

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 13/05/2026

Horário: on-line

Participantes

Ana Carolina Nunes - CTMP
Cauê Jannini (Cidadeapé) - CTMP
Claudinha Amaro – CTMP/CMTT
Dawton Roberto Batista Gaia – SPP/CET
Deisy Paula da S S Gabriel – SME/CET
Elio Bueno de Camargo - CTMP
Fernanda Ormelezi Pitombo – CTMP/SMUL
Gisele Heloise Barbosa – SMT/AT
Guilherme Torres - Marketing SPTrans
Juliana Di Grassi – SMT/AT
Lea Lopes – SMT/AT
Leandro Frenham Chemalle – CMTT
Lucca León Franco – SMT/AT
Luiz Rebelo – DMP/CET
Luiza Gomide de Faria – DPM/CET
Mauro Calliari – CTMP/CMTT
Michele Perea Cavinato – SMT/GAB
Muce Kalil Neto - SPTrans
Rafael Camargo - SPTrans
Rafael Mielnik – SMT/AT
Renan Villarta – CTMP/CMTT
Ricardo Airut Pradas – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Rose -suplente Zona Sul – CTMP/CMTT
Sabryna Silva – CMTT
Sandra Ramalhoso – CTMP/CMTT
Sergio Ricardo do Amaral – GMC/CET
Thais Hayashi Alves – CTMP/SMPED
Viviane Cristina da Silva – SMT/GAB

Pauta

Redesenho dos pontos de ônibus voltado à ampliação da visibilidade, segurança e bem-estar

dos passageiros

1. **Crítérios técnicos para implantação, reposicionamento e revisão dos abrigos, totens e painéis publicitários:** discussão sobre os critérios utilizados para definição e adequação dos equipamentos nos pontos de ônibus, considerando largura das calçadas, fluxo de pedestres, embarque e desembarque, visibilidade, conforto e possíveis impactos na circulação e permanência dos usuários.
2. **Informação ao usuário nos PMVs e nos pontos de ônibus:** debate sobre a qualidade, legibilidade e funcionamento das informações exibidas nos painéis digitais e PMVs, incluindo tamanho das fontes, clareza das mensagens, indicação correta dos sentidos das linhas, confiabilidade das previsões e priorização da informação operacional ao usuário.
3. **Acessibilidade, piso tátil e caminhabilidade no entorno dos pontos:** avaliação das condições de acessibilidade e circulação de pedestres nos pontos de ônibus, incluindo rota acessível, posicionamento de mobiliário urbano, piso tátil, áreas de espera, travessias e integração com a rede de mobilidade a pé.
4. **Segurança viária:** discussão sobre os impactos do desenho urbano, da sinalização e da organização dos pontos de ônibus na segurança viária, especialmente em relação à visibilidade dos pedestres, leitura dos espaços, conflitos de circulação e padronização da sinalização

Na última reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé (08/04/26), a equipe técnica da Eletromídia apresentou a proposta de requalificação dos pontos e estações de ônibus vinculada ao projeto Corredor Verde. Durante os debates, foram levantados apontamentos e encaminhamentos relacionados à informação ao usuário, acessibilidade, circulação de pedestres, painéis publicitários e segurança viária. Com base nos encaminhamentos da reunião anterior, essa reunião dará continuidade à discussão iniciada anteriormente, aprofundando os temas e encaminhamentos apontados pelos conselheiros e pelas áreas técnicas envolvidas.

00:00:05 Michele Perea Cavinato: Agora, oficialmente, bom dia a todos. Bem-vindos à Câmara Temática de Mobilidade a Pé. Na última reunião, a equipe técnica da Eletromídia apresentou a proposta de requalificação dos pontos de ônibus vinculados ao projeto Corredor Verde. Durante as apresentações e os debates, foram levantados diversos pontos relacionados à informação ao usuário, acessibilidade e circulação. Eram assuntos mais voltados à equipe técnica. Então, com base nos encaminhamentos da última reunião, nós demos continuidade a ela já com as nossas equipes especializadas internas, CET e SPTrans. Não sei quem estava aqui

no começo da reunião, mas, na SPTrans, eles tiveram um problema: tocou o alarme de incêndio. Então, estava todo mundo pronto aqui, o Muse estava com a equipe, e desceram. Estou até aguardando o retorno deles. Minha sugestão é que a gente inverta. Então, começamos com a parte de acessibilidade, piso tátil, caminhabilidade no entorno dos pontos e segurança aviária. Depois, voltamos para os critérios técnicos de implantação e informação ao usuário nos PMVs, com a equipe do Muse, equipe da Silênio, Rafael Barreto e todo o grupo. Pode ser? E, só antes de começar, eu queria apresentar a Thaís para vocês. A Thaís é a coordenadora de acessibilidade e desenho universal, da CADU, pela SMP. Thaís, muito bem-vinda.

00:01:28 Thais Hayashi Alves: Obrigada, prazer, gente. Obrigada.

00:01:31 Michele Perea Cavinato: Vamos lá. Sugestão. Mauro, se você puder, os encaminhamentos, vários deles, já estava lendo a ata, foram dados por você. Se você puder puxar um pouquinho essa pauta, nós demos, inclusive, o nome Redesenho dos Pontos de Ônibus, voltado à ampliação da visibilidade, segurança, bem-estar dos passageiros.

00:01:52 Mauro Calliari: Claro. Lembrando que esta é uma reunião para, talvez, transformar aquilo que começamos a ver na reunião passada em uma avaliação um pouco mais crítica, com a incorporação das sugestões das pessoas aqui, para melhorar a chegada dos passageiros aos pontos de ônibus, a espera dos passageiros sentados ou, até mesmo, em alguns pontos, de pé, e a localização daqueles painéis de publicidade que vimos na reunião passada como obstáculos, muitas vezes até para quem está sentado, com dificuldade de entender quais são os critérios que norteiam isso. Apesar de parecer que existem critérios, muitas vezes o que vemos na experiência prática é uma espécie de barreira dessa publicidade, gerando até dificuldade para ver os ônibus que estão chegando, além da questão da chegada ao ponto de ônibus. Acho que talvez essa seja a parte mais difícil, que é entender como as pessoas estão hoje nos itinerários de saída de hospitais, escolas, na travessia da rua, o que está acontecendo atualmente com esses sinais e com esse critério de localização. Quando vimos, na reunião passada, a apresentação da Eletromídia, evidentemente eles são uma concessionária e estão fazendo aquilo que, em princípio, é determinado pela Prefeitura. Então, precisávamos agora, nesta reunião, entender, do ponto de vista da SPTrans, quais são os critérios para a instalação e a manutenção dos pontos de ônibus e, do ponto de vista da CET, o que está sendo feito para melhorar a acessibilidade até os pontos de ônibus. Acho que consegui abordar vários pontos e, principalmente, a área de espera, a chegada e a espera. Acho que esses seriam os focos que poderíamos analisar. Talvez você tenha mais alguma coisa; estou fora de São Paulo, de férias, então não estou com a lista aqui, Michele. Talvez haja mais algum ponto que tenhamos anotado.

00:04:12 Michele Perea Cavinato: Mauro, o que eu anotei como encaminhamento foi realmente isso: acessibilidade, piso tátil e caminhabilidade no entorno dos pontos, que era a avaliação das condições de acessibilidade e circulação de pedestres nos pontos, incluindo rota

acessível e posicionamento do mobiliário, que é o que você mencionou. Eu lembro, inclusive, que você destacou até que ponto valia a pena essa parte comercial dos painéis diante da dificuldade que eles causavam e o quanto atrapalhavam um pouco a circulação do pedestre. E, quando falamos em segurança viária, era a discussão sobre o impacto do desenho urbano, da sinalização e da organização dos pontos. É, basicamente, o que você trouxe.

00:04:48 Mauro Calliari: Legal. Acho que a Ana Carol também tem um pouco de complemento.

00:04:52 Ana Carolina Nunes: Não, era só um complemento, mas acho que a Michelle continua, é porque, na questão do imobiliário, a nossa principal preocupação é sobre o posicionamento dos totens de publicidade, porque, enfim, da maneira como eles estão posicionados, quais são os critérios para posicioná-los no espaço de espera, enfim, o quanto que eles podem, devem deixar de espaço, de passagem, se eles podem, por exemplo, serem posicionados em cima da faixa do piso podotátil, que é uma coisa que a gente tem visto, enfim, como que esses critérios estão estabelecidos, porque eu entendo que é o critério que vai para a própria Eletromídia ter que cumprir.

00:05:37 Renan Villarta: A minha pergunta seria só porque esses totens da Eletromídia, eles vão disponibilizar também informações de quais linhas passam ali, quais ônibus vão chegar em quanto tempo, vai ter alguma informação para o usuário ou vai ser só propaganda mesmo?

00:05:57 Michele Perea Cavinato: Eu acredito que isso já tenha hoje, pelo menos que foi falado na última reunião. Poxa, era muito importante o pessoal da SPTrans entrar, eu estava na reunião, eu acabei, eu perguntei já várias vezes, não sei se alguém tem informação aqui interna de como está a situação lá, porque eu sei que tocou o alarme e desceu todo mundo, a gente não sabe se é um simulado, se realmente teve algum problema, mas se a gente puder começar abordando essa parte de segurança viária até que... Pode ser?

00:06:27 Elio Bueno de Camargo: Essa pergunta do Renan, permanece lá aquela mesma edificação antiga do teto do abrigo. E eu acho que aquilo lá, pelo menos para mim, foi sempre inútil. Eu acho que precisaria melhorar isso. Fica um tal de acende luzinha aqui, acende outra lá, e você realmente não aproveita nada disso. Eu prefiro usar o celular.

00:07:11 Michele Perea Cavinato: Só queria complementar uma coisa também, eu conversei com o Ronaldo ontem, o Ronaldo é da SP Obras, ele é o responsável pela parte de imobiliário do contrato de concessão dos pontos de ônibus, e ele falou que tem uma reunião no mesmo horário, mas todas as dúvidas que tiverem relacionadas à SP Obras, reúne-me, encaminhe, que eu responderei, e a gente compartilha por e-mail. Então, acho que a gente pode começar por essa parte de acessibilidade.

00:07:39 Thais Hayashi Alves: Não, já que vai começar com a acessibilidade que você falou agora, eu posso falar daqui a pouco, então, pode ir. Pode falar, pode ir. Não, eu só queria saber se a gente tem algum projeto já, porque, assim, tudo que for de intervenção a espaços públicos, equipamentos públicos, precisa passar pela Comissão Permanente de Acessibilidade, e eu acho que a gente não recebeu nada aqui, porque quem precisa dar a deliberação em relação aos assuntos de acessibilidade é a Comissão Permanente de Acessibilidade.

00:08:15 Michele Perea Cavinato: Mas eu acredito que isso é um... Lu, se eu puder complementar, mas é um trabalho rotineiro já, de quando é planejado um ponto, parada de abrigo, isso é compartilhado com as outras secretarias, não é?

