

ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA VIRTUAL - CRTT Oeste

5ª Rodada - Outubro - 2025

Reuniram-se, em ambiente virtual, através da plataforma Zoom, aos treze dias de Outubro de 2025, Suzana Lucia Silva Belo/Gerente de Mobilização Social da SUMOB, Claudio José Soares Mendes/Coordenador Núcleo Mobilização Social Oeste, Barreiro e Centro-Sul -GEMSO-SUMOB, Artur Jose Dias de Abreu/SUMOB, Maria Odila de Matos - Representante/DRO, Silvano Lopes de Souza Junior/Representante DSV, Luzia Maria Ferreira/ Administração Regional Oeste, Péricles Simbera Santos/GARBO, José Renato de Oliveira /GARBO, Nivaldo Tadeu/SMRI-PBH, Silmara Silveira/Administração Regional Oeste, Idimar Antonio Moreira/representante do SetraBH, Mardoqueu Emiliano Procópio-Nova Suíça/Salvadora, Joanezio - Viação Euclásio Ltda e Thiago França -TOP BUS e os CRTTs Oeste titulares e suplentes e o público externo constante na lista de presença anexa.

Agendada para 19h e iniciada às 19h10 pela Chefe da Assessoria de Mobilização Social, Suzana Belo, com a apresentação dos representantes da BHTRANS, SUMOB, PBH e ADRE-O.

Foram justificadas as ausências dos CRTTs Rômulo Belfort e Jânio Ferreira.

Suzana Belo avisou que seria apresentada a pílula de conhecimento, capacitação orientada para os representantes da CRTT.

A reunião teve como pauta a apresentação do programa de capacitação dos CRTTs "Pílulas de Capacitação" com o tema "Fiscalização 360º: Qualidade e Segurança no Transporte Público".

Em seguida Artur José fez a apresentação:

Artur iniciou a "pílula de conhecimento" sobre a fiscalização de 360 graus, focada em qualidade e segurança no transporte público. Ele listou os seis eixos dessa fiscalização, prometendo detalhá-los rapidamente para que houvesse tempo para perguntas. O primeiro eixo era pontualidade e regularidade, os itens mais cobrados. Pontualidade significava o ônibus passar no horário programado a partir do ponto final, e regularidade significava manter o intervalo definido entre os ônibus, evitando que dois passassem juntos e deixassem os passageiros esperando muito tempo. O segundo eixo era conforto, relacionado ao número de pessoas dentro do ônibus, com padrões de cinco pessoas por metro quadrado no horário de pico e três no fora de pico, além do funcionamento do ar condicionado, um item relativamente novo no regulamento. O terceiro eixo era segurança, abordando principalmente a importunação sexual e a proteção ao usuário. O quarto eixo era manutenção, garantindo que os ônibus não quebrassem, não perdessem freio, não tivessem portas com problemas ou vazamentos. O quinto eixo era atendimento e cumprimento de horário. O sexto eixo era a qualidade, com um índice novo implementado em 2023. Artur detalhou a pontualidade e regularidade, explicando que o atraso ou omissão de uma viagem programada era um problema grave, acumulativo, que desrespeitava o usuário. O monitoramento era feito através do COP (Centro de Operações da Prefeitura). A tolerância para atrasos era de metade do intervalo entre ônibus, não mais que isso. Sobre a manutenção, a equipe da SUMOB, ajudada pela operação, como a GARBO Barreiro Oeste, verificava itens de conforto, pneus (usando um profundímetro), freios, elevadores e condições gerais de limpeza. Um ônibus sujo ou mal conservado era um risco para a saúde e uma falha de qualidade. O nível de ocupação era monitorado em tempo real através dos sistemas de catraca, para verificar se estava dentro da

normalidade. Se um ônibus atrasasse, o seguinte poderia ficar mais cheio, mas havia um limite de passageiros. Se o problema fosse costumeiro, a operação daquele ônibus precisava ser melhorada, com mais viagens ou intervalo menor, lembrando que os recursos eram limitados. O ar condicionado era verificado sistematicamente, com os agentes e usuários podendo checar a temperatura no painel acima do motorista. A temperatura de referência era de 22°C, com tolerância entre 19°C e 25°C. Acima de 25°C, o ônibus estava sujeito a multa. Em dias muito quentes (acima de 34°C), a temperatura tolerada era maior, devido à capacidade limitada de resfriamento. A equipe fazia inspeções em campo, inclusive com operações como a "Brisa Fresca", realizando blitz na área central e em pontos de estação, pois não era viável fiscalizar em corredores durante a viagem, para não causar transtornos maiores. Sobre o atendimento e descumprimento de rota, o monitoramento por GPS usava "cerca virtual"; se o ônibus saísse dos limites definidos, um alerta era emitido e verificado. Desvios eram permitidos apenas em casos de obras ou emergências; fora isso, o ônibus era autuado. Esse monitoramento era especialmente importante à noite, quando motoristas podiam deixar de ir até o final do bairro, prejudicando os passageiros. Artur considerou que a multa para esse tipo de infração deveria ser mais alta. Sobre a importunação sexual, havia dois sistemas de denúncia: o usuário podia avisar o motorista, que acionava um botão de pânico, ou usar o aplicativo da prefeitura. No primeiro caso, o alerta ia para o COP e depois para a guarda municipal ou polícia; no segundo, ia direto para a polícia, que pedia à BHTRANS a localização do ônibus via GPS. As forças de segurança então iam ao local e levavam os envolvidos para a delegacia. Sobre o compromisso com a melhoria contínua, havia tecnologia integrada, autuações e transparência, com denúncias podendo ser feitas pela ouvidoria, WhatsApp, regional ou outros canais. Havia também um índice de qualidade, implementado em 2023, vinculado a uma remuneração complementar para as empresas. Nenhuma empresa podia ter mais de 5% de descumprimento (atraso ou omissão); caso contrário, era cortada dessa remuneração, uma forma de "doer no bolso". Artur resumiu que a fiscalização de 360 graus atuava na área do veículo, do motorista e da segurança do usuário.

