

CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 11/03/2025

Horário: 10h00

Participantes:

Adail – DPM/CET

Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT

Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB

Allan – ABRACICLO – Conselheiro CTB

Álvaro - SMT/AT

Ana

Anderson Augusto "Ciclonauta Urbano" – Conselheiro CTB

André Luis Coentro de Almeida - SMT/GAB

Marcus Buelloni – GPL/CET

CASSIO – DPM/CET

Daniel Ingo – Conselheiro CTB

Daniela (CET) – SET/CET

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Fabio Saraiva – Imprensa/SMT

Felipe Lara Vogel – SMT/AT

Fernando Miquelin – SMT/AT

George Queiroz – Conselheiro CMTT

Giu Kam

Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT

Juan Lira

Lea – SMT/AT

Lucas Brandão

Luccas Bernacchio Gissoni – SMT/AT

Lucian CTB – Conselheiro CTB

Marcelly – SMT/AT

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Paula

Paulo Henrique – SMT/AT

Pedro Ivo – SMT/AT

Raquel – DPM/CET

Renan Villarta – Conselheiro CMTT

Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT

Sergio Amaral – GMC/CET

Ricardo Pradas – SMT/AT

Thomas Wang (Bike Zona Sul) – Conselheiro CTB

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Welton – DPM/CET

Yang - SPTrans

Pautas

1. Cancelamento da nova licitação de ciclovias – Ricardo Pradas, SMT/AT
2. Atualização do Programa Bike SP – Dawton e Pedro Ivo, SMT/AT
3. Concorrências 02 e 03:
 - a. Ponte Jaguaré;
 - b. Ponte Freguesia do Ó;
 - c. Rua Alvarenga;
 - d. Demais vias faltantes.
4. Criação de grupo de trabalho das Secretarias de Transporte e Subprefeituras para analisar procedimentos para transformar ciclofaixas em ciclovias elevadas (dificuldades, orçamento, soluções para trechos específicos e guia para solução de trechos genéricos) – Conselheiros CTB e SMT/AT
5. Obras da Avenida Santo Amaro – Dawton Gaia, SMT/AT
 - a. Cruzamento das avenidas Hélio Pelegrino e Santo Amaro: Falta de estrutura ciclovária e falta de estruturas ciclovárias paralelas na Nova Santo Amaro.
6. Ciclop passarela Erika Sallum e entorno – Dawton Gaia, SMT/AT
 - a. Revisão da estrutura após a queda do guardacorpo;
 - b. Acesso a ciclop passarela 1 sentido Pinheiros – Rua Butantã: revisão do desenho;
 - c. Acesso a ciclop passarela 2 sentido Butantã – Rua Lemos Monteiro: melhoria do desenho e do pavimento.

Informes

1. Buraco na Avenida Rebouças; Dawton Gaia, SMT/AT
2. Falta de pintura de travessias de ciclistas após o recapeamento:
 - a. Rua Honduras
 - b. Rua Haberbeck Brandão
 - c. Rua Humaitá
 - d. Rua Padre Machado
3. Grelhas do Viaduto Dante Delmanto e Avenida Hugo Beolchi Dawton Gaia, SMT/AT
4. Trecho faltante da ciclovia Radial Leste – Dawton Gaia, SMT/AT

00:01:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, vamos dar início. Quando ele chegar, a gente apresenta o André. Bom dia a todos. Nossa pauta hoje é razoavelmente longa. Nós temos o cancelamento da nova licitação, atualização do programa Bike SP, concorrências 02 e 03, criação de um grupo de trabalho das Secretarias de Transportes e Subprefeituras, obras na Hélio Pelegrino e Santo Amaro e entorno e alguns informes. Você quer começar pelos informes já? Michele, vamos começar pelos informes aqui. Vamos lá. Enquanto você sobe a apresentação. Perfeito. Então, o Buraco da Avenida Rebouças. Isso, o Buraco da Avenida Rebouças informe todas as atividades e ações referentes à fresa e recape, na cidade, em relação à responsabilidade de SMSUB. Posteriormente, a CET elabora o projeto e implanta essa sinalização. Então, com relação à Rebouças, fizemos lá contato com a SMSUB para poder encaminhar o problema, para poder resolver isso definitivamente. A ideia de tentar formar um grupo de trabalho, que faz parte dessa pauta, é tentar resolver esses problemas definitivamente quando ocorrem na região da ciclofaixa. Então, é isso. Dependemos da fresa e da capa da SMSUB, porque, no contrato de manutenção permanente da rede cicloviária, nós não temos esse item de manutenção permanente. É fresa e recape. É isso. Sempre que houver uma fresa e recape, nós dependemos da SMSUB. Então, todo o nosso plano cicloviário, toda a manutenção do plano cicloviário, onde houver fresa e recape, nós dependemos da SMSUB. Acho que o objetivo de tentar fazer essa segurança dos cicloativistas, depois a gente vai escutar um pouquinho deles, para poder entender como é essa proposta, e resolver isso definitivamente. A falta de pintura das travessias de fresa e recape, além da Honduras, Haberbeck Brandão, Humai e Padre Machado, elas estão fazendo vistorias de toda a região, todo o plano cicloviário, de tudo que é existente das ciclovias. Nessas vistorias, o que não depender de recape, nós vamos fazer manutenção pelo nosso programa de manutenção. Já encaminhamos para o nosso grupo fazer as vistorias, para a empresa que está fazendo a vistoria, a empresa contratada de manutenção, eles estão fazendo as vistorias, eles nos mandam lá o relatório fotográfico, e tudo que for possível aprovar, que não tem recape, ou seja, tudo que é concreto, até guia e sarjeta, a gente pode resolver pelo nosso contrato. E calçada, nós podemos fazer pelo nosso contrato, senão nós dependemos da SMS para fazer essa manutenção. Claro que nós estamos fazendo esses encaminhamentos também, o que depender deles, para a gente poder acelerar esse processo de manutenção. As grelhas do Dante Delmanto, na verdade, nós descobrimos que foi trocada a grelha, tinha uma grelha lá que estava com problema, nós não temos essa grelha no nosso contrato. Quem trocou a grelha foi a subprefeitura da região, e nós estamos conversando com ele para ver se coloca essa grelha no sentido oposto. Lógico, porque a gente sabe que uma grelha colocada longitudinalmente, onde tem uma bicicleta passando, o risco de acidente é muito grave. Nós estamos conversando com eles para eles trocarem essa grelha e colocarem uma grelha na posição correta, onde

não traga um problema para o ciclista. O trecho faltante da ciclofaixa, da ciclovia da Radial Leste, esse projeto especificamente, nós estamos entrando em contato com o SP Obras, para ver se ele traz para nós aqui para apresentar o projeto inteiro da Radial Leste. O projeto inteiro contempla a ciclovia e a ideia é trazer uma apresentação completa do projeto inteiro aqui do corredor Rádio Oeste, que contempla aí a ciclovia com certeza, isso não poderia deixar de contemplar, porque inclusive o nosso programa de implantação de ciclovias já foi suspenso por conta desse projeto que já estava em andamento, e as obras já começaram. Acho que nós estamos até decidindo aqui, como é um projeto grande, se a gente apresenta ele aqui na nossa Câmara Temática mesmo, da bicicleta, que seria bom, ou se apresentado lá no CMTT para todas as áreas. Eu acho importante quando faz a apresentação no CMTT é que outras áreas terminam tendo contato e tendo um olhar mais forte com relação ao plano cicloviário e tudo que vem acontecendo dentro da cidade, porque o CMTT trata das outras Câmaras Temáticas, inclusive. É uma questão de decisão do próprio grupo, os conselheiros aqui da Câmara Temática achar que deverá ser apresentado aqui, não tem problema nenhum, nós podemos apresentar aqui também e dar esse andamento. Bom, os informes são esses.

00:09:13 Aline Pellegrini Matheus: Bom dia, pessoal, tudo bem com vocês? Em relação aos informes, vamos começar pela ordem. Sobre a Rebouças. Eu sei que tem a questão do recape e a questão da pintura. Entendo a questão do que compõe o contrato de reforma de manutenção de vocês. Mas o que eu queria saber é o seguinte, vocês entraram em contato com a SMSUB, eles deram prazo, não deram? Porque as diferenças do contrato a gente já conhece, a gente já sabe o que tem no contrato e o que não tem. O que a gente precisa saber é de uma solução efetiva. Se vocês entrarem em contato, se eles derem um prazo, porque enquanto a gente não sabe desses prazos, tem gente que está caindo lá, tem gente que está se acidentando lá. A gente recebe, pelas redes sociais, os relatórios e os cheques do oeste, praticamente todos os dias, informações e relatos de gente que está se acidentando lá. A situação já é estreita. Desde sempre, ela já é praticamente uma ciclolinha. Agora, ela ainda está superesburacada, superdefeituosa. A gente fica nesse empate burocrático de vocês, em que a CET não pode recapilar, porque a SMSUB que tem que fazer, porque, enquanto a SMSUB não fizer, vocês não podem clicar. Fica um jogando para o outro. Enquanto isso, o ciclista tenta ameaçar. Esse é o ponto. O outro ponto que foi falado, segundo a ordem das coisas. O segundo ponto é sobre as pinturas Honduras, que é aquele trecho que liga a Whitaker com a Nhambiquaras, ali não é só pintura, porque ali não foi feito nada de manutenção, na verdade. Ali não tem pintura, não tem recape, não tem manutenção nenhuma feita. Na vistoria, vocês vão constatar que não foi feito nada de manutenção. Tem trecho que nem fachão não tem mais, não tem finalização, não tem nada, nada, nada. Precisa rever tudo daquele

trecho, que é cerca de 500 metros que o ciclista está totalmente abandonado. Em Urubeon, que o viaduto ali está perfeito, ele está totalmente bonitinho, a maioria das grelhas estão na posição correta. É só na saída do viaduto mesmo ali, entre o viaduto e o começo da Urubeon, que está aquela grelha horrorosa. Ontem eu passei ali, eles realmente fizeram uma troca de grelha, colocaram uma grelha novinha, mas a grelha novinha é errada de novo. Então, assim, precisa cobrar mesmo lá da subprefeitura, porque eles fizeram uma nova manutenção e colocaram errado de novo. O ciclista continua passando o perigo ali. Agora, o voo está ainda mais largo, antes era só um pneu daquelas bicicletas de *speed* que tem o pneu mais fino, agora cabe qualquer pneu lá dentro, está bem perigoso para a gente. O ciclista que é mais iniciante, menos experiente, vai se acidentar ali com facilidade. Antes que aconteça uma coisa mais grave, precisa corrigir aquilo tanto antes. Está bom? É isso. Obrigada.

