Câmara Temática de Bicicleta

Data: 04/03/2026
Horário: 10h às 12h

Participantes

Adail Zerio Junior - CET
Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB
Allan – ABRACICLO
Ana Maria Kind Vitorino – Conselheira CTB
Anderson Augusto "Ciclonauta" – Conselheiro CTB
Celia – Conselheira CTB
Daniel Ingo Haase – CET/DPM
Dawton Roberto Batista Gaia – CET/SPP
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
Gisele Heloise Barbosa – SMT/AT
Guilherme Vignini – Conselheira CTB
Isabella Maciel Balbino – SMT/AT
João Lacerda
Jose Goncalves Fonseca Junior
Juliana Di Grassi – SMT/AT
kenji Kawakami – CET/GMC
Lea Lopes – SMT/AT
Lucian CTB – Conselheiro CTB
Lucimeire Peres
Mario George Favero – CET/SME
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Natalia Arg – Conselheira CTB
Paula Fagundes Mugnato – Conselheira CTB
Raquel Lourenco Mendes Novis – CET/DPM
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT
Rogerio Viduedo – Conselheiro CTB
Sergio Ricardo do Amaral – CET/GMC
Thomas Wang – Conselheiro CTB
Vanessa Baboni – Conselheira CTB
Vanessa Tordino – Conselheira CTB

Viviane Cristina da Silva
Welton Carlos de Castro Junior
Yang

Pautas

1. Atualizações sobre o BikeSP – Felipe Lara Vogel, SMT/AT
2. Esclarecimento sobre a negativa ao ofício 002/2026:

O Ofício trata de um pedido feito pelo CMTT, por meio da Câmara Temática de Bicicletas, para que dois representantes possam participar do Comitê Executivo do SICLO, contribuindo com as discussões e levando a visão de quem utiliza as ciclovias da cidade.

A questão é que a lei que criou o comitê define exatamente quem pode fazer parte dele: apenas representantes de Secretarias Municipais, da CET, da SPTrans e da Câmara Municipal, além da possibilidade de convidar Secretarias Estaduais. Como o CMTT não se enquadra em nenhuma dessas categorias, a lei atual não permite oficialmente essa participação.

Ou seja, apesar de reconhecer que a presença da Câmara Temática poderia enriquecer o debate, não há base legal para incluir esses representantes no comitê hoje. Isso só seria possível se a lei fosse alterada para prever expressamente a participação do CMTT.

3. Situação e análise de alternativas para o Viaduto e Rua Pedroso e região, por conta das obras do metrô. – Raquel Lourenço, DPM/CET

4. Devolutiva sobre os conflitos entre pedestres e ciclistas em trecho da ciclovia sobre o Minhocão devido a substituição da calçada por canteiros com jardins e vagas de estacionamento, inclusive em trechos de alto fluxo entre Avenida Angelica e Estação Marechal Deodoro. Quais alternativas serão propostas para a região para diminuir/extinguir tais conflitos? – Raquel Lourenço, DPM/CET

5. Av. Luis Carlos Berrini continua com tampas metálicas apresentando problemas. Quando teremos uma solução definitiva para o local? – Raquel Lourenço, DPM/CET

6. Dawton ficou de nos contatar, junto com a Michele, para marcarmos uma reunião, PRESENCIAL, para definirmos estruturas cicloviárias que receberão como projeto-piloto essa Requalificação de Ciclofaixas em ciclovias. Para quando podemos marcar? Nossa disponibilidade é em qualquer dia da semana na parte da manhã (mesmo horário da reunião da CTB), ou na segunda-feira em qualquer horário.

1. Quarta-feira, 4 de março, às 14h30 ou
2. Segunda-feira, 9 de março, às 10h30 ou às 14h30

Local: Rua Barão de Itapetininga, 18 – 6º andar (presencial)

00:00:52 Michele Perea Cavinato: Bom dia a todos. Bem-vindos à Câmara Temática de Bicicleta. Pauta extensa, mas toda atendida. Vamos dar início com a atualização do Bike SP. Lipe, a palavra é sua.

00:01:04 Felipe Lara Vogel: Oi, gente. Tudo bem? Eu consegui a resposta ontem do professor Fábio Kohn. Ele falou que, em novembro, já tinha apresentado aqui na Câmara Temática, inclusive fez uma apresentação mostrando como estava até aquele momento. Ele deixou o arquivo e encaminhou novamente, inclusive, a apresentação. Posso passar para a Michele, caso vocês não tenham, mas é basicamente aquilo que ele apresentou lá em novembro. Ele também comentou que existe um painel que a gente consegue acessar para analisar e visualizar os dados que estão sendo coletados. Os dados estão anonimizados, então não aparece o nome de ninguém, mas já é possível acessar esse painel. Vou mandar o link aqui também, que ele compartilhou na resposta. Ele disse que a conclusão até o momento é que, para fazer algo com mais rigor científico, uma coisa mais robusta, precisa fazer uma atualização no aplicativo. Basicamente, ao invés da pessoa, no momento em que for fazer a viagem, registrar manualmente o trajeto do ponto de origem até o destino, esse início da viagem passaria a ser detectado automaticamente. Assim, a pessoa não precisaria fazer isso manualmente. Então, nos últimos três meses, eles trabalharam nessa atualização. Fizeram a atualização no aplicativo e agora precisam de pessoas para fazer um pré-teste, um beta-teste. Quem quiser ser voluntário pode participar. Ele deixou também o e-mail do BikeSP, que eu vou compartilhar aqui no chat com vocês, porque acho que muita gente aqui pode ter interesse em ajudar nessa etapa. Depois disso, esse segundo piloto, já com essa atualização do aplicativo, deve acontecer mais ou menos como no ano passado. A ideia é divulgar agora em abril e maio e começar em junho e julho a fazer novamente os pilotos, seguindo aquele cronograma do ano passado: cerca de três a quatro semanas de pagamentos, mapeando como as pessoas estão fazendo as viagens e depois realizando os créditos no Bilhete Único. Então, basicamente, foram esses os pontos. Eu consigo compartilhar aqui no chat os links e a resposta do Fábio, que ele me mandou. Mas o arquivo da apresentação vou ter que enviar por e-mail, porque não está permitindo compartilhar aqui, não sei se é alguma configuração da Prodam ou da SMT, até estava discutindo isso agora no chat. Então, mando por e-mail para a Michelle, e ela faz o encaminhamento para vocês. Essas são as considerações do BikeSP. Se alguém quiser aproveitar para fazer alguma pergunta, não sei se vou conseguir explicar muito além disso, mas foi isso que o Fábio me contou ontem.

00:03:59 Aline Pellegrini Matheus: Oi, gente, bom dia. Então, eu queria saber, você falou que eles já estão disponíveis para novos voluntários para o teste. Eu queria saber quantos voluntários são, basicamente isso, quantos voluntários são, e quando começa esse teste?

00:4:18 Felipe Lara Vogel: O número de voluntários eu não tenho. Posso perguntar novamente para o Fábio e tentar trazer essa resposta; depois respondo por e-mail para vocês. Mas, pelo

que eu entendi, já é para começar agora, porque eles terminaram o aplicativo. Então, esse beta-teste é um teste mais simples, só para verificar se está funcionando direitinho. A ideia é começar a partir de agora. Depois, em abril e maio, a proposta é já divulgar na mídia, chamando as pessoas que realmente vão participar do piloto, podendo ser inclusive quem participou desse teste. Aí já seria valendo os créditos e tudo mais. Então, pelo que o Fábio comentou, esse teste já poderia começar agora. Para participar, é preciso mandar um e-mail para bike.st.app.im.usp.br, pedindo para se inscrever e participar. De qualquer forma, eu posso mandar uma mensagem para o Fábio também perguntando se ele tem um número definido de voluntários, porque eu realmente não sei quantas pessoas eles precisam nesse momento.

00:05:03 Aline Pellegrini Matheus: Tá bom, beleza. Porque é importante a gente saber quantas pessoas são, para a gente não chamar a gente demais, nem de menos, nem faltar, nem sobrar muita gente. Porque já foi feito um primeiro piloto, no ano passado. E agora vai ser uma segunda fase. Então tá bom, obrigado.

00:05:29 Felipe Lara Vogel: Aline, eu cheguei a conversar com o professor lá na USP ano passado. Uma coisa que ele falou, que eles gostariam de mais gente que não fosse também ciclista, ciclista mais experiente, digamos assim. Eles queriam pessoas que não pedalam, ou que pedalam pouco. Para também ver, eles precisavam de mais gente desse tipo. Acho que essa era uma das coisas que ele tinha comentado lá. Lógico que é um esforço da gente, também conseguir divulgar e tal, tudo isso. Então, acho que não é um impedimento nenhum para participar dos testes, nem da pesquisa do piloto, pelo que ele me falou. Mas isso seria importante para depois, para os resultados do relatório, da pesquisa e tudo mais. Então, pensando que vocês também têm bastante contato nas redes das pessoas que pedalam, talvez isso fosse interessante de vocês. Seria um ponto que vocês conseguiriam ajudar bastante.

00:05:57 Aline Pellegrini Matheus: Tá bom. Beleza, então. Obrigada. Eu sei que o Lucian pegou a pergunta.

00:06:37 Felipe Lara Vogel: Eu estou aqui, vou ficar mais um pouquinho. Eu vou ter que sair só às 11, mas eu estou acompanhando. Se precisar de mais alguma coisa, eu estou por aqui.

