cada vez melhor. Só faltou falar daquela questão por que a PEC não abrange calçadas mais inclinadas? Não é que a PEC não abranja as calçadas com inclinação acima de 20%. A relação de ruas e aí inclusive os mapas, eu posso até colocar o link aqui, cada região tem o seu mapa com os seus polos, ele pega todo tipo de situação topográfica. Houve uma priorização no caso de execução mesmo, acho que não é só dessa gestão, na passada também tinha, de priorizar, por uma facilidade de execução, começar pelas que têm uma inclinação inferior a 20%. Mas o plano prevê todas. Um momento, se não agora, mais para frente, vai ter que fazer todas, todas que estão ali previstas. É questão de decreto mesmo. Acho que até o problema maior é que, como as calçadas são muito estreitas. Tem, inclusive, que revisar as larguras da calçada para poder resolver esse problema da inclinação.

00:51:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, por isso que deixou isso para ser discutido, mas para frente está sendo discutido ainda, né? Acho que o maior problema que se enfrentou é isso. Cada vez que ia fazer... em vez de recuperar a calçada, na verdade, não ia conseguir recuperar, ia ter que fazer uma ampliação do passeio. Uma coisa que a gente vê, solicitando bastante essa história da ampliação dos passeios para poder deixar no mínimo todos eles dentro da legislação. Isso significa que em alguns lugares, as ruas vão ficar muito estreitas. Tem aí uma discussão pelo plano de construção da cidade. Tem rua que realmente é muito estreita. Se você alargar para o passeio, quase que inviabiliza aí a construção do veículo.

00:52:00 José Renato Soibermann Melhem: Sim, claro, quanto mais inclinado for a via, é

uma obra mais complexa. E aí pensando na questão da escala, que você tem uma meta de 1 milhão e 500 mil metros quadrados, então às vezes essa priorização seria para facilitar essa escala, mas inevitavelmente depois tem que entrar nisso que o Dawton falou. Passados mais inclinados tem que ser alargados, tem que pensar um projeto bem pontual, é um trabalho mais de formiguinha, mas que é necessário.

00:52:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Acabou? Marco? O Marco Portugal é o nosso novo conselheiro eleito. Sejam bem-vindos, Marcos. Bom dia.

00:52:41 Marco Portugal: Obrigado, Dawton.

00:52:42 Michele Perea Cavinato: E o Marco que propôs a pauta. A pauta veio dele.

00:52:46 Dawton Roberto Batista Gaia: Maravilha, Marcos.

00:52:47 Marco Portugal: Muito obrigado. É um prazer conhecer todos vocês. Obrigado pela oportunidade. José Renato, muito prazer. Obrigado pela sua explanação, muito objetiva e bastante abrangente. Eu queria reiterar na questão da fiscalização, mas de um contexto com um foco um pouquinho diferente. A gente sabe que a fiscalização tem um ato punitivo, prejudicial até para a imagem do gestor público. Então, juntando duas perguntas em uma, teria hoje a preocupação ou como que isso poderia ser encaminhado de alguma forma no sentido de ter um diagnóstico da situação atual? Ou seja, acho que todos nós que vivemos e vivenciamos a cidade sabemos, temos uma percepção de como está a situação das calçadas, mas pensando em prioridade, pensando em regiões, como você colocou bem, que são regiões que têm uma maior demanda, qual é o diagnóstico que hoje a Prefeitura teria? Mapeamento mesmo da situação das calçadas. Essa é uma primeira questão. Encaminhando para um passo antes da fiscalização, de que forma se encaminharia a conscientização, colocando até do poder privado, principalmente, para conhecer o padrão de calçada. Porque, sinceramente, a gente vê muitas calçadas, empreendimentos sendo implementados com padrões completamente irregulares. Ou seja, falta, desconhece, ou é aquela lei que não pegou, todo mundo ignora. Prevalece para aquele empreendedor, daquele empreendimento que estava executando aquele prédio, shopping, residência, seja condomínio, o que quer que seja, ter essa mais o padrão dele arquitetônico do que o padrão que a Prefeitura determinou. Como que a gente pode avançar? Até um passo antes de ir para o efetivamente punitivo, E daí, de repente, a gente pode ter uma grata surpresa de cidadãos se conscientizando e reformando suas calçadas pelo padrão da Prefeitura

estabelecido. Como a gente pode avançar? Primeiro, ter um amplo diagnóstico. E segundo, levar para conscientização. Esse é o ponto que eu queria colocar. Obrigado.