00:08:24 Luiza Gomide de Faria - CET: Na verdade, já está no manual. Bom dia, Luísa. Já está no manual específico um projeto de, por exemplo, acessibilidade para um ponto de ônibus. Não sei se faz parte da regra, mas passam-se todos os projetos para a SMPED, mesmo aqueles que já estejam contemplados pelo manual, da forma como a gente vai implantar. Mas o que eu queria dizer é que, especificamente, a gente não trabalha só olhando os pontos de ônibus ou a acessibilidade dos pontos de ônibus. Isso, em geral, faz parte de um trabalho maior. A gente está fazendo uma avaliação sobre segurança viária em um determinado ponto, por exemplo. A gente está trabalhando hoje em alguns pontos que levantamos a partir daquele trabalho que o Marcelo apresentou, o Marcelo Spell, sobre concentração de acidentes. E, a partir dele, a gente está, em cada um dos pontos, são ao todo cerca de 240 pontos, por exemplo, fazendo uma avaliação global do problema daquele ponto e da área de extensão daquele ponto para apresentar e desenvolver um projeto que pode contemplar ou não uma questão relacionada ao ponto de ônibus. Sob o ponto de vista... Agora vou falar um pouco da rede de mobilidade a pé. Quando a gente fez a rede de mobilidade a pé, lá em 2021 e 2022, um dos pontos focais mais importantes era a questão dos pontos de ônibus, do posicionamento e de qualquer relação com o sistema de transporte coletivo, incluindo os pontos de ônibus. Quer dizer, a gente, na nossa rede, tinha um olhar para as ruas por onde passavam os ônibus, além dos terminais, estações de metrô e afins, que era muito importante. Isso faz parte da nossa rede, o que a gente chamou de rede prioritária de mobilidade a pé. Então, a partir do momento em que a gente vai desenvolver um projeto de segurança viária, quando observa que um dos problemas está relacionado à acessibilidade dos pontos de ônibus, como o pedestre acessa o local, onde está a faixa de pedestres, antes ou depois do ponto de ônibus, no Manual de Desenho Urbano a sugestão é que, preferencialmente, a faixa esteja posicionada antes do ponto de ônibus, no sentido de deslocamento do pedestre, para que o ônibus pare antes da travessia e, se houver semáforo, antes da parada do ponto de ônibus. Tem uma questão importante relacionada à iluminação, que também é um aspecto relevante. Agora, especificamente sobre esse mobiliário, os totens que vocês estavam comentando, eu não sei se é o caso, mas acho que vale a pena inserir, entre os elementos que a gente pode levar para essa reunião de

concessão, que uma das contrapartidas deveria ser a colocação, no equipamento, de informações relacionadas ao sistema de transporte, e não só propaganda, para agregar algum benefício para aquela população, para as pessoas que estão esperando no ponto de ônibus, independentemente do tipo de publicidade. E, é claro, ontem eu estava passando ali pela Líbero Badaró e tem um totem, já em funcionamento, colocado na diagonal. Eu acho que a gente precisa realmente prestar atenção à instalação desses totens, para não prejudicar ainda mais as passagens que já são comprometidas. E as áreas de passagem, quando você tem um abrigo coberto, um abrigo onde a espera é protegida, um totem do ponto, eles ocupam espaço. As pessoas esperando o ônibus ocupam o espaço da passagem livre dos pedestres, porque estão aguardando o ônibus. A calçada tem uma largura de três metros, então, inevitavelmente, quem está esperando o ônibus e quem vai passar pela calçada compartilha o mesmo espaço, vamos dizer assim. Se você coloca mais elementos que vão obstruir essa passagem livre, isso tem que ser avaliado. O posicionamento deles, quando são colocados na diagonal, não sei qual é a regra, realmente. A intervenção dos pedestres seria superimportante antes, para a gente entender um pouco qual é a lógica. Então, eu entendi ontem, Michelle, quando você comentou que a nossa pauta hoje tinha a ver com a questão da segurança viária e o acesso aos pontos de ônibus. Uma das coisas de que me lembrei é que houve uma época, na CET, lá no início dos anos 2000, em que a gente desenvolveu um projeto chamado Via Livre. Nesse projeto, todos os pontos de ônibus do Via Livre eram alteados de maneira a melhorar o acesso do usuário aos ônibus, porque, infelizmente, a gente não consegue resolver esse problema, que é a altura dos degraus para acessar os ônibus. E aí, a solução foi que em algumas calçadas, onde tinha uma determinada largura, tinha Até havia um projeto em que se faziam umas rampas. Ao longo da calçada, tinha uma rampa, e você alteava a calçada em 20 centímetros naquele momento. Então, o acesso ao ônibus era mais facilitado, porque o degrau hoje, eu não sei, mas imagino que tenha, no mínimo, 40 centímetros.

00:14:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Só 28 centímetros, é a plataforma do ônibus. A plataforma do ônibus ficou em 28 centímetros. Dos 28 para os 40, fica um degrau de 16, 17 centímetros no máximo para poder acessar.

00:15:19 Luiza Gomide de Faria - CET: Bom, fora isso, tem várias análises relacionadas a distanciamento entre pontos de parada, e no próprio Manual do Desenho Urbano, são 600 metros em corredores de partitudo à esquerda, que era para sair, que era para ir para a porta. Ah, chegou, olha. Oi, Muce, bem-vindo.

00:15:59 Muce Kalil Neto: Olá, Michele. Eu sei que chegamos no pátio de colégio, que é o ponto de encontro, aí, depois de um tempo, falaram que podíamos voltar. Aí a gente acaba de subir cinco andares a pé, cá estou eu.

00:16:21 Michele Perea Cavinato: Estou pensando no caminho que vocês fizeram, porque foi

um tempo tão curto, vocês desceram, foram até o pátio de colégio.

00:16:27 Muce Kalil Neto: É, até o pátio de colégio, deu ainda para fazer umas fofocas por lá.

00:16:31 Michele Perea Cavinato: Deu para rezar um pouco.

00:16:33 Muce Kalil Neto: Deu para rezar um pouquinho. Tudo bem, Dawton?

00:16:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Tudo bem, Muce. Vamos lá, deixa só a Luísa concluir. Depois você volta, Muce.

00:16:40 Michele Perea Cavinato: Só para te posicionar aqui, o que a Luísa está falando da rede mobilidade a pé, da chegada aos pontos de ônibus, sob a ótica da mobilidade.

00:16:59 Luiza Gomide de Faria - CET: Oi, só para terminar, eu estava concluindo dizendo o seguinte: sob o ponto de vista do desenho urbano, o Manual de Desenho e Obras Viárias da Prefeitura estabelece, por exemplo, algumas distâncias mínimas ou máximas para a implantação dos pontos. Então, quando eu digo, por exemplo, vias expressas e arteriais entre 300 e 500 metros, e vias locais e coletoras entre 200 e 300 metros. E, numa reportagem do Estadão, eles fizeram uma conta da distância de acesso às estações de metrô, que varia de 544 metros a 2.400 metros, então a média é mais ou menos de um quilômetro e meio. Mas tudo isso é um olhar sob o ponto de vista do conforto do usuário. E aí a gente estava comentando sobre a questão da iluminação, a questão do acesso aos pontos de ônibus, o posicionamento, principalmente o posicionamento dos totens de informação, que, de repente, poderiam incluir, além de propaganda, alguma informação relacionada ao sistema de transporte, como a chegada dos ônibus, a proximidade, quais ônibus vão chegar. Enfim, não sei se isso tem sido discutido na construção desses informativos e no posicionamento deles nas calçadas, para que não se tornem obstáculos para os pedestres e usuários do sistema de transporte, sobretudo nos pontos de ônibus em que, como eu estava comentando, existe um conflito entre quem está esperando o ônibus e quem está apenas de passagem. Então, se houver mais um elemento obstruindo a faixa livre, isso pode ser um problema, considerando que, em geral, as nossas calçadas são meio estreitas. Eu não sei, acho que vou passar a palavra, Michele, e aí a gente vai conversando. Aproveito também para que a SPTrans inicie a fala sobre os pontos que veio comentar.

00:19:19 Michele Perea Cavinato: Combinado. O Ricardo tinha falado que queria fazer um complemento sobre a sua fala.

00:19:22 Ricardo Airut Pradas: Bom dia a todos. Obrigado, Michele. Desculpa interromper, porque é muito pertinente essa consideração que a Luísa fez. Quando a gente estava implantando as ciclovias da CET, precisou modificar os totens-relógio de temperatura, o que é

muito análogo ao que está sendo comentado sobre os pontos de ônibus. E a Luísa comentou sobre qual é o critério de colocação. O critério é o que dá mais visualização para o motorista. Esse é o critério da concessionária. Então, a gente teve um monte de embates na implantação, porque eles falavam: "Mas aqui eu não consigo atender o usuário a quem estou direcionando a minha propaganda", por assim dizer, porque não há visualização do motorista para o totem. Então, quando a gente vê algumas coisas meio na diagonal, meio tortas, Luísa, pode acreditar que isso tem relação com a visualização para o usuário, o condutor. Esse é o enfoque da contraparte. Essa é a primeira consideração.

00:20:37 Luiza Gomide de Faria - CET: O motorista que você fala é quem está andando na rua, quem está dirigindo o carro, quem está conduzindo o veículo.

00:20:42 Ricardo Airut Pradas: Então, se ele não está perpendicular, ele está voltado para quem está conduzindo o veículo. E a gente sabe que coisas que chamam a atenção acabam tirando a atenção da condução do veículo. Já tivemos locais em que pedimos para retirar. O Jardim das Perdizes é um caso clássico disso: colocaram um equipamento enorme e começaram a ocorrer acidentes na rotatória. Essa é uma primeira consideração. Segunda consideração, Thaís, eu acho que a gente precisa conversar sobre essa situação de colocar tudo para aprovação da SMPED e da CPA. Não é uma crítica, é justamente o contrário, e eu vou explicar. Nós temos contratos para realizar projetos executivos de rotas acessíveis, rua escolar segura e rua completa. A gente recebe os projetos e dá o aceite conforme a CET nos orienta, inclusive com as correções apontadas pela própria CET. Quando chega à CPA e vai para aprovação da SMPED, nós já não temos mais o contrato vigente. Então, em algum momento, a gente precisa discutir que esses projetos de segurança que envolvem calçadas talvez precisem ter a SMPED como condutora do projeto, mesmo que a gente, a SIURB ou a SPObras executemos a obra. Porque, assim, as correções que precisam ser feitas pela CPA já ocorreriam na origem. Sim, concordo. Então, esse protocolo, eu me comprometo até a fazer uma reunião, se vocês quiserem, para a gente conversar sobre isso, porque isso vai agilizar o processo, que é uma coisa que o Mauro, o seu Hélio e todo mundo perguntam: por que não vai para frente? Por que os projetos de segurança não andam? Porque, uma vez prontos, a gente tem que fazer tudo voltar, não dar o aceite, para que sejam feitas as alterações pertinentes que a SMPED solicita, em algo que a CET já havia equalizado. Então, eu acho que a gente precisa dar um passo à frente na velocidade da elaboração desses projetos. Eu não vejo demérito nenhum em a SMPED ser a condutora do processo de projeto, proposto pela CET ou pelo órgão que for. E aí, sim, a execução desses projetos fica a cargo das outras pastas, que executam as intervenções na rua, têm estrutura, têm equipe para isso, algo que a SMPED, a gente sabe, não possui. Até para que a gente já receba, quando for executar, algo que esteja completo e em conformidade com a legislação. É só aproveitar que a Thaís está aqui para ver se a gente avança nessa pauta também, já que esta Câmara existe para isso.

00:23:33 Thais Hayashi Alves: Sim, a gente precisa receber antes mesmo, porque esse é um problema mesmo, a gente acaba recebendo depois que vários órgãos já fizeram suas considerações, e aí depois é a hora que chega na parte de acessibilidade, que é uma pauta tão importante, nunca dá tempo de fazer. Então, é importante que esses projetos cheguem antes mesmo.

00:23:53 Ricardo Airut Pradas: Eu acho que precisa existir um protocolo. Assim como existe a legislação que torna obrigatório passar pela SMPED, deveria haver um protocolo para que a SMPED, no caso de projetos de segurança e acessibilidade, seja a condutora do processo. Ou seja, a proposta pode ser da SIURB, da SPObras, da SMSUB ou da CET, mas a própria licitação via FUNDURB seria feita pela SMPED, com os técnicos da SMPED. A CET dá a sua contribuição, mas, quando o projeto executivo sair da SMPED para outra pasta executar, ele já deve estar aprovado pela própria SMPED, o que é o mais interessante possível. Senão, as pessoas fazem todo o trabalho e, quando chega à SMPED, há alterações. Aí a gente tem que voltar para a pasta de origem para verificar se a alteração proposta pela SMPED é compatível com o conceito inicial do projeto. Então, fica um retrabalho e um reprocessamento muito grandes. Não sei qual é o caminho para isso, não sei se o que eu falei é o caminho, mas definitivamente é uma discussão que precisa acontecer.

00:25:04 Thais Hayashi Alves: Sim, a gente pode discutir depois, mas só uma coisa, aqui a gente não desenvolve projetos, o que a gente vai fazer é análise dos projetos que chegam para a gente e passar pela comissão, mas aí depois a gente discute os caminhos que a gente vai tomar.

00:25:31 Claudinha Amaro: Olá, bom dia a todos. Bom dia. Michele, eu havia conversado com você a respeito de uma obra. Eu também sou conselheira participativa municipal da Lapa e nós tivemos, no ano passado, um projeto aprovado para execução neste ano, referente ao alargamento da calçada ao lado de um ponto de ônibus. Tivemos uma devolutiva de que não seria possível executá-lo porque a calçada e a via pública já são estreitas. Com quem poderíamos conversar quando um projeto é aprovado pelo Orçamento Cidadão, por meio do CPM, e surge esse tipo de problema? Porque existe a questão da via pública, e o alargamento acabaria estreitando uma passagem por onde circulam muitos ônibus, enquanto a calçada é muito pequena, prejudicando os pedestres e podendo até causar algum acidente. Com quem poderíamos conversar? Porque é uma obra necessária, mas que pode não ser viabilizada por conta dessas limitações. Enfim, eu não sei como tratar essa questão.

00:26:40 Michele Perea Cavinato: É o cobertor curto, se você aumenta a calçada, você estrangula o veículo, você estrangula, você deixa a calçada curta, fica inseguro para o pedestre. Não sei, Dalton, se vocês puderem complementar.