Foram abertas as falas para perguntas:

Flavio Moreno, CRTT, fez uma pergunta: se as multas aplicadas eram realmente pagas, pois houve um período em que não eram, e se existia um ranking das linhas mais multadas, citando como exemplo a linha 9211 na Oeste, que era um caos.

Artur respondeu que sim, existia um ranking, mas não tinha certeza se estava publicado no site da BHTRANS ou da SUMOB, prometendo verificar e responder no dia seguinte. Ele citou de cabeça que a linha 102 no Aglomerado da Serra era a pior do sistema, e que cerca de vinte linhas eram muito ruins, com dificuldade de melhora devido à operação, à empresa e ao próprio regulamento de 2008. Sobre o pagamento das multas, Artur explicou que, no arcabouço jurídico, se a pessoa jurídica (empresa) não quisesse pagar, o processo podia levar um bom tempo, com recursos e idas à justiça, similar a multas de trânsito comuns. No entanto, atualmente o processo estava mais eficiente, com a dívida ativa sendo cobrada mais rapidamente. Ele esperava que na próxima licitação, em 2028, essa agilidade fosse aprimorada, pois multas que não doíam no bolso não surtiavam efeito. Ele concluiu que as multas eram pagas, mas podia levar tempo.

Em seguida, Claudio Mendes, realizou a apresentação de acompanhamento das demandas abertas pelos membros da CRTT da rodada anterior. Destaca-se:

- 13 demandas foram implantadas ou estavam em implantação;
- 36 demandas de trânsito foram respondidas com projetos de trânsito ou justificadas;
- 13 demandas de transporte respondidas;
- Foram registradas 24 demandas de trânsito em análise;
- Foram registradas 07 demandas de transporte em análise.

Abertas as falas registra-se:

Flavio Moreno CRTT. Ele perguntou sobre o status de duas demandas suas: uma na Rua Conselheiro Dantas, no Prado, onde pessoas colocavam pedras e cones, e outra na Rua Alcântara, onde o estacionamento irregular causava caos, principalmente na saída do SEBRAE. Suzana pediu a Claudio que verificasse, mas ele não lembrava dessas demandas. José Renato, da BHTRANS GARBO, informou que já haviam fiscalizado a Rua Alcântara e encontrado veículos estacionados regularmente, mas que voltariam ao local outras vezes.

Luzia Ferreira, da ADRE-O, pediu mais informações sobre dois casos: um pedido de mão única na Rua Estevão Messias, na Vila Imbaúbas, uma via estreita sem passeio onde transitavam crianças de uma creche, representando risco de atropelamento; e um pedido de alteração de itinerário no Morro das Pedras para atender o CRAS e o Centro de Saúde de Santa Maria, equipamentos públicos importantes em uma região montanhosa de difícil acesso. Ela questionou os motivos da negativa e pediu reavaliação. Suzana Belo explicou que, sobre o Morro das Pedras, a comunidade precisava refazer a proposta, pois a anterior não era viável, e sugeriu marcar um atendimento. José Renato, da GARBO, mencionou que recebeu uma demanda urgente da Coordenadoria Especial de Grandes Favelas para vistoria na Rua Estevão Messias, mas não tinha os contatos; Luzia se prontificou a enviá-los.

Neylon Silva, CRTT, agradeceu pelo ano produtivo, com a maioria de suas demandas atendidas, e mencionou que estava aguardando a decisão sobre uma demanda na Via 210 para trazer mais segurança à travessia.

Carla Magna, CRTT, reclamou da Linha 208 Betânia: o ponto de ônibus na Avenida Sinfrônio Brochado, próximo ao McDonald's, foi removido há quase dois meses e realocado para um local com passeio rebaixado, o que impedia o cadeirante de subir. O motorista era obrigado a parar no trânsito, manobrar, causando risco de acidente e transtorno para o cadeirante. Ela pedia uma solução urgente.

Péricles, da GARBO, respondeu que iriam verificar a situação e fazer as correções necessárias.

Célia Alves Pereira, CRTT, perguntou sobre uma placa solicitada no bairro Glalijá após uma visita de Claudio e José Renato. Ela também questionou sobre a Linha 4031, que, principalmente nos fins de semana, deixava de passar em alguns pontos porque carros estacionados dos dois lados da via impediam a passagem, e perguntou se era possível intensificar a fiