

## Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **08 de fevereiro de 2022** (terça-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

### Participantes | Poder Público:

1. Carlos Henrique Costa – SMT-AT
2. Dawton Gaia – CET
3. Edlene Carneiro de Souza – CET (palestrante convidada)
4. Eduardo Macabelli - CET
5. Fábio Nigro – CET-SME
6. Jackeline Melo – SMT-AT
7. José Eduardo Canhadas – CET
8. Larissa – SMT-AT
9. Luccas Gissoni – SMT-AT
10. Liliam Rose S. Carvalho Freire – CET (palestrante convidada)
11. Luiza Gomide – CET
12. Michele Perea – SMT-AT
13. Nancy Schneider – CET
14. Paulo Alexandre Matias – SETRAM-Imprensa
15. Rode – SMSUB
16. Rogério Santos – SMT-AT
17. Rosa Oliveira – CET
18. Rosemeiry Leite – CET
19. Sérgio Amaral – CET/SME

### Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Ana Carolina – Secretária Executiva da CTMP
2. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
3. Gilberto Carvalho – integrante CTMP
4. Helena Degreas – integrante CTMP
5. Maria Ermelina Malatesta - Idosos
6. Mauro Calliari – Suplente CTMP
7. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

### Observadores:

1. Bruno Cholby
2. Fernando Peres Rodrigues
3. Gláucia Pereira

### Pauta:

- O pedestre e seu comportamento no trânsito | Liliam Rose da Silva C. Freire (Superintendência de Marketing Mídia e Educação - SME).

- Observatório da Mobilidade - Contagens de Pedestres | Edlene Carneiro de Souza (Gerência de Planejamento da Mobilidade - GPL).

## CHAT: 08.02.2022

[terça-feira 11:09] Meli Malatesta (Convidado)

A maioria das pesquisas apresentadas não atendem nossa solicitação mas podem até serem incluídas na nossa solicitação mas com a participação da CTMP na elaboração das questões e principalmente nas conclusões sobre o comportamento do pedestre,

[terça-feira 11:13] Almeida-Santos-Nunes,A (pgr)

estou de acordo com o sr. elio

[terça-feira 11:22] Meli Malatesta (Convidado)

E tem que sobrar pro pedestre?

Esse vício do motorista em não respeitar o pedestre?

[terça-feira 11:23] Meli Malatesta (Convidado)

Sugiro que as equipes da CET conheçam a LBI

[terça-feira 11:25] eliojbc (Convidado)

Campanha não altera tempo dos semáforos de 3 fases, que leva as pessoas a atravessarem no vermelho!

[terça-feira 11:25] ROSEMEIRY LEITE(Convidado)

Oi... bom dia!! nos em pedestres fizemos uma longa pesquisa com deficientes visuais, para elaboração das regras do semáforo sonoro... em 2015

[terça-feira 11:30] eliojbc (Convidado)

Grande espera induz o pedestres a atravessar no vermelho (Duduca em pesquisas internacionais). Conforme BT 53, as fatalidades nos cruzamentos acontecem 79,4% na Faixa, e 67,4 % no vermelho e apenas 28% no verde.

[terça-feira 11:50] eliojbc (Convidado)

Dar prioridade ao pedestre começa por ter o mesmo tempo de espera e travessia nos cruzamentos para pessoas e veículos. Sem isso não resolve.! Campanhas só leva a postergar a solução.

A solução é apenas técnica!

Desmanchar o sistema de semáforo de 3 fases.

Que a própria CET inventou

**Jackeline** – Bom dia á todos , vamos dar inicio a nossa câmara temática de mobilidade a pé hoje nós temos o Sérgio Amaral da Superintendência de Marketing da CET, e nós vamos ter a apresentação da Lilian Rose; temos também Edilene do GPL/CET que vai nos dar um Panorama sobre uma ferramenta muito interessante, nós procuramos atender as pautas

solicitadas dentro do possível, algumas delas não foram possíveis trazer nessa reunião específica, mas traremos em breve. Os questionamentos de vocês eu peço mais um pouco de paciência sobre o pedido de pauta dos lugares mais perigosos para os pedestres, havíamos convidado GST/CET, eles virão em outra oportunidade, também estamos negociando com SMSUB para falarem sobre as calçadas, eles estão empenhados em viabilizar essa apresentação pra gente.