00:26:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que é CET mesmo. Calçada e calçada, é CET mesmo, para a gente poder fazer os encaminhamentos. Inclusive, se for para tratar, dependendo de qual direção será o próximo passo, a gente vai fazer o encaminhamento. Mas, de um modo geral, é sempre CET ou São Paulo Transportes, dependendo se for pedestre ou corredor de ônibus. Quer dizer, de um modo geral, tanto a CET quanto a São Paulo Transportes têm feito o trabalho conjunto, estamos sempre juntos. Em todos os pareceres, a gente vem trabalhando junto. E agora, especialmente, a última proposta que eu terminei fazendo é que a gente fizesse sempre uma reunião em que todos estivessem juntos. É um projeto da SPObras, vamos sentar todo mundo, discutir, falar e opinar para fazer com que essa demanda seja resolvida rapidamente, porque, na maior parte das vezes, o problema está no tempo. Tem um contrato que tem que ser feito, que tem que ser organizado, tem que ser estabelecido, tem que ter um tempo para poder ir para o ar, e existe todo esse corre-corre. Então, eu acho que o que precisa ser incluído nessas pautas, talvez, independentemente do órgão que está tratando, é colocar também a SMPED nessas reuniões para participar e se preparar, porque tem que sair de lá com a solução. Não é levar para casa e devolver daqui a três dias. É para sentar, resolver e sair com todo mundo satisfeito com as propostas que a gente vem fazendo. Então, é fazer esta cidade como ela tem que ser feita. É uma cidade com vários problemas que a gente vem encontrando, e a gente vem lutando para fazer com que ela seja realmente melhor, para que as calçadas fiquem mais acessíveis, maiores e melhores. Só que a gente não pode esquecer que existe aí um... embora tenha um grupo enorme contra, a gente fica falando: "Não, vocês são rodoviaristas", e tal, o que vira esse embate. Mas a gente tem que considerar todos os modais, não pode deixar de considerar.

00:29:20 Michele Perea Cavinato: Claudia, se você pudesse, de forma prática, passar esse endereço novamente, eu compartilho com o Dawton, com o Muce, a gente tenta resolver pontualmente esse local. Perfeito, muito obrigada. Obrigada. É o que o Dalton falou, acho que todo projeto já tem que nascer com a acessibilidade. A Thais tem que participar desde o início, a acessibilidade não tem que ser implantada depois. Ela tem que nascer junto com o projeto para não virar um remendo.

00:29:44 Dawton Roberto Batista Gaia: De um modo geral, quando passa pela CET, a gente tem esse olhar para a acessibilidade. Aqui, a gente não deixa passar sem a acessibilidade, e sempre a gente se organiza para fazer o encaminhamento. Quando não passou ainda o processo, a gente se organiza para poder fazer passar pelo SNP, para eles fazerem o partido final lá. Não tenho dúvida nenhuma. Mas o correto é estar junto, para não ter que ficar, vai aqui, vai lá. É isso. Tem vários projetos sendo discutidos aí hoje. E aí, muitos, são muitos projetos. Por exemplo, agora nós estamos falando sobre o M'Boi Mirim. Vocês estão participando do M'Boi

Mirim? É uma pergunta mesmo. Vocês estão participando do M'Boi Mirim? Porque o M'Boi Mirim é um projeto grande, enorme. E tem muitos problemas. Eu tenho um problema específico que tem desapropriação, mas é limitado a desapropriação que vai ser feita e tal. Então, todos os modais têm que estar lá e têm que estar bem atendidos. Então, preciso saber se vocês estão participando do M'Boi Mirim, por exemplo. Porque nós estamos falando de cinco quilômetros e meio aí de projeto que já está sendo construído, inclusive, né? Para ontem.

00:31:09 Thais Hayashi Alves: Eu não tenho certeza, não, se a gente está participando. É porque eu entrei faz três semanas, então ainda não estou por dentro de tudo o que está rolando aqui. Mas eu vou confirmar, tá?

00:31:23 Ana Carolina Nunes: Bom, queria retomar, então, o questionamento inicial que fez a gente querer realizar esta reunião, aproveitando que o Muce está aqui. A gente tem questionamentos sobre quais são os direcionamentos que a SPTrans e a SPObras dão para o posicionamento dos abrigos de ônibus, incluindo o posicionamento desses abrigos nas calçadas, bem como dos totens e dos painéis de publicidade. Quais são as orientações que vocês dão para a Eletromídia em relação a esse posicionamento?

00:32:02 Muce Kalil Neto: Eu vou dar um breve relato do que acontece. A primeira questão é que, como o Dawton falou, a gente trabalha a quatro mãos. A nossa tendência aqui é sempre tentar alargar as calçadas, com o objetivo, inclusive, de prover os pontos de parada de ônibus com abrigo, embora a gente sempre tenha limitações na quantidade de equipamentos e assim por diante. Mas a gente sempre busca isso, sempre faz projetos nesse sentido, sempre para alargar uma calçada e nunca reduzir a sua largura. Para a colocação de um abrigo, a gente trabalha com uma medida de dois metros e meio de largura. Porém, existem exceções. Em algumas situações, ela pode ser um pouco menor, mas, em função da demanda, a gente abre essa exceção para instalar o abrigo, mesmo comprometendo o espaço necessário para a limpeza do vidro que fica atrás do equipamento. Esse vidro é obrigatório, o equipamento não pode existir sem ele, porém ele precisa estar sempre limpo. Então, sempre tem que haver um afastamento do imóvel lindeiro. Dito isso, essa é uma das premissas. A outra questão é que nós temos que ter guias alteadas. Esse é um dos maiores problemas do nosso município. A legislação é quase totalmente desrespeitada nesse sentido. A gente vê imóveis com 100% da guia rebaixada ao longo da testada do imóvel, quando a legislação estabelece que o máximo é 50%. O que acontece quando um ponto não tem a guia alteada? Isso prejudica o acesso dos usuários aos ônibus. Quando eu digo acesso, estou falando da porta dianteira. Então, existe ali uma guia, normalmente com 15 a 17 centímetros. A maioria dos ônibus é de piso baixo e a suspensão se inclina para facilitar esse acesso. Porém, nós temos um problema: esse ônibus de piso baixo não tem elevador. Ele tem uma prancha na porta do meio. Alguns têm também na

porta dianteira ou traseira. Essa prancha é rebatida em direção à calçada. Quando não existe a guia alteada, ela não encosta no chão. Naturalmente, não é possível que o cadeirante consiga acessar o veículo, porque a roda dianteira, principalmente a menor, não encontra a rampa para subir. Aí a pessoa sempre precisa de auxílio, o que é péssimo. Então, nós temos muitos casos em que instalamos o ponto e solicitamos à Prefeitura, aos responsáveis que vão ao local, que façam o alteamento da guia. E a gente esclarece que ela está acima do limite legal e assim por diante. Agora, infelizmente, quando entra um processo de pedido de remanejamento de um ponto de parada, por exemplo, para uma obra nova, a obra vem com o projeto aprovado sem apontar que ali existe um equipamento urbano, um mobiliário urbano, sem essa informação para o órgão que aprova. Assim, acaba sendo aprovado um rebaixamento de guia muito próximo, ou até mesmo junto a um ponto de parada. Aí, a gente fica numa situação delicada. Vamos rebater a decisão do órgão público que aprovou aquele projeto sem observar que havia ali um equipamento, um mobiliário urbano e assim por diante? Então, sempre que há um pedido nesse sentido, a gente solicita a planta baixa aprovada exatamente para poder fazer a adequação, seja na mesma testada ou transferindo o ponto para outro local. E existe a questão do projeto aprovado, até porque nós tivemos diversos casos de pessoas que fazem um projeto, entram com o pedido aqui para retirar o ponto porque ele supostamente vai atrapalhar, mas, na verdade, não vão construir nada. Foi um projeto feito apenas para justificar o pedido. Então, essa é uma situação. Uma das premissas é que exista uma extensão de guia alteada do ponto para trás, em comprimento suficiente para atingir pelo menos a porta do meio dos veículos, e essa é uma tarefa bastante difícil. A outra questão é a legislação. O ponto não pode estar a menos de 5 metros do alinhamento dos imóveis da via transversal. Os pontos devem estar sempre o mais próximo possível da faixa de travessia semaforizada, para estimular as pessoas a utilizarem as faixas de travessia. Também deve haver uma distância mínima de 25 metros da faixa de travessia anterior. Isso porque podemos ter a ocorrência da chegada simultânea de dois ônibus ou a circulação de um ônibus de 23 metros. Então, todas essas regras já são observadas. Algumas pessoas, inclusive esta semana mesmo, estou respondendo a um processo judicial em que a pessoa quer retirar o ponto do local. Durante muitos anos havia apenas um totem e ninguém reclamava. Foi instalado um abrigo e, então, surgiram as reclamações. A pessoa quer que exista a faixa livre, mas também que a faixa de serviço permaneça livre. E a faixa de serviço é destinada a postes, vegetação e outros elementos, além do mobiliário urbano. Então, quando existe uma banca de jornal, um abrigo de ônibus e assim por diante, essa faixa de serviço é ocupada e pode até ser incorporada à faixa livre, por ser uma área de permanência das pessoas. É lógico que nós temos pontos, por exemplo, um na Interlagos, que tinha apenas um abrigo. Com muita dificuldade conseguimos instalar dois, mas o ideal seriam no mínimo quatro. No horário de pico, cerca de 5 mil pessoas embarcam naquele

ponto. Então, tudo isso é muito complexo em uma cidade. A regra para o abrigo é essa. Qual é o papel da SPTrans nesse conjunto? A SPTrans faz o planejamento dos pontos de parada, definindo onde o ponto deve ser implantado, remanejado ou suprimido. E a gente indica se ele deve ser equipado com totem ou com abrigo. Quando é com totem, já tem ali uma distância mínima dele para o bordo da guia, de 30 ou 50 centímetros, por conta da inclinação da via, do retrovisor dos ônibus etc., e também em função da largura das calçadas. Nós temos, no município, calçadas com 60 centímetros, com 80 centímetros, situações milimétricas, com todas as variáveis. Esse é o papel da SPTrans. Quando vai para a SPObras, que é a empresa responsável por prover o mobiliário urbano, no qual se enquadram os pontos de ônibus, e quando a gente pede um abrigo, ela passa para a concessionária a nossa ordem de serviço, informando que queremos aquele ponto com abrigo. Se ele vai ou não ter um painel publicitário, isso é uma definição da SPObras com a concessionária. Por quê? Eu não sei se é do conhecimento de todos, mas o município não gasta um real com qualquer um dos equipamentos dos pontos de parada novos, seja abrigo, seja totem, seja aquele adesivo que precisa ser substituído constantemente por atualização ou por vandalismo, limpeza periódica desses equipamentos, reposição em caso de acidente, reposição imediata, dentro do prazo contratual etc. Tudo aquilo que o município, o poder público, teria dificuldade de fazer ao longo do tempo. Ora funciona muito bem, ora há problemas para renovar um contrato de manutenção. Ainda que esteja sem contrato de manutenção, fica aquele monte de equipamentos sem manutenção, e o histórico é esse daí. Então, hoje, na concessão, o que foi estabelecido é isso. Em troca de todo esse custo de implantação dos equipamentos, limpeza, tantas e quantas vezes houver necessidade de remanejamento, supressão, implantação etc., tudo isso fica por conta da concessionária, e o que paga tudo isso é a publicidade. Então, eles têm um delta, uma quantidade finita de equipamentos publicitários que podem ser instalados no município. Para cada abrigo, são permitidas duas faces de publicidade. Então, onde tem um abrigo, pode haver até duas faces de publicidade; onde tem dois, quatro, e assim por diante. Muitas vezes há menos, eles não utilizam toda essa capacidade. E, naturalmente, como isso tem um apelo comercial, os anunciantes discutem junto onde querem veicular as suas campanhas. Então, a gente vê painéis instalados em determinadas vias e, às vezes, até não entende muito bem o motivo, mas existe o interesse dos anunciantes naquele período, dos pacotes vendidos etc. Uma vez que eles não trabalham com varejo, são sempre contratos mais longos de publicidade com a empresa e assim por diante. Quanto à distância do painel em relação ao abrigo, eles têm que apresentar à SPObras um projeto dessa implantação. E têm que cumprir, obrigatoriamente, a manutenção de uma faixa livre de 1,20 m em qualquer circunstância. Então, essas são as regras. Eles têm, para a colocação do painel, uma distância limitada em relação ao abrigo. E, ao colocar o painel na calçada, têm que observar a faixa livre, que é de 1,20 m, conforme determina a lei. Então, o

contexto todo é esse, por parte da SPTrans. Ainda existe a obrigação de gerar as informações e os dados que são colocados junto aos pontos. Eles têm a obrigação de produzir aquele adesivo e mantê-lo sempre atualizado. Então, nós geramos os arquivos, porque somos nós que temos os dados das linhas, horários de passagem etc., encaminhamos para eles, e eles fazem essa colocação dos adesivos periodicamente. Eu não sei se faltou alguma coisa. Ah, sim, vamos esclarecer mais um ponto. A responsabilidade da concessionária pelo equipamento se restringe a um perímetro em torno dele. Então, existe o abrigo, e eles têm a responsabilidade pela manutenção do gradil, caso esteja em uma avenida e haja um gradil atrás do abrigo, em um trecho antes e um trecho depois dele etc. Esse é o limite da responsabilidade. Com relação ao piso tátil, eles são responsáveis pelo piso tátil de alerta na extensão frontal do abrigo. Essa é a responsabilidade deles. Quando se fala em acessibilidade em ponto de parada, ela não se restringe ao local do ponto. Não dá para pensar em uma rampa para cadeirante no meio da via, em frente ao ponto. Isso é tratado nas travessias, nas esquinas ou em faixas de travessia elevadas no meio da quadra, onde, aí sim, existe a rampa para os cadeirantes. E o piso tátil até um ponto de parada, por exemplo, é implantado pela Subprefeitura em contratos diversos, às vezes em contratos da SIURB por requalificação de alguma via etc., quando é executado o piso direcional e feita a concordância adequada com o piso de alerta. Um exemplo disso está acontecendo neste momento lá na Alesp, onde estive para definir a continuidade do piso direcional e a conexão desse piso com o piso de alerta existente em frente a um abrigo, naquela área próxima ao jardim. Acho que não esqueci de nenhum desses pontos sobre as responsabilidades da Eletromídia, da SPObras e da SPTrans.