00:07:26 Michele Perea Cavinato: Mas, de qualquer forma que eu entendi, Lipe, que você vai passar para nós o estudo. Acabei de receber. Já compartilhe com o grupo. E os links foram colocados no *chat*, é isso?

00:07:41 Felipe Lara Vogel: Então, está tudo aí no *chat*. Vou tentar compartilhar de novo aqui o PDF, mas eu acho que realmente ele não permite quando é uma reunião, só quando é uma conversa entre duas pessoas aqui no Teams, não sei por quê.

00:07:57 Michele Perea Cavinato: Mas também, sem problemas, eu consigo passar depois por e-mail. Terminando a reunião, eu já passo por e-mail no mesmo grupo que foi o convite. Se vocês não tinham vontade para compartilhar. Ah, a Lucian tá voltando. Dá um minutinho antes de avançar para a próxima pauta.

00:08:22 Lucian CTB: Bom dia para todo mundo. Sobre o Bike SP, eu quero reforçar uma decepção com a demora que a gente está tendo, porque estamos indo para 10 anos de projeto aprovado e já passamos 10 anos de "vamos estudar mais um pouquinho" para poder implementar o projeto. A gente foi lá, a gente estava esperando o relatório do Banco Mundial, tivemos isso. Depois, "vamos fazer um piloto". Já passamos por isso. Agora aparece mais uma fase de piloto de algo que podia estar funcionando há muito mais tempo. São 10 anos de espera, em que a gente fica postergando tudo sempre com uma nova fase de estudo, sobre algo que a gente já sabe que é extremamente benéfico, que tem um custo-benefício de dinheiro que entra no programa e benefícios para a sociedade extremamente alto. E a gente vê esse descaso com a demora para implementar o programa. Isso é extremamente frustrante. Eu queria muito reforçar para a gente acelerar isso. Não é uma coisa que depende do professor Fábio Kohn elaborar uma nova fase. É algo que a prefeitura já tem na mão há muito tempo, os benefícios que acontecem. Em vez de depender só do projeto piloto fase 2, 3 ou 4 do IME, a prefeitura podia já estar organizando, por conta própria, o início do projeto, mesmo que com um escopo reduzido. E, se falta usuário periférico, usuário que não costuma pedalar, a prefeitura devia, na divulgação do lançamento do programa, já fazer convites para essas pessoas. É muito absurdo a gente estar indo para 10 anos de lei aprovada e ainda estar debatendo "vamos ver", porque daqui a três meses vai ter uma segunda fase do piloto. Isso é muito frustrante. Eu gostaria muito que a prefeitura levasse mais a sério esse programa, que inclusive já fez parte do programa de metas do penúltimo prefeito, e agora até isso sumiu do programa de metas.

00:10:58 Michele Perea Cavinato: Registrado. Lucian, realmente, ele é bastante antigo, a gente participou, nós tínhamos um grupo de regulamentação do Bike SP. Bom, mais algum complemento dessa pauta?

00:11:21 Vanessa Baboni: Bom dia. Tinha colegas, tudo bom? Visto isso que o Lucian considerou agora, a questão do prazo, o que a gente pode fazer de próximos passos para levar isso um pouco mais com mais seriedade, assim? Porque se eu constar na pauta e a gente não ter próximos passos a respeito disso, a impressão que eu tenho é que a gente vai ficar mais aí um tempo de estudo, e o Luciano sabe mais que eu, certamente, sobre tudo o que já foi feito sobre esse assunto de uma lei aprovada há 10 anos atrás. Então, o que a gente pode fazer? O que você pode nos sugerir de como a gente pode caminhar? Eu imagino que essa pauta já vem sendo trazida há muito tempo. Muito, muito. E a gente está vendo que não está funcionando

os caminhos pelos quais a gente está indo. Então, o que a gente pode fazer diferente? A minha sugestão é que a gente pensar o que a gente pode mobilizar de diferente para que isso caminhe. Eu participei do último teste. Foi excelente. Eu concordo com o Felipe. É uma coisa você pegar voluntários que já são ciclistas e você pegar outras pessoas que não têm a bicicleta como mobilidade principal. Mas eu acho que 10 anos já...

00:12:41 Michele Perea Cavinato: Outro perfil, que realmente esteja migrando.

00:12:44 Vanessa Baboni: É um perfil diferente, sim. Mas, obviamente, a gente já sabe das evidências do quanto isso melhora o ecossistema, as pessoas, a cidade e tudo mais. O que a gente pode fazer de passos diferentes que a gente não fez ainda para a gente dar mais serenidade para essa pauta? Essa é a minha questão.

00:12:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho o seguinte, Vanessa e Luciano. Está muito claro que esse processo, que esse projeto, é um projeto bom. Isso a gente não pode deixar de reconhecer. Os primeiros testes já demonstraram que isso realmente é uma coisa boa para a cidade. O caminho que está se tomando aqui, na verdade, é um processo de construção para convencer o prefeito de que isso é uma coisa boa para a cidade. Isso tem um custo, mas o custo é irrisório. Eu estou dizendo isso porque é um processo de construção e, quando ele estiver construído, quando estiver consolidado, com certeza não vai ter volta. Todo mundo sabe que é um projeto sem retorno. Ele passa a ser irreversível, o que é bom. Você imagina estimular a mobilidade ativa na cidade. Por isso que o Lucian está falando, e tem razão. Estimular o crescimento da mobilidade ativa na cidade e garantir que realmente os 4% que estão previstos para a agenda do clima, para 2030, sejam alcançados. Ou seja, que 4% das viagens na cidade sejam feitas por mobilidade ativa. Seria muito bom, realmente seria muito bom. Aliás, eu gostaria que fosse 10%, não 4%. E claro que o processo construtivo que a gente está fazendo na cidade, e estamos debruçados nisso, embora a gente tenha que reconhecer que é lento, deveria ser muito mais ágil. Esse processo de construção das estruturas cicloviárias precisa avançar para garantir que a cidade, de fato, possa ser utilizada em todos os sentidos e em qualquer área. Se pudéssemos ter uma estrutura cicloviária em toda a cidade, seria muito bom. Até foi interessante: meu filho mora no Canadá e está aqui no Brasil. Nós fomos jantar ontem, ali na região da Amazonas, e ele falou: "Por que nós estamos indo de carro para lá?". Eu perguntei: "Por quê?". Ele disse: "A gente deveria estar indo de patinete, de bicicleta, de qualquer coisa, menos de carro. Está tudo congestionado aqui". A gente deveria ter essa estrutura montada, capaz de permitir que as pessoas decidam se vão de carro ou se vão com mobilidade ativa. É isso que a gente tem que construir. Na verdade, a gente tem que construir isso, e não vai ser fácil, porque a cidade está passando por um momento de alterações, inclusive de pensamento e de postura pública. A gente vê, por exemplo, a decisão de fazer na Jornalista Roberto Marinho um parque linear, tirando uma faixa da avenida para construir esse parque.

Quer dizer, isso também é um processo de construção de pensamento da cidade. É isso que a gente está fazendo, e a gente vai fazer. Ele é lento, concordo que é lento, mas o processo é esse. Nós precisamos ter todos os dados, e isso é importante: ter um conjunto de elementos consolidados, capazes de mostrar para o prefeito que isso é bom, e que é bom por causa disso, disso e disso. Por isso que parece que é enrolação, que já faz dez anos e tal. Mas, sem esses dados, eu não consigo levar e convencer o prefeito de que isso realmente é bom. É isso. Nós temos certeza absoluta de que isso é bom, só que ainda não consigo demonstrar cientificamente os benefícios que ele vai trazer para a cidade. Intuitivamente, a gente sabe. É como quando implantaram a ciclofaixa na Rebouças, por exemplo. Todo mundo sabia que seria muito bom implantar a ciclofaixa ali. E aumentou em 400% a utilização da faixa da Rebouças. Hoje, o que se discute não é mais a existência da faixa na Rebouças, mas sim fazer uma ciclofaixa melhor na Rebouças, onde qualquer pessoa possa utilizá-la. Inclusive crianças, com segurança. Então, é um processo de conquista mesmo. A gente conquista o espaço e depois melhora esse espaço. Conquista o espaço e melhora o espaço. É uma construção do plano cicloviário da cidade de São Paulo. É isso que a gente está fazendo aqui. Eu vi aqui o que o Lucian está colocando no chat, mas é isso mesmo. A gente tem que construir, tem que levar isso adiante e garantir que o processo que seja implementado ou implantado seja irreversível. É isso.

00:18:21 Vanessa Baboni: Eu super entendi, Dawton, e eu concordo que tudo o que a gente tem que fazer, a gente não pode despriorizar pautas e também a gente tem que ter estudos para viabilizar aquilo que precisa ser feito. Mas a gente sabe que algumas pautas acabam não tendo essa relevância de estudos e acaba que essas nossas pautas aqui, da pauta que a gente está falando aqui, acaba sendo despriorizada. Ainda reforço o que é o meu pedido. O que a gente pode fazer diferente? O que não tem estudo ainda? O que está faltando? A gente precisa minimamente entender o que está faltando de dados e estudos, consolidar aquilo que a gente tem, desenhar um cronograma para aquilo que a gente precisa correr atrás de dados e estudos, como com a colaboração dos institutos e das entidades das quais se representa para levantar esses dados, para a gente ter minimamente a luz no fim do túnel. A gente precisa ser assertivo nisso, porque senão a gente acaba patinando nas pautas. Eu acho que, Michele e Dawton, o que a gente pode fazer para a gente olhar para essa pauta é para a gente dar passos um pouquinho mais assertivos.