**Fábio** – Aviso aqui que o Sérgio Amaral está com um problema no áudio, vai ajustar e daqui a pouco ele faz uma fala.

**Mauro** - Jackeline só para complementar, e obrigado pela sua introdução; em relação a essas pendências eu acho que é importante a gente deixar escrito que são duas coisas diferentes em relação a calçada um é a PEC: queremos saber como foi o andamento daquilo que foi combinado no final do ano passado, o que foi feito ao longo do ano - e a outra coisa que eu acho que é bem separado; é o a questão das multas da fiscalização de calçadas irregulares em São Paulo. Eu sei que é um levantamento difícil e até entendo que a demora tem a ver com isso: você tem que juntar dados de todas as subprefeituras... Mas eu acho que esse é um tema super escondido e a gente às vezes fica anos sem falar disso, eu acho que a gente vai ter surpresa quando mergulharmos nesse assunto. Então queria deixar claro que são duas são três pendências. Esta poderia ser uma reunião separada que eu acho que merece uma reunião só para isso.

**Jackeline** - Mauro sim o seu pedido está separado por assunto (como você dividiu) SMSUB prometeu as informações de cada Subprefeitura imagino e concordo com você que dependendo do material que for possível eles apresentarem a gente talvez precise de uma reunião só para isso.

Bom eu comecei falando e não anunciei a presença do Dawton nosso Secretário Executivo do CMTT. Sobre as nossas pautas são: O pedestre e o comportamento no trânsito que a Lilian Rose vai falar, o Observatório da Mobilidade focando em contagem de Pedestre a Edilene vai apresentar, e agora passo a palavra para o Dawton para dar um bom dia para gente, depois o Sergio Amaral pode fazer suas considerações.

**Dawton** – Bom dia a todos, o importante é o seguinte Mauro você tem razão esse assunto do Pedestre deve ser tratado como você está falando, e nós vamos fazer, estamos nos organizando junto com SMSUB, porque é um tema abrangente e é bastante coisa. Talvez uma reunião não seja suficiente para gente poder esgotar o que é necessário debater e dar um encaminhamento.

**Sérgio** – Quero Agradecer aí a participação de todos quer dizer que é um prazer é minha primeira participação nesta câmara temática, conheço o Mauro trabalharmos juntos na editora Abril; estou com muita vontade de fazer e fazer diferente com a equipe CET, quero contribuir com a minha experiência com o setor privado somando ao setor público. Aqui a gente já tem alguns projetos bem interessantes sobre pedestres, e é um ponto fundamental para o Secretário; temos uma série de iniciativas que queremos começar eu tenho uma

conversa quinta-feira para aprovar que o secretário tem uma posição eu acho que a gente vai estar pronto já tá discutindo com vocês e colocar também algumas sugestões que vocês fizeram para gente.

**Mauro** - É muito bom ver o Sérgio aqui, é uma pessoa que eu respeito muito e é um prazer ver que a iniciativa privada se abre também para entrar para vida pública, o Dalton muito bem lembrou e eu queria só falar que eu acho que essa Câmara temática está em um momento super importante de aumentar a velocidade dos trabalhos. Eu sinto que a gente andou patinando aí um tempo atrás talvez até uma certa dúvida do próprio conceito de como funcionávamos, eu acho que a gente está na segunda fase propositiva. Essa câmara eu acho que sim tem um papel super importante e principalmente pelo que a gente acabou de falar nessa como trazer outras secretarias por exemplo a questão das Calçadas como que se envolve o pessoal da Subprefeitura, eu acho que tem um papel super importante. Às vezes a gente fica um pouco frustrado porque a gente não vê andando, as vezes surgem iniciativas que estão acontecendo e tem um papel de capitalizar e divulgar boas iniciativas. Em breve teremos eleição do CMTT, estou me candidatando de novo para como o segundo mandato para cadeira de mobilidade a pé, tem também a Ana Carolina, e eu torço para sim por esse trabalho.

**Jackeline** - Obrigada Mauro, hoje temos vários representantes da prefeitura, se alguém quiser se pronunciar, falar um oi fica à vontade, se não Lilian a gente já pode ir para a primeira apresentação.