00:13:26 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós estamos cobrando lá, a SMSUB, não temos o prazo ainda, mas o que a gente sabe, que tem de retorno aqui e lá, é que vai ser uma questão de que todas as províncias implantadas têm uma garantia. Então, nós estamos buscando a garantia da empresa que foi contratada para poder fazer esse recape e resolver isso definitivamente. É isso. Vamos atrás para ver se conseguem reduzir esse prazo o máximo possível para a gente poder. Eu passei lá, está perigoso, o buraco é grande, é fundo, realmente está muito perigoso. Nós vamos atrás para poder resolver essa questão. Eu acho que eles trocaram, infelizmente trocaram errado de novo. Então, vamos falar novamente lá, porque lá é a subprefeitura que está fazendo. Nós vamos fazer contato novamente e ver se eles conseguem. Eles têm que trocar, botar a varinha correta. É isso que nós vamos fazer, tá bom? Vamos voltar então para a nossa pauta. Eu acho que a gente pode começar com o Ricardo falando e depois a gente faz as apresentações. Então, vamos lá. Posso passar a palavra para o Ricardo, falando dos cancelamentos. Ricardo, bom dia.

00:15:05 SMT – Assessoria Técnica – Pradas: Bom dia a todos. Bom dia, Aline, que já se manifestou. Bom dia a todo mundo da reunião. Só para dar um esclarecimento, deixar bem claro em relação à espaça da vaga cicloviária. Eu coloquei no chat de conversa dois números de processo. Eu vou recolocar, porque não estava todo mundo aqui presente. O primeiro processo é o processo do Tribunal de Contas, e o segundo processo é o processo que a gente reabriu aqui para tratar novamente de licitação de ciclovia. O que aconteceu? Vocês vão ver pelo número dos processos que o primeiro processo, desde 2023, 2022, 2023, foi no final de 2023, quando teria a primeira abertura de pregão. A intervenção do Tribunal de Contas, fazendo uma série de apontamentos, mais de 20 apontamentos, nós respondemos eles. No retorno, sobraram mais 14 apontamentos, que, na época, não eram impugnando a licitação, e em nenhum momento foi impugnação da licitação. Ele escrevia que o edital não teria condições de prosseguir, e apontava uma série de coisas, suscitando que poderia

haver sobrepreços se fosse levado dessa maneira. Nós fizemos uma série de esclarecimentos que a gente estava fazendo. Uma série de validações qualitativas para garantir o melhor custo-benefício, no sentido de não ser o menor preço global o indutor da licitação, e sim ela estar amparada por uma série de limitações técnicas de prestação do serviço, que é o que mais nos interessa. Há já visto que vocês acompanharam aqui ao longo desses últimos anos as concorrências 02 e 03, onde foi focado somente no menor preço global, com poucas travas qualitativas. Vocês sabem de todas as dificuldades que a gente teve para conseguir fazer as implantações, dado que esse é um outro processo de implantação da licitação como licitação completa, projeto mais obra, a gente estava tendo uma série de cuidados, e escreveu três arrasoados gigantescos para ir. Os processos acho que estão abertos, se vocês quiserem olhar para quem tiver interesse podem anotar aí e verificar. O TCM manteve os apontamentos. Em janeiro desse ano, conversei com o nosso secretário, efetivamente o secretário executivo, o Dr. Gilmar, falou: “vamos responder de novo, vamos manter a licitação, conversa com a secretaria de governo”, entenderam por bem atender os apontamentos, segundo a orientação do próprio gabinete do prefeito, e daí a motivação do cancelamento da licitação que a gente já estava tocando antes, com o aval do gabinete, para fazer e levar até o limite. Muitas das coisas que foram apontadas lá não se comprovaram, como por exemplo falta de competitividade, que a gente teve mais de 35 propostas nos três lotes, propostas consistentes, propostas com uma série de vazamentos, uma documentação farta, que algumas a gente aceitou, outras fez diligência, já estavam nos sete ou oitava proposta mais baixa, tirando a primeira mais baixa, que ela estava abaixo do limite legal, até essa última que tinha alguns problemas que a gente precisava fazer diligência, daí a demora, questionamentos ao jurídico, e houve por bem refazer. Qual é o intuito agora? Nós vamos refazer todo o termo de referência, precisa realinhar todos os preços de insumos que têm que ser atualizados, rever os apontamentos que sobraram, que são cerca de 11, referentes à área técnica, 3 referentes ao contrato, que já foram revistos, mas continuaram sendo apontados pelo tribunal, porque a licitação já estava em andamento, e aí fazer todo um trabalho anterior à instrução do processo, de modo a que isso não vá lá para voltar novamente com novos apontamentos em relação às mesmas coisas que a gente estava apontando antes. O resultado disso, além do atraso, vai ser a possibilidade aberta de a gente ter dificuldades na hora da execução, porque a qualificação técnica que a gente gostaria que existisse, ela não vai mais existir conforme a orientação que a gente recebeu do tribunal de contas do município. Essencialmente é isso. A gente acredita que, mais ou menos, como já vi que prazo é um fator aqui, que a gente consegue resolver essa solução até meados de maio, principalmente porque também tem o erário que vem de Fundurb para essa execução, que também é mais ou menos nessa época que é

liberado, pra gente poder abrir pra consulta pública e aí prosseguir a partir daí. Isso, se ressaltar as dúvidas, a gente esclarece o que for necessário.

00:21:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem, Ricardo. Eu vi que ele levantou a mão, acho que não tem dúvida. Só queria complementar que essa concorrência terminou nos levando a uma experiência diferente, porque faz parte já de um novo processo, que é uma contratação com uma nova legislação que terminou ocorrendo e claro que nessa nova lei é uma experiência nova que todos nós estamos passando por aqui. Claro que com essa experiência e como a gente já vem falando há um certo tempo que nós temos mais 101 quilômetros reservados aí que já passaram por audiências públicas, que já estão prontos para serem encaminhados para uma nova licitação também, esse é um passo seguinte, após essa concorrência voltar e dar tudo certo. É isso que nós estamos buscando agora. Resolver todos os apontamentos, responder todos os apontamentos e já colocar nessa nova licitação com os apontamentos, atendendo esses apontamentos. Acho que é isso. Ricardo, antes de entrar no segundo assunto das concorrências 02 e 03, acho que está com você, Jaqueline, já pode entrar direto, depois a gente volta.

00:22:45 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Bom dia. Bom, sobre as concorrências, eu lembro que o Ricardo comentou que o contrato foi encerrado, ele teve fim em dezembro, dia 31 de dezembro, e tem essas perguntas que vocês fizeram sobre a ponte do Jaguaré. A ponte do Jaguaré, ela não será feita pela concorrência, primeiro, porque acabou o contrato, e segundo, porque a empresa se manifestou que não faria esse trecho. Nós cobramos diversas vezes, como vocês podem acompanhar, várias notificações, vários ofícios, eu segui o rito contratual, eu gostaria muito, como todos nós, gostaríamos que eles o tivessem feito, mas não foi feito, então eles foram notificados e agora serão tratativas jurídicas, como está lá dentro, vocês podem ver. Da ponte da freguesia do Ó, ela foi pintada, como não chegou bem específico o que é a pergunta, então, quando eu terminar, se você puder, quem fez a pauta, puder me explicar, ela foi pintada, a nossa parte, a concorrência era só a contratação da execução da obra civil, então eu acompanhei como fiscal a construção da obra civil. A pintura foi feita, o projeto, pela CET e pela vistoria que eu fiz, e depois na apresentação vocês podem ver, ela foi pintada, então por isso que eu queria entender. A alvorenga também, da nossa parte, em relação à obra civil, ela foi feita, foi o reparo da calçada em alguns trechos, foi aquele avanço de passeio perto da entrada da USP e atualmente ela não está pintada, mas eu quero deixar claro que a nossa parte aqui foi feita, eu não saberia dizer exatamente que dia vai ser pintado, como vai ser pintado. As demais vias faltantes que eu imagino que vocês puseram aqui que é sobre Carlos Caldeira, como o Dalton já falou sobre a radial, Carlos Caldeira teve aquela questão que o Ricardo explicou, ela não foi feita nessa

concorrência e próximos passos, como será feito, eu ainda não estou incluída nessas tratativas, eu não saberia dar mais detalhes para vocês, então quem quiser falar sobre a ponte da freguesia, qual é exatamente o ponto, se for uma questão de obra civil que a gente precisa checar, está dentro do contrato que eles façam os reparos de quando houver algum problema civil, estrutural, então se alguém quiser abrir e falar, eu agradeço. É isso.