00:19:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que nesse momento é continuar o que está sendo feito lá, aproveitar que a USP debruçou sobre esse assunto e está decididamente resolvendo ir até o final do processo de investigação. É isso que está sendo feito agora. Acho que a primeira coisa que tem que fazer é isso mesmo e concluir esse processo. A partir do momento desse trabalho concluído, com mais esse passo que a USP vai dar, seria muito bom se a gente conseguisse, de fato, contribuir com esse trabalho. Lá estava previsto um valor para a própria secretaria contribuir, mas acho que agora é concluir esse trabalho. Antes disso, a gente

não pode dar outro passo. Lógico que, fora esse passo que vocês estão dando, nós estamos conversando aqui internamente para poder dar andamento nisso. Isso não é que está esquecido ou abandonado por nós. Não está mesmo. Pelo contrário, a gente está insistindo muito e fazendo outras tratativas.

00:20:53 Michele Perea Cavinato: Qual o prazo desse projeto-piloto, Felipe?

00:20:58 Felipe Lara Vogel: Na verdade, o convênio que a gente tinha era de dois anos. O Fernando está tentando renovar esse convênio, mas como resultado, eles consideraram ainda não robusto o suficiente, eles estão fazendo essa segunda rodada. Em tese, ele já acabou, o convênio acabou, o prazo, no ano passado. A gente está tentando renovar, só que, mesmo assim, eles estão continuando a pesquisa. Tinha um valor que a prefeitura, em tese, ia mandar e que acabou, eles conseguiram de outra forma. Então, como não tinha isso impedindo, o convênio conseguiu continuar mesmo sem ele estar renovado. Mas é isso. Formalmente, ele não está vigente. O Fernando quer retomar isso, mas eles conseguiram fazer com outros recursos.

00:21:46 Dawton Roberto Batista Gaia: Tem que ficar claro. Lógico que é uma decisão política. A Natália colocou aqui. Lógico que é uma decisão política e não depende só desse grupo. Esse grupo aqui está super consolidado e está super a favor de tudo isso. Isso precisa ficar muito claro. É uma decisão política mesmo e essa decisão política não está na nossa mão. Está nessa instância política. Então, é isso. É claro que não é só essa decisão. Todas as outras decisões também são políticas. Embora sejam fundamentadas em questionamento técnico e em análise técnica, tudo o que a gente tem feito está baseado nisso. O próprio Banco Mundial, eu devo ser sobre aquele processo do Banco Mundial, muitas vezes, chegou a um momento em que falou: "Olha, é muito melhor investir, neste momento, em estruturas cicloviárias do que investir esse recurso para monetizar a ciclovia". Estamos lá no processo do Banco Mundial, e o entendimento era de que o recurso seria melhor aplicado ampliando as estruturas cicloviárias. Essa ampliação garantiria que as pessoas pedalassem mais e se movimentassem mais pela cidade por meio da mobilidade ativa. Mas não quero questionar nem entrar nessa discussão do Banco Mundial ou da própria Bike SP agora. Acho que o que precisa ficar claro é que nós estamos de acordo, nós concordamos e achamos que realmente é bom. Vamos consolidar isso aqui, dar o encaminhamento e levar isso para frente. Levar para o secretário, levar para o prefeito, levar para os políticos que isso é importante, mais importante do que outras coisas. Vai haver uma escala de prioridades, e quem decide isso é a Câmara Municipal, são os políticos que decidem algumas coisas. Não são todas, mas algumas com certeza precisam passar por eles, senão não passam, senão não avançam.

00:24:01 Lucian CTB: Vocês já levaram o estudo do Banco Mundial e sentaram com o prefeito

para falar: "Olha, aqui a gente tem demonstrado esse projeto, essa iniciativa que já é lei, que não precisa discutir na Câmara Municipal. A gente só precisa da regulamentação, para a qual já tivemos inclusive grupo de trabalho". A gente tem algo que está demonstrado: coloca R$ 1,00 e recebe R$ 16,00 de retorno. É o custo-benefício mais absurdo entre todos os programas que a gente tem. Vai ser maravilhoso, prefeito. É só bola quicando, é só chutar. Vocês já fizeram uma reunião com o prefeito em cima disso, para poder dar sequência? Para dizer: "Olha, isso aqui é maravilhoso e não tem comparação com nenhuma das outras coisas"? Porque vocês, da Secretaria de Mobilidade, podem chegar e falar: "Olha, dentro do nosso escopo, esse aqui é um programa que claramente precisa ser prioritário, porque não tem comparação de custo-benefício". A gente quer atingir metas do PlanClima, dos ODS, tem todos os compromissos que a Prefeitura assume, e esse aqui é um dos caminhos mais rápidos, mais baratos e mais eficazes para atingir essas metas. Vocês já fizeram uma reunião com o prefeito sobre isso? O secretário sabe que esse aqui é o programa de melhor custo-benefício que a gente tem na Secretaria de Mobilidade?

00:25:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não sei, com esse secretário aqui, eu não fiz reunião sobre isso, com os outros secretários com certeza eu fiz, com os outros secretários a gente falou, eles estavam cientes disso. Eu particularmente não fiz nenhuma reunião com o prefeito sobre isso, não sei se o secretário fez reunião com o prefeito.

00:25:47 Lucian CTB: Mas se você não fez reunião com o secretário, então ele não vai fazer reunião com o prefeito por conta própria, porque ele não sabe disso. Aqui, me parece que a gente tem um passo para avançar.

00:25:49 DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA: Calma. Estou falando com o secretário atual, estou falando.

00:26:03 Lucian CTB: Exatamente.

00:26:05 Michele Perea Cavinato: O doutor Gilmar conhecia.

00:26:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza, com o doutor Gilmar eu cheguei a conversar. Conversamos bastante. Ele tem ciência, sim, desse programa, com toda certeza.

00:26:09 Michele Perea Cavinato: Então, Lucian, sim, o secretário conhece, o doutor Gilmar conhece.

00:26:30 Lucian CTB: Ele levou para o prefeito para fazer isso? Então é isso que a gente quer. A gente quer poder dar um novo passo nesse arranjo, onde a gente possa combinar caminhos.

Porque ficar fazendo estudo a gente pode fazer para sempre. É igual para quem já passou pelo trauma do mestrado. A gente sabe que a pesquisa só acaba quando a gente passa a régua e fala: "Olha, vamos terminar aqui", porque sempre tem mais coisa para estudar. Se a gente ficar nessa lógica de "vamos fazer mais um estudo", isso acaba sendo uma ferramenta para postergar e não implementar esse direito que já é nosso, que está aprovado há 10 anos. Porque outras políticas da prefeitura não passam por 10 anos de estudo, projeto-piloto e piloto 2 antes de serem implementadas.

00:27:18 Michele Perea Cavinato: Lucian, que eu entendi o projeto-piloto não foi conclusivo, ele está sendo finalizado, é isso, não é? Ele está em uma etapa já avançada, já fizeram dois anos de projeto-piloto e está sendo concluído agora, caminhando para o fim. Eu acho que com esse projeto, é o que o Dawton falou, é a comprovação de um bom resultado que vai ser levado ao secretário, secretário para o prefeito.

00:27:41 Dawton Roberto Batista Gaia: É, agora é concluir isso que deu início. Ainda não terminou, vamos concluir e vamos levar. Passar régua mesmo, concluir e falar, o resultado é esse, passamos a régua aqui, agora é decisão daqui para cima, é isso. Está acontecendo nesse momento. Bom, eu acho que a gente tem que mudar a pauta.

00:28:10 Michele Perea Cavinato: Nesse momento, vamos pular os ofícios. Aproveitar que o Dawton está aqui, a Raquel, e depois a gente volta para os três ofícios. Vamos lá. Situação e análise de alternativas para o viaduto e rua Pedroso e região, por conta das obras do metrô. Eu acho que a Raquel ia dar a explicação, o Dawton complementa, pode ser?

00:28:34 Raquel Lourenco Mendes Novis: Então, aqui nesse trecho que está em azul é a parte que está em obras por conta das obras do metrô da Linha 1 e da Linha 6, na estação São Joaquim. Por causa disso, ele está com sentido único de circulação, no sentido da Brigadeiro para a Rua Pedroso. Então, o que foi proposto lá é o seguinte, deixa eu voltar um pouco. Existe esse trecho interditado e o desvio de tráfego foi proposto pelo viaduto Condessa de São Joaquim. Aí entra pegando a Rua Mariana de Carvalho e, depois, a Rua Pedroso.
No trecho que está interditado, só é permitida a passagem de pedestres. Então, existem duas possibilidades: o ciclista viria pela Rua Pedroso, pela Avenida Liberdade, depois continuaria desmontado pela passagem de pedestres e seguiria depois pedalando, ou faria esse desvio pela Rua Mariana de Carvalho. Esse é o funcional que a gente discutiu com o Departamento de Desvio de Tráfego, e esses são os projetos que foram implantados. No viaduto Pedroso, o trecho era na tipologia ciclorrota e, como ele ficou em sentido único da Brigadeiro para a Avenida Liberdade, foi necessário implantar uma ciclofaixa para que o ciclista seguisse no contrafluxo em relação ao sentido veicular. Já no viaduto Condessa de São Joaquim, foi alterado o lado da ciclofaixa. Antes ele ficava do lado direito e foi alterado para o lado esquerdo,

passando a ser uma ciclofaixa bidirecional. Esse é o desvio de tráfego da situação. A solução para o viaduto Pedroso foi essa. Outra pauta que também está aqui com a gente é sobre as vedações. Não sei se vocês querem fazer primeiros comentários sobre o viaduto Pedroso ou se já posso passar para a próxima pauta.