00:47:43 Sandra Ramalhoso: Bom dia a todos, tudo bem? Acho que todos já me conhecem, mas, para quem não me conhece, eu sou uma mulher cadeirante e utilizo o transporte público. Bom, eu queria falar desses abrigos. Aqui o Mauro perguntou no chat o que é feito em relação a essas fiscalizações. Por exemplo, eu tenho certeza absoluta de que muitos não respeitam os 1,20 m. Eles ocupam a faixa que deveria ter 1,20 m. Inclusive, uma vez estavam implantando um e eu perguntei: “Mas aqui tem 1,20 m?”. Disseram que tinha. Eu respondi: “Só se for no seu olho, porque no meu não dá”. Então, são coisas que a gente percebe pela largura da cadeira. Você conhece a dificuldade que existe e consegue imaginar a distância disponível. Bom, você estava falando sobre o piso alteado. O piso alteado é aquele de 15 cm de que você falou, não é isso? Muito bem. Aquele que existe mais ali na Vila Clementino, que mede mais ou menos 25 cm ou 30 cm, como é que ele se chama? Não é alteado, porque o alteado é o de 15 cm.

00:49:19 Muce Kalil Neto: Sandra, foi ótima a sua intervenção, até pelo fato de você ser cadeirante, utilizar o transporte público, circular por aí. E aí, o que a gente coloca? Lógico que falhas existem. Agora mesmo nós conseguimos um lote de abrigos, então está sendo

intensificado algumas instalações. A gente colocou uma meta bem agressiva da quantidade de equipamentos para instalar o quanto antes. E isso significa que a empresa tem que contar com quarteirizados até, porque ela já é uma terceira exata, para fazer esse serviço. E é bem isso que você falou. Às vezes você olha lá, você vê que não tem a medida, e ele insiste lá que tem. Na verdade, cabe às pessoas denunciarem. Eles têm que refazer o serviço tantas e quantas vezes for necessário, até que se enquadre na legislação. Então é obrigatório, sim, ter 1,20 m livre de passagem em qualquer circunstância.

00:50:29 Sandra Ramalhoso: Eu queria o nome daquele piso.

00:50:43 Muce Kalil Neto: Eu vou falar sobre ele. Uma das nossas lutas aqui, e minha em particular, até pela minha formação e dedicação à causa, é justamente essa questão. Recentemente, por exemplo, vou citar um caso. É um pouco longo, desculpem a todos, mas na Rua Forte da Ribeira, em São Mateus, fizeram um conjunto de, se não me engano, oito torres com mais de 20 andares, do Governo do Estado em conjunto com o Governo Municipal, destinadas a pessoas com mobilidade reduzida. Muito bem. Havia lá uma placa do Governo do Estado, junto com o Município, informando a construção desses prédios etc. Não era algo, por exemplo, do meu conhecimento. E chegou para mim um pedido de uma empresa, acompanhado de um vídeo, dizendo: "Sr. Mussi, esta cadeirante mora em um dos prédios que foi recentemente entregue". Nem todos os prédios tinham sido entregues ainda. E lá existe a rampa dos carros, da garagem, então ela desce por ali. Quando chega do outro lado da rua, precisa de ajuda tanto para subir na calçada quanto para embarcar no ônibus, porque não há guia rebaixada. Eles estavam pedindo a implantação de uma guia rebaixada. Aí surgiu um problema quando eu vi aquilo. A calçada não tinha sequer um metro e meio de largura. Eu fui até o local e verifiquei o seguinte: na quadra anterior havia uma indústria, e a calçada tinha quase três metros de largura. Ficava a cerca de 60 metros daquele prédio. Então eu pensei: "Poxa vida, vou levar esse ponto para trás". As pessoas, inclusive os cadeirantes, teriam que percorrer 60 metros para chegar ao ponto, e não apenas atravessar a rua. Porém, naquele local eu teria condições de instalar um abrigo, já que a linha que passava ali seguia no sentido metrô, ou melhor, no sentido Terminal Carrão. Muito bem, fui até lá e analisei a situação. O que eu fiz? Solicitei à nossa área de infraestrutura. Felizmente, havia um contrato em aberto, e foi possível. Aí eu pedi para fazer a calçada com 28 centímetros de altura, que é o limite máximo, senão a abertura da porta enrosca na calçada. Então, a calçada com 28 centímetros quase se iguala ao piso do ônibus e proporciona uma acessibilidade fantástica para todas as pessoas com mobilidade reduzida. Muito bem. Pedi e fiz aqui o projeto. Falei: "Olha, eu preciso dessa plataforma elevada". Corri até a CET e falei: "Olha, eu preciso de uma faixa de travessia lá". Só que eu precisava de uma faixa de travessia elevada, porque eu sabia que já havia cadeirantes e

peças com mobilidade reduzida no local. De imediato, foi elaborado o projeto de uma faixa de travessia elevada. Então, ela liga o lado dos prédios a esse ponto por meio dessa travessia elevada. Aí surgiu outro problema. Do prédio até essa faixa de travessia elevada, a calçada era horrível para os cadeirantes. Não dava para transitar. Eu pedi e consegui incluir esse serviço no nosso custo. Muitas vezes a gente busca esse recurso junto às subprefeituras. Foi feita a requalificação de toda a calçada, desde o prédio até essa faixa de travessia. Ótimo, resolvi o problema dessa cadeirante que queria pegar esse ônibus naquele sentido. Mas havia outra questão por trás. O ônibus não passava no sentido oposto. Essa linha trafegava pela Gebshof e entrava três quadras à frente para seguir para o bairro, junto com outras linhas. Aí eu pensei: "Poxa, não faz sentido". Construíram oito torres destinadas a pessoas com necessidades especiais, que precisam de suporte do poder público, e nada disso foi previsto. Nada disso foi analisado ou discutido anteriormente. Aí eu conversei com a nossa área de planejamento e falei: eu preciso mudar o itinerário dessa linha. Essa linha tem que subir no sentido do bairro. A partir do momento em que consegui comprovar a necessidade de a linha passar a subir no sentido do bairro, surgiu um quarto ou quinto problema. Eu não tinha piso alçado do lado do prédio, em frente ao prédio. Porém, eu tinha calçada suficiente para isso. Então, conversei aqui: vamos alçar a calçada para 28 centímetros e assim por diante. Porque, apesar de a maioria das pessoas utilizar o desembarque, elas também precisam dessa mesma segurança e desse mesmo conforto. E assim fizemos. Foi implantada a plataforma alçada e tudo o mais. Por último, restou o sexto ou sétimo problema. Agora eu já até perdi a conta. Não bastou fazer a plataforma alçada, acertar a pintura da área do ponto de ônibus e a reserva das vagas. Antes disso, eu tive que lutar para retirar três *food trucks*, o que foi uma guerra junto à Subprefeitura e aos responsáveis. Conseguimos. E aí surgiu o seguinte problema: os visitantes, os filhos e os parentes estacionavam os carros exatamente onde o ônibus precisava parar. Então, comecei a fotografar e enviar para o Sílvio, da CET. Na época, era o Sílvio quem estava lá. "Sílvio, me ajuda. Não é possível o ônibus ter que parar na diagonal, o idoso ter dificuldade, o cadeirante ter dificuldade, mesmo com plataforma alçada e com tudo funcionando adequadamente, porque o cidadão simplesmente deixa o carro aqui." Aí CET e SPTrans passaram a intensificar a fiscalização, com multas e guincho. Eu mandei fazer uma faixa enorme. Há um gradil na frente do prédio. Se vocês entrarem em Rua Forte da Ribeira, nº 200, nas imagens do Google, vão ver desde a placa do Governo do Estado e do Município anunciando a construção dos prédios até imagens mais recentes. Foi instalada uma faixa enorme informando que aquele ponto de parada atende pessoas com mobilidade reduzida. Em resumo, é isso. A história é longa, mas acho muito importante ter feito esse registro.

00:58:16 Sandra Ramalhoso: Eu só tinha perguntado da plataforma alçada. Eu só queria saber

esse nome, plataforma alteada, só isso que eu queria saber.

00:58:21 Muce Kalil Neto: Plataforma alteada, 28 centímetros, é a linguagem sobre ela.

00:58:28 Sandra Ramalhoso: Ótimo. Então, veja, seria o ideal que isso fosse feito em todos os pontos de ônibus, pelo menos naqueles que forem reformados ou implantados. Por exemplo, na frente da minha residência tem um ponto de ônibus. Foi feito tudo bonitinho, lá está a Eletromídia, está tudo certo, mas não foi alteada, não foi feita a plataforma. Por quê? Se já estavam quebrando a calçada, se já estavam fazendo a intervenção, por que não fizeram também a plataforma alteada? Então, quer dizer, a gente vai encontrando alguns problemas. Eu sempre briguei aqui com a SPTrans porque preciso utilizar da melhor maneira esse ônibus que você mencionou, o da plataforma com a rampa que se abre e permite o embarque. Esse, para mim, é o ideal. E, realmente, se o ponto não estiver alteado, fica muito complicado. E descobri que perto da minha casa passa uma linha operada por um ônibus elétrico de piso baixo. Falei: "Nossa, estou no paraíso!". Mas, para chegar a esse ponto, tenho que andar mais ou menos um quilômetro por uma calçada horrível. Aí, eu chego nesse ponto e ele não é alteado, ele é rebaixado. A minha sorte é que existe um trecho de aproximadamente um metro que é alteado. Então, o ônibus tem que parar exatamente ali, alinhar direitinho, rebaixar a suspensão, e aí eu consigo entrar. O que aconteceu outro dia, já que estamos aqui e a SPTrans deve estar por aí também? Eu fui e peguei esse ônibus para ir ao meu destino. Quando fui pegar para voltar, aconteceu o seguinte: cheguei em casa quase meia-noite. Eu saí de lá às 21h30. Por quê? Porque perdi o primeiro ônibus elétrico. Quando fui esperar o segundo, ele era de plataforma elevatória. Aí pensei: "Vou nesse mesmo, fazer o quê?". Só que a plataforma estava quebrada. Então, tive que esperar o próximo elétrico que viesse. Aí, finalmente, consegui embarcar. Isso aconteceu no Terminal Belém. Estou falando da linha 574R, ali no Metrô Belém. Eu subi e tive que seguir por dentro do terminal, porque tenho medo de andar na Avenida Sapopemba à noite. É um local escuro e eu tenho muito receio em relação à segurança pessoal. Então, fui por dentro para conseguir chegar, e acabei chegando em casa quase meia-noite. A gente precisa tomar algumas providências. Eu sempre ressalto isso e vou continuar repetindo. A Avenida Sapopemba tinha um projeto muito antigo de alargamento. Então, todas as calçadas são largas, porque já estava previsto que ela fosse ampliada. Onde passa esse ônibus existe uma calçada com mais ou menos sete metros de largura. Por que não existe um abrigo? Por que ela não é alteada, se há um espaço de sete metros? Eu não entendo por que a gente tem que ficar procurando um local adequado e não consegue pegar um ônibus com tranquilidade. E mesmo as calçadas, por que elas não são tratadas? Sei que a CET também acompanha essa questão, mas acho que ainda temos muito a fazer. E acho que a gente tem que insistir na plataforma alteada. A gente tem que exigir o metro e vinte de faixa livre. Eu observei que, em alguns pontos, a propaganda é colocada antes do abrigo. Quando ela é colocada antes, normalmente respeita o metro e vinte. Agora, quando é colocada depois do ponto, muitas

vezes não respeita essa medida, porque acaba avançando mais para a área de circulação. Então, acho que isso poderia virar uma regra: que a propaganda fosse posicionada antes do ponto.