00:25:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos prosseguir aqui com a nossa pauta. Atualização do programa Bike SP. Bom, vou começar a falar, Pedro pode complementar, o programa estava dependendo de uma assinatura, de uma renovação do convênio que a gente tinha com a USP, isso está bem encaminhado já, essa renovação, está tudo certinho, então após essa renovação, nós já solicitamos a verba, a verba já está, ela foi autorizada, estamos aguardando a abertura das finanças para poder chegar esse recurso. Pedro, você quer falar um pouquinho sobre? Acho que seria bom.

00:26:54 Pedro Ivo: Oi, pessoal. Na verdade, assim, Dawton, justamente o que você falou, a gente quer aguardar agora a atualização da suplementação e teve nesse meio a necessidade de renovação do convênio que a gente já solicitou. A USP encaminhou os documentos, a gente já recapou ele no andamento. Em linhas gerais, é isso. Não, eu diria que está sendo encaminhado, não está parado o processo e agora o que a gente tem que aguardar realmente é a chegada do recurso para poder dar início ao processo de, na verdade, é uma proposta inicial desse programa que a gente está fazendo em conjunto com a USP.

00:27:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu diria que vai ser feita uma experiência para chegar alguns dados e como será o prosseguimento desse processo após essa experiência. Bom, estou vendo que, por enquanto, não tem ninguém levantando a mão e vou dar continuidade aqui à reunião. Criação do grupo de trabalho das secretarias de transportes e subprefeituras para analisar procedimentos para transformar ciclofaixas em ciclovias elevadas. Com a dificuldade, orçamento, solução para trechos específicos e guia para solução de trechos genéricos. Eu vou abrir essa palavra para os conselheiros, para saber exatamente como é que eles gostariam que fosse feito. Quer dizer, da nossa parte, nós estamos mais do que abertos para formar esse grupo de trabalho. Eu sei que vocês estão fazendo contato também com o secretário de SMSUB. Eu não sei quem é que colocou essa pauta, eu gostaria de abrir para poder falar sobre isso. Alguém se dispõe a falar dos conselheiros?

00:29:50 Lucian CTB: Bom dia a todo mundo. Bom, não tem nenhuma complexidade, assim. A gente já vem solicitando há anos que a gente possa ter uma

mudança qualitativa das ciclofaixas na cidade. A gente nunca teve uma estrutura implantada que depois de implantada foi melhorada. Várias vezes a gente esbarrou nessa conversa de que se a gente for fazer nivelada com a calçada, precisa ter essa interação com a SMSUB. Vocês falaram uma vez de querer levar um projeto pronto, mas isso é uma coisa e a gente quer que já comece um diálogo com a SMSUB. Primeiro, para eles estarem a par dessa intenção, independente do que vai ser apresentado. Segundo, para eles também poderem ser proativos e apresentarem propostas ou quais contratos ou atos que eles têm disponíveis etc. Ou o que eles já vêm de empecilho, o que eles já vêm de possibilidade, para, assim, tanto separar o que é algum programa inicial específico de pacote de tantos quilômetros que a SMP queira apresentar, isso é uma coisa, mas para que fique elaborado um procedimento padrão para uma outra estrutura qualquer que não venha a fazer parte de um pacote. Uma coisa que possa ser, por exemplo, executada a partir da subprefeitura. A gente vai ter, por exemplo, votação do Orçamento Cidadão. Em determinada subprefeitura, a população vota para que tal ciclofaixa seja transformada em ciclovia. Isso aí já está na mão da SMSUB, a órgão-verba já está lá e é só questão de ter um procedimento. Mas, para isso, a gente precisa começar essa conversa e, talvez, imagino eu, criar um grupo de trabalho de já apontar pessoas para que estejam responsáveis por organizar essa padronização de procedimentos.

00:32:25 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Vou dar um exemplo que o Lucian estava falando. Nas propostas cidadãos do orçamento, nas subprefeituras, na Vila Mariana, já apareceu a transformação de ciclofaixa em ciclovia, assim como a implantação de ciclovia que já está no plano. Teoricamente, vai ter verba para vocês fazerem. A questão é que a SMSUB não faz projeto de ciclovia, eu suponho. É uma questão da SMT se organizar para atender isso. Ainda mais que vai ter verba, está previsto aparecendo a verba. Entendeu? Acho que é esse o ponto. Vocês estão se organizando para isso, estão abrindo o canal de diálogos da SMSUB, essa é a pergunta. Porque essa é uma conversa que a gente tem há anos. É uma questão de se organizar. Qual vai ser o canal oficial? Qual vai ser o procedimento entre a SMT de fazer o projeto? Nesses locais que foram aprovados no orçamento das subprefeituras e organizar isso com a SMSUB. Isso que a gente quer entender. Se vocês já abriram esse canal, se já tem alguma coisa combinada sobre isso, mesmo que informalmente está começando etc. Quem é o contato na SMSUB? E se for o caso, eu posso fazer uma reunião com essa pessoa para entender qual vai ser esse processo. Porque a verba já foi votada em algumas subprefeituras.

00:34:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito, Thomas. Essa informação que você está passando, realmente eu não tinha. Isso é superimportante. Realmente, nós precisamos nos organizar para poder verificar como é que nós vamos resolver essa

questão do projeto, porque a SMT contrata projeto, ela não faz projeto. Ou quem faz projetos hoje é a CET, que é a área técnica da SMT. Mas, de qualquer forma, essa informação que você passou é muito importante. E eu acho que seria muito interessante, a partir do momento que foi votado nesse orçamento de cidadão, se nós já tivermos essas listas, essas listagens para a gente poder ir atrás e fazer essas propostas.

Porque seria muito bom mesmo se a gente tivesse essa informação para dar prosseguimento. Se isso já foi visto em reunião, já foi votado e já tem, inclusive, verba, seria muito bom que a gente pudesse participar com vocês dessa informação e dando prosseguimento ao processo como um todo. Eu acredito muito nessa proposta de formação do grupo. A formação do grupo, acho que vocês têm que estar nesses grupos, participando de um modo efetivo, junto conosco, para poder fazer esses encaminhamentos. Eu acho isso importante.

00:36:07 Aline Pellegrini Matheus: Era sobre isso que você disse por último que eu ia falar, sobre a importância de a gente participar, porque nós, além de conselheiros, a gente tem, a maioria de nós, tem uma formação técnica no assunto. A gente tem entre nós engenheiros, arquitetos, urbanistas, que a gente entende de cidade, a gente entende do ciclo viário, a gente entende de bicicleta. A gente tem muito para contribuir com o diálogo sobre a cidade e sobre a bicicleta, sobretudo. A gente quer dialogar e a gente quer contribuir mesmo com o plano e com o acerto das coisas. A gente está propondo esse grupo de trabalho para contribuir positivamente mesmo, contribuir no acerto das coisas, para contribuir com a melhora da situação para o ciclista e para a Prefeitura mesmo, para contribuir com a efetividade das ações. É por isso que eu vou ficar propondo esse grupo.

00:37:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não tenho dúvida nenhuma que vocês têm muito a contribuir, que vocês vivem a mobilidade ativa e, principalmente, a questão do uso da bicicleta. Eu não tenho dúvida nenhuma que vocês são muito importantes nesse processo, de modo geral, e vocês vão participar, com toda a certeza, vocês vão participar desse processo. Nesse momento, nós estamos fazendo um trabalho junto com a Leia de consolidar o plano cicloviário, o plano total cicloviário que está previsto. Hoje, nós chegamos a 1.600 quilômetros, nós vamos subir isso, não sei, para vocês terem acesso e poder se manifestar com relação a isso que está sendo proposto. Claro que a manifestação de vocês nessas propostas e está superaberta, se vocês tiverem para novas propostas, acrescentar o que está sendo colocado, para nós é muito importante que vocês participem desse processo de um modo geral. A gente vem falando dessa consolidação desse plano já há um certo tempo, e a gente sabe como, vocês sabem, como é difícil a gente, de fato, consolidar o plano, porque esse plano só estará realmente consolidado a partir do momento que estiver com todos os funcionais elaborados. Quando estiverem selecionados para

poder fazer as audiências públicas, a partir daí, sim, nós podemos falar que esse plano está consolidado. Nós estamos nesse processo agora de consolidação do plano. Então, são feitas as propostas, a proposta é encaminhada para a CET, a CET faz avaliação na área de planejamento e na área operacional, esse plano está sendo avaliado. A partir daí, nós vamos elaborar os funcionais para poder acrescentar esses funcionais ao CEI. A partir daí, dar o prosseguimento às audiências públicas. É isso que nós temos que fazer com relação a esse assunto da consolidação do plano. Eu acho que não tem mais ninguém com a mão levantada. Eu vou dar prosseguimento aqui. O próximo assunto aqui são as obras da Avenida Santo Amaro. Bom, as obras da Avenida Santo Amaro estão em uma fase final. Estamos atravessando alguns problemas. Na verdade, não tem vias paralelas, né? Exatamente paralelas na Avenida Santo Amaro. Vai ser proposta uma rede escoviária nas vias mais próximas possíveis, vamos dizer assim, da Santo Amaro. Algumas delas são paralelas, mas a maior parte não é paralela. Mas as vias mais próximas da Avenida Santo Amaro para que seja atendida essa demanda do ciclista. Eu sei como é difícil numa avenida como a Santo Amaro não ter essa rede escoviária para poder dar essa conexão direta no sistema viário estrutural da cidade. Mas, de qualquer forma, estou conversando com a CET já, e a CET já fez essa proposta, já nos encaminhou essa proposta dessas vias paralelas. Estou conversando com a SP Obras, vou fazer o encaminhamento dessa proposta para a SP Obras, para aquele implemento que lá está sendo construído através da Operação Urbana, não é contra a SP Obras, mas a Operação Urbana. Já conversei com o grupo. Eles vão receber as nossas propostas e vão dar prosseguimento a essas construções. Com relação à obra, propriamente dita, com esse problema que a gente vem vivendo, cada vez que faz uma obra onde tem uma rede escoviária que termina sendo fechada e não dando alternativas seguras para o ciclista, nós estamos tratando com as outras áreas. O objetivo realmente é ver se conseguimos resolver isso definitivamente com as outras áreas que estão fazendo obras na cidade. É sempre muito difícil, principalmente nas obras do metrô, porque o metrô sempre termina sendo uma obra muito grande, termina ocupando os espaços. Nós estamos tratando esse assunto com certo rigor para ver se resolvemos definitivamente essa questão de todas as vezes que houver uma obra na cidade que seja preservada a mobilidade, vamos dizer assim, e a passagem do ciclista com segurança.