00:32:22 Felipe Lara Vogel: Eu não sei se eu posso falar aqui, mas eu queria...

00:32:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu só complementar uma coisa aqui. Eu fui lá fazer várias vistorias nessa situação. Na verdade, foi uma briga que a gente teve com o metrô, e não foi fácil. Eles queriam fazer a interdição total, inclusive para pedestres, nesse trecho da interdição. A gente falou que não tinha como impedir a passagem do pedestre e obrigar todo mundo a fazer esse desvio. Era uma coisa absurda o que estava sendo proposto. Eles mostraram o processo construtivo deles, e realmente explicaram que precisariam fazer uma laje por cima do processo construtivo para permitir a passagem do pedestre. Disseram também que não conseguiriam fazer uma laje maior do que aquela, porque isso inviabilizaria todo o processo da obra, que é justamente a junção das duas estações ali embaixo. Eu falei: "Bom, então vocês precisam colocar pelo menos uma laje mínima para garantir a passagem do pedestre. Vocês têm que me dizer qual é a largura mínima possível". No fim, se não me engano, ficou algo em torno de dois metros de passeio para o pedestre. O que eu quero dizer é que eu fui lá várias vezes, e os ciclistas estão passando por essa área mais estreita. Eles estão compartilhando o espaço com os pedestres, e tem bastante pedestre ali, muito pedestre mesmo. E os ciclistas estão compartilhando o espaço com eles. Inclusive, a maior parte que eu vi estava passando montada na bicicleta, indo bem devagar no meio dos pedestres. Alguns passam desmontados, mas a maioria das vezes que eu fui lá fazer vistoria, eles estavam passando montados mesmo. Então, existe a alternativa que foi colocada aí, como a Raquel apresentou, mas, de modo geral, o ciclista está passando por ali mesmo, compartilhando o espaço do passeio com o pedestre. É isso.

00:34:20 Felipe Lara Vogel: Dawton, era exatamente isso que eu ia falar. Na verdade, eu passo ali todo dia, porque é o caminho para a Secretaria, e cheguei a fazer esse desvio pela Martiniano, mas depois percebi que não compensava em termos de tempo. É mais rápido descer da bicicleta, seguir como pedestre, e é isso que você falou: muita gente também passa montada, mas bem devagar, na velocidade do pedestre, e segue ali, porque não vale a pena fazer toda a volta. A minha dúvida são duas: primeiro, depois que o metrô estiver pronto, não sei se isso já foi discutido ou perguntado em alguma câmara, esse trecho será requalificado como ciclovia, em vez de ciclofaixa? E segundo, essa ciclofaixa da Pedroso, que foi implantada agora, vai ficar como legado, pelo menos esse trechinho?

00:05:08 Dawton Roberto Batista Gaia: A ideia é transformar em uma ciclovia mesmo. Estou

trabalhando em um projeto maior e já fiz algumas reuniões com outras secretarias. O projeto que estou propondo no novo plano cicloviário prevê a criação de uma estrutura cicloviária, inclusive em toda a Liberdade, da Rua Vergueiro até a Avenida Paulista, conectando com a Paulista. Fiz uma proposta, que eles estão estudando, como complemento do projeto da Rua Aberta Liberdade. O que pedimos ao metrô é que, nesta fase, quando devolverem a pista, já seja de fato uma ciclovia, ocupando o trecho destinado à ciclovia. Quanto à Pedroso, ainda não conversei especificamente, mas este é o momento para discutirmos todo o entorno, Pedroso, Viaduto Condessa, São Joaquim, e consolidar tudo como ciclovia, não apenas ciclofaixa. Estamos debruçados sobre essas questões. No novo plano cicloviário, uma das propostas é justamente transformar parte da rede de ciclofaixas em ciclovias. Estamos até marcando uma reunião presencial para discutir essa possibilidade mais detalhadamente.

00:36:58 Michele Perea Cavinato: Na segunda-feira de manhã, não é, Aline? Terminando a reunião, eu faço um *invite*.

00:37:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu só preciso dar uma olhada depois na minha agenda aqui.

00:37:15 Michele Perea Cavinato: Confirma então, Dawton.

00:37:18 Dawton Roberto Batista Gaia: Gente, eu tenho que sair mesmo, porque agora já estão me chamando. Eu vou abandonar a Raquel aqui, para continuar dando as respostas aí.

00:37:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Qual que é a outra pauta que a gente tem?

00:37:46 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Eu queria falar da Pedroso antes de passar para a próxima. Raquel, você pode subir o slide com os dois viadutos, Condessa e Pedroso? Obrigado. Bom dia, pessoal. Primeira coisa: na Pedroso, no trecho inferior, onde tinha o funcional, entre a saída da 23 de Maio, do corredor Norte-Sul, e a Avenida Liberdade/Rua Vergueiro, vocês fizeram a ciclofaixa em contrafluxo, já que esse trechinho onde era o McDonald's virou mão única. Essa área laranja rabiscada representa a obra do metrô, e o pontilhado é a ciclofaixa. Ali, eu queria que vocês avaliassem a possibilidade de torná-la bidirecional, porque é um trecho bastante crítico para quem vem nos dois sentidos. Do jeito que está hoje, a ciclofaixa atende quem está saindo da Rua Vergueiro e indo, vamos dizer, no sentido Martiniano/De Carvalho. Mas para quem sobe, você joga o ciclista no meio da confusão, pelas duas saídas da 23 de Maio, subindo a Pedroso. Passei lá de manhã e vi que há largura disponível, porque existem duas faixas de rolamento subindo no sentido Rua Vergueiro, uma área que atualmente não está sendo usada para nada. Talvez seja possível experimentar, mesmo que reduzida, uma ciclofaixa bidirecional para ajudar quem está subindo no meio dos carros, ou até avaliar como finalizar

esse trecho de forma mais segura.

00:39:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Se você está falando no trechinho da obra?

00:39:21 Thomas Wang (Bike Zona Sul): É, bem no trechinho da obra ali. É, porque ali tem uma área que está ociosa, bem entre a pintura da ciclofaixa e as duas faixas de rolamento. Inclusive, hoje estava com material de obra ali, com supercone e material de obra, quando eu passei ali.

00:39:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, vou passar lá então.

00:39:36 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Então, talvez dê para pensar que seja uma ciclofaixa bidirecional mais estreita, porque é uma coisa excepcional de obra, mas ajuda quem está subindo, porque subir ali no meio da loucura que está, está perigoso. Tentei fazer isso na segunda, acho que eu fui por ali.

00:39:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Mas aí vai ser compartilhado. Acho que não consegue vir separado, Thomas?

00:39:56 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Não, está separado, porque a calçada eles puseram um gradil. Então, a calçada está separada. Mas poderia ser uma ciclofaixa bidirecional muito estreita, tipo avenida Ibirapuera, entendeu? Uma coisa assim. Aquele finalzinho da Ibirapuera, perto do clube Pele, bidirecional com um troço, que não passam das bicicletas. Mais estreito do que estaria aqui, inclusive. Esse é um ponto.

00:40:18 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou passar lá.

00:40:20 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Segundo ponto, na Condessa, a galera está andando em cima da ciclofaixa. Tem que colocar chanco ou alguma coisa o quanto antes. Se eu tentei voltar para lá outro dia e está inviável. Os carros não estão nem aí para pintura. Os motoristas ali. Eles estão andando em cima dela. E aí, no final, um finalzinho da Martiniano, quando ela chega na Humaitá. Não está dando para você cruzar para virar à esquerda, seguindo o sentido câmara, que eu já estava vindo para a câmera. É nessa parte superior à esquerda desse mapa aqui, onde a Martiniano quebra para a direita para voltar para a Condessa e para a esquerda para seguir na Humaitá. Quando você tenta virar à esquerda ali é inviável, porque está vindo um monte de carro por essa continuaçãozinha da Martiniano e não tem tempo somafórico para você virar ali. Porque ou está vindo o carro da Humaitá ou está vindo o carro da continuaçãozinha ali da Martiniano. Então, você nunca consegue atravessar. Isso ciclista e pedestre. Tinha duas senhoras ali tentando atravessar na faixa que estava inviável também.

Então, eu não sei se é uma coisa de reprogramar um tempo para o pedestre ou o ciclista dá o gato junto com o pedestre, entendeu? Porque o pedestre não está conseguindo atravessar, já que o volume que vem da Condessa está virando todo ali para subir à Martiniano. São esses três pontos desse trechinho aí.

00:41:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos dar uma olhada.

00:41:47 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Porque o pedestre também não está conseguindo atravessar, já que todo o fluxo que vinha da Liberdade está desviando ali.