00:55:32 José Renato Soibermann Melhem: Legal, Marco. Olha, questão de diagnóstico, né?

00:55:36 José Renato Soibermann Melhem: O Mauro lembrou muito bem a Comissão Permanente de Calçadas, que foi criada. Ela fez a reformulação do PEC, do Plano de Emergência de Calçadas, que é o decreto que define as vias. Naquele momento, o trabalho que a gente fez foi de identificar onde tinha o maior fluxo de pedestres, onde tinha a maior concentração de equipamentos e o maior fluxo de pedestres. Qual é a lógica disso? A gente identificar onde a gente poderia fazer a calçada e atingir o maior número de pessoas. Então é o 8% e 80%.. A gente faz 8% das calçadas, mas beneficia 80% dos deslocamentos. Qual é a ordem de execução? Eu falei que foi usado esse critério dos 20% de inclinação, mas um critério importante, que inclusive está previsto no decreto, é exatamente em cima, uma vez definida a rota da Vila Clementino, da Vila Mariana, sei lá, a subPrefeitura olhar ali quais são as condições daquelas calçadas para você começar exatamente onde a calçada está mais inadequada. Então, eventualmente, uma calçada que é acessível, mas talvez não esteja 100%, de repente você pode fazê-la primeiro uma outra que esteja pior, que seja inacessível, para tornar ela acessível e depois fazer essa. Então, esse segundo diagnóstico, que acho que é isso que você está propondo. Seria bem pertinente, seria interessante a gente ver também, com relação à Secretaria das SUBs, o que já foi estudado sobre esse assunto, mas eu acho que esse segundo diagnóstico, que eu entendi que é o que você está propondo, a situação das calçadas, para que você priorize não só onde passa mais gente, mas também onde está pior, onde realmente está inacessível. Porque você do tamanho do nosso colchão, do nosso cobertor, a gente cobrir o máximo possível, sabendo que ele é curto, mas a gente tentava abranger o máximo possível. Aqui pode ser um bom fórum para isso, inclusive.

00:57:39 Marco Portugal: Outra questão que eu coloquei é a questão da conscientização.

00:57:45 José Renato Soibermann Melhem: Sim, sim. É claro que tem que ser um trabalho muito mais de divulgação de massa. Quando foi criado o Passeio Livre, não sei quantos aqui lembram, teve uma divulgação muito grande, tanto da primeira cartilha, quanto do novo decreto, matéria de televisão, enfim, teve uma divulgação muito grande disso, Só que a gente sabe que depois deixa de ser notícia. Hoje em dia, para você ver uma matéria sobre

calçada, tem que ter um buraco, alguém que se acidentou, ou alguma coisa muito ruim que aconteceu, aí chama a atenção e vão denunciar aquilo. Você não tem mais ... Não estou falando que é uma obrigação da imprensa divulgar isso, não é isso. Mas é difícil você ter uma matéria que ajude a explicar a questão, como teve pontualmente naquele momento. Então, pensando em Prefeitura e pensando nas entidades, acho que seria importante a gente, o máximo possível, distribuir esse material, os manuais, sustentar cursos. Então, por exemplo, aqui no Cadu, a gente tem uma parceria com o CAL, o Conselho de Arquitetos, em que a gente faz cursos de acessibilidade e desenho universal para os arquitetos por meio do CAL. Não só para a capital, vai para, inclusive, arquitetos do interior também. Então é uma coisa pequenininha, mas acho que talvez seja um exemplo do que a gente possa fazer, porque, boa parte desses empreendimentos, aliás, devem ser todos, eu imagino que serão todos, esses empreendimentos têm um arquiteto que ajudou a projetar e, eventualmente, como você falou, tem situações em que o cara faz um desenho que não é o que está na legislação. Talvez esses cursos possam ajudar a pessoa a entender a importância disso, se informar com as suas regras, fazer de uma maneira adequada, ainda mais nesse momento que a gente vê a cidade sendo ampliada, verticalizada. Vários empreendimentos, se todos eles tiverem um desenho adequado de calçada, já vai ter um efeito colateral desses empreendimentos interessantes. Então, acho que, de repente, pensar outras parcerias pode ser um caminho interessante ...

01:00:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou fechar as inscrições. Nós vamos passar a palavra para a Melie e depois nós vamos mudar para a nossa outra convidada, a Thelma.