00:43:09 George Queiroz: Bom dia, gente. Em relação a Santo Amaro, nós estamos na fase 2 de uma obra, enfim, teve a fase 1. Na fase 1, em 2022, eu estava começando no CMTT, foi feita uma apresentação mostrando como era linda a nova Santo Amaro, e mostrou que tinha espaço para acessibilidade, tinha espaço para árvore, espaço para ônibus, espaço para carro, espaço para pedestre, desapropriações, espaço novo. E não sobrou nada para o ciclista, o ciclista ficou meio de fora lá. Inclusive, nos desenhos, tinha um ciclista empurrando a bicicleta na Santo Amaro. A gente fica um

pouco frustrado, porque não coube, a gente não coube no planejamento, como coube tanta coisa, mas não coube a gente. Bem em 2022, aliás, foi dito em reunião, nós vamos buscar uma alternativa nas vias paralelas e tudo mais. Isso não costuma dar certo, a linha de desejo é sempre a via principal, a via mais reta. O ciclista, inclusive, tenta otimizar o seu trabalho, o seu esforço, e vai pela principal. Mas a verdade é que de 2024 a 2022, nós estamos em 2025, e não foi feito nada nas paralelas da fase 1. Nem foi falado, foi dito na reunião apenas para dizer que sim, para deixar, na volta eu compro. Nós estamos começando a fase 2, eu estou falando a mesma coisa. O ciclista vai caber? Claramente não vai caber, não tem espaço, apesar de ter espaço para muita coisa. Eu acho que isso é falta de esforço, de tentar conceber a existência do ciclista. Mas eu tenho um dado interessante para a gente saber que isso não é em abstrato, porque em 2024 morreu um ciclista na Avenida Santo Amaro, nessa obra dessa segunda fase. Ou seja, nós não estamos falando somente porque acho legal andar de bicicleta, porque morreu um ciclista na Avenida Santo Amaro em 2024. É importante que a gente trate da segurança não em abstrato, porque nós estamos falando que pessoas morrem. Se a gente falar beleza, vamos ver aí, nós vamos pensar em uma alternativa, pense logo, antes que não morra outro, antes que não morra um amigo nosso, antes que eu não morra. A gente fala de coisas muito sérias. Não é uma questão de paisagismo, uma questão de inclusão, é questão de vida ou morte. Eu queria só pedir um pouco desse capricho, um pouco de conceber a gente nos projetos, porque a gente não está aqui por frescura, porque a gente é bonitinho, porque a gente quer, sabe, falar de ODS, sabe? A gente está aqui e é isso. Estou falando, eu só abro essa palavra com memória do ciclista, que a gente não sabe nem o nome, mas está lá no INFOSIGA, uma morte na Santo Amaro no segundo semestre de 2024, recente. Muito obrigado.

00:46:32 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Sobre a Santo Amaro, a primeira pergunta é: posso ter perdido uma parte por causa do áudio? O cruzamento com a Ilha Pelegrino, o que está previsto ali? Porque a única conexão cicloviária do eixo Berrini e Faria Lima, com toda a região da Vila Mariana, Saúde, é a única conexão que existe. Vocês só mataram ela. Vocês, eu digo Prefeitura, não é pessoal. Só colocaram ali os tapumes falando ciclista se vire quando chegar ali. E está bem perigoso ali, está, sei lá, já duas vezes. Tem vídeo de ciclista que o motorista joga o carro em cima, porque o ciclista não tem para onde ir. Então o ciclista cai no asfalto onde dá e tem vídeo de ciclista que já foi atingido de propósito por um motorista ali. Gritando vai para a ciclovia, porque o motorista nem sabe que a ciclovia está interditada ali. E está interditada desnecessariamente, porque tem espaço ali para manter a travessia reduzida, tudo bem em largura, porque está fazendo uma obra, mas dá para ter. Não bate treino, porque é impossível bater treino ali. O marrozinho, o CET que estava ali, o agente gritou comigo quando eu estava ali filmando. Mas tudo bem. Então é importante fazer essa saneamento, essa operação antes que alguém morra ali.

Porque ali está super perigoso. E ali passam milhares de pessoas todos os dias. É a Faria Lima. Vai morrer um Faria Limer ali, eu quero ver a imprensa caindo em cima de vocês. Entendeu? Então a gente está pedindo um ar para a escura. Aí falando um pouco mais das coisas, vamos lá, com um aspecto mais técnico. A proposta das vias paralelas vai ser apresentada para a Câmara Temática? Primeira pergunta. A segunda é, essa proposta que está sendo construída tem alguma coisa a ver com aquelas que foram apresentadas na Operação Urbana Faria Lima? Porque já foram feitas várias propostas na Operação Urbana Faria Lima de várias paralelas para Santo Amaro. Paralelas, aspas, porque não tem paralela. É sempre zigue-zague por cima e por baixo porque é o desenho de rua que a gente tem ali. Isso envolve, vou até compartilhar a tela, que eu tenho uma dessas versões aqui que está disponível no site da Prefeitura. Deixa eu pegar o arquivo certo. Porque foi apresentado isso em Operação Urbana. Isso é uma das propostas que eu encontrei, que acho que é de 2020, se eu não estiver enganado, esse arquivo, da Operação Urbana Faria Lima. Eu não sei se o que vocês estão falando tem a ver com isso ou não. Eu queria saber, Pinheiros, se o que vocês estão, o que a CET está vendo agora com as provas, não lembro agora se vocês falaram, tem alguma coisa a ver com isso ou não. E se seja isso ou o que está sendo construído agora vai ser validado na Câmara Temática, porque se vocês fizerem todas as linhas em vermelho, azul e rosinha, então, por exemplo, JK, Abaixo Superior Eletro, que está escrito aqui, ok, não é o ideal, mas ajuda. Mas a gente tem que ver isso antes de sair fazendo. Não dá para vocês validarem com a CET e com os outros envolvidos e não passarem pela CTB. É isso que eu quero deixar bem claro. Posso até compartilhar com vocês. Isso tem previsto para sair? Porque a obra já está rolando, já entregaram um pedaço da obra, estão indo mais ou menos para o meio do que está previsto de intervenção e não fizeram nada para nenhum ciclista ali. Fizeram um baita retorno ali para entrar em Afonso Brás, mas não fizeram nada para o ciclista até agora. É o famoso "na volta a gente compra" que o George falou. Deve ser mais uma obra aquela monumental, enorme, gastaram milhões e não vão fazer nada. Essa é a pergunta. Qual o prazo, entendeu?

00:50:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, vou começar dizendo o seguinte. Nós podemos fazer uma reunião com vocês, inclusive. Não sei se seria direto. Podemos até apresentar posteriormente na câmara temática, se for o caso. Mas eu me proponho a fazer uma reunião com vocês em conjunto com a CET para verificar a proposta que está sendo desenvolvida. Nesse momento. Podemos marcar uma reunião. Tanto faz fazer essa reunião aqui na Secretaria ou na CET. A partir do momento que estiver decidido em conjunto o que está sendo proposto, a gente pode apresentar aqui na câmara temática se vocês acharem necessário. Eu não vejo problema nenhum de seguir esse caminho, se vocês concordarem. Eu estou falando fazer isso rapidamente, porque como já tem, como já existe proposta, a gente pode

sentar e já poder começar a traçar esse caminho, até para poder fazer um encaminhamento junto a SP Obras e a Operação Urbana, que eles têm que fazer entrega das redes cicloviárias, que faz parte do processo da construção da Avenida Santo Amaro. Acho que o que eu posso dizer com relação a isso, se vocês estiverem dispostos, podemos marcar, sim, uma reunião entre vocês, a CET e o representante da SMT, para poder dar encaminhamento nessa proposta que você terminou colocando aí, junto com o que está sendo proposto pela própria CET. Acho que isso seria bom. Você está colocando se poderia fazer a semana que vem? Sim, podemos marcar a semana que vem, só preciso ver uma agenda lá com a própria CET, com relação à data exatamente, depois nós vamos tomar, nós voltamos a fazer o contato com vocês. Fica aqui o compromisso de marcar uma reunião para poder solucionar esse problema, definitivamente, elaborando uma proposta conjunta, vamos colocar assim, para dar uma solução definitiva nessa questão que já vem se arrastando por muito tempo. Sem dúvida, se quiser posteriormente colocar, a gente fazer a apresentação aqui na CTB, não tem problema nenhum, podemos fazer. É isso.