**Lilian** - Explicando, na verdade não é uma pesquisa na última conversa com a câmara temática, me pediram para fazer uma coletânea das principais pesquisas, eu tentei pegar vários resultados não só sobre o comportamento do pedestre mas os que envolvem segurança do pedestre também e alguns dados é claro, são de 10 anos atrás, como eu falei talvez precisem ser atualizados, mas eu acho que já dá para gente pensar numa nova pesquisa.

**Lilian** - inicia apresentação [- colocar link, ou mandar arquivo](#)

**Jackeline** - Lilian, desculpe mas estou preocupada em relação ao tempo eu sei que é muito interessante o que você tá falando mas ainda tem as perguntas e apresentação da Edilene.

**Lilian** - conclui a apresentação 01:03:14

**Jackeline** - Temos quatro inscritos, sr. Élio é o primeiro.

**Sr. Élio** - Bom dia pessoal, a pesquisa é do ano de 2019 e não tem nenhuma surpresa, isso bate com a pesquisa que nós fizemos, na travessia 70,6% atravessam no vermelho

pesquisa que nós fizemos foi em 11 cruzamentos da Liberdade, Santana... na ocasião nós apontamos a causa disso que era o semáforo de três fases de travessia de pedestres, agora fixado no máximo em 90 segundos, eles tem que atravessar rápido, ou seja ele tesa na pio condição que existe no trânsito, não é novidade nenhuma que a solução é mexer nessa equação, exemplo na Augusta X Paulista é agravada com a questão do metrô ali, o pessoal acumula e aproveita a brecha quando algum carro que está fazendo a conversão mesmo no seu verde dá uma brecha e o pessoal todo avança e aí consegue 90% de pessoas atravessando no vermelho, era isso obrigado.

**Jackeline** - Próximo inscrito sr. Gilberto Carvalho.

**Gilberto Carvalho** - Bom dia à todos eu só queria esclarecer um ponto nessa questão da brecha nesses lugares onde a um fluxo intenso de trânsito de pessoas e pedestres é comum a gente ter a situação na realidade do tráfego de veículos parada e ao mesmo tempo sinal para o pedestre fechado, isso foi considerado como dentro do você está chamando de brecha? É uma situação comum que eu acho que inclusive demonstra como dizer ou pelo menos incentivar o pedestre a não respeitar o verde para atravessar, é quando ele fica esperando muito tempo esperando e vendo o trânsito de veículos parado, e ele acaba atravessando entre os veículos o que demonstra naturalmente uma temporização errada, inclusive causa muitas vezes a permanência de veículos em cima da faixa de segurança na hora que abriu o semáforo de pedestre. Estou me referindo então a situações de muito trânsito onde há maior fluxo. Eu queria saber se esse período foi considerado na brecha ou não

**Lilian** - sim todo o período foi considerado brecha, eu acho que a gente pode até fazer uma pesquisa tentando ver esses três tempos do semáforo ate para conhecer mais para a educação e segurança.

**Sandra Ramalhão** - Bom dia tudo bem primeiro quero sou da cadeira da pessoa com deficiência no CMTT você então é difícil a gente falar de uma pesquisa feita a 10 anos, mesmo as pessoas com deficiência o perfil mudou, temos as cadeiras motorizadas que aumentou muito e as pessoas com deficiência estão mais na rua, tudo isso influi bastante nesse novo aspecto da cidade, temos ainda a mudança da pandemia, muitas coisas foram alteradas, acho interessante que essa pesquisa seja repetida e que o enfoque realmente seja a vítima, pois é muito fácil a gente chegar e acusar vítima pela falta de atenção. É estranho a vítima ser acusada de alguma coisa, se tem uma faixa de pedestre qual é a obrigação do motorista? É a de parar, não importa o que está acontecendo ele tem que diminuir a velocidade. Eu tenho uma grande dificuldade quando vou atravessar os motoqueiros não me vêem, se forem crianças atravessando numa faixa que vai para escola , então eu acho que é importante a gente saber a responsabilidade de cada um tanto a responsabilidade do pedestre quanto à responsabilidade do condutor. Temos que ver o que mudou e o que precisa ser melhorado, a gente vem aqui sempre trazendo algumas ideias, melhorar os ângulos das rampas de acesso, a visibilidade, campanhas. Eu realmente tenho visto muitos idosos ficando na faixa de pedestre porque correm no vermelho com por conta do piscante e tropeçam nas ondulações, é necessário que a gente faça uma cidade para a população em geral. Eu queria propor que realmente essas pesquisas sejam feitas e considerar os novos tipos de pedestres, cadeirantes, experiências de pais e mães com

carrinhos de bebê, volta às aulas, eu penso que muita coisa mudou na cidade, precisamos de um diagnóstico real da situação, obrigada.