01:00:15 Michele Perea Cavinato: Dawton, é isso que eu queria perguntar para o grupo. Se vocês querem deixar os programas de segurança para uma próxima reunião e a gente explorar bastante essa parte de calçadas, aproveitar o Zé Renato aqui com a gente, essa. Os novos conselheiros, Marco, Gustavo, Rafa.

01:00:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, acho que nós vamos continuar com a pauta. Mas tudo bem, vamos, talvez a gente avance um pouquinho no nosso horário planejado, mas não tem problema nenhum. A gente está dando para os nossos apresentadores 30 minutos, aproximadamente, para poder fazer as apresentações e a gente debate isso. Melie, a palavra é sua, depois a gente muda para a Thelma.

01:01:05 Meli.mobilidade: Bom dia a todos. O assunto calçada, ele vem sempre como pauta, porque ele está mesmo mal resolvido, ele não é uma prioridade. Pelo que eu sei, nas subPrefeituras, a equipe de fiscalização, ela não tem uma equipe só para calçada. A equipe de fiscal fiscaliza todas as demandas da subPrefeitura. É comércio irregular e outras coisas. Não é à toa que ela não dá conta das calçadas. Porque, como essa meta ridícula de um milhão de metros quadrados de calçada, apesar dessa aparência pomposa dela ela não abrange nem por cento do viário total da cidade. Para eles também, uma equipe de fiscalização que tem que cuidar de tudo, ele não dá conta da quantidade de calçada. Agora, um outro aspecto grave que eu tenho percebido, inclusive, porque eu sou aquela velhinha chata que vai na rua, arruma uma treta com gerente de restaurante, com gerente de bar, a maioria deles me fala que está aprovado na subPrefeitura. Eles deixam aquela espaço antigo e até errado junto ao meio fio independente de ter poste alguma coisa não e o metro e 20 eu tenho impressão que a subPrefeitura ainda não foram preparadas elas não têm conhecimento das alterações que ocorreram, aliás muito boas o novo decreto de calçada. Não é mais a largura fixa de 1,20. Depende. É só ir até calçada menores de 2,5m, a partir de 2,5m. Então eles desconhecem. E tem também bares que eles não fazem porque eles não abrem mão do espaço do estacionamento do cliente. Então eles não têm parque. E eles preferem mesmo invadir a calçada, porque o meio-fio eles reservam para embarque e desembarque e o manobrista vai pegar o carro. É um problema muito grande, sério. Eu vejo, por enquanto, dentro da estrutura atual da Prefeitura por mais que que haja o esforço da CPA e seja restaurada mais a mais do que necessária comissão de calçada uma não me parece que a nossa Prefeitura está estruturada para atender essa demanda. Gente, eu acho válido chamar até na próxima reunião se vier esse tema de novo alguém da Secretaria de SubPrefeitura, mas eles vão alegar justamente isso. E como uma forma de motivar as pessoas, eu sugiro que São Paulo copie um programa que foi bem-sucedido em São José dos Campos. São José dos Campos é uma cidade que tem mais ou menos o tamanho de uma subPrefeitura de São Paulo. Eles começaram fazendo as regras ... segundo as pessoas com uma forma educativa, os prédios e os espaços da Prefeitura, as praças, escolas, secretarias, postos de saúde da Prefeitura eles tiveram as calçadas reformadas e adequadas de acordo com a norma. Então, primeiro, o poder público tem que dar exemplo para ele sensibilizar a sociedade, o privado. Depois disso, eles fizeram uma divulgação