00:41:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que a gente tem que melhorar, porque essa obra vai ser muito demorada, ela realmente não é uma obra rápida. Vamos ver o que a gente consegue fazer para melhorar o máximo que a gente conseguir, o máximo que puder. Esse trecho da obra, eu não estou lembrando, eu fui lá duas vezes, mas eu não estou lembrando dessa lateral da obra que você está falando aí.

00:42:12 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Se você quiser, a gente vai lá junto. Se você for lá, você me dá um toque. Pode ser. Se alguém estiver com a Renata, é tranquilo.

00:42:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu te aviso. A gente vai lá. Vamos lá. Fazer uma vistoria conjunta, acho melhor.

00:42:27 Thomas Wang (Bike Zona Sul): posteriormente, quando você quiser levar todo esse pedaço com calma, você me avisa que a gente senta e olha esse trechinho com calma, chama o pessoal da CTB, que a gente conhece ali, a Aline, acho que passava ali bastante também. Felipe também disse que passa.

00:42:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou marcar e a gente vai lá. Pronto. Está resolvido.

00:42:44 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Perfeito.

00:42:46 Felipe Lara Vogel: Só uma sugestão também, Antônio. Se você puder até escrever, acho que ajuda o Dawton aí. Assim, brevemente.

00:42:50 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Sim, eu passo por ele no WhatsApp para ele tirar melhor. Valeu.

00:42:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Mas eu já entendi. Mas eu acho que vou passar lá. Eu te aviso a hora que eu estiver indo lá. Pronto. Beleza. Está bom?

00:43:05 Michele Perea Cavinato: Vamos passar para o segundo ponto para ver se você consegue atender ainda, Dawton. Não sei se dá tempo. Mais evolutiva sobre os conflitos entre pedestre e ciclista em trecho da ciclovia sobre o Minhocão.

00:43:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Essa obra está concluída. Não tem como mexer. Eu passei lá, fui lá ver. Para falar a verdade, eu fui lá umas quatro vezes para poder ver o conflito. Eu não vi muito conflito com relação ao pedestre e o ciclista. Eu vi o ciclista quando ele vê o pedestre, ele reduz a velocidade. Mas eu não vi nenhum caso que ele precisou desmontar, por exemplo, quando estava passando o pedestre. Eu só não consegui passar lá no horário do pico da tarde. Porque eu queria passar no pico da tarde para ver porque deve talvez aumente até o número de pedestres. Mas assim, de um modo geral, eles estão convivendo muito bem essa questão do conflito. Sim, eu estou falando da impressão que eu tive lá. Eu não vi esse conflito. Poderia ter ficado mais larga essa ciclovia? Eu acho que poderia ter ficado mais larga e deixando ela estreitinha ali no ponto do pilar, como sempre foi. Mas, de um modo geral, eu não vi esse conflito tão grande.

00:44:36 Raquel Lourenco Mendes Novis: O Daniel ontem foi fazer a vistoria lá. Ele passou a mesma impressão de que você falou.

00:44:49 Dawton Roberto Batista Gaia: O Daniel é ciclista. Ele passa todo dia o caminho dele.

00:44:53 Raquel Lourenco Mendes Novis: A única coisa que temos como propósito é melhorar alguns pontos. Seria fazer a manutenção da sinalização, dando ênfase nos horários de pico, verificando a dimensão da R34, além da checagem dos gradis, porque às vezes eles não estão presentes e o pedestre acaba atravessando fora do local indicado. Nos pontos de travessia, sim, há fluxo de pessoas caminhando, mas, como você comentou, é possível conviver com essa situação.

00:45:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Uma coisa que observei, que eu acho interessante, porque eu sempre passo nessa região, é que, antes, eu via muitos ciclistas andando embaixo na via. Mesmo com a ciclovia em cima, eu via muitos ciclistas andando embaixo. E, dessa vez, eu não vi nenhum ciclista andando na pista, por incrível que pareça. Nas quatro vezes que eu fui, eu não vi nenhum ciclista andando na pista, todos eles estavam na ciclovia. Então, acho que a gente tem que observar mais, vou fazer mais vistorias lá. Mas, de um modo geral, eu achei que esse conflito estava menor do que era antes. Uma avaliação que eu estou fazendo rapidamente assim, eu achei o conflito menor do que ele estava antes. E eu estou falando. Bom, vocês não podem esquecer, eu sou coordenador do Plano Cicloviário e a minha visão é nesse sentido mesmo. Eu estou fazendo assim uma análise bem separada de tudo que possa... Uma

análise técnica mesmo da vistoria que eu fiz. Eu realmente observei que eu não vi ciclistas andando na pista e vi as pessoas com pouco conflito em cima do canteiro. É isso.

00:46:59 Vanessa Tordino: Gente, eu moro ali, exatamente nesse trecho ali da Marechal Deodoro. Eu estou um pouco chocada com essa análise, porque, na verdade, eu já fiz, inclusive, um 5-6 e eu pessoalmente já quase vi acidentes sérios ali. Por quê? Porque tem um trecho que é um ponto de ônibus ali da Avenida Angélica que liga o grande fluxo que é a entrada acesso ao metrô Marechal Deodoro. Então, é um local que eu uso ônibus com o meu filho, com criança. É, assim, temerário. O meu filho está até traumatizado e não quer andar mais ali. Por quê? Porque é perigoso.

00:47:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Só repete o local. Eu não entendi.

00:47:44 Vanessa Tordino: É entre a Avenida Angélica e o metrô Marechal Deodoro, que é um fluxo absurdamente alto de pedestre. Então, ali, o que acontece? Tem essas grades agora, então, o pedestre ou ele tem que dar volta no mundo, ou ele pega esse trecho que liga o ponto de ônibus da Angélica com a entrada no metrô Marechal. Então, é um grande fluxo ali de pedestre. Se vocês olharem, eu posso mandar todos os links até o portal que Santa Cecília fez uma matéria agora, mostrando várias chances de conflito. Então, assim, ali o que acontece, do ponto de vista do pedestre, tirou a calçada, o acesso do pedestre, botaram o jardim no meio. Então, tá, já tá concluída, análise técnica é que isso não vai mudar. Então, a minha pergunta é, o mínimo que tem que se fazer é colocar uma sinalização de compartilhado, porque o ciclista, quando ele atravessa a Marechal, tem logo o pilar que tira a visão do que tem ali na frente. Então, assim, tem pessoas com mobilidade reduzida, tem pessoas, tem criança, tem, assim, é muito conflito o tempo inteiro. Então, eu gostaria de pedir pelo menos que fosse feito uma sinalização de compartilhamento, já que a obra está posta e que não se tem o interesse de mudar.

00:48:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou voltar lá, Vanessa, vou, me comprometo a voltar lá. Se você quiser, a gente pode até ir junto, se você quiser, eu me proponho a fazer a vistoria junto com você, pra gente poder conversar no local, vai ser bem legal a gente poder falar sobre isso daí. Depois eu só preciso ver na minha agenda aqui o horário pra gente poder fazer, pra poder juntar com o seu horário aí, que você possa estar disponível, pra gente poder fazer a vistoria. Eu me proponho ir junto com você lá, tá bom? Então, só pra gente dar andamento a esse assunto aí, pra ir passando pra próxima pauta. Acho que o Thomas também tem alguma coisa pra falar aqui, nThomas? Você tá convidado, Thomas, se quiser ir também, tá convidado a participar da vistoria.

00:49:51 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Me avisa em horário que eu tento ir. Só pra falar, eu

deixei os três pontos que mais reclamaram pra gente aqui no gabinete, que é na altura da Nothmann, que tem um ponto de ônibus mais ou menos no meio da quadra aí, um pouquinho antes da Nothmann, que tá saindo aqui do centro. Na Angélica e na Marechal, que é o que a Vanessa acabou de falar, que foi o que reclamaram pra gente também.

00:50:11 Dawton Roberto Batista Gaia: E o horário que você tá falando?

00:50:15 Thomas Wang (Bike Zona Sul): As pessoas que me mandaram falaram principalmente no pico da tarde. Acho que é o pessoal chegando no metrô, porque acumula ali, e às vezes não consegue todo mundo entrar no metrô. De manhã, eles falaram que é menos ruim. Quando as pessoas estão saindo da ciclo, eu vi elas não acumulando ali. Saindo da estação, saindo do ponto.

00:50:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu realmente não fui no pico da tarde, e eu vou lá. Fica tranquilo que eu vou. Nós vamos lá. E vamos achar uma solução pra melhorar o que tá lá. É isso.

00:50:45 Vanessa Baboni: Perfeito. Eu acho que esse é um ótimo exemplo pra gente ver que algumas mudanças são realizadas sem estudos prévios pra mitigar os riscos. Então, esse eu acho que é um bom exemplo pra gente ver o quanto a gente fica muito pra alguns projetos imersos em estudos e desconsidera às vezes o que já tem publicado, e mudanças como essas que têm riscos de traumas, seja pra pedestre, seja pro ciclista, foi feito da noite pro dia sem ao menos ser feito um estudo, entendendo de forma colaborativa. Então, acho que esse é um ótimo exemplo. Dawton, se você quiser, eu já anotei aqui, você pode passar sugestões de data e horário, que aí eu vejo com a Vanessa e o Thomas, e a gente faz essa vistoria junto com você.

00:51:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito.

00:51:48 Michele Perea Cavinato: E a Luiz Carlos Berrini? Dawton, segura um minuto.