**Lilian** - Precisamos das campanhas porque isso é cultural, eles não param e muitos alegam ~se eu parar ele vai atravessar, o outro vai atropelar - então não pára~ nos precisamos de um tempo de campanha, e essa campanha tem que ser o plano de metas de longo prazo e que mexa com a conscientização e educação da população.

**Sandra** - Está na hora de providenciar pesquisa com pessoas com deficiência pois somos 25% da população segundo IBGE somos um quarto da população do município, então acho que vale a pena nos consultar e fazer uma pesquisa sobre esse segmento da população .

**Jackeline** - Obrigada Sandra, agora temos a Meli para falar. Bom dia por favor.

**Meli** - Obrigada pela apresentação das pesquisas, apesar de que a maioria delas não atende a nossa solicitação mas foi extremamente útil, fica evidente a visão da equipe de pesquisa em relação as pesquisas que são realizadas sobre o comportamento do pedestre, e mostra a necessidade urgente da participação das instâncias da sociedade que representam efetivamente essas pessoas que segundo a ANTP os pedestres representam a maioria das viagens realizadas nas cidades brasileiras em especial as viagens a pé. São Paulo tem um terço das viagens feitas exclusivamente a pé e mais de um terço das viagens que são feitas para o transporte coletivo que como uma das pesquisas constatou envolvem também viagens a pé, isso é importantíssimo para CET contribuir ainda mais no atendimento desse usuário da via tão esquecido. Os números de atropelamentos apesar de eles não serem mais a maioria, mas eles continuam altos e a gente não pode aceitar um número de atropelamentos fatais anual nos três dígitos.

Bom agora vamos efetivamente as pesquisas, a maioria delas realmente precisa de uma atualização elas são ótimas mas as conclusões mostram mesmo uma visão unilateral e se preocupam muito mais com o condutor do que com quem anda a pé (apesar destas viagens não serem a maioria) um exemplo é jogar a responsabilidade do pedestre sobre um vício que o motorista tem de não respeitar a faixa de pedestre. Eu acho que é uma coisa muito incômoda é muito fácil. Às vezes a pessoa pode ser jovem mas por algum motivo ela anda devagar, ou seja essa visão tem que melhorar, para isso nós sociedade civil estamos à disposição para colaborar e conseguir efetivamente atender os problemas que as cidades estão tomando, como a Sandra já levantou que devemos incluir as pessoas com deficiência, idosas, obesas, crianças entre outros, e isso está dentro da lei brasileira da inclusão.

No Brasil queremos resolver o problema dos atropelamentos focando o comportamento do pedestre somente com campanha educativas é uma visão unilateral, porque nenhuma pessoa tem CNH de pedestres. No processo de habilitação do motorista podia ter uma formação de que o motorista tem que parar na faixa de pedestres sempre. Eu me coloco à disposição da equipe se precisarem, só na pesquisa de 2018 já foi possível ver que essa nova programação semaforica é um fracasso total.

**Jackeline** – Obrigada Meli, depois a Rose vai fazer as considerações sobre as falas. Mauro por favor pode falar.

**Mauro** - Muito bom podermos ver o que já temos feito, quando a Lilian falou de tantas pesquisas que já foram feitas, a Meli comentou que elas tem um foco como fazer campanhas conscientizando pedestres, eu acho que estamos vivendo um momento de transformação, tem uma meta de redução de acidente que é para sinistro zero, não é aceitável nenhuma morte no trânsito. Diante desse paradigma qualquer pesquisa que tenha sido feita antes onde “culpar o pedestre/ não estava olhando...” Agora é um outro momento histórico, nós não estamos mais nesse momento.

Podemos aproveitar esse momento para pesquisar aquilo que a gente realmente quer, e a segunda etapa é como a gente faz um pacote de coisas que desaguem numa redução e uma mudança de comportamento.

Eu acho que tem algumas coisas um pouco antigas e a gente pode refazer algumas coisas, eu anotei pesquisa com pessoas que têm algum tipo de deficiência, crianças...