usando pessoas idosas nesses centros de referência do idoso. Prepararam essas pessoas, quer dizer, até um trabalho, você pode criar uma mão de obra com essas pessoas de centro de referência de idosos. Faz uma capacitação e elas vão nos imóveis, nos bares, nos lugares onde precisa, para conversar com a pessoa. Quer dizer, quem vai tratar mal um velhinho uma velhinha, não encrenqueiro como eu, está certo comigo ninguém tem paciência mesmo e pôr ao mesmo tempo o que fizeram. Eles pegaram a ajuda da ABCP que é a Associação Brasileira de Cimento dos Produtores de Cimento que quer que o produto deles apareça seja, seja benéfico. Eles têm muito material, metodologias de calçada. Junto com a SEBRAP eles fizeram uma marca citação de pessoas que quisessem se preparar para ter mão de obra de calceteiro para ser aí pode entrar por exemplo não só arquitetos, mas também ou engenheiros, mas também mestres de obra pedreiros e o CEBRAP ajudou essas pessoas a se organizar para incorporar cooperativas e essas cooperativas ofereciam serviços, vinha propaganda até, por exemplo, saquinho de pão, saquinho de supermercado que tinha o telefone. Eles ofereciam porque não é fácil fazer calçada. Eu estou no carro agora e essa parte de mobilidade é até muito bom que esteja acontecendo esses cursos aí da CPA porque essa parte de mobilidade pelo menos no carro ela é um assunto totalmente desconhecido. O pessoal eles investem mais mesmo no espaço privado e não no espaço público. A gente está tentando mudar isso no carro. Estou participando justamente por causa disso. Então é importante que também esses arquitetos participem, esses engenheiros participem. E a própria CET do gerador, mas se tiver, eu não sei se na minha época o pessoal de polo gerador eles focavam mais no veículo no transporte coletivo do que no espaço de mobilidade a pé nas calçadas e na lei das calçadas. Eu acho que isso daí poderia ser pegar o decreto do atual decreto da calçada e o pessoal de Paulo Gerador utilizar e não aprovar o projeto de Paulo Gerador. Já de acordo, isso já vai ajudar muito em prédios de estacionamento, shoppings, hospitais, enfim, um monte de coisa, já vai nascer legal. E as subPrefeituras elas focam mesmo no espaço privado particular, de fiscalização. E acho que é um programa que valeria a pena a Prefeitura conhecer e aplicar. E por último, depois que a Prefeitura fez a parte dela, que ela organizou todo esse espaço para divulgar o conhecimento e preparar mão de obra, sim que começou a fiscalização. E isso foi um programa premiado, ele foi replicado em outras cidades brasileiras. Foi apresentado várias vezes nos congressos da NTP eu não sei como está a Prefeitura atualmente lá em São José dos Campos se eles

continuam adotando esse programa, mas ele existe está quem quiser maiores detalhes tem um site da BCP chamado solução para cidades lá tem um link que você vai ver o passo a passo dessa receitinha e bem-sucedida. Eu sou especialista também no assunto estudo há muito tempo e eu não conheço nenhum programa que tenha dado tão certo e muita gente tem já falar não tem que mudar a lei a Prefeitura tem que se responsabilizar totalmente pela causa. Isso seria o sonho de consumo de todo mundo. Mas o risco é que se for aprovada uma lei do jeito que está, a Prefeitura vai ser mais, vai ficar pior, porque o particular não vai fazer nada e nem a Prefeitura. Aí que vai ficar tudo largado, certo? Então é claro que tudo isso depende de um negócio chamado, lá de cima, chamado vontade política, que é uma coisa que a gente sempre perde a vontade política de instrumentalizar o organograma da Prefeitura para priorizar as pessoas que andam a pé, que envolve também calçada e outras coisas mais. Era isso, obrigada.

01:11:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, eu vou insistir, porque eu vi. O assunto realmente é muito legal, realmente é muito bom. Eu vou insistir para a gente mudar a pauta, a apresentação da Thelma, para a próxima pauta, para a próxima reunião, porque o assunto que ele vai trazer era a calma, e eu conheço bastante, eu sei como ele é extenso, eu realmente não gostaria que ele fosse abordado sem a mesma profundidade que está sendo abordada essa questão da calçada. Vou perguntar para a Thelma, ela é a nossa convidada, eu queria realmente que a decisão fosse dela também, se ela pudesse nos presentear na próxima pauta, e ela seria a primeira da próxima pauta a apresentar na próxima reunião. Eu sei que o tema é extenso, não vai ser bom ela apresentar rápido também e não ter essa reflexão que a gente está fazendo aqui das calçadas. E a gente pode estender um pouco mais essa reflexão que nós estamos fazendo aqui das calçadas. Vou perguntar para a Thelma, passar essa palavra para ela. Se você puder. Primeiro, eu vou pedir desculpa, porque a gente convidou vocês dois e terminou estendendo um pouquinho mais a pauta. Se você puder nos agradecer na próxima reunião, eu vou agradecer muito, até para não estender muito a nossa reunião, que já são 11h30 e já acabou o nosso tempo, inclusive.

01:12:48 Telma Micheletto (Convidado): Bom dia a todos. Estava conversando com a Michele, achando que ia ser muito melhor, porque não é só a área calma. Nós vamos falar de todos os programas. Entram as rotas acessíveis, que o Renato levantou, que é para pessoa com deficiência visual, as rotas escolares e tudo. Vou fazer um geral de tudo isso.