01:03:00 Muce Kalil Neto: É regra. Antes ou depois, isso aí provavelmente é uma questão técnica. Normalmente, esses painéis de publicidade são colocados após o abrigo. Só pode haver esse painel onde existe abrigo. Não pode existir apenas o painel sozinho junto ao totem. É somente onde há abrigo. O abrigo obrigatoriamente tem que ter iluminação. A iluminação desses abrigos, no início, era muito fraca. Observado isso, hoje ela está sendo substituída em todos eles. Os abrigos estão muito mais iluminados. Há, ainda, um programa à parte, mas é uma gota no nosso oceano, que são os Abrigos Amigos. São duzentos equipamentos que ajudam na permanência das pessoas. Mas eu volto a dizer: é obrigatória a manutenção de 1,20 m de circulação onde existem esses painéis. Identificando alguma irregularidade, é preciso denunciar pelo 156. É um canal eficiente para tratar de tudo isso. Com relação à calçada de 28 centímetros, nós temos dois problemas. Um deles passa, naturalmente, pela questão financeira. Nem sempre temos recursos para atuar. A cidade é muito grande, nós temos 22 mil pontos de parada. Então, atuamos de forma muito pontual. Na Avenida Rua Alfredo Lorenz, por exemplo, uma cadeirante me relatou sérios problemas que enfrentava. Havia dificuldades dos dois lados da rua. Eu consegui viabilizar uma plataforma alteada, rampa, faixa de travessia e assim por diante. Foi uma intervenção pontual para atendê-la, porque eu sabia que havia uma cadeirante ali, vislumbrei a possibilidade técnica e consegui buscar recursos para executar a solução. Agora, em relação à calçada de 28 centímetros, temos que lembrar que muitos dos imóveis lindeiros não possuem esses 17 centímetros adicionais, esses 11 ou 12 centímetros a mais de soleira. Então, se a calçada for elevada acima do nível do imóvel, qualquer chuva acaba levando água para dentro da propriedade lindeira. Esse é um dos entraves para a implantação da plataforma com 28 centímetros. Ela é usual em todos os corredores de ônibus à esquerda, nos canteiros centrais, onde tudo já é projetado com 28 centímetros. E em locais pontuais. Eu, por exemplo, trabalho nisso, buscando identificar locais onde há demanda e onde existe a possibilidade de implantar isso. E essas demandas vão entrando em fila. Assim que eu consigo, seja por meio da Subprefeitura, da SPTrans, às vezes da SPObras, da ACUV, ou até mesmo da CET, que também participa dessas ações, a gente vai viabilizando essas intervenções. Por exemplo, eu estou querendo colocar um abrigo em uma via onde percebi que a largura das pistas corresponde a duas faixas, mas com dimensões muito amplas. Eu sei que, começando pela CET, eles têm condições de rebalizar essas faixas, e eu tenho condições de buscar recursos para alargar a calçada e poder instalar ali um abrigo. Um exemplo disso é a Avenida Santa Marina, onde está sendo construída a estação do metrô. Ali, junto a uma pracinha, cujo nome eu esqueci agora, fizemos toda a readequação. Houve o rebalçamento das faixas de rolamento, porque a calçada

tinha larguras variáveis e não permitia a instalação de abrigo. Eu consegui retificar essa calçada, alteá-la, instalar o abrigo e assim por diante. Foi um trabalho a várias mãos, com a participação da CET, que foi ao local, elaborou o projeto, fez toda a readequação e assim por diante. É assim que a gente trabalha. Infelizmente, não na velocidade que gostaríamos. A nossa ansiedade seria fazer muito mais. Falando sobre felicidade, ainda ontem eu comentava isso a respeito de um filósofo que dizia que a nossa felicidade está no poder. Mas não no sentido de mandar nas pessoas, de ser todo-poderoso, presidente da República ou algo do tipo. É o poder de ter metas, objetivos e vontades, e conseguir realizá-los. Isso nos traz felicidade. Nós estamos aqui em busca disso. A gente luta todos os dias por melhorias nesses 22 mil pontos e em tantas outras questões. E ficamos muito felizes com os trabalhos realizados com a SEAB e com todos os demais órgãos. Agora mesmo, na Avenida Parada Pinto, junto com a CET e com o Yoshida, adequamos um ponto de parada. E assim seguimos, sempre buscando atender os usuários. Essa é a nossa meta, e estamos aqui para isso. A nossa felicidade é conseguir alcançar todos esses objetivos.

01:09:10 Michele Perea Cavinato: Obrigada. Eu acho que isso mostra bastante a dedicação de vocês, como é tratado cada caso como um único caso, como é caso a caso mesmo. Parabéns por esse trabalho.

01:09:24 Rose – Suplente Zona Sul: Eu queria fazer, na realidade, duas perguntas. Pelo que eu entendi, o trabalho é demandado e não há qualquer planejamento de atuação. Por exemplo, a gente tem uma rede de mobilidade a pé que foi implantada, inclusive com pouca divulgação, mas que poderia fornecer indicadores de locais onde se poderia ter algum planejamento, pelo menos para tratar um corredor ou alguma coisa do tipo. Essa é a primeira questão. A segunda é sobre a publicidade. A publicidade nos pontos de ônibus não tem nenhum espaço para informações institucionais? Porque a gente vê propaganda de bebida nos pontos de ônibus, e poderia haver um espaço para colocar, por exemplo, itinerários. Vocês trabalham há anos com adesivos, mas eles acabam totalmente sucateados e depredados. Também poderiam ser veiculadas informações sobre procedimentos, campanhas e outras orientações de interesse público. É um item caro, que muitas vezes o poder público tem dificuldade de implementar, mas os espaços publicitários poderiam comportar algumas inserções institucionais. E quem fiscaliza se tudo isso está acontecendo dentro dessas regras ou não? É isso.

01:10:41 Muce Kalil Neto: Perfeito. Bom, gostei também dessa colocação. Só para esclarecer: as informações são disponibilizadas por meio de adesivos, e existe uma luta constante para aprimorá-los. Estamos para lançar, em breve, a identificação com o nome de todas as paradas de ônibus etc. Também estou trabalhando junto à área de informática para que possamos ter um adesivo mais longo, já que não é possível aumentar a largura, contendo mais informações

e assim por diante, sempre visando melhorar a informação prestada aos usuários. Já nos painéis de publicidade, lembrando que é justamente essa publicidade que paga toda essa conta. E uma coisa que eu não citei, mas posso mencionar, é que são alguns milhões por mês, além do valor inicial desse contrato, que a Prefeitura recebe da concessionária em razão dessas publicidades. Uma fatia considerável dessa receita vai para os cofres do governo municipal. Então, naturalmente, o maior espaço é destinado à publicidade. Nós temos, sim, algumas possibilidades. Aí eu diria que já foge um pouco da minha área, mas, por exemplo, nos relógios administrados pela CPP, aparecem algumas informações. Existe uma faixa que fica passando mensagens periodicamente, com determinadas informações. Já nos painéis publicitários, estamos em fase, vamos dizer assim, de testes para incluir algumas informações relacionadas à previsão do horário de passagem dos ônibus. Um grande problema para isso é que, embora já existam alguns equipamentos na cidade que façam esse tipo de exibição, essas informações precisam se alternar com a publicidade. E, como se trata da previsão de horário de passagem dos ônibus, temos uma grande preocupação e receio de que alguém perca alguma informação importante ou não compreenda por que a previsão de passagem desapareceu momentaneamente para dar lugar à publicidade. Sendo que isso seria algo agregado, não obrigatório. Está em fase de testes para verificar se, de fato, conseguimos implementar essa funcionalidade sem trazer problemas, mas sim benefícios. Com relação às mensagens institucionais, elas existem, sim. Diversos painéis publicitários exibem informações institucionais. Isso é feito em conjunto com a Secom e a SPObras. Em alguns casos, há até um sistema direto por meio do qual essas informações são encaminhadas para a Eletromídia. A Eletromídia faz a formatação, realiza os ajustes necessários, encaminha para revalidação e, depois, o conteúdo é veiculado. Então, há, sim, uma parcela desses equipamentos destinada à divulgação de mensagens institucionais, não apenas à publicidade. Quanto à fiscalização, ela é realizada pela SPObras, que é a gestora desse contrato. Eu não sei se, dentro do que você colocou, Rose, ficou faltando algum complemento ou esclarecimento às suas dúvidas.

01:14:33 Rose – Suplente Zona Sul: Só com relação às mensagens institucionais, você falou que tem em alguns locais. Eu tenho um aqui na esquina da minha casa que não passa nada de mensagem. Se você pudesse indicar algum, eu gostaria de saber para poder observar.

01:14:39 Muce Kalil Neto: Eu não sei te dizer, sinceramente, porque não somos nós que deliberamos sobre isso. Essa definição é feita pela SPObras em conjunto com a Eletromídia, e esses locais também não são fixos. Como existem muitos painéis, pode acontecer de algum nunca ter recebido uma mensagem institucional, ou então de a mensagem ser regionalizada em função de determinados problemas ou necessidades locais. Nós temos até algumas situações em que a Eletromídia, além dos painéis publicitários instalados nos espaços urbanos,

também veicula mensagens em elevadores de prédios comerciais e residenciais. Muitos edifícios contam com *displays*, painéis ou telas que exibem publicidade e, em alguns casos, também informações de caráter institucional. Obrigada.

01:15:55 Michele Perea Cavinato: Rosely, se eu puder complementar, muitos relógios que a gente passa, na época da Conferência das Cidades, aparecia Conferência das Cidades com as datas ou ações, atividades que através do Participe Mais também aparecia. Não sei se você chama isso de institucional, mas era muito comum. Além de propagandas, aparecerem atividades relacionadas ao município.

01:16:15 Rose – Suplente Zona Sul: Não, eu entendo, eu já vi nos relógios, mas é que nos pontos de ônibus as pessoas ficam esperando. Normalmente a espera mínima é de cinco minutos. Então, seria interessante que houvesse em todos os painéis alguma coisa, algum espaço para se falar de coisas públicas, sabe? Que seja dos horários dos ônibus, que seja o próprio adesivo que frequentemente é vandalizado. Isso é um assunto de anos e anos. Eu mesma já cheguei a conversar uma vez com o Muce sobre isso. Agora, a única coisa que fiquei na dúvida, só rapidinho, você falou que o canal para informações é 156. Só existe o 156? Não tem nenhum e-mail que a gente possa enviar para pedir alguma solicitação relativa ao assunto?

01:17:06 Muce Kalil Neto: O canal oficial do município é o 156 pelo seguinte, Rosa. Muitas pessoas, às vezes, apresentam demandas que envolvem diferentes órgãos e empresas. Então, lá, a equipe do sistema direciona essas ocorrências, que a gente chama de boletins de atendimento, de acordo com o assunto. Muitas vezes, por exemplo, chega para a gente alguma questão relacionada à manutenção. “Ah, tem um abrigo com problema no teto, está com uma goteira” ou algo do tipo. Nesse caso, o sistema já direciona a ocorrência diretamente para a SPObras, e não para a SPTrans, porque a SPTrans é responsável pelo planejamento, e não pela manutenção dos equipamentos. Então, o 156 é o canal oficial do município para todas as áreas. O e-mail é complicado, porque pode se perder. Não se perder propriamente, mas não há garantia de resposta, e a pessoa também não consegue acompanhar formalmente o andamento da solicitação.

01:18:17 Rose – Suplente Zona Sul: É que o canal 156 é muito difícil para a gente obter retorno. Mas tudo bem, muito obrigada, era isso.

01:18:20 Muce Kalil Neto: Eu ouço dizer isso, mas, por outro lado, também me surpreendo, porque é impressionante como a população abraçou a questão dos adesivos nos pontos. Para se ter uma ideia, todos os meses a gente gera 19.600 arquivos de adesivos. Periodicamente, a empresa concessionária faz a manutenção preventiva em todos os equipamentos por área. Em todas essas ações preventivas, os adesivos são substituídos, estejam eles vandalizados ou não. Aí o que acontece? Nós recebemos diversas reclamações via 156 sobre adesivos vandalizados,

removidos ou que precisam ser recolocados. E a gente percebe o seguinte: quem está reclamando é o usuário que, muitas vezes, nem precisa mais do adesivo, mas está junto conosco nessa causa. Ele vê que houve um dano e telefona para o 156, abre um chamado para informar que o adesivo foi vandalizado, muitas vezes envia foto etc., ou informa que ele está rasgado, e assim por diante. Então, eu vejo o 156 como uma ferramenta muito eficaz. Se alguém se preocupa em informar que um adesivo foi vandalizado, e se essa pessoa fosse apenas um usuário ocasional daquele dia, provavelmente não voltaria ao local. Se é um usuário frequente, ele já conhece as informações. Mesmo assim, entra em contato com o 156. Por isso, não considero que seja um canal difícil de comunicação. E o retorno existe. Naturalmente, a pessoa precisa registrar e guardar o número do protocolo para depois acompanhar qual tratamento está sendo dado à sua solicitação.