00:51:54 Raquel Lourenco Mendes Novis: Eu coloquei aqui o número do SEI, que a gente já fez a resposta e tudo, e, assim, a execução do corredor do viário da ciclovia feita nas SP Obras, foram implantadas essas barreiras, essas placas, e, assim, a CET e a SMT não têm contrato pra fazer essas alterações e dar essa solução. Então, por enquanto, a gente está ainda aguardando a Secretaria e Prefeituras sobre o que poderia ser feito. A gente sugeriu colocar as grades.

00:52:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu falar sobre isso. Nesse caso, eu me lembro que peguei o processo, levei pessoalmente à Subprefeitura e ao SIURB. Esse assunto envolve a Sabesp; esse córrego realmente gera confusão sobre quem toma a decisão e quem pode

executar o trabalho. Eu insisti bastante por causa das placas, falei: "Vocês vão esperar alguém cair dentro de uma placa e se machucar para tomar uma posição?" Fui pessoalmente fazer vistorias e reuniões em campo, e insisti para que as placas fossem posicionadas de forma adequada. Foram dois momentos: um contrato emergencial reforçou as placas com uma estrutura metálica, e depois algumas placas foram substituídas por placas de concreto. Estou contando isso porque ainda estou tentando identificar quem é o responsável. Pelo nosso contrato, nem a CET, nem a Subprefeitura, nem a SMT podem mexer nessas placas, embora seja parte da rede cicloviária. Por isso, estou tentando elaborar um TR para contratar uma empresa que resolva o problema definitivamente, mas me disseram que a responsabilidade é de outra área. O córrego, na verdade, funciona mais como um piscinão devido à baixa declividade, e precisa estar limpo constantemente para evitar enchentes na avenida. Exceto em casos pontuais, como no cruzamento com a Morumbi durante chuvas muito fortes, não há problemas significativos. O objetivo é retirar as placas metálicas e substituí-las por placas de concreto adequadas, que permitam a manutenção com o equipamento correto. O problema é que essas placas são enormes, cerca de sete por sete metros, e precisam ser construídas de forma que possam ser removidas para manutenção do córrego. Em emergências anteriores, algumas placas foram trocadas, mas a orientação de instalação não foi totalmente seguida, o que acabou gerando abertura no meio, como aconteceu na Eliseu de Almeida. Enfim, para não me alongar mais, estou em busca de uma solução definitiva. Pretendo verificar se é possível contratar diretamente pela SMT, caso todos os órgãos concordem. Vou organizar as datas e marcar uma vistoria conjunta com todos os envolvidos.

00:57:23 Michele Perea Cavinato: Dá tudo certo com as meninas, com o Thomas, com a Missai também. A Sandra que controla a sua agenda. Mas eu acho que as três pautas foram atendidas. Essas relacionadas à estrutura cicloviária? Viaduto Pedroso, Berrini e Minhocão? Estão encaminhadas?

00:58:01 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Sim, encaminhando as três. Aí é questão de ver as agendas.

00:58:04 Michele Perea Cavinato: É a agenda mesmo. Eu anotei aqui, terminando a reunião, já converso com o Guia da Agenda do Dawton e só a Berrini que aí é uma...

00:58:09 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Quem não depende de uma vistoria?

00:58:14 Michele Perea Cavinato: É uma discussão diferente. A vistoria já foi feita.

00:58:17 Thomas Wang (Bike Zona Sul): A gente ficou de responder pra vocês da reunião sobre ciclovia, ciclofaixa virar ciclovia.

00:58:26 Michele Perea Cavinato: Então, Thomas, o Dalton sugeriu ou hoje à tarde ou segunda-feira, dia 9 de março, 10h30 ou 14h30, nós estamos à disposição de vocês. O que vocês preferem?

00:58:27 Thomas Wang (Bike Zona Sul): A Aline ainda tá aqui?

00:58:41 Michele Perea Cavinato: Aline sim.

00:58:50 Vanessa Baboni: Ela está no transporte.

00:58:52 Michele Perea Cavinato: Ainda não. Daqui a pouquinho ela vai.

00:58:55 Aline Pellegrini Matheus: Então, eu acho que a gente poderia ver na segunda-feira e qual o horário que fica melhor para vocês.

00:59:05 Michele Perea Cavinato: Pode ir nos dois horários? Tá, eu vou conversar com quem cuida da agenda. A minha tá tranquila, quem cuida da agenda do Dawton e já retorna. Já retorno pra vocês. Então, de qualquer forma, na segunda. Isso. Combinado. Vamos voltar para as pautas que foram puladas? Vamos lá. A segunda resposta dos ofícios 1 e 3. Começando pelo 3, o projeto foi elaborado pela CET, encaminhado já pra SMT dia 23 de fevereiro. Já foi emitida a ordem de serviço e eu conversei agora com a contratada da manutenção. Eles ainda não receberam o TPOV, mas a previsão realmente é que chegue até amanhã. Então, esse Item está bem encaminhado. E os serviços a serem executados, o que já foi falado na última reunião. Então, toda ela era uma ciclofaixa. A estrutura e os resquícios dos dispositivos remanescentes vão ser removidos. Ela passa a ocupar o canteiro central, vai ser uma estrutura compartilhada. O canteiro central está bem machucado, eles vão refazer todo o canteiro central e entrar com a manutenção, entrar com a sinalização. Eu até mandei duas fotos do canteiro, não sei se vocês receberam. Mandei ontem à tarde.

01:00:27 Raquel Lourenco Mendes Novis: Desculpa, Michele. De qual você está falando agora? É a Raquel.

01:00:28 Michele Perea Cavinato: Ah, Raquel, não, é que Aline levantou a mão. Desculpa, eu acabei não falando sobre o doutor-professor Alípio de Barros.

01:00:33 Raquel Lourenco Mendes Novis: Sem problema. Eu conversei com o pessoal da N4, eles já estão começando os trabalhos lá, sim.

01:00:49 Michele Perea Cavinato: Eu falei ontem com o Márcio e hoje cedo para saber sobre o TPOV, mas ele falou que está bem encaminhado. Está bem encaminhado, Raquel. Oficio 3, ok, atendido. Oficio 1, acabei passando em anexo a resposta, mas, grosso modo, os equipamentos estão preparados para essa... o que foi pedido. Aline, você quer falar sobre?

01:01:16 Aline Pellegrini Matheus: Quero, eu não sei se o Magno está aqui, mas sobre a Alípio de Barros, a gente já tem uma ciclovia que está no meio da rua, mas a calçada é muito estreitinha, não é isso?

01:01:39 Raquel Lourenco Mendes Novis: Não, a gente tinha conversado na outra, foi mais prática, que o Magno tinha falado a respeito do problema de sinalização do compartilhamento no carteiro central. Então, está sendo feita toda a manutenção da sinalização, dos pictos, das placas, para ficar mais claro que é um espaço compartilhado.

01:02:07 Michele Perea Cavinato: Grosso modo, ela sai de ciclofaixa, vai para a ciclovia só que compartilhada, ela vai para o canteiro central, um lugar muito mais seguro.

01:02:14 Raquel Lourenco Mendes Novis: Ele já faz um tempo isso. Ele já foi para lá, foi isso mesmo, saiu de ciclofaixa, foi para o canteiro central. É que aí a questão é: a sinalização acabou desgastando e tudo, então aí faz respeito à manutenção para ficar mais claro. Isso não tem tanto conflito nesse projeto.

01:02:14 Michele Perea Cavinato: O Thomas colocou aqui que é importante que tenha pictogramas, sim. Isso está tudo previsto em projeto.

01:02:42 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Eu acho que tem uma coisa que eu estava reparando no contrato de maior atenção, eles estão usando aqueles pictogramas, as setas, aquele adesivo que eles passam tipo uma cola e colocam. Não está durando, comentaram a parte disso. Na própria Vergueiro, eles colocaram acho que no ano passado e já tem vários que saíram. E a Vergueiro é um lugar que teoricamente o assalto é bom, então ele deveria grudar. Não sei se é a cola que eles estão usando. Acho que vai dar uma checagem disso.

01:03:10 Michele Perea Cavinato: É bom esse retorno de vocês. Eu acho que uma vez comentaram da Hermano Marquette, é uma das ciclovias da Zona Norte também que tinha acontecido alguma coisa nesse sentido. Mas é bom esse retorno. Acho que a gente passa para a contratada. O ofício 1, Aline, quer falar sobre ele?

01:03:37 Aline Pellegrini Matheus: O ofício 1 é sobre a nossa vaga no ciclo?

01:03:44 Michele Perea Cavinato: Não. O ofício 1 era sobre a fiscalização com equipamentos eletrônicos.

01:03:50 Aline Pellegrini Matheus: Ah, sim. Recebemos a resposta dizendo que só é possível fiscalizar se houver alteração na legislação, por conta de um decreto do prefeito que restringe a instalação de novos radares. Mas não estamos pedindo novos radares; o que queremos é usar a estrutura já existente, inclusive as câmeras do SmartSampa, para fiscalizar as ciclovias. Acho que vale uma reflexão e reavaliação disso, porque a proposta não é aumentar radares, mas sim aproveitar o que já existe. Temos percebido que está cada vez mais difícil pedalar nessas vias, onde precisamos compartilhar espaço com motociclistas, e isso pode gerar acidentes graves. Uma mudança radical nesse sentido é necessária. Além disso, como sou conselheira no CPM da Vila Mariana, sei que a prefeitura está convidando o pessoal do conselho para conhecer o funcionamento do SmartSampa, visitar a central de controle, etc. Então, talvez seja interessante que o CMTT ou a CTB também solicitem uma visita, para entender melhor o sistema e avaliar se ele poderia atender à fiscalização das ciclovias.