Acho que seria legal. Depois a gente pode Falar de cada apresentação, cada reunião, porque elas são bem extensas. Eu acho muito legal essa fala agora da Melie, me lembrou bem os trabalhos que a gente faz também, pontuais em acessibilidade, que eu já apresentei aqui na Câmara Temática, eu me lembrei, sempre chega aqui para a gente, porque além dos programas de segurança e a redução de sinistros de trânsito que a nossa gerência precisa estar atenta em reduzir, a gente tem essa questão da acessibilidade. A gente tem trabalhos pontuais, muito interessantes, focados na acessibilidade. Eu apresentei a Estrada da Riviera, que a gente colocou até a calçada verde, acertamos o ônibus, o raio do ônibus, colocamos rampa com escada. Eu estou com a apresentação também, se vocês quiserem, posso demonstrar ou em outro momento, capitâneas hereditárias também, que a pessoa com deficiência visual em cadeira de rodas precisava andar pela pista, com risco de sofrer um acidente. A gente foi com a SUB lá e fez a calçada. Então, a gente também vai fazendo esse trabalho de formiguinha. Por isso que é muito importante ter a volta dessa condição de calçadas, para que isso seja feito em grande escala. E a gente vai correndo atrás aqui conforme a gente tem fôlego e consegue. O Renato sabe bem disso. A gente teve a oportunidade de trabalhar com ele aqui também. Ele também trabalhou aqui na sala dos acessíveis, então é isso.

01:14:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu sei, Zé, o tamanho do desafio de falar sobre calçada, e a gente tem debatido isso há muito tempo aqui com essa câmera, e as dificuldades que a gente tem até de trazer pessoas responsáveis por essa pauta, por essa fiscalização, colocado agora pelo Marco Portugal. A questão do diagnóstico, parte do diagnóstico, mas acho que essa direção que ele está propondo é uma direção um pouquinho diferente, mas acho que é legal a gente poder se aprofundar. Sei que a questão da calçada é muito mais extensa do que isso, muito mais profunda do que isso. Tem lugar que, provavelmente, vai ter que mexer com circulação de via, porque a rua é mão dupla, tem cinco metros de largura e a calçada é muito estreita. A única solução para resolver o problema é transformá-la em uma única, se houver uma paralela capaz de fazer esse binário. O assunto é muito mais profundo do que a gente está querendo colocar aqui. É muito mais extensivo. a gente estava sendo envolvido nesses assuntos pela CET na época, e surgiu muito essa questão da periferia, lugares que as calçadas eram muito estreitas e muitos locais que não têm calçada. Esse formato que a Melie colocou é muito interessante. Existe toda

essa dificuldade que foi colocada, eu sei que o assunto não é simples, ele merece ser abordado. Eu acredito muito em uma construção, e a construção tem que ser uma construção consciente, é um grupo. Como a Melie colocou, e você também colocou um pouquinho, é um trabalho de formiguinha mesmo. É um grupo pensando de um lado, um grupo de arquitetos debruçados em cima do assunto, trazendo propostas, bem fundamentadas, bem focadas, com soluções específicas para cada problema que vão surgindo durante os estudos que vão sendo realizados. Eu estou falando aqui. Se alguém quiser dar continuidade ao assunto ...

01:17:24 Telma Micheletto (Convidado): Posso fazer uma ilustração rápida, só para ... Era legal os novos membros, só para eles darem uma olhadinha qual é a dificuldade que a gente tem. Bem rapidinho, pode ser uma apresentação bem pontual de acessibilidade, acho que é bastante interessante.

01:17:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa só ele responder a questão da Melie. Ela colocou algumas questões, depois a gente volta e você faz um resumo bem pequenininho, Telma, depois a gente encerra, e vai ficar para a próxima mesa.