01:20:35 Michele Perea Cavinato: Exato. A partir do momento que você tem um número de protocolo, a solicitação é formal. Então, você tem esse retorno.

01:20:45 Elio Bueno de Camargo: A questão da distância entre os pontos. Eu conheço pontos com apenas 100 metros de distância entre um e outro, na Praça Elis Regina, e também a situação da Nova Santa Marina, onde existe uma distância de aproximadamente um quilômetro entre os pontos, inclusive com um hospital no meio desse trajeto. Então, a gente fica se perguntando como melhorar isso. Essa distância de 100 metros eu sei explicar, porque alguns espertinhos que não queriam enfrentar a fila do ônibus acabaram criando esse outro ponto para embarcar antes dos demais que ficavam na praça. É pura malandragem. E a SPTrans entrou nessa lógica e oficializou esse ponto. Agora, o caso da Santa Marina eu realmente não consigo entender. Como uma avenida daquela, que demorou tanto tempo para ser construída, pode ter apenas um ponto de parada depois de um quilômetro?

01:22:04 Muce Kalil Neto: Vamos lá, seu Elio. É assim. Difícilmente a gente tem um ponto a 100 metros de outro, mas não vou dizer que não exista nenhum. Mas a 150 metros e etc., muitas vezes tem. Nós temos um critério, por exemplo, de verificar os polos geradores, de onde estão vindo as demandas. E também se há impacto na velocidade comercial para que os ônibus atendam às programações das linhas e mantenham o distanciamento. O usual é de 200 a 300 metros. Um corredor exclusivo junto ao canteiro central é de até 600 metros. Então, outro caso que faz com que um ponto se aproxime do outro é quando a gente tem, por exemplo, uma ladeira. A gente calcula a declividade, e essa passa a ser a justificativa, porque muitas vezes a empresa de ônibus reclama: o motorista para aqui e ali já tem que parar de novo. Aí é ruim para cumprir o horário e etc. E a gente tem essas informações. Por que a gente aproximou um ponto do outro? Porque ele apresentava algum problema nesse sentido. Não vou falar que não existem algumas situações em que, com o tempo, se criou um ponto sem observar muito bem

a distância para o próximo e etc. Mas tudo isso está sempre sendo trabalhado por nós na lapidação dessas distâncias, assim como também fazemos o encurtamento. Muitas vezes a gente identifica que um ponto está a 500 metros de outro, em via comum, e que deveria estar, no máximo, a 300 metros, mas que lá atrás, quando isso foi definido, não havia nenhum polo gerador, existia apenas um terreno baldio. Então, justificava-se a distância maior. A partir do momento em que começou a haver aglomeração urbana e etc., o adensamento populacional, a gente redistribuiu esses distanciamentos. Então, a coisa funciona assim. Junto ao canteiro central, o senhor citou lá a Santo Amaro. Eu não sei dizer com essa precisão de um quilômetro que o senhor mencionou, mas a nossa regra, inclusive, a SP Urbanismo está trabalhando lá, como o Dalton colocou, em M'Boi Mirim, e o distanciamento máximo que a gente adota é de 600 metros. Na verdade, no projeto que está saindo lá, a maioria dos pontos tem em torno de 500 metros, às vezes até um pouquinho mais. E estamos discutindo um caso porque ele está atingindo 700 metros. Mas, por outro lado, nesse trecho a área lindeira é uma mata, não tem densidade demográfica, não tem nada. Então, existe uma justificativa para isso. A gente não erra de propósito nunca. A gente luta sempre para acertar.

01:25:15 Elio Bueno de Camargo: Outra coisa, seu Múcio, é a questão da segurança viária. Pedestre atravessa onde for mais fácil para ele. E a localização do ponto na via é importante por causa disso. Ou seja, como a faixa de pedestre está na esquina, a localização do ponto de onda deveria estar junto dessa faixa para que o pedestre atravessasse lá, preferencialmente, e não fora da faixa. Tem, por exemplo, na Rebouças, isso está bem colocado em vários lugares da cidade, mas tem muitos lugares que deixam de ter isso porque antigamente nunca foi observada essa questão de segurança viária. Era isso.

01:26:27 Muce Kalil Neto: Dentro disso aí, o que eu tenho a dizer é o seguinte. Uma coisa que, às vezes, obriga que o ponto esteja afastado é quando a via tem um fluxo de trânsito grande e conversão à direita. Então, o ponto muito próximo da esquina prejudica e causa situações de conflito que podem provocar acidentes. Isso, por si só, já obriga que o ponto esteja afastado da esquina, por conta dessa conversão à direita. Outra questão é que, se a gente quer atender os usuários no sentido do conforto, oferecendo proteção contra intempéries, banco e iluminação no período noturno, que são benefícios proporcionados pelo abrigo, é necessário ter uma extensão de guia alteada maior do que a exigida para um totem. A Rosa até citou isso. Nós temos um totem em um trecho de um metro de guia alteada. Ela sabe que essa é uma luta minha: mudar esse ponto, ou qualquer ponto nessa situação, seja conseguindo altear a guia que está rebaixada, seja adequando situações que estão acima do limite legal. Mas, quando se trata de abrigo, temos essa dificuldade porque existem guias rebaixadas próximas às esquinas, e precisamos ir afastando o ponto até encontrar um local que comporte o abrigo. Um exemplo

claro disso é na Avenida Pacaembu, logo após o túnel, se não me engano. Havia uma casa onde tínhamos um ponto com abrigo mais próximo da esquina. Embora exista conversão à direita naquele local, está sendo implantado um McDonald's, e o projeto prevê drive-thru, com entrada e saída pela Avenida Pacaembu. Não dava para manter o ponto ali, porque haveria entrada e saída de veículos numa extensão mínima necessária para operação. Então, tive que recuar esse abrigo. Para fazer isso, precisei altear a guia do imóvel vizinho, o que gerou protestos. E, muitas vezes, enfrentamos até ações judiciais em razão de medidas desse tipo que somos obrigados a adotar. Esse caso é um exemplo. Eu afastei um pouco o ponto da esquina em função de um novo empreendimento que está surgindo ali. O McDonald's chegou com um projeto já aprovado e com a entrada e saída do drive-thru definidas. Não me restava outra alternativa senão retirar o ponto daquele local, caso contrário eu causaria problemas para o usuário, para o motorista do ônibus e para todos os envolvidos. Não sei se respondi satisfatoriamente.

01:29:37 Ana Carolina Nunes: Bom, Michele, eu queria pedir uma permissão só para compartilhar a imagem, compartilhar a tela, posso?

01:29:43 Michele Perea Cavinato: Claro, pode. Eu fiquei com uma dúvida.

01:29:47 Ana Carolina Nunes: Tá, eu vou compartilhar a tela, fica mais fácil. São duas coisas. Uma é que um dos motivos para a gente puxar esse assunto é uma situação como essa. Aqui tem o totem de publicidade na transversal e, nesse caso, por exemplo, o piso tátil é interrompido e não há sinalização de alerta. Pelo que eu entendi, enfim, pelo pouco que eu sei sobre isso, imagino que deveria haver sinalização de alerta indicando que há um obstáculo aqui e o ponto de ônibus. Mas, nessa situação, como que a gente faz para denunciar? Porque no 156 essas são as opções que a gente tem em relação a ponto de ônibus: "solicitar mudança de ponto de ônibus", que eu entendi que é, por exemplo, quando eu tenho minha garagem e vou implantar a garagem, então não pode ter ponto de ônibus; "reinstalação de ponto de ônibus", que é só para os pontos de ônibus que já foram removidos; "implantação de ponto ou abrigo", no caso de não existir ou se o ponto existente não tiver abrigo completo; e "manutenção", que é quando há problema de manutenção, como falta de informação ou equipamento quebrado. Aí isso que eu fiquei na dúvida, porque, pelo que estou entendendo, no próprio sistema do 156 não tem uma entrada do tipo "o ponto de ônibus está posicionado em desacordo com as normas de acessibilidade". Ou, desses aqui, qual vocês sugerem que a gente utilize para fazer esse tipo de denúncia?

01:31:16 Muce Kalil Neto: Você pode voltar, por favor?

01:31:20 Ana Carolina Nunes: Vou colocar aqui de novo, tá? Tá aqui. Pronto.

01:31:38 Muce Kalil Neto: Então, veja bem. Para todos esses itens, ele sai como o assunto principal. Mas ele tem espaço para a pessoa informar o que quer. Então, nesse caso, é exatamente relatar quanto a dúvida se está sendo observado 1,20m de passagem, a interrupção do piso tátil, e assim por diante. Então, tudo isso é transcrito a partir de qualquer um desses itens. Você colocou aí manutenção com setor limpeza, mas eu acho que tem outro até que se enquadra melhor. Mudança de ponto, abrigo, ou então sugerir melhorias.

01:32:37 Ana Carolina Nunes: Aqui, está colocado como mudança de local de um ponto.

01:32:42 Muce Kalil Neto: Sim. Na verdade, teria que... Esse daí, a mudança de local fica um pouco mais complicado. O que ocorre é que essas cartas que você está vendo são as cartas aqui da SPTrans. Eu não sei quantas cartas, confesso que eu nunca procurei, nunca precisei entrar em possíveis cartas da SPObras.

01:33:12 Ana Carolina Nunes: É que assim, sinceramente, para o usuário, é muito difícil a gente buscar todos os serviços. E o que está colocado aqui é "ônibus e ponto de ônibus". Então, eu sugiro que, mesmo que o ticket vá para a SPObras, isso esteja aqui. Eu sugiro como encaminhamento, inclusive, vocês revisarem essas cartas de serviço que estão no SP156, talvez até para considerar que vale a pena inserir um serviço específico para solicitar reposicionamento de ponto de ônibus para atender a essa sensibilidade, sabe? Enfim, ou então apenas colocar na descrição da mudança de ponto de ônibus que não é só no caso de entrada de garagem, mas também quando não atende à questão de acessibilidade.

01:33:29 Muce Kalil Neto: Perfeito. Eu acho que é interessante sim, eu vou discutir isso. E a gente, em uma próxima revisão das cartas de serviço, que sempre, periodicamente, ocorre, vou até conversar hoje à tarde com a SPObras, eu tenho uma reunião hoje à tarde com a concessionária e com a SPObras sobre isso. Esse, especificamente, você tem o endereço? Você pode me passar?

01:34:12 Ana Carolina Nunes: Eu vou passar aqui no chat, então, esses dois que a gente acessou aqui. Uma é, eu vou passar aqui no chat.

01:34:39 Leandro Frenham Chemalle: Oi, gente, bom dia, tudo bem? Eu só me inscrevi para comentar o que o Rafael colocou aqui. O Lúcio já falou rapidamente sobre a questão do identificador, do visor, com a previsão de linhas nos corredores. E um ponto que a gente precisava pensar também é que existe uma série de pontos de ônibus fora de corredor que têm

esse visor também. Eles até foram apelidados de “pontos inteligentes”, vamos dizer assim. Então, você tem o ponto lá na Faria Lima, em frente ao prédio do Google, que é um ponto desses, um ponto de grande movimento. Mas você também tem esse ponto, por exemplo, na Henrique Schaumann, onde só passa uma linha de ônibus, que nem roda nos finais de semana, e tem lá um ponto inteligente com o visor da previsão da única linha que passa de hora em hora, ou até com intervalos maiores. E a questão, qual o motivo do comentário? Qual foi o critério para escolher os locais desses pontos? Porque o que você fala hoje, a turma comenta na rua, é: “ah, esse ponto está aqui porque o Google pagou para a SPTrans”, o que não é isso. Mas, assim, parece que os pontos foram colocados onde tinha alguém importante que puxou aquele ponto para lá, e não onde havia demanda real de linhas que passam e onde se teria realmente necessidade da informação. Esse ponto da Henrique Schaumann, por exemplo, é um ponto, a meu ver, desperdiçado, porque é um ponto que praticamente não tem ninguém. Não é que não tenha ninguém, tem gente que usa, claro, mas a utilização é mínima, uma vez que só passa uma linha, e no caso é uma linha no sentido Sumaré. Então, essa é uma questão...

01:36:23 Muce Kalil Neto: Você falou em Henrique Schaumann?