00:52:50 Allan: Oi, Dawton, bom dia, tudo bem? Bom dia a todo mundo. Eu vou fazer uma fala rápida aqui, baseada na nossa última fala, antes de passar para o Jorge e para o Thomas, a palavra para eles. Existe ali uma obra que está sendo realizada na Avenida Professor Fonseca Rodrigues, até que ela está andando relativamente rápido. Existem dois trechos, dois cruzamentos, se não me engano, não é naquela avenida que tem o Colégio Santa Cruz e tem um outro cruzamento ali. O pessoal que está fazendo a obra fechou realmente ali, porque o que acontece ali, como há uma área de pedestres que está sendo compartilhada com ciclistas, e existem nos trechos de obra também uma certa linha de desejo que o pessoal acabou, os ciclistas acabaram fazendo ali pelo próprio mato. Existem dois trechos ali que, realmente, você tem que compartilhar a via com os carros ali. São dois trechos.

00:53:44 Dawton Roberto Batista Gaia: O que você está falando? Você está falando da Antônia Bатуíra?

00:53:48 Allan: Desculpe, eu não vou saber te responder, eu devo passar por lá em breve, mas, realmente, ali é um trecho um pouco perigoso para os usuários de bicicletas e para os pedestres também. Só essa informativa que eu queria deixar para vocês para averiguar junto com a equipe que está realizando a obra ali naquela região. Fonseca Rodrigues.

00:54:10 Dawton Roberto Batista Gaia: É uma dúvida mesmo, é uma obra de manutenção de ciclovia?

00:53:48 Allan: Isso. Eles estão fazendo. Como eu queria dizer, tem alguns trechos ali que eles estão reformando. Não é a estrutura por completo, é só alguns trechos. Eles

estão fazendo aqui alguns fechamentos e alguns quarteirões. Dá para passar pela área de pedestre ou pela área de jardim. Existem esses dois cruzamentos que, realmente, ali você tem que entrar, compartilhar, tanto o pedestre como o ciclista, compartilhar a via ali. Eles colocaram dois cones, aqueles grandes, para poder para os veículos ir um pouco mais. Ali está muito estreito. Realmente, você tem que entrar na avenida para poder voltar depois para a área de calçada, jardim e ciclovia. É só um informe. Realmente, eu sei que vocês acompanham algumas das obras. Só para informar que ali está um pouco perigoso.

00:55:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Legal. Essa é uma obra nossa mesmo da Secretaria. Eu vou verificar com a empresa que está fazendo e nós vamos tomar providência imediata, para ter certeza.

00:55:19 Michele Perea Cavinato: Na apresentação tem fotos, Dawton.

00:55:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós vamos para o último assunto, que é a Passarela Erika Sallum e no entorno. Bom, uma obra, SP obras, eles estão lá refazendo o guarda-corpo. Estão reconstruindo o guarda-corpo Lá está dentro do escopo do contrato deles. Eles vão fazer toda aquela reposição e todo o reforço do que foi feito, com toda certeza. Isso eu não tenho dúvida nenhuma. O problema que houve lá, saindo da ciclo-passarela, entrando em direção a Pinheiros, descendo pela Eugênia de Medeiros, a caminha da Butantã, em direção a Pinheiros, tem uma curva, uma curva bem estreita, vamos dizer assim, na conexão da Eugênia de Medeiros com a rua Butantã. Nós ficamos lá algumas horas conversando sobre o assunto e chegou lá a conclusão de que o Felipe Claros ia fazer um desenho, fazer um encaminhamento para nós. Ainda essa semana, eu conversei com ele ontem, ele falou que tinha me encaminhado oficialmente na sexta-feira, então eu terminei não dando andamento ainda com relação ao ofício Mas, de qualquer forma, fora essa proposta, eu já entrei em contato com a ACT, pedi que a ACT elaborasse um projeto com a proposta de uma solução de efetiva e a ideia aqui é que esse projeto volte a ser discutido com vocês, no mesmo formato, vai lá, vai fazer a proposta. A ideia inicial, a rua realmente é muito estreita, ela é muito estreita e o lugar, de fato, ele ficou muito perigoso, é uma ciclovia bidirecional descendo a Eugênia de Medeiros na lateral do viaduto, na ponte do Bernardo Goldfarb. A ideia ali é aumentar o passeio, não tem outra solução se não aumentar o passeio e fazer aí uma proposta de um tráfego calmo provavelmente nessas duas chegadas, tanto na chegada da subida para a rua Butantã, na direção da rua Butantã, quanto na descida da rua Butantã em direção à ciclopassearela. Assim que esse projeto, essa proposta, não é projeto não, mas assim que essa proposta estiver pronta, que a CET está desenvolvendo lá. A ideia é que, a partir do momento que estiver pronta uma proposta, nós vamos chamar vocês para poder apresentar, para poder dar encaminhamento à proposta de manutenção dessa ciclovia e requalificando ela, transformando esse trequinho, pelo menos, de ciclofase em

ciclovía. É isso. Eu vou para o segundo assunto, depois eu vou dar a palavra para o George aqui, ele levantou a mão. O George esteve lá conosco, lá na vistoria. O segundo assunto, que também é referente à ciclopasseira, só que é do outro lado, nós terminamos não indo lá fazer a vistoria do outro lado, né, George? Foi a pena a gente não ter ido, mas, de qualquer forma, eu passei lá posteriormente. O que aconteceu, que depois de feito lá uma manutenção, que a ideia era fazer uma conexão da ciclopasseira com a Vital Brasil. Tem uma ruazinha ali bem estreita, uma ruazinha sem saída, bem estreita aqui, ali não tem veículo, a princípio, em termos de segurança, não tem problema nenhum com relação à segurança, mas surgiu, fizeram uma obra lá no meio dessa via, na Lemos Monteiro, fizeram um buraco nessa área, na Lemos Monteiro. Ficou lá um buraco no meio da via, onde tem a ciclofaixa, na verdade, é uma via fechada que está proposto lá um compartilhamento do veículo com a bicicleta. Hoje, não passa veículo, que tem um prédio lá que será construído, mas só colocaram os tapumes por enquanto, um tapume metálico lá, mas não tem acesso nenhum a essa via. Então, de qualquer forma, a ideia é pegar essa via Lemos Monteiro também e fazer um projeto recuperando essa via também e fazendo disso uma via compartilhada realmente em qualidade muito melhor do que a que tem hoje lá. É isso. Vou passar a palavra para o Bruno também. Bom dia, vamos lá.

01:01:28 George Queiroz: A gente teve nessa vistoria, enfim, o tempo vai passando, cada vez mais a gente recebe em redes sociais as reclamações de pessoas, dos cientistas comuns que mandam para a gente, quando passam nos dois extremos, o absurdo que é andar nesses dois lugares. A gente espera uma seriedade mesmo, um capricho, que faltou, na verdade, o Projeto ciclopasseira está aí há muito tempo, são dez anos entre o projeto e a quase dez anos, e a gente chega no final e entrega a ciclopasseira já com esses problemas. Hoje, a gente vê coisa de abelha lá na ciclopasseira, nesse nível e nesses extremos, que é a parte que a gente tem mais agora conversado, esse projeto a gente conversou. O Filipe falou sobre a proposta, lá realmente uma falta de capricho mesmo, de alguém colocar um pictograma por cima de um buraco, um tipo de coisa que não é legal, não é legal e isso é uma coisa para o futuro, a gente começa a ter um capricho quando a gente planta uma coisa. Não sei, o cara é pago para pôr ali, põe de qualquer jeito, e alguém aprova, não sei como são os processos, mas pega muito mal. Sobre o desenho da rua Butantã que vocês fizeram, a gente tomou um susto com aquele desenho, pedalei lá, outras pessoas pedalaram. Aos poucos, a gente começou a ver que esse desenho não era inédito, vocês já tinham feito esse desenho, tem lá na Rua Boa Vista, perto de vocês, tem essa ideia, o Binote mostrou um lá na Zona Leste, uma ciclofaixa do CX-0, esse desenho, eu achei um no Jarba Aquara, Rua Jupatis, essa ideia de vocês emagrecerem, colocar só metade, fazer meia ciclovía e meia ciclorrota. Eu queria aqui manifestar meu total repúdio a esse desenho, vocês parem de fazer esse desenho, esse desenho ele é uma vergonha, fazer esse negócio de metade ciclovía, metade ciclorrota. Você joga o

manual de obras no lixo e fazem essa ideia que é, basicamente, dar um pouquinho mais de espaço para o carro, colocar o ciclista que está em mão supostamente no fluxo das ciclorrotas que a gente sabe, internacionalmente é consolidado, que não é uma estrutura válida para o ciclista. Ela piora a situação do ciclista, e vocês inventaram esse método de fazer uma ciclolinha com ciclorrota, espalharam pela periferia e agora ganhou a mídia num lugar de mais projeção mas esse desenho de fazer ciclorrota com metade ciclovía é uma vergonha. Uma vergonha para quem teve ideia uma vergonha para quem desenhou, uma vergonha para quem aprovou, uma vergonha para quem pôs na rua isso não deveria arriscar essa ideia, porque ela claramente foi feita sem a consulta de um ciclista. A gente sempre pede, “pelo amor de Deus, vamos conversar sobre os projetos, para a gente ver as melhores formas com ciclistas”. Vendo esses projetos, eu entendo por que vocês não mostram antes, porque vocês têm vergonha de mostrar isso para a gente, porque a gente claramente não vai gostar de uma coisa dessa então eu peço em nome da Câmara Temática, que na hora de desenhar esses projetos sobre ciclofaixas que incluam o ciclista, e o ciclista claramente não vai gostar disso. Eu entendo a vergonha de vocês de mostrar, porque esses projetos são vergonhosos, vergonhosos de início ao fim, e colocam a gente, e não vocês, em risco para vocês, isso é ótimo, porque vocês conseguem negociar com os comerciantes, negociar com a estrutura vamos dizer, o poder do carro como o principal veículo do viário, colocam. Vocês negociam negociando 80 centímetros, negociando 50 centímetros, em detrimento da nossa segurança em detrimento do risco que a gente tem que passar, é isso, só gostaria, eu sou absolutamente contra esse desenho, está se multiplicando, esse desenho de ciclorrotas, parem de fazer ciclorrotas. Muito obrigado.