01:17:56 José Renato Soibermann Melhem: Vou ser bem breve, só para responder a Melie. Nós estamos falando de uma história que teve alguns episódios, mas que começou praticamente em 2004. A gente sabe que a nossa cidade cresceu vertiginosamente no século XX, baseada no automóvel. O automóvel e a pista eram os vetores de desenvolvimento da cidade. A gente está falando de uma cidade do tamanho de vários países no mundo, que foi construída baseada no automóvel e agora começa a se ter essa visão da questão do pedestre. É um desafio muito grande. A questão do carro, por exemplo. Até pouco tempo atrás, a comissão de acessibilidade e a comissão de mobilidade eram temporárias, como se fossem assuntos temporários, são assuntos permanentes. Essa é a primeira vez que, esse é o primeiro ano, que vai ter uma, inclusive, acho que na semana que vem, as primeiras reuniões deles da Comissão de Mobilidade Permanente, que é especial lá, e de acessibilidade. Os arquitetos agora que estão tratando de forma permanente sobre esse tema. A gente imagina o tamanho do nosso desafio diante disso. Só falar rápido de São José. São José é um grande exemplo. No momento que surgiu o programa Passeio Livre, inclusive até pelo trabalho do CREA, na época do ABCP, várias entidades que levaram isso para o interior de São Paulo e depois a NTP levando para o resto do Brasil, nós temos várias

idades que adotaram programas parecidos. Quase sempre nesse modelo de elaborar um decreto, uma cartilha, eu acho que São José deu um passo além, que é a questão econômica. Porque é importante a gente conscientizar, dar cartilha, informar, curso, mas se você não tiver também uma motriz econômica, é difícil a iniciativa privada se mobilizar só por uma boa consciência. A gente já sabe fica uma coisa pontual. Para isso massificar, tem que ter uma questão econômica. E São José buscou uma solução econômica, que é a formação desses calceteiros e cooperativas. Elas vão nos locais vendendo a calçada nova, no padrão da Prefeitura, por ser uma cooperativa chega num preço economicamente interessante. Talvez São Paulo também tenha que pensar numa solução, em algum incentivo econômico, para que os particulares também se envolvam nesse assunto ...

01:20:18 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que é uma saída, com certeza é um incentivo. Mas não é fácil. Isso aqui em São Paulo vai ter que passar pela câmara, vai ter que passar por um monte de lugar para a gente poder ... Eu acho que o importante... A gente pode até propor uma reflexão aqui na própria câmara temática para fazer uma proposta, elaborar uma proposta mesmo, que saia, talvez, não um projeto, mas uma proposta para ser encaminhada e ser discutido, para ser mais aprofundado, e transformar isso, talvez, numa parte da lei que vai ser discutida. Acho que isso é um caminho bem razoável para poder perseguir. Thelma, acho que agora é você mesmo. Acho que tem o Gustavo que levantou a mão.

01:21:17 Gustavo dos Santos Azevedo: Isso, Dawton. Bom dia, pessoal. Finalmente, desculpa porque eu estou sem câmera, tá? Estou vendo vocês, mas vocês não estão me vendo. Acho que o que eu ia falar, meio que vocês já comentaram nessa parte final ainda. Mas é um pouco pegar a ideia do que o Marco comentou e a Melie, no sentido de pensar em algo sustentável para as festas das calçadas, e um pouco do exemplo que a Melie trouxe. A inspeção, que o Zé Renato acabou explicando. Mas hoje em dia, pensando do lado público-privado, diversas PPPs, das três modalidades, por exemplo, de PPPs que existem, algo no sentido, não sei se estou falando besteira, mas tentar formular algum projeto, alguma ideia no sentido. Um exemplo do que você está dando. Por exemplo, uma avenida Paulista e uma empresa X cuidar daquele espaço comercial e atender às obrigações da norma das calçadas. Lógico que em grandes avenidas, uma Paulista, uma Rebouças, uma Faria Lima da vida, é algo simples, é fácil de se resolver. Porém, o grande desafio vai ser nas periferias,

nas regiões que não tem tanto apelo econômico-financeiro. Acho que você falou de reflexão, de desafio, acho que temos várias minhas pensadas aqui, cada um na sua especialidade, sua experiência, para pensar nesse caminho, nesse sentido. Acho que é isso que eu queria só comentar e fazer uma união na fala de vocês.