01:36:30 Leandro Frenham Chemalle: Não, não, não é central, não é central, é lateral. A única linha que passa lá é o Jardim Jaqueline, é 6250, que ela vem como bandeira. A única linha que passa lá é uma linha que nem roda nos finais de semana. E tem o ponto lá, com o totem grandão, bonitão, na vertical, e só mostra aquele ponto. Mas eu quero falar disso, que é o seguinte, eu queria puxar para uma outra situação. Esses totens inteligentes... Eu sou jornalista, tá, Almoce? E eu estive presente exatamente no evento da última semana de gestão do Kassab, quando ele lançou os pontos marrons. Quando foi lançado o edital da empresa que faz os pontos. E quando eu estive lá, há muito tempo atrás, um comentário que foi feito era que a previsão era que todos, ou a maioria desses pontos, teriam o visor inteligente. Que ainda a tecnologia do visor ainda ia ser desenvolvida, ia ser outro tipo de LED, que ia ser... No passado, mais de uma década, a gente vê que a quantidade é mínima. Você tem aí 200 pontos abrigo-amigo, que é uma coisa, mas esses pontos com a informação de linha, eles não se expandiram. Você quase não tem. E por que eu estou falando disso? Porque você tem alguns pontos, até em corredores, que, por exemplo, você tem um corredor em M’Boi Mirim, eu sou candidato em M’Boi Mirim. Lá no Empiraporinha, você tem um visor no ponto central. Mas você tem muitos pontos laterais, que passam muitas linhas, que não têm informação. Que não têm o visor. Então, você está num corredor de ônibus que tem visor, mas lá no ponto da calçada, seria um ponto prioritário para receber esse visor também, porque você tem uma quantidade grande de linhas que passam, e qual é a maior confusão nesses corredores? Quando uma linha vem pelo corredor, mas o último ponto que ela faz na avenida é na lateral. Então, quando você tem um usuário que não é da região, ele se perde muito ao pegar essas linhas, quando a linha sai do

corredor. E se você tem, por exemplo, nesse tipo de ponto, um visor inteligente, esse visor de informação ajuda muito. Então, eu queria completar a pergunta do Rafael sobre o critério. Então, não só o critério de corredor, mas qual é a previsão? Existe um planejamento, em 2026, da SPTrans, de novos pontos laterais, pontos de calçada, que vão receber visores inteligentes, visores de previsão de chegada, o que eu acho que é interessante. Outra coisa que falta nesses visores é uma sugestão. Quando você tem pontos, principalmente, por exemplo, pensando na Faria Lima com Rebouças, que é um ponto de conexão de dois corredores, vamos dizer. Quem é turista e chega naquele ponto pela primeira vez, ou seja, quem não é usuário diário, geralmente fica perdido, não sabe para onde ir quando quer pegar um ônibus na Faria Lima. Por exemplo, ainda mais na Faria Lima, que tem linhas que passam antes, que param antes da Rebouças, lá no ponto do prédio do UOL, do PagBank, e outras linhas que param no ponto depois da Rebouças. O que não tem hoje na comunicação do sistema de transporte de São Paulo nesses pontos é uma orientação dizendo quais são os caminhos que o pedestre deve seguir, se ele quer pegar linhas ABC ou linhas DEF naquele ponto de conexão. O que, por exemplo, o metrô faz: quando você sai do metrô, ele indica que para a Praça e Rua ABC você vai à direita, para tal lugar você vai à esquerda. Quando você tem esses pontos, por exemplo, lá também no corredor da Marquês de São Vicente, na conexão com a Ponte da Figueiredo, é outro ponto em que você tem cinco pontos ali, onde param linhas diferentes. Falta uma sinalização visual. Às vezes, essa sinalização pode ser feita com totens, com painel de LED, mas também falta um pouco de sinalização física mesmo, permanente, que eu acho que a gente poderia trabalhar nisso. E, para finalizar, a última coisa que eu queria comentar é sobre a localização do ponto. Tem um ponto que eu acho que é um caso especial de ser pensado, que é o do metrô Tatuapé, no sentido centro, na Radial Leste. Esse é um ponto que você só acessa através da passarela que vem de dentro do terminal do metrô. E, por algum motivo histórico, esse ponto fica cerca de 100 metros depois do final da passarela. Ele fica quase no fim da área do terminal, que é um terminal comprido. E eu queria entender por quê. Por que esse ponto fica longe do único ponto de acesso ao ponto, que é o fim da passarela? Tem algum motivo específico? Por que esse ponto não pode ser movido para mais próximo da saída da passarela? Porque uma coisa que você vê com frequência é um motorista gente boa, que está vindo do sentido centro, ele para ali perto da passarela para os passageiros descenderem, e depois ele segue um pouquinho à frente para quem vai embarcar. Mas por que o ponto já não fica mais perto? É um ponto que historicamente sempre ficou ali, há décadas. Mas é um ponto. Eu acho que é possível que outros terminais de metrô tenham situações parecidas, em que o local onde o ônibus para fica muito longe do acesso ao ponto. E talvez seja o caso de fazer uma revisão, verificar por que isso acontece e por que isso não pode ser alterado e melhorado. Eu uso muito esse ponto de madrugada, à noite, quando volto de um compromisso que tenho por ali. E é terrível, porque você fica ainda mais isolado esperando o ônibus, já que ele fica longe da entrada do metrô. Então, até em termos de segurança, eu não entendo muito por que esse ponto, inclusive, não é um abrigo, na verdade, é só o ponto, só tem o totem ali. E por que nunca

foi pensado, por exemplo, colocar um abrigo ali? Porque também é um lugar que não é coberto. Então, também há essa situação.

01:42:52 Muce Kalil Neto: Você está falando do ponto na Radial Leste, junto ao metrô Tatuapé, sentido centro?

01:43:01 Leandro Frenham Chemalle: Isso, sentido Patrão Pedro.

01:43:04 Muce Kalil Neto: E esse ponto, hoje, está logo depois da passarela?

01:43:09 Leandro Frenham Chemalle: Não, quando você sai da passarela do metrô, você tem que andar uns 80, quase 100 metros, até onde está o ponto. Enquanto você responde aqui, eu vou ver se eu consigo achar no Maps aqui, eu já te mostro.

01:43:23 Muce Kalil Neto: Não, eu estou vendo aqui. Você, na verdade, você não é da passarela, é da rampa. É, da rampa que vem do metrô, isso. Aquilo que você falou, você falou que faz décadas que o ponto está ali, né?

01:43:40 Leandro Frenham Chemalle: Sim, é. Esse é um ponto desde sempre. Nunca entendi, porque nunca mudou.

01:43:44 Muce Kalil Neto: É. E você, veja bem, eu também não sei desde quando que ele está lá e desde quando que ele recebeu um tratamento de um piso rígido. Então, ele tem um pavimento rígido que pega de onde termina a rampa, a partir dali começa um piso rígido. Então, por exemplo, hoje, para recuar esse ponto, significa a gente tirar ele do pavimento rígido. Salvo engano aqui, deixa eu ver de que ano que ele está, a partir de que ano que ele foi implantado. 2018 ainda não.

01:44:33 Leandro Frenham Chemalle: Eu achei aqui.

01:44:33 Muce Kalil Neto: A partir de 2021 foi colocado o piso rígido, começando a partir da rampa, dos trechos das rampas. Esse ponto, de fato, poderia estar recuado. Desculpe, eu estou vendo aqui o Google e me fugiu o seu nome. Leandro. Leandro. Então, Leandro, é uma ótima pergunta. Eu digo mais para você: eu não traria ele para a próxima rampa. Vou dizer por quê. Porque nós temos a passarela ali. Embora a cobertura do metrô cubra toda a calçada, ali não tem abrigo, porque a calçada não comporta. As calçadas não devem ter 2 metros; se tiver 2 metros, é muito. E a gente não tem condições de colocar um abrigo em uma calçada dessa. Então, esse é um primeiro ponto. Recuar hoje, por exemplo, tirar ele do pavimento rígido significa que o ônibus vai estar parando em um piso de asfalto todo ondulado, trazendo todo

o desconforto possível. Muito provavelmente ele foi até mais à frente devido à frequência de ônibus. São ônibus muito grandes, e há horários em que param vários ônibus simultaneamente. Então, se o primeiro parar muito próximo da rampa, os outros vão estar lá no *guard rail*, onde inclusive há uma área já sem uso. Então ele precisa de caixa para as pessoas subirem e descerem em área pavimentada. O maior problema aqui é a frequência de ônibus. Ela é muito grande, e isso faz com que, ali, os ônibus sejam todos grandes. Para você ter uma ideia, nós temos ali atendendo 21 linhas de ônibus, sendo 3 noturnas, e muitas linhas com ônibus de 23 metros. Se ficar mais próximo da rampa, além de fugir da cobertura, o metrô tem aquela cobertura que cobre inclusive parte da faixa de rolamento, isso ocasionaria situações em que as pessoas não conseguiriam desembarcar em função do *guard rail* ou da própria configuração do espaço, mesmo que houvesse abrigo. Então é uma...

01:47:49 Leandro Frenham Chemalle: Só uma coisa rápida aqui, desculpa, você está falando, eu estou projetando aqui na tela, ou esse ponto? Na verdade é assim: qual é a situação aqui? Tem alguns corredores em que você tem uma área de ponto, em que o ponto não é apenas o totem, ele é uma área toda de ponto. O que me motiva trazer essa pauta para cá? Porque, por exemplo, 1h30 da manhã, eu estou correndo para atravessar pela passarela para chegar e pegar o noturno. Se eu estou no pé do fim da passarela e dou sinal para o ônibus, ele me ignora no ponto. Se eu não correr rapidamente esses 100 metros até o ponto do totem, eu perco o ônibus e fico 40 minutos lá esperando o próximo noturno. Então o que acontece? O motivo de eu perguntar se pode mudar ou não, na verdade não é esse... é unicamente isso. A questão é: é possível a SPTrans estabelecer, neste local e em outros na cidade semelhantes, uma área de ponto? Porque é exatamente essa a questão. Se eu der sinal para o ônibus no pé da rampa, o ônibus não para. Não é ponto. Quando você tem uma fila de ônibus, todos parados, com trânsito, muito passageiro, ok, o motorista para, abre a porta, você desembarca ou embarca e consegue pegar. Mas se não tem ônibus no ponto, a saída da rampa não é ponto. Ela é um local fora. Se você não correr até o totem, você não pega o ônibus. Então a questão é essa: para os momentos em que não é pico, o que a gente pode fazer? Como a gente pode melhorar, vou falar acessibilidade, mas no sentido não de cadeirante, e sim da questão de você chegar mais rápido até o local onde você pega o ônibus? O que pode ser feito para que, no momento em que não é pico, o local onde o motorista para não fique tão distante? Essa é a cabeça da questão.

01:49:56 Muce Kalil Neto: Eu entendo, Leandro, a sua colocação e eu vejo uma dificuldade técnica muito grande pelo seguinte: se uma pessoa entender que o motorista pode parar fora do ponto sem ser próximo ao totem, isso vai acontecer durante o dia, e pessoas vão querer que

ele pare onde se inicia essa área que você chama de área do ponto. Ele vai querer que o motorista pare ali, o motorista não vai parar, e isso vai gerar uma reclamação que pode gerar até uma penalidade indevida para o motorista. Porque fora do ponto o motorista não tem como estar explicando que, se ele parar ali, vai vir outro ônibus atrás e isso vai tumultuar. Nós temos aí uma equação complicada, porque principalmente até tarde da noite há movimento de ônibus grandes. Não é uma questão de falar do noturno; a partir da meia-noite, o embarque poderia ser ali. Desembarque sim, tem até lei, no caso principalmente para pessoas idosas e para mulheres. Eu vejo essa dificuldade, eu entendo a sua colocação, mas vejo essa dificuldade. A partir do momento em que se fala que ali é uma área, vai ter gente que vai exigir que o motorista pare ali, mesmo que não esteja num horário em que haja uma frequência de ônibus tão grande. É o ser humano, você sabe como é essa complicação toda.

01:51:54 Michele Perea Cavinato: Obrigada. Vamos caminhando para o final já. Meio-dia.