01:05:51 Michele Perea Cavinato: Aline, você pode passar um ofício e nós encaminhamos para a SMSU. Até o prédio é bem perto do nosso, aqui na 3 de dezembro, nós já fizemos visita lá.

01:06:02 Aline Pellegrini Matheus: O ruim, Michele, é que todas as coisas que a gente tem passado, que a gente tem feito ofício e tudo mais, a gente está recebendo só negativa.

01:06:16 Michele Perea Cavinato: Não, vai de dia 3, uma foi muito boa, o resultado do Magno foi muito bom. As duas envolvem lei. Ontem eu até conversei com o secretário sobre... Tinha comentado com você que eu gostaria de colocar um complemento na portaria do ciclo. Mas é o que ele falou, é uma lei. A lei você não altera, a lei você altera com outra lei.

01:06:24 Aline Pellegrini Matheus: Então, o que justifica, por exemplo, o comitê de calçadas aceitar membros que não são da prefeitura, porque tem ONG participando, tem sociedade civil e tudo, e o ciclo não.

01:06:52 Michele Perea Cavinato: Existe uma lei do comitê de calçadas? Existe uma lei estabelecendo membros? Porque o ciclo, sim, existe.

01:06:52 Aline Pellegrini Matheus: A lei deles é muito parecida com a nossa. Estabelece membros tudo e não estabelece as ONGs. E as ONGs fazem parte, pessoas da população civil fazem parte, a Sandra Ramalhoso mesmo lá do CMTT faz parte do comitê de calçadas.

01:07:16 Michele Perea Cavinato: Ontem até nós abrimos a lei, a Lei 16.885 de 2018, e ela é muito clara nos componentes, no pleno desse comitê, e ele não dá abertura para a inclusão, porque ele falou... Não é um parágrafo, ainda que peça como observador, só uma nova lei alteraria essa.

01:07:36 Aline Pellegrini Matheus: É, mas no final do decreto até está escrito que, havendo interesse da prefeitura, pode aceitar mais membros no comitê, entendeu? Então, é o próprio decreto também que diz isso. E assim, depende muito mais do interesse da prefeitura em nos aceitar do que só mudar uma lei.

01:08:12 Michele Perea Cavinato: Eu tinha até feito uma sugestão de parágrafo, que poderão participar do conselho das reuniões do comitê, na qualidade de observadores, até dois representantes do conselho do CMTT, indicados pela Câmara Temática de Bicicleta, mas ele falou que a lei não permitia. Vou puxar esse último parágrafo que você comentou, realmente eu não tinha visto. Está no próprio ofício que o Pradas passou para a gente.

01:08:19 Aline Pellegrini Matheus: Mas, beleza, eu estou conversando também com um advogado amigo, para ver como a gente pode responder esse ofício, de forma que a gente consiga investir melhor.

01:08:50 Michele Perea Cavinato: Perfeito.

01:08:59 Aline Pellegrini Matheus: Sobre os ofícios, acho que contemplamos. Não sei se alguém tem mais alguma coisa para colocar.

01:09:04 Michele Perea Cavinato: Tem alguém? De encaminhamentos, a pauta 1 é a conclusão do projeto piloto, apresentação para o SMT, para o secretário, apresentação ao prefeito e início do programa. Esses são os passos, até para uma das perguntas da Vanessa. Pauta 2 eram os ofícios, os dois foram respondidos. Assim que tiver o TPOV, já terá início, pelo que a Raquel até comentou, já está tendo uma movimentação da contratada, da M4, o que é ótimo, a qualidade técnica deles é muito boa. Esclarecimento sobre a negativa do ofício 02, que é a participação do ciclo, foi falado. Três pontos, viaduto pedroso, devolutiva do Minhocão e da Berrini foram esclarecidos. O que ficou para essa? Marcar a vistoria com a Vanessa do Minhocão e com o Thomas da Rua Pedroso. É isso, já converso com a secretária do Dawton.

01:10:15 Vanessa Baboni: Para ver as datas.

01:10:18 Michele Perea Cavinato: Sim, tem alguma preferência de vocês? Só para eu ir pontualmente? O ideal é que pegasse meio período e já fizesse os dois, até porque o Thomas

tem interesse em participar das duas.

01:10:30 Vanessa Baboni: Eu também tenho interesse junto com a Aline.

01:10:32 Michele Perea Cavinato: Para a Aline, melhor é segunda.

01:10:34 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Para mim, de terça à tarde é ruim.

01:10:41 Vanessa Baboni: Pode ser segunda tarde.

01:10:44 Vanessa Baboni: Segunda tarde é excelente para todo mundo.

01:10:46 Aline Pellegrini Matheus: Depois de terminar isso, eu queria colocar mais um assunto.

01:10:49 Michele Perea Cavinato: Claro que sim. E a reunião presencial também, a gente vai dar uma conversada com o condado. Ficou para segunda-feira, só definiu o horário. O ideal é que a gente conseguisse resolver tudo na mesma, na segunda-feira, pegar meio período só para vocês.

01:11:07 Vanessa Baboni: Mas essa reunião presencial, não das vistorias, a outra é de qual pauta mesmo?

01:11:14 Michele Perea Cavinato: É a transformação de ciclofaixas em ciclovia, foi um trabalho que o Dawton fez.

01:11:19 Vanessa Baboni: Mas eu acho que esse é quase um trabalho que a gente precisa de mais tempo. Acho que não dá para juntar tudo. Eu acho que para ter qualidade é melhor. A minha sugestão, como várias pessoas da CTB se interessaram em participar dessa construção coletiva, acho bom que a gente já veja duas sugestões de datas, um pouquinho mais para frente, porque a gente dá tempo de fazer uma votação aqui internamente, em um grupo interno, para ir com uma data mais certa para você, para ter o maior número de participantes. Porque eu acho que, para esse trabalho, é importante a participação de mais pessoas.

01:11:57 Michele Perea Cavinato: Então, o Dawton tinha sugerido 9 de março. Pelo menos para uma primeira conversa, Vanessa, não vamos perder, não vamos deixar esfriar. É uma primeira conversa, precisando a gente dar continuidade. Então, ele sugeriu que fosse ou 10h30 da manhã ou 14h30. Eu vou ver como está a disponibilidade de agenda dele, eram os dois horários que ele tinha disponível. Quando a gente fala 10h30, é o período da manhã e o período

da tarde. Ele vai fechar para vocês.

01:12:20 Vanessa Baboni: Tá, mas acho que não dá para coincidir fazer as duas coisas. Será que dá?

01:12:31 Michele Perea Cavinato: É muita coisa, é difícil. Você tem razão. É uma construção diferente. Eu acho que dá para fazer as duas coisas. Essa pauta é para abrir planta e uma oficina.

01:12:40 Vanessa Baboni: Exato, exato. Então, eu não sei o que é prioridade aí. Eu acho que se a gente faz primeiro a vistoria, porque se a gente está falando em segunda-feira, a gente tem que pensar nas duas próximas, seriam, não é? Nove e dezesseis.

01:12:57 Michele Perea Cavinato: O que vocês preferem?

01:13:00 Vanessa Baboni: Thomas e Aline, a prioridade vocês e o Ivan também.

01:13:06 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Para mim é sempre melhor a tarde.

01:13:09 Vanessa Baboni: A prioridade da agenda é o seguinte, as vistorias é mais prioridade, ou a gente fazer a oficina sobre as plantas de transformar...

01:13:20 Michele Perea Cavinato: Estrutura da ciclofaixa e da ciclovia.

01:13:21 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Ciclofaixa e ciclovia. Eu farei a vistoria primeira, acho. As duas são importantes.

01:13:28 Vanessa Baboni: Não, as duas são importantes, sim, mas a gente vai ter que priorizar. Qual é a votação, hein? Rapidinho.

01:13:36 Aline Pellegrini Matheus: Ah, gente, se vocês quiserem fazer as vistorias primeiras, dado que os problemas estão muito...

01:13:47 Michele Perea Cavinato: A Natália concordando aqui, perfeito.

01:13:50 Vanessa Baboni: Legal, perfeito. Então, dia nove e três a gente faz a vistoria e a segunda...

01:13:52 Michele Perea Cavinato: Só confirma os horários. Aline, eu falei de segunda por tua causa, mas se vocês quiserem qualquer outro dia.

01:14:02 Aline Pellegrini Matheus: É, segunda-feira para mim é o melhor dia, porque é o dia que eu tenho disponibilidade.

01:14:08 Vanessa Baboni: Tá bom, a gente se ajusta ali, não tem problema. No dia 16, a gente propõe essa outra pauta, que é abrir as plantas e aí a gente vai fazer um trabalho mais interno.

01:14:19 Michele Perea Cavinato: E escolher e elencar as estruturas. Perfeito. Combinado. Aline, você queria colocar alguma coisa?