01:22:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Legal. O Gustavo é mais um dos nossos conselheiros eleitos. Obrigado pela sua presença. Parabéns pela eleição, então é isso mesmo, acho que é juntar um pouquinho as forças mesmo. Trazer esse conjunto de ideias para fazer desse limão uma limonada, porque é isso que a gente precisa fazer mesmo, porque realmente é um limão e é bem azedo. A gente sabe do tamanho do problema, ele é grande, é o que a Melie falou. Nós temos 20 mil quilômetros de vias. Isso constatado, cada vez que vai fazer um levantamento, estão aumentando um pouquinho. O último levantamento era 17 mil, agora já chegamos a 20 mil e poucos. E uma boa parte, grande parte, não tem nem calçada desse levantamento. O desafio é muito grande. É trabalho de formiguinha mesmo, para a gente poder chegar a alguma coisa. Mas o importante é que está sendo feita alguma coisa. É pouco, também acho que é pouco. O pedestre merecia um trabalho muito mais aprofundado, porque ele é realmente a grande vítima do trânsito. Mas é isso, a gente tem que buscar, tem que fazer um pouquinho de barulho, barulho com propósito, senão não leva a nada, ficar reclamando não leva a nada. Seu Élio, por favor.

01:24:41 Elio (Convidado): O ex-secretário que estava em uma das nossas reuniões, ele ia fazer um programa de melhoria nas travessias de pedestres, ou seja, a travessia num só plano, não elevado ou rebaixado, que exige do pedestre e que pessoas com deficiência não conseguem nem atravessar. Sem desvio, ou seja, numa direção só e com o semáforo num só lance. Ele saiu, não sei se ele deixou alguém responsável por esse programa, ou não. A gente gostaria de ter um retorno nisso e, se não foi feito nada, conversar com o atual secretário a questão da travessia de pedestres também é de que deveria estar na continuidade da calçada, conforme o artigo 69.3, e não as pessoas terem que fazer uma caminhada de lado e depois voltar no seu caminho novamente. Acho que essa questão do desvio da travessia do pedestre foi feita em função de tirar o veículo para não atrapalhar o trânsito, E hoje em dia a gente justifica porque já está tudo parado mesmo. Era isso. Obrigado.

01:26:49 José Renato Soibelman Melhem: Dawton, o seu som está fechado.

01:26:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Desculpa. O programa não foi abandonado, seu Elio, é um programa de travessias elevadas. Ele ainda existe. Eu vou passar a palavra para a Thelma, que participou bastante desses projetos específicos, quando tem, principalmente nas áreas calmas da cidade, que é um dos assuntos que ela vai abordar, inclusive. Mas é bom para você saber, o programa não foi abandonado. Em alguns locais, inclusive, na área calma São Miguel, implantaram algumas travessias elevadas lá. Fez parte do Programa de Áreas Calmas e o complemento não estava nem no nosso escopo do contrato da concorrência, mas estava dentro do Programa de Áreas Calmas e foi implantado pela própria CET. Ele não foi abandonado, não. Eu vou passar a fala para a Thelma, que ela vai fazer.

01:27:52 Telma Micheletto (Convidado): Élio, a gente tem usado muito esse dispositivo de cabeceia elevada nos nossos programas de segurança. Em todas as áreas calmas, a gente está implantando várias cabeceias elevadas, pontualmente também. Demanda tem, as solicitações têm aumentado. Conforme a gente vai implantando, mais pedidos chegam. Isso está sendo muito bom para a segurança, é um dispositivo que a gente já conseguiu... Eu não sei se foi nessa... Que eu já apresentei para vocês também. Apresentei a revisão da velocidade veicular, as travessias elevadas, acho que foi no CNTT ou se foi aqui na Câmara Temática, Michele, que também é bastante interessante, que ela reduz, vias que estão a 50 km por hora de velocidade regulamentada, ela reduz até 20 km por hora. Então, eu consigo chegar a 30 km por hora e assim está reduzindo muito os sinistros de trânsito, os atropelamentos. É um programa, a CET inteira está fazendo. Estamos dando conta, estamos mapeando essas travessias elevadas, quando estiver pronto eu posso mostrar aqui também. Eu acho melhor deixar para as outras reuniões, Michele . Tanto esses pontuais de acessibilidade, na próxima a gente fala dos programas, que eu acho que é bom cada trabalho ter essas discussões. Se não fica muito rápido e se perde as discussões, acho que são mais ricas. Para gente conseguir chegar num objetivo aí.

01:29:30 Michele Perea Cavinato: Eu concordo, Thelma. Eu acho que abrir com tranquilidade, como o Zé Roberto falou ... Nossa, o Zé Renato falou... Eu estava falando sobre a reciclogia aqui no WhatsApp e acabei misturando. Mas eu acho bom a gente ter um tempo com tranquilidade para falar sobre esses programas. São tão ricos, não abordar esse assunto de forma rápida. Então ele não levantou a mão de não.