01:52:00 Cauê Jannini (Cidadeapê): Pessoal, boa tarde já. Vocês me ouviram bem? Vou fazer as minhas colocações bem rápidas, na verdade. Eu queria voltar à discussão da Eletromidia só para colocar em uma perspectiva, enquadrar um pouco essa discussão. Porque é o seguinte: a meu ver, a prefeitura optar por usar a publicidade nos pontos para financiar a própria manutenção dos pontos é uma opção, certo? A prefeitura tem recurso, especialmente atualmente, tem recurso para fazer isso. É uma opção de priorização de orçamento e, quando a prefeitura faz essa concessão para ter publicidade nos pontos, ela libera recursos que ela gastaria com isso para fazer outras coisas. Tudo bem. Agora, a premissa básica disso para mim é que essa publicidade não pode, de forma alguma, atrapalhar o serviço do ponto. O ponto serve para dar acessibilidade, abrigo e informação para os órgãos de transporte público. Publicidade, se der para colocar e conseguir um recurso com isso, maravilha. Agora, não existe possibilidade dessa publicidade atrapalhar a função principal do ponto. Então, se a prefeitura, se isso está acontecendo com alguma frequência, precisa ser revisto o desenho dessa concessão de alguma forma. Porque, se a prefeitura abre mão de fazer a manutenção, precisa, no mínimo, ter capacidade de fazer uma fiscalização ativa desses pontos e garantir que o serviço deles vai ser igual ou melhor do que seria sem a publicidade. Isso nem é uma pergunta para o Moussa especificamente, é só para colocar essa perspectiva um pouco. Então, talvez isso precise ser repensado. As prefeituras precisam ter capacidade de fiscalizar, no mínimo. Fiscalizar ativamente. Não dá para depender do usuário no 156, porque muita coisa vai passar daí. Muita gente vai ver, vai viver os problemas e não vai denunciar porque está sem tempo, não conseguiu internet na hora, por todas as razões. A gente precisa ter essa fiscalização ativa. Aí, isso é uma questão. Outro ponto que eu ia falar é só um complemento ao que a Ana comentou de rever

o serviço do 156, que eu acho que é um ótimo encaminhamento possível para sair dessa reunião. Além de rever, tem muitos serviços da CET que às vezes eles são resolvidos no 156. Por exemplo, a CET aprova uma solicitação do usuário. Essa solicitação não foi executada ainda, mas ela já foi aprovada pela CET. E aquilo se resolve no 156 e aí acaba. Às vezes, quem responde coloca o SEI e permite que o cidadão acompanhe o andamento da execução daquele serviço. Às vezes, não. Então, um dos caminhos que eu queria propor é que fosse possibilitado para o cidadão sempre acompanhar a execução de uma solicitação com a CET. Isso também é uma coisa do 156 que faz diferença. É rebaixado. A CET aprova e finaliza no 156. Acabou. No 156 não aparece mais nada. Se o cidadão não sabe quando vai ser feito, sabe que vai ser feito, não sabe se daqui a um mês, daqui a uma semana, daqui a seis meses. Não sabe se tem algum problema. Já aconteceu comigo de aprovar e depois dar um problema com a subprefeitura, com tampa de serviço, essas coisas, e eu não fico sabendo se eu não for lá entrar com pedido de acesso à informação para pedir o SEI. É uma coisa que poderia ser relativamente simples e ser padronizada: colocar o SEI para permitir que a gente acompanhe. Só essas duas colocações. Obrigado.

01:55:35 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Cauê. Esse foi um dos encaminhamentos que eu marquei todos relacionados ao 5.6. O que a Rose trouxe, Cauê, e o que a Ana Carol trouxe. Acho que é um dos principais encaminhamentos da reunião. Eu coloquei também como encaminhamento o da Claudinha, mas o da Claudinha, por ser bem específico, eu acabei passando diretamente para os responsáveis. Passei para SP Trans CET. E eu acho que é isso. Gente, foi bastante produtiva a reunião. Alguém quer colocar mais alguma coisa?

01:56:05 Ana Carolina Nunes: Como a SP Obras não pôde vir, eu acho que talvez valha passar as perguntas que foram feitas ou a mesma ata da reunião para eles para verificar se eles não querem acrescentar alguma coisa, já que eles são gestores do contrato com a Eletromídia.

01:56:23 Michele Perea Cavinato: Acabei não falando isso, mas os encaminhamentos serão passados pontualmente para o Ronaldo, que é quem cuida do imobiliário. O principal achei bem bacana. Ele falou que está à disposição para participar conosco da Câmara Temática de Jogos de Esporte Público. Eu acho a presença deles fundamental. Então, ele colocou o titular suplente, estão com um grupo forte aqui. Farei, pode deixar, Ana. Obrigada.

01:56:44 Sandra Ramalhoso: Dá para colocar a mudança daquele ponto lá da Avenida Sapopemba à altura do número 955? Sim, claro que sim. Porque é guia rebaixada, eles altearam um pouquinho, mas não chega lá, e a gente fica sem condições de entrar no ônibus.

01:56:55 Michele Perea Cavinato: Sandra, só para não ter que puxar essa parte toda da

reunião. É a Avenida Sapopemba?

01:57:13 Sandra Ramalhoso: A Avenida Sapopemba à altura do 955, 905.

01:57:20 Mauro Calliari: Michele, acho que só para responder a sua pergunta dos encaminhamentos, o que a gente viu aqui foi uma mistura de coisas pontuais e coisas mais gerais. Eu acho que a gente precisa puxar do específico aquilo que é o geral. Então, quando a Sandra fala de um ponto, o Leandro fala de um ponto, acho importante entender que nós somos representantes, estamos falando não apenas de um problema pontual, mas aí, Mussi, acho que principalmente para a SP Trans como um todo, se nós aqui, que estamos lidando com isso o tempo inteiro, temos alguma dificuldade de saber com quem falar, sobre o que falar, aquilo que a Ana mostrou com boa, com uma dose bastante precisa, né, de como é que funciona o sistema e tudo mais, eu tenho a impressão de que tem uma coisa mais estratégica por trás disso que poderia ser encaminhada, Michele e Muce. São 7.500 abrigos, são, sei lá, quantos 13.000 pontos, sei lá quantos, né. Eu tenho a impressão de que ainda tem uma coisa que a SP Trans pode fazer, do ponto de vista de sistematizar isso tudo. A gente vê isso e fala assim: bom, das 13 mil, onde não tem ponto, onde não tem totem ele devia ter? Onde não tem abrigo ele devia ter? Quais são os abrigos que estão sendo feitos? Eu sinto que está um pouco reativo demais. Eu gostaria de sair daqui com a sensação de que a SP Trans vai trazer para nós algum dia, não precisa ser na próxima, daqui a seis meses, um levantamento um pouco mais sistemático, de números. Esses pontos que o Leandro e a Sandra falaram, como é que as pessoas estão tratando isso? Quais são as questões mais críticas? Quais são os pontos que vão mudar porque abrir uma estação de metrô? Eu tenho a impressão de que se a gente puder trabalhar com esses grandes números e com um pouco mais estratégico, a gente pode entender um pouco melhor. E do ponto de vista de fiscalização, eu ainda acho que a gente está reagindo. E não, como acho que o próprio Hélio falou, tem lugares em que você fala assim: mas por que está assim? Ah, tem algum usuário que, se ninguém reclamou, não se faz. Acho que está faltando um pouco dessa sistematização. Seria muito interessante a gente poder ver isso, seja nesta Câmara, seja na futura Câmara do Ônibus.

01:59:22 Michele Perea Cavinato: Perfeito, Mauro. Mas quando eu citei até o exemplo da Ana Carol, realmente, você vai mexer em uma carta de opções. Então, embora ela tenha trazido um problema pontual, a ação vai ser geral. Oi, Muce, você ia falar alguma coisa interrompida, desculpa.

01:59:41 Muce Kalil Neto: Não, mas aproveitando aí a colocação do Mauro, naturalmente nós temos restrição da quantidade de equipamentos de módulos de abrigo. Então, recentemente nós conseguimos uma quantidade de abrigo para prover alguns pontos, mas ainda aquém da cidade. E, naturalmente, isso é demandado em função não só da quantidade de demanda

pontual, como da demanda provocada. Às vezes, a gente tem pontos que têm um volume, uma quantidade expressiva de usuários e não tem um pedido de abrigo. Porque ele tem opções de diversas linhas passando, atendimento rápido, e não surge pedido. Por outro lado, às vezes, a gente tem um ponto de baixa demanda, porém a frequência do ônibus é menor, o intervalo é maior e as pessoas não têm como se abrigar num caso de chuva, etc., ou de sol intenso. Então, isso é mapeado muito em função das provocações e em função também das demandas. Então, onde não tem provocação, mas tem demanda grande, a gente tem mapeado de onde a gente deseja colocar. Além da limitação física. O grande problema nosso é a limitação física, é o maior empecilho. As nossas calçadas não são adequadas, a maioria delas. Quando a gente no nosso centro, todo mundo, a maioria trabalha na região do micro anel, a coisa parece ser mais simples, mas não é bem assim. Quando a gente sai do micro e passa para o macro, a coisa é bastante complicada, tanto no respeito à legislação etc., invasões, aberturas irregulares e N fatores. Então, hoje, por exemplo, nós estamos aí com foi aprovado e estamos aí com uma quantidade de abrigos sendo instalada etc., em listagem previamente colocada, que é engessada pelo Tribunal de Contas, infelizmente. E por que eu digo infelizmente? Porque no meio do caminho surgem mudanças, altera itinerário de linha, cria alguma outra coisa, um novo polo gerador etc., e a gente está engessado porque tem que ser aquilo, aquela lista previamente aprovada etc., e não necessariamente aquilo que a gente listou como prioritário. Ah, quais pontos deveriam ter abrigo? Todos aqueles que têm demanda de embarque a partir de um determinado número, no mínimo esses, e condições físicas de implantação, largura de calçada, guias alteadas e assim por diante. Conforme a Sandra comentou, de um ponto que tem um método de guia alteada. E isso nós temos uma série de irregularidades nesse sentido. Às vezes a gente precisa instalar um ponto para atender uma comunidade e é difícil achar um método de guia alteada. E, sem a guia alteada, penaliza o usuário para embarque no ônibus etc., embora o investimento no ônibus de piso baixo, ajoelamento, além de ser piso baixo, a suspensão ainda reclina o ônibus etc. para favorecer o embarque. E às vezes a gente sequer tem os 15 centímetros da guia, porque tudo guia rebaixado. Infelizmente, essa é a nossa realidade. A gente convive com 22 mil pontos na cidade, que estão dentro desses contextos todos.

02:03:57 Michele Perea Cavinato: Perfeito. A gente caminhando para o final já. São 12h16.

02:04:14 Sabryna Silva: Oi, boa tarde. É uma pergunta para o Mussi, que ele falou em questão, até me explicou como fazer um pedido, mas eu não entendi muito a distância dos pontos. Por exemplo, eu moro na Zona Leste, na Celso Garcia. Nossa, na Celso Garcia, por exemplo, lá indo no sentido centro, a distância dos pontos é enorme. É assim uma coisa de... não estou falando de 100 metros, 200, 300 metros de um ponto para o outro, só do lado direito. Do lado esquerdo, no sentido centro, a distância é menor. Eu queria só saber a lógica. Qual é a lógica dessa... Tudo

bem que você falou em questão de viabilidade de terreno, baldio, algumas coisas assim.

02:05:04 Muce Kalil Neto: Sim. O distanciamento dos pontos é de 200 a 300 metros. Nós trabalhamos com essa métrica. Às vezes, infelizmente, não consegue ser 300, porque tem uma sequência de guias rebaixadas, impossibilita, e a gente tem que penalizar, colocar 50 metros adiante, fica lá com 350 e tal. Mas, em vias comuns, normalmente é de 200 a 300 metros. Eu digo normalmente porque nós temos situações, em função de uma ladeira etc., que a gente diminui essa distância. E às vezes a gente tem até reclamação, "esse ônibus andou 150 metros, parou de novo, tem um ponto muito próximo de outro". Nós temos reclamação de todas as formas, naturalmente. Mas o distanciamento normal em vias comuns é de 200 a 300 metros. Em faixa exclusiva pode chegar até 500 metros e, em corredor, até 600 metros. Corredor exclusivo à esquerda.

02:06:13 Michele Perea Cavinato: Obrigada. Obrigada a todos. Vou interromper a gravação. Muce, te agradeço infinitamente. Agradeço esse alarme ter sido falso, porque eu não imagino essa reunião sem a tua participação. Agradeço o Dawtinho e todo o grupo.

02:06:19 Muce Kalil Neto: Pois é. Eu agradeço pela participação, compreensão de todos. Espero ter sido claro nas respostas, nas dúvidas. Tivemos essa ocorrência. Infelizmente, eu acho que foi um alarme falso, mas é um falso programado pela área de segurança, que é mesmo sem comunicação breve para ninguém, até para medir a velocidade de escoamento de toda a população que está no prédio, etc. Tem gente interna, tem visitantes etc. E isso ocorreu exatamente no horário que a gente estava ali começando.

02:07:07 Michele Perea Cavinato: Mas deu tudo certo. Muito obrigada. Anotei todos os encaminhamentos, inclusive os do chat. Cauê, muito obrigada pela boa dica aqui do Geosampa. Será feito também. Uma boa tarde a todos. Até a próxima. Bom, para a próxima reunião, a gente já tem uma pauta. O Dawtinho tem um spoiler aí, mas aí a gente conversa ao longo do mês.