01:06:10 Thomas Wang (Bike Zona Sul): Oi. Sobre a ciclopasseira, o pessoal falou que tem uma metade dela, mais ou menos, no lado do Butantã está sem iluminação à noite. Está funcionando a iluminação na área, vamos dizer, no centro dela, e no lado do Butantã, mas no lado que ela chega ali no prédio da Odebrecht, no lado do bairro Butantã, muito assim, no lado vital está com uma boa parte sem iluminação à noite. Não é que tem alguns postes apagados, é um problema de fiação, porque apagaram todos os postes naquela tampa que deve se circular ali no lado da Praça da Odebrecht. Isso foi uma coisa. A outra que eu ia falar, que o Gil perguntou aqui sobre a cena Madureira. A cena Madureira, o Gonçalves enviou uma apresentação para a gente aqui no gabinete. Ele não fala da recomposição da sinalização, nem das faixas de rolamento, nem da ciclofaixa, ele só fala, tapar os buracos etc. que eles abriram, recapear, mas ele não fala de sinalização, nenhum tipo de sinalização. Inclusive, tem um slide apresentação do Gonçalves falando que não será feita sinalização, nem das faixas de rolamento, nem da ciclofaixa. Inclusive tem uma linha que está escrita ali, não previsto sinalização de ciclofaixa, nem taxão. Não sei qual é o entendimento de vocês, mas isso precisa ser feito assim que for liberado. Eu sei que vai tapar, tem que

desmobilizar o canteiro etc. Isso vai levar um tempo, não vai ser de bate e pronto, mas tem que ver quem vai fazer essa sinalização em seguida que foi recapeado. Só deixar essa observação.

01:07:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, eu acho que é importante falar o seguinte. Com relação ao que o Jorge falou, a ciclorrota foi a solução utilizada para não perder a estrutura de um modo geral. Eu tenho lá 500, 600 metros de ciclovia em conexão, eu tenho um trequinho que realmente é muito difícil de você resolver, sem prejudicar ou um ou outro, vamos colocar assim. A gente termina adotando um trequinho pequeno de ciclorrota. Todas as vezes que eu proposto uma ciclorrota, onde ocorre um problema como esse que ocorreu na urgência de Medeiros, claro que nós vamos dar uma solução definitiva e eles vão resolver esse problema. Com relação a isso, eu acho que não resta dúvida que nós vamos resolver esse problema da urgência de Medeiros e da questão da ciclopasselela. Claro que nós sempre fazemos o possível para não implantar ciclorrota. Está sempre no nosso programa, no nosso pensamento, no nosso planejamento, nas nossas ações não planejar ciclorrota nos projetos que a gente faz, que às vezes é tão importante que você é necessário fazer uma ciclorrota em determinado trecho. Sim, George, eu vou repensar bastante o que você falou com relação ao pensamento de uma ciclorrota em uma área como essa, tanto é que eu estou aqui dizendo que nós vamos corrigir, nós vamos verificar o que pode ser feito e a ideia é fazer conjunto, como foi feita a proposta desde o início que eu convidei vocês para fazer a historinha e já fizemos a historinha. Então, lá nós vamos resolver com relação à ciclopasselela. Eu acho que os assuntos nós abordamos e estão respondidos com relação ao assunto que o Thomas colocou no final, que, embora não esteja na nossa ata, na nossa pauta, eu vou responder, porque eu sou gestor desse contrato, eu posso falar com bastante tranquilidade. É um contrato que está sendo judicializado, está sendo encerrado definitivamente esse contrato, tem uma determinação jurídica onde eles só podem mexer exatamente no lugar onde estava trazendo problema de segurança. Então, foi emitido lá, fiz várias reuniões com o consórcio ordenando que eles desmobilizassem, que apresentassem um plano de desmobilização, já o fizeram, já apresentaram o plano de desmobilização. Claro que para ele poder mexer fora daquele local onde existe uma determinação judicial, eles não podem mexer a não ser que o juiz ou promotor que está na causa autorize a fazê-lo. De qualquer forma, nós estamos tratando disso. A via será entregue totalmente recapada, totalmente sinalizada com a ciclofaixa devolvida como foi feita. Eu não tenho dúvida em relação a isso. O que nós não podemos fazer nesse momento é descumprir a ordem judicial que não pode mexer fora do canteiro, a área que está sendo tratada para trazer segurança para o entorno da obra, mas, com certeza, será devolvida. Eu não estou dizendo se vai ser a mesma empresa que vai devolver ou se outra empresa será contratada para poder recapar e fazer essa

sinalização. O importante é que fique claro que toda a pista será recomposta e será devolvida exatamente como era antes, para poder garantir que o ciclista continue circulando por segurança. Não tem muito o que falar sobre isso, porque é um processo que está sendo judicializado e a gente está tratando disso para que isso acabe o mais rápido possível. Esse transtorno que está trazendo aquela obra lá no meio da Sena Madureira nós estamos debruçados sobre esse problema nesse momento, para poder trazer uma solução definitiva. É isso. Eu vou fazer a apresentação das nossas implantações e das nossas manutenções.

01:13:04 George Queiroz: Eu quero deixar um comentário, só para a gente deixar registrado na gravação que eu falo das ciclorrotas. Existem, vocês podem procurar na internet, séries de estudos feitos no mundo inteiro mostrando que a ciclorrota piora o índice de sinistralidade de uma via. Ela traz crises inexperientes para uma via desprotegida. Quando você faz uma ciclorrota, sim, é melhor não fazer nada para o ponto de vista do ciclista, é melhor você não fazer nada, deixa como está, se é para fazer uma ciclorrota, é melhor deixar como está. É isso que diz, não é minha opinião, estou reproduzindo estudos, literaturas sobre urbanismo dizendo “não faça nada, se essa é a única solução que vocês têm”. Muito obrigado.

01:13:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado. Vamos lá está no modo da apresentação. Vamos lá. Nós temos as novas implantações da nossa das novas redes cicloviárias que nós estamos implantando. Bom, hoje oficialmente está lá no nosso site 763, quase 764, quilômetros de cicloviárias existentes na cidade. Tem um pouquinho mais do que isso já, mas, como está em uma fase de finalização, todas as outras que nós estamos colocando oficialmente. O que nós temos hoje é isso aqui na cidade, fora as outras vias que ainda não estão atualizadas no nosso site. Nós estamos falando de parques, que alguns parques que deveriam constar no nosso plano cicloviário ele não está nessa contagem da quilometragem trechos da obra lá da ciclovia do Rio Pinheiro, do Parque Bruno Covas também não está dentro desses números. Oficialmente o que nós temos hoje são esses 763 quilômetros. Vou falar um pouquinho das concorrências 02 e 03. O que nós podemos falar sobre as concorrências é que República do Líbano, Parque D. Pedro, Sena Madureira, Viaduto Bresser, Rui Barbosa, Dona Avelina/Sangirardi, Educador Paulo Freire, Miguel Yunes, José Maria Whitaker, Viaduto Itinguçu implantado recentemente, Jaco Pêssego, Nagib Farah Maluf, estão todas nesse contrato 02 e 03, estão todas concluídas. O Nagib Farah Maluf tem um trecho de obra concluído, está aguardando a implantação da sinalização, já tem um bom trecho lá concluído. Na João Batista Conte, a mesma coisa. A obra está concluída e está faltando parte da sinalização. Zero quatro. Jaguaré, Gastão Vidigal, Ponte da Universidade, Tiradentes/Santos Dumont, Campo de Bagatele, Abraão Ribeiro, Raimundo Pereira e Magalhães, Ordem e Progresso, Ponte

Freguesia do Ó, Mutinga e Ponte Freguesia do Ó. Essas já estão concluídas. Temos a Mutinga que está aguardando parte da implantação. Alvarenga que está aguardando a implantação e a Ponte do Jaguaré que foi feita no contrato da Ponte do Jaguaré, foi feito parcial, fizeram os bordos lá, mas não fizeram a ponte que está lá no contrato. A empresa, como a Jaqueline falou, se manifestou contrária à realização da obra. Nós estamos tomando as providências jurídicas em cima do que foi feito lá até o momento, Alvarenga está em implantação.

01:18:24 George Queiroz: O que aconteceu na Alvarenga?

01:18:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Alvarenga é uma obra que era uma reconstituição da calçada, essa obra está pronta, vou colocar assim, e será sinalizada.