01:30:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que tem a questão da ... Acho que respondeu. Eu acho que sim. Ele abaixou a mão. Bom, não sei se tem mais alguém.

01:30:21 José Renato Soibermann Melhem: Só rapidinho, eu coloquei o link das publicações e o link do decreto de calçadas, para quem quiser acessar o download. Peguei agora meio correndo aqui, depois a gente pode mandar com calma, um por um, acho que é mais fácil, mas só para quem quiser já ir consultando.

01:30:37 Michele Perea Cavinato: As duas apresentações, os dois cadernos que você me passou, eu queria compartilhar com o grupo também. Terminando a reunião, eu já passo para eles.

01:30:44 José Renato Soibermann Melhem: Perfeito, excelente, melhor.

01:30:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, eu acho que acabou nossa reunião. Eu queria agradecer ao Zé Renato, parabéns. A apresentação foi muito legal mesmo. Achei bastante completa. Lógico que a gente podia passar aqui o dia inteiro falando sobre isso. Eu sei que o assunto mereceria mesmo. É como esse assunto da Telma, que eu sei que quando entra na... Sempre tem muito assunto para o pedestre. Sempre tem essa história do acalmamento do tráfego, a travessia do pedestre, a travessia elevada, as faixas do pedestre. Sempre tem muitas questões que são elaboradas, muitas reflexões a serem feitas, e acho que a gente tem que fazer isso com mais tranquilidade. E a gente tem sempre buscado colocar menos pautas para poder exatamente isso acontecer, para que essa reflexão seja mais profunda mesmo, que a gente faça dessa reflexão um encaminhamento posterior. Eu acho que daqui vai sair um encaminhamento que é um pouco que o Marcos colocou, um pouco que o Gustavo colocou, um pouco que você mesmo colocou, José, para a gente poder fazer o encaminhamento. Um pouco que o próprio Mauro falou, que é a questão da permissão permanente das calçadas, não sei se a gente pode, em algum momento, retomar. Eu sei que não é fácil, mas a gente pode buscar essa solução também, então é isso. Tem muita coisa pra gente fazer nesse sentido, realmente muita coisa. Então, queria fechar aqui dando parabéns aos eleitos. Agradecer aos antigos, né, Mauro? Que realmente nos honraram com a presença de todos os senhores, trazendo pautas significativas.

01:32:50 Michele Perea Cavinato: Dawton, pedir para que eles continuem, se eles puderem estar conosco. Nossa, a presença do Mauro, seu Elio, Melie, todo o grupo.

01:32:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, sim. Isso. Eu estou entendendo que nem

precisa fazer o convite.

01:33:05 Michele Perea Cavinato: Exato, exato.

01:33:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu diria que é quase uma obrigação. É uma continuidade do trabalho que a gente vai fazendo. Na verdade, o que a gente faz aqui é mediar tudo isso que é proposto e sempre buscar, nessas pautas colocadas, um encaminhamento, para ver se a gente arruma alguma proposta de projeto que seja encaminhada e que, no fundo, seja uma ação específica em cima de cada uma das propostas. O resultado tem que ser esse, uma ação específica. Então, muita coisa nasceu aqui, muita coisa nasceu da CET, da própria secretaria, ou das pautas que eram levantadas, é isso, é uma junção mesmo de esforços nesse sentido, eu tenho certeza que a gente vai conseguir chegar lá. Então, Mauro, eu vou passar o palavra para você. Você tem mais uma reunião? Você vai participar de mais uma reunião? Estou falando como coordenado.

01:34:06 Mauro Calliari: Não, eu estou entendendo que agora essa coordenação está passando para os novos conselheiros. Estou como ouvinte.

01:34:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Então é isso. Muito obrigado a todos, mais uma vez, pela participação. Nossa reunião foi muito frutífera e produtiva, que eu acho isso muito legal. Bom dia.

01:34:33 Meli.mobilidade: Zé, queria te agradecer muito pela aula que você deu para nós. Foi fora de série.

01:34:38 José Renato Soibermann Melhem: Obrigado, querido.

01:34:39 Michele Perea Cavinato: Se você permitir, eu queria colocar o teu e-mail no nosso mailing aqui da Câmara Temática. Eu acho fundamental a participação de SMPED.

01:34:46 José Renato Soibermann Melhem: Claro, conta comigo, com certeza. Obrigado. Bom dia para todo mundo.

01:34:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia.

01:34:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, muito obrigado a todos.