Outra questão é o piscante, se está na resolução tem que explicar educar inclusive para os motoristas, vamos então ensinar as pessoas, tudo não deve se resumir a parar na faixa, mesmo porque os números de 2013 mostram assim “aumentou 25 pontos percentuais o número de pessoas que respeitam a conversão na faixa aí nós chegamos a 30% significa que 65%, 70% dos motoristas não respeitavam. Eu tendo a dizer que isso deve ter aumentado de lá para cá porque o número de motociclistas deve ter dobrado ou triplicado, eu tenho a sensação de que a gente precisa trabalhar conjunto: fiscalização, como é que se fiscaliza motos e até se possível treinamento principalmente com auto escolas, temos um bom desafio de comunicação mas de fiscalização também. Minha sugestão refazer pesquisas com pessoas que tem alguma deficiência e explicar o piscante e a fiscalização.

**Jackeline** - obrigada Mauro a Rose por favor.

**Rose** - Bom dia, com relação ao que a Sandra comentou nós fizemos um trabalho específico com deficientes visuais para definir as regras do semáforo sonoro, esse trabalho foi super interessante apesar de não ter sido muito divulgado, então era só para dar um contraponto disso porque sempre que os assuntos são específicos nós da equipe de planejamento temos por princípio buscar informações com os mais envolvidos, no caso dos deficientes visuais seria impossível por qualquer trabalho sem ouvi-los, era só para acrescentar isso é um tipo de trabalho que não necessariamente passa pela Lilian então existem outros canais e outras pesquisas que a gente faz com assuntos bem específicos era só para pontuar isso.

**Jackeline** – Obrigada Rose, Ana Carolina por favor a próxima

**Ana Carolina** - Oi gente queria também agradecer pela apresentação dos dados, é importante colocar aqui a nossa preocupação e deixar claro os gargalos, temos um problema as pessoas que se deslocam a pé não entendem como funciona o sistema de

programação do vermelho piscante e também os motoristas não se sentem motivados a cumprir o respeito por uma série de fatores que vocês trouxeram aqui. Minha questão é: Como não foram refeitas essas pesquisas que tem 10 anos pelo menos? Qual é o plano da Secretaria e da CET para enfrentar isso para além do que já foi feito que não deu tanto resultado. Sabemos que o PPP em 2011 teve um efeito muito positivo na segurança do pedestre não só por causa da campanha mas porque ele veio acompanhado com incrementos na fiscalização, e nós não temos visto isso colocado de forma sistemática. Já deu para perceber aqui que campanha de conscientização sozinha não dá resultado. Precisamos ter mudanças físicas (reprogramação semaforica como e a outra coisa é como vamos fiscalizar) qual que é o plano de vocês para intensificar a fiscalização para que os motoristas de fato sintam que eles precisam cumprir as obrigações deles conforme o código de trânsito brasileiro. Temos que sair do plano para o fazer.

**Jackeline** - Obrigada Ana, Dawton vai fazer algumas considerações e também propor aqui porque nós temos ainda apresentação da Edilene, então eu queria pactuar com vocês em relação ao tempo.

**Dawton** - Neste momento nós estamos muito focados em mudar a mentalidade e dar mais direitos efetivos ao pedestres, agora é um momento realmente diferente é uma construção e essa construção ela tem que representar a sociedade exatamente com a Meli colocou, é uma luta constante com o objetivo de dar prioridade ao pedestre, nós estamos trabalhando para isso e lembrar que essa cidade foi construída totalmente pensando no automóvel, assim acho que é o primeiro grande passo que estamos dando nesse sentido é a própria criação dessas câmaras temáticas, e nós precisamos criar uma política de atualização de dados e priorizar essas pesquisas que vocês estão nos pedindo. Acreditamos que o pedestre é a parte mais importante, está muito claro e isso é uma mudança radical de comportamento em todos os sentidos, está acontecendo no mundo inteiro vai acontecer aqui em São Paulo e na prefeitura com toda certeza e é por isso que nós estamos aqui fazendo exercício democrático de discutir todas as questões com a sociedade civil. O próximo passo nós precisamos nos organizar para termos um planejamento e replanejamento focado por exemplo fazer uma campanha muito mais específica agora no Maio Amarelo para falar sobre pedestres, ciclistas, mobilidade ativa de modo geral.