01:18:52 George Queiroz: Se você for lá, você vai ver que não está. É falso isso. Ela é importante, Dawton. Eu espero que se resolva, porque ela é totalmente acidentada, está totalmente difícil, não dá para pedalar ainda lá. Então, não é sinalização não. Ela falou errado. Se a consultora falou que está quase pronta, é mentira dela. É sério isso.

01:19:33 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Oi, George, bom dia. Não estou vendo você. Bom, eu vou te falar o que foi contratado, foi reformar o passeio em alguns pontos, não era fazer uma rede das calçadas, trocar todo o pavimento. A proposta inicial era ser uma calçada compartilhada que a gente reformasse. No contrato estava refazer alguns buracos. Então, lá como tem alguns buracos, onde fosse necessário, como tem diversos tipos de pavimento, tem até asfalto em alguma calçada, eu vou sempre lá, tem uma árvore grande que não seria remanejada, tem pedra portuguesa, tem pedra Miracema. No contrato, assim onde tinha faltado esses pisos, seria trocado. Eu concordo plenamente com você que essa diferença de piso, eu que tenho bicicleta de pneu fino, realmente é complicado, mas foi dessa forma. Então, a gente reformou onde estavam os buracos. Tem perto da farmácia lá até que teve uma questão com o empreiteiro que a moça passou no concreto e ficou marca de pneu dele refazer, mas, como não foi feito 100%, trocado o piso, não ficou um piso assim, digamos, uniforme nele todo. Formalmente das coisas que estavam no processo, que era a construção daquela ilha que eu falei ali perto da entrada da úlcera, nunca lembro o nome da rua, ela foi feita. Em relação a como vai ser sinalizado, como vai ser feita essa pintura em cima dessas condições ou se, de repente, vai ser uma outra proposta, eu nesse momento não tenho mais orientação assim do que vai ser feito, mas ela está concluída. Eu eu concordo com você que essa diferença de pavimento não é o mais ideal.

01:21:32 George Queiroz: Jaqueline, assim, na verdade é até difícil de falar com a obra cicloviária assim, nem sequer as esquinas, nem todas tem acessibilidade, nem para o cadeirante, para o PCD, aquilo ali está muito distante de parecer alguma coisa que possa ser considerado um espaço ok para o ciclista. Estamos falando de uma rua bem larga. Com um pouquinho de esforço dá para ter usado o meio-fio. Esse esforço foi definido como calçada compartilhada, que eu já discordo. É estranho estar aí, porque realmente é muito ruim de pedalar com pneu fino, pneu grosso, enfim. Tem obviamente um fluxo. Nós estamos falando para uma ligação, estrutura estruturante. A gente precisa de um capricho nisso, porque a coisa entra no contrato, a gente cria expectativas, quando a coisa entra no contrato, passam três anos, passou um lugarzinho. Então, uma hora é de um jeito, outra hora é de outro, mas está muito longe. Está escrito lá, rua Alvarenga dentro do contrato. Vocês vão fazer alguma coisa para frente. A gente precisa, porque fica sendo, a gente frustra o ciclista, fica parecendo uma falta de capricho com o ciclista que está inspirando e que está usando. Eles usam, é linha de desejo Alvarenga para a gente ir para o centro expandido ou quem vem para o centro expandido ir para USP, para Corifeu. Fica em um lugar que não chegou a nem ter sequer acessibilidade. É muito aquém do que a gente espera.

01:23:23 Dawton Roberto Batista Gaia: George, eu entendi. É isso mesmo. Nós vamos rever esse projeto com certeza. Nós vamos rever esse projeto. Eu vou ver o que nós podemos fazer e fazer disso um projeto uma ciclofaixa, onde as pessoas realmente possam pedalar com segurança.

01:23:43 George Queiroz: Cabe no leito um pouquinho de esforço. O leito é grande, é uma rua bem grandinha. A gente que é mais experiente, é óbvio que eu vou para o leito. É uma rua de alta velocidade. O pessoal desce da ponte, eles descem da ponte e eles ganham velocidade ali, já tem ciclofaixa de lazer, enfim. Um pouco de esforço e um pouco de capricho para a gente, não é muita coisa, é pouco espaço, mas é importante para a gente. Não é que a gente é com frescura de pedacinho, é uma via que liga regiões importantes, é o final de uma transposição de rio que a gente sabe que é uma prioridade nossa. Não adianta só transpor o rio, chegar do outro lado e não ter nada. Então, peço, por favor, o capricho da gente fazer isso o quanto antes se possível, fazer alguma coisa. Obrigado.

01:24:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado. Bom, estruturas executadas a 38 quilômetros, estruturas sinalizadas a 35 quilômetros. A ponte Freguesia do Ó, acho que foi uma das que foram colocadas logo no início da ponte, a obra está sinalizada no trecho da ponte. Não sei se tinha alguma coisa além da ponte, fora da pauta, mas é isso. A obra está sendo sinalizada e já está pronta. PPP da habitação. Agora, nós

vamos passar essa apresentação para vocês, só para vocês entenderem um pouquinho. No lote 1, nós temos concluído Agostinho Gomes, Antônio Carlos da Fonseca, Dom Macario, Nossa Senhora da Saúde, trecho 1, e José dos Reis. Esses são os trechos que já estão concluídos. O restante será feito. Nós estamos renovando esses. Na verdade, nós estamos buscando mais recursos para poder dar continuidade a esse processo. Esses processos já estão todos elaborados e serão implantados com toda certeza. O lote 2 é um lote novo. Só para vocês entenderem, o lote 2, esse lote não tinha ainda empreendimento para poder ser construído. Eu não tinha recursos disponíveis para poder colocar nesse lote 2. Então, subiu agora, eles acharam lá o empreendimento e conseguimos fazer uma proposta dessas estruturas. A Avenida dos Bandeirantes, que estava em outro lote, nós terminamos, como ele estava num lote muito distante, e eu tinha insistido em colocar a Avenida dos Bandeirantes para não perder a Avenida dos Bandeirantes nas nossas propostas. Nós tiramos daquele lote lá e colocamos nesse lote 2, que fica bem próximo da região da Bandeirantes. Ficou a Avenida dos Bandeirantes, a Farid Miguel Haddad, conexão do Parque do Estado ali, uma conexão por dentro do parque do Estado ali, para a gente poder chegar até pertinho dos portões, uma estrutura pertinho ali da Rodovia dos Imigrantes, ela é paralela para poder chegar lá no parque também, água fundo, um trechinho da água fundo lá, um trechinho razoável da água funda que está sendo proposto nessa ciclofaixa. Abílio Soares, um dos lotes, ele permite que a gente faça essa proposta da Abílio Soares. O Tutóia com a Pedro Alves Cabral, a Rua José Maria Whitaker, que é um outro trecho, e a Casemiro da Rocha. Então, esses lotes não estavam, exceto a Avenida dos Bandeirantes, em nenhum dos nossos, estavam no plano, mas não estavam em nenhum dos lotes da habitação. Como surgiu esse empreendimento, são dois empreendimentos grandes, surgiu essa oportunidade, nós colocamos. Já está na segunda fase, já será feito o novo convênio do lote 2, que é nessa fase que nós estamos, nós estamos elaborando esse convênio para esse lote. Isso geralmente demora de 45 a 60 dias para fazer esse novo convênio. A partir daí, a gente vai fazer as outras obras. O lote 5 estão em obras Ailton Pretini, Adhemar Pereira de Barros, Salim Farah Maluf, Capitão Pacheco Chaves e Conte Tatuapé. Essas já estão em obras, já deram início às obras, umas estão mais adiantadas, outras estão bem no início mesmo, mas essas já estão em obras. O que nós temos concluído do lote 5? Apucarana, foi feita lá atrás, Astarte, Carlos de Campos e João Boêmio. Lote 7. Nós temos concluído Maria Cândida e José Maria Fernandes, apenas duas estruturas já estão concluídas nesse lote 7. Lote 9, nós temos concluído Benjamin Mansur, Corifeu de Azevedo Marques, trecho 1 da Corifeu, Adhebal, trecho pequenininho que faltava lá para fazer a conexão, terminou fazendo agora, já está concluído. As Turbos da Cunha, com aquele trechinho 2, lá da Major Walter Carlson, está concluído também. A Vital Brasil foi uma das primeiras a ser implantada lá atrás. Todas as outras serão executadas. Elas estão ali aguardando o recurso, mas todas as outras serão

executadas. O lote 10 está no finalzinho, já está na fase de assinatura dos contratos do novo convênio, o lote 10.