01:14:28 Aline Pellegrini Matheus: Sim, eu queria colocar, talvez, que possa inserir nessa pauta das vistorias, mas eu acho importante a gente falar sobre o problema que aconteceu recente lá na Indianópolis. Foi para a mídia e tudo mais, que o ciclista caiu lá, quase foi atropelado, na faixa da esquerda e tudo. Eu sei que vocês sinalizaram lá o entorno do problema, mas eu queria saber o que, de medida efetiva, a gente vai poder fazer ali para resolver o problema, porque tem um degrau enorme, é raiz de árvore, enfim, a gente sabe ali na avenida tem inúmeras árvores, a gente já teve o problema daquela figueira, aquele contornar e tudo mais. Mas a gente não pode deixar ali só sinalizado com colho e não resolver o problema de fato. Eu queria saber o que a gente pode fazer ou se a gente inclui essa estrutura aí nesse dia das vistorias, porque lá está um problema que também está evidentemente presente no dia a dia nosso aí.

01:15:40 Michele Perea Cavinato: Eu acho que essa nem tem necessidade de vistoria, porque o problema já foi detectado e a empresa já foi acionada. É isso, não é, Raquel? Eu compartilhei com a Raquel e com o Dalton.

01:15:50 Raquel Lourenco Mendes Novis: Exatamente.

01:15:50 Aline Pellegrini Matheus: Eu sei que a empresa já foi acionada, que está em garantia o serviço, talvez, e tal, mas eles deram prazo? Como que funciona, assim, de coisas práticas?

01:16:03 Raquel Lourenco Mendes Novis: Esse retorno que a gente não pôde. Eu teria que ver com a secretaria, que o contrato é da secretaria, mas a gente pode ver isso de resposta pra vocês.

01:16:11 Aline Pellegrini Matheus: Beleza, então. Então, a gente fica no aguardo, quem sabe na segunda vocês já tenham alguma coisa pra falar pra gente sobre isso.

01:16:19 Michele Perea Cavinato: Não, eu acho que o retorno até é pra dar antes, eles devem

estar, já é um processo que está acontecendo.

01:16:24 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Apenas a conselho, a Indianópolis, a Aline falou, ela tem os três ou quatro pontos que o contrato deu essa levantada, não só esse que, vamos dizer, ficou famoso, tem outros pontos ali, e na Hugo Beatriz, que é aquele trecho entre o São Judas e o Conceição, ali também tem dois ou três pontos onde o contrato levantou, passei ali ontem, não vou lembrar onde, mas entre o viaduto ali sobre a Bandeirantes e o metrô Conceição tem dois pontos que dão uma levantada ali no contrato.

01:16:56 Michele Perea Cavinato: É o mesmo contrato, Thomas?

01:16:57 Thomas Wang (Bike Zona Sul): É o mesmo contrato, a transformação foi feita, acho que pela mesma empresa na mesma época. Foi aquela coisa que eles fizeram no concreto por cima do asfalto, sem raspar o asfalto. E foi uma novela, uma novela aqui. De novo, mesmo com reparo.

01:17:10 Aline Pellegrini Matheus: É a questão da dilatação. Porque ela, o chão ali dilata e vira e mexe, tem que resolver esses problemas que ficam recorrentes. Faz, daqui três meses tem que fazer de novo, depois mais quatro meses tem que fazer de novo. E funciona assim. O problema é que antes era um ponto só, que sempre ficaram assim, agora a gente tem mais de um ponto. Tem dois, três pontos.

01:17:41 Michele Perea Cavinato: Eles já foram relatados? Está sendo passado pela primeira vez aqui.

01:17:44 Aline Pellegrini Matheus: Não, eles já foram relatados várias vezes.

01:17:48 Thomas Wang (Bike Zona Sul): O da Augusto eu falei ano passado, em algum momento aqui.

01:17:52 Aline Pellegrini Matheus: Da Hugo Beatriz.

01:17:52 Michele Perea Cavinato: É que em Indianópolis já está relatado.

01:17:57 Aline Pellegrini Matheus: A gente já documentou ele várias vezes, na época que a Jaqueline estava aqui, eu enviei um e-mail com muitas fotos, bem documentadinho e tudo. Não, a gente teve um retorno, o problema foi resolvido, o problema, como que tem sido tratado lá? Tem sido resolvido de forma pontual, cada problema que a gente sinaliza. Só que como a estrutura foi colocada em cima do asfalto, sem nenhum tipo de tratamento, não teve raspagem,

nada, só jogaram o concreto por cima, a cada X tempo, alguns meses, três, quatro meses, o problema retorna. E aí tem que fazer de novo. Então o que a gente vem fazendo aqui é toda vez que o problema aparece, a gente relata para vocês, vocês vão lá e arrumam. Mas não é uma solução definitiva, porque não resolve de fato o problema que a estrutura tem ali.

01:19:04 Michele Perea Cavinato: É o que o Thomas falou. O método construtivo é falho, então isso vai acontecer.

01:19:09 Aline Pellegrini Matheus: A gente está fazendo isso, relatando, a prefeitura vai lá, conserta tudo, mas é isso. A gente tem que relatar. É, não está sendo definitivo. Essa é mais uma vez que a gente vai relatar. Na segunda-feira, já que a gente vai marcar provavelmente a reunião à tarde, se for à tarde mesmo, de manhã eu passo lá, tiro umas fotos e tal e retorno para vocês. É isso.

01:19:53 Anderson Augusto: Bom dia, tudo bem? Aproveitando a dianteira, que a gente tem registrado, somente para vocês darem uma olhadinha, tem uma estrutura cicloviária, que é a ciclopassarela lado do Mercadão, na parte do Novo Mundo. Muita gente está se questionando quando vai ser pronta, quando vai estar pronta, porque já foram feitos os estudos de sondagem de solo no ano passado, exatamente em abril do ano passado. A galera foi empolgada porque soube que havia testes, que havia divulgação, que ia ocorrer isso. Eu sei que a resposta não vai vir agora, mas eu deixo registrado para que vocês também tenham certeza de que a população que está esperando é a ciclopassarela, vai ser usada, as capacidades são muito importantes. Eu queria saber, você já abriu a lista dos planos? Você já tem uma previsão? Alguma coisa nesse sentido?

01:20:59 Michele Perea Cavinato: Raquel, sabe?

01:21:02 Raquel Lourenco Mendes Novis: Não, não tenho previsão ainda. A gente ainda não recebeu o projeto para fazer análise. Ou seria a ciclopassarela? Ainda não tenho, já. Perto do parque do Ipiranga, fazendo a ligação com o parque Novo Mundo.

01:21:32 Michele Perea Cavinato: Conversar com eles agora à tarde, ver se eles têm alguma previsão. Podiam até apresentar, numa câmara temática, apresentar o projeto, alguma coisa que já tenha.

01:21:40 Anderson Augusto: Eu vi de antemão, a carta é nossa, que não vou agir para eles, porque eles vão falar. Eu vi de antemão toda a sua documentação, que foi feita por uma galera também, aberta no ano passado. Isso deixou o pessoal muito empolgado. O que acontece? A galera tem que dar uma volta na próxima conta, porque demora, demanda quase 40 minutos

a mais para uma tradução que não demoraria 10 minutos.

01:22:15 Michele Perea Cavinato: Eu anotei aqui. A gente conversa com o SP Urbanismo e dá um retorno para vocês.

01:22:21 Anderson Augusto: Muito grato.

01:22:23 Michele Perea Cavinato: Gente, acho que é isso. Está bem caminhada a reunião. Vários retornos. Sabe o que eu não recebi de vocês ainda? A proposta de regimento interno. Na verdade, não é nem o regimento, eu estou preocupada com os componentes. Está muito desatualizado isso aqui.

01:22:36 Vanessa Baboni: A gente está se articulando internamente aqui. Aline também pode complementar, quem também estiver dando uma olhadinha. A gente vai estabelecer aqui internamente um prazo máximo possível, ainda essa semana, para fechar os pontos em comum, para a gente apresentar para você. Na sexta, Aline? Ou não?

01:22:59 Aline Pellegrini Matheus: Não, a gente precisa fechar isso essa semana, que a gente está revisando os pontos. A Vanessa e eu, a gente está revisando os pontos e vamos apresentá-los para o nosso grupo todo. E aí, fechando, a gente já envia para vocês a lista dos componentes que eu envio hoje está...

01:23:23 Michele Perea Cavinato: Combinado, combinado. Eu abri aqui em 2015. Falei, socorro. Toda a nossa formação original lá atrás.

01:23:32 Aline Pellegrini Matheus: Hoje ainda a lista dos componentes.

01:23:44 Michele Perea Cavinato: Combinado. Obrigada, Aline. Obrigada, Vanessa. Olha, Raquel achou aqui uma reportagem sobre. Raquel, quer falar alguma coisa?

01:24:01 Raquel Lourenco Mendes Novis: Eu abri aqui. A prefeitura anuncia projeto de urbanismo social para a requalificação da região do Céu, o Parque Novo Humanito, na Zona Norte. E que aí foi essa proposta de fazer a ciclopassarela. Então, a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamentos nunca realiza a coordenação técnica do Programa de Urbanismo Social na cidade. E que coordena essa requalificação urbana do Parque Novo Humanito. Eu tenho que entrar em contato com eles para ver como está o comportamento disso.

01:24:33 Michele Perea Cavinato: Ele que coordena todos esses projetos. Foi o que trouxe para nós as últimas ciclopassarelas. Aquela da panorama. Acho bacana. Eu converso com ele

hoje à tarde. Obrigada, Raquel. Bom, gente. Encerrando por aqui. ou parar a gravação. Subo a gravação na página.