**Jackeline** - Obrigada Dawton, agora a Luiza da CET.

**Luiza** - Bom dia obrigada, complementando as falas e aproveitando a oportunidade da presença do novo superintendente de Marketing para dizer que nós temos uma página desenvolvida sobre pedestres, queremos criar uma página de Pedestre no site da CET e gostaríamos que essa proposta fosse inserida no Maio Amarelo, essa página que hoje não existe no site da CET - uma página com todos os temas relacionados a pedestre, temos um trabalho bem adiantado e gostaríamos de estreitar essa página no Maio Amarelo

**Jackeline** - obrigada Luiza em nome de todos os membros me dirijo ao Mauro para saber se a gente pode prosseguir devido a hora - com apresentação da Edilene?

Mauro - a minha proposta é deixar para próxima reunião, mas se alguém quiser outra proposta por favor.

Edilene - a minha apresentação ela é um pouco mais curta do que a da Lilian havia me programado para falar uns 15 ou 20 minutos mas estou a disposição ate pra apresentar na próxima reunião.

Dawton - termina ficando cansativo até para todo mundo que tá participando Então eu acho que a gente deveria passar para próxima reunião.



**Mauro** - Queria usar um minutinho para falar dos próximos passos em relação a reunião, falamos aqui três ações que podem ser específicas em relação as conversas de hoje

1- uma campanha de comunicação explícita para explicar como é que funciona o vermelho piscante e garantir que as pessoas entendam, uma coisa que ninguém sabe não sei em que contexto se no Maio Amarelo, mas que seja mais abrangente.

2 - uma pesquisa focada em pessoas que tem alguma deficiência motora, auditiva, visual incluindo crianças e idosos, vamos pegar as pessoas que tem mais dificuldade para entender a cidade e olhar a partir deste ponto de vista. E aí a gente pode sim tomar conclusões generalizantes, numa pesquisa específica.

3 - uma sugestão para que o foco do Maio Amarelo mude, até pode falar em algum momento: "Pedestre atravesse na faixa", para: "Motorista pare antes da faixa se não eu vou te multar" eu acho que a gente tem que ter realmente mudar o foco dessa história porque são os motoristas que tem uma lata de uma tonelada andando a 60km/h. Só para gente lembrar seriam essas três sugestões de encaminhamento em relação ao que a gente discutiu aqui.

**Dawton** - eu só mudaria em vez de "multar" que é muito agressivo, eu colocaria "motorista respeite o pedestre" ou algo assim.

**Mauro** - a gente tem controversas assim e por exemplo dentro do nosso grupo a Meli por exemplo é a favor de mudar a regulação do vermelho piscante, eu acho que é uma outra postura, assim a gente tem que tem que até ter certeza de que este seria o melhor jeito possível.

**Meli** - Posso falar? Eu acho que não é a campanha que vai resolver o problema do vermelho dessa programação de vermelho, o caso é muito mais sério e isso me preocupa porque é uma Norma nacional que até agora só está valendo em São Paulo e nos anos vindouros vai ser reproduzido em todas as realidades urbanas brasileiras. Não é caso de campanha no momento eu acho que a sociedade precisa sentar junto com a parte técnica da CET e a gente precisa conversar sobre isso para chegar num consenso - Mauro me desculpa mas é uma questão técnica que representa a vida das pessoas.

**Jackeline** - o senhor Élio havia levantado a mão.

**Élio** - eu reforço a colocação da Meli que não é necessariamente a solução pelo marketing porque a questão é de tempo de travessia e tempo de espera e isso foi agravado pela adoção do semáforo de três fases na cidade de São Paulo e isso não é usado em Nova Iorque, Buenos Aires, Montevideu e outros lugares, então eu acho que a solução é técnica ,ou seja, vocês fizeram inventaram uma solução do semáforo que leva a esses efeitos, era isso obrigado

**Jackeline** - obrigada todos, anotamos as sugestões, a Edilene precisou se retirar mas ela já havia encaminhado a apresentação e eu vou mandar para vocês mas já fica como pauta para a próxima reunião.

**Dawton** - eu só queria dizer o seguinte, a solução será o equilíbrio de tudo isso eu não tenho dúvida nenhuma, as pesquisas vão nos levar a uma direção, a direção correta e o equilíbrio dessas medidas vão ser a solução.Boa tarde a todos e boa semana muito obrigado, esta encerrada nossa reunião.