Nós estamos falando de uma quantidade razoável. É um lote lá na Zona Leste. Eu lembro que eu fui pessoalmente junto, eu acho que na época eram o Jean e o Felipe Claros. Nós fizemos essas vistorias em todas essas vias. Isso é fruto das nossas vistorias mesmo. Todas elas são fruto da nossa vistoria, exceto esse Shinzaburo Mizutani, em Serra de São Domingos, que é perto da localização do empreendimento e não fazia sentido fazer essas vias, colocar o empreendimento e não levar uma conexão cicloviária até o empreendimento. Nós terminamos apresentando essas duas e que está sendo discutido, inclusive, com CET, essas duas propostas aqui. O mais importante é dizer que Forte do Leme, Satélite, André de Almeida, Luiz Pires Minas, Manoel dos Santos Braga, Riacho dos Machados, Adriano Bertozzi, José Pinheiro Bosch, que já tinha anteriormente, todas elas estão nesse lote, está bem próximo já da assinatura do convênio, inclusive, as minutas já estão prontas para acesso desse convênio. Estamos apenas aguardando a assinatura do convênio. É lógico que, para assinar o convênio, nós precisamos do recurso, que é o que está abrindo o financeiro da prefeitura, para a gente poder destinar o recurso para essas ciclovias. Aquele auxílio está em obras. Já começou a fazer a obra daquelas figuras, e é isso. Nesse lote 11, apenas aquelas figuras. Do lote 12, nós temos lá a Virgília Rodrigues, que já está concluída, a Antônio César Neto concluída, a Manuel Gaia concluída, o capitão Parada Gonçalves concluída, Duarte de Azevedo concluída. As duas que estão em obras nesse momento são a Santa Inês e a Maria Amália de Azevedo. Vejo que a Maria Amália tem 4.700 metros, eu acho que é a maior estrutura desta região que vai ser implementada agora. Só para a gente ter ideia de lotes que estão sendo implantados através da PPP, a previsão, não sei se vocês lembram, lá atrás era para 124 quilômetros, a previsão era para 124 quilômetros. Quando nós subimos esse lote 2, ele foi a 141 quilômetros, somente na PPP da alimentação. Desses 141 quilômetros, nós implantamos 26 quilômetros e temos em obra 14 quilômetros. Claro que o que nós estamos aguardando para dar prosseguimento ao restante das outras é a abertura do financeiro da prefeitura para poder dar as novas ordens de serviço das novas obras. Bom, isso é um mapinha, só para a gente mostrar um pouquinho das obras concluídas. Depois, eu vou passar isso para vocês, para vocês terem acesso a essas informações. Não vou falar o nome das obras, eu já falei em todas as outras. Aqui tem o mapa com as vias concluídas da PPP e as extensões delas que já estão implementadas. O mapinha do plano cicloviário que está sendo proposto no restante. Alguns registros fotográficos que nós tivemos aqui. Esse é o Dom Macario. Essa estrutura ficou bem legal mesmo. Eu tive a oportunidade de passar lá, ficou realmente muito boa. Continua o Dom Macario. Essa é a Santa Inês, está sendo executada agora. Você vê que nessa PPP nós temos contato da fresa e da capa, está sendo realizado, todas elas estão sendo feitas fresa, capa, concreto, sinalização

completa. A Santa Inês. Maria Lopes Azevedo, essa é uma das vias que está dando muito trabalho para a gente implantar, porque quase todas elas estão dando muito trabalho, como a ponta dos comerciantes que não querem, alguns moradores, está sendo implementada e já está sendo entregue. Essa aqui, eu acho que já tem concluído dela quase 3 quilômetros, são 4.700 metros, tem quase 3 quilômetros já concluídos. Inclusive, ela vai concluindo, a gente vai implantando a sinalização de solo, tem uma parte que está sendo feito e ampliado o passeio para poder fazer uma ciclovia, ampliado o passeio para poder fazer a ciclovia, tem quase um quilômetro de obra para poder fazer, que está sendo feita agora. Realmente, a Vigília Rodrigues, a gente vê que foi fotografado no dia que foi implantado. Tudo isso está em fase de implantação, acho que a Vigília já concluiu, se não me falha a memória, a Vigília já concluiu. A Vigília. Esse é o trequinho que não estava pronto, esse é um trequinho pequenininho de 120 metros, acho que 114, 120 metros, um trequinho que faltava fazer a conexão e terminou fazendo aqui nesse trecho agora. Nós temos as estruturas de manutenção. Bom, dos nossos contratos, a empresa já misturou 580 quilômetros, já foram emitidas ordens de serviço para 120 quilômetros. Desses 120, tem 14 iniciadas, manutenção concluída, 89 quilômetros, quase 90 quilômetros já concluídos, e tem umas ordens de serviço que ainda não foram iniciadas, que estão no processo administrativo, que vai buscar o termo de permissão de uso da via, que é a CET, que dá essa autorização de uso da via, que é o TEPOV, a gente chama TEPOV. E não iniciadas, tem as ordens suspensas, porque elas estão sendo verificadas, e tem as não iniciadas, 2.532 metros. São os dois contratos, o primeiro já está finalizando, ele foi estendido até março, finaliza agora, e o segundo contrato iniciou em janeiro, foram emitidas as ordens de serviço e logo começa. Perfeito, pode passar. Dalton, como está demorando para mudar, eu vou seguindo as fotos. O Paço da Pátria. É só para eles terem uma noção do que está sendo feito na manutenção. Depois, passamos a apresentação para eles lá, para eles olharem com mais calma. Coisa de Oliveira, tudo em manutenção. É o trequinho da cima passarela Erika Salum, lá do outro lado, oeste, da cima passarela. Esse é o trequinho que liga ali os monteiros. Avenida Jaguaré. Tem um antes e depois ali. Bom, acho que é importante a gente falar que tem uma relação enorme de vias que foram feitas pela manutenção, pela nossa manutenção. Foram 89 quilômetros que foram feitos pela manutenção através do nosso contrato. Tem mais 14 quilômetros aí em obras que estão em andamento. E nós estamos falando de Faria Lima, trecho 2, falando de Costa Carvalho. Essas ainda são obras que estão em andamento. São Miguel, Mofa Regi, Manuel da Nobre, Martinez de Carvalho e muitas outras. Temos aqui as vias que, com as ordens de serviço emitidas. Tem umas suspensas, porque estão aguardando os TPOVs que estão sendo elaborados. Tem essas outras que estão sendo executadas. Acho que acabou. É isso. Bom, é isso. Desculpa que realmente a internet está péssima. Claro que é uma amostra, apenas uma amostra do trabalho que está sendo feito aqui entre SMT e CET.

O esforço que a gente está empreendendo no sentido de fazer todo o programa de manutenção da ciclovia da cidade. Fora isso, dar prosseguimento a tudo que foi planejado e tudo que já está pronto para ser executado. Acho que o grande desafio da nossa gestão aqui, veja que só da PVP, são 141 quilômetros que vão ser implantados. Não tenho dúvida nenhuma que serão implantados todos os projetos. Tem mais um 158 que está sendo revisto lá, por conta das novas licitações, que vai ser da licitação que vai ser refeita, vai voltar para o ar. Nós temos aí tranquilamente mais 300 quilômetros garantidos só nessas duas possibilidades que será implementado nessa gestão, com toda certeza. Isso a gente pode falar até com uma certa tranquilidade que vai ser feito. Porque a licitação, todas as licitações, o histórico das licitações dos projetos de ciclovias na cidade de São Paulo sempre foram realmente demoradas. As duas estruturas que surgiram lá, o concorrido 02 e 03, ela demorou um ano e meio para poder ir para a rua. Nós estamos em uma fase, embora seja uma nova licitação, mas nós estamos em uma fase final, porque todos os apontamentos, acho que nós temos que chamar de apontamentos. Todos os apontamentos que foram feitos pelo Tribunal de Contas, no sentido de modificar o que está sendo apresentado nas concorrências, nós estamos atendendo, então não tem por que isso não evoluir rapidamente agora, quando ele for colocado novamente na rua. É lógico que o processo, o processo licitatório, como o Prados colocou no início, ele é muito, realmente é muito desgastante. Foram 39 empresas que entraram no início desse processo e 39 empresas que apresentaram documentação, quer dizer, todo o processo de observação de todos os itens necessários para evoluir uma contratação, eles têm que apresentar. Cada uma dessas empresas apresentou e cada uma dessas empresas foram analisadas pelo nosso grupo, que realmente está debruçado sobre as propostas de licitação. É isso. Eu espero que vocês tenham gostado das nossas apresentações. Estamos realmente com o objetivo de dar continuidade à implementação do plano cicloviário e atingir, no mínimo, esses 300 quilômetros que nós estamos propondo agora, que já estão consolidados. Fora isso, tem mais os 100 quilômetros, que imediatamente após a implementação dos 158, nós vamos colocar os 101 quilômetros, ou mais. É isso que a gente tem que apresentar para vocês hoje. Eu gostaria de falar para vocês hoje que hoje nós temos um representante do secretário aqui, eu acho importante vocês saberem. O André eu falo que ele é um secretário adjunto do doutor Gilmar. O André esteve na nossa reunião hoje o tempo inteiro, participou, vendo as nossas apresentações. Eu queria agradecer mais uma vez a colaboração de vocês. Hoje, eu diria que a nossa reunião foi uma reunião tranquila, menos polêmica, vamos colocar assim. É isso. Eu queria agradecer a todos mais uma vez. Vou encerrar a reunião. Bom dia a todos e bom almoço.

01:52:01 Michele Perea Cavinato: Lembrando que sexta-feira nós temos a reunião extraordinária do CMTT, a apresentação da SP Trans, que não teve tempo hábil para ser apresentada na última ordinária. Convidamos a todos para participar.

01:52:17 George Queiroz: Obrigado pela presença do representante do secretário, mas, enfim, continua o convite para o secretário se apresentar a gente oportunamente. Espero que ele esteja na sexta-feira também. A gente quer conhecer, pelo menos, saber quem é a cara dele.

01:52:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado. Muito obrigado. Obrigado a todos.

01:52:42 Lucian CTB: A gente aguarda a formalização do convite para mandar por e-mail para todo mundo e as apresentações, como sempre, e o agendamento daquelas reuniões que a gente ficou para discutir projeto e integração.

01:52:55 Dawton Roberto Batista Gaia: A semana que vem. Nós vamos agendar para a semana que vem. Bom almoço, muito obrigado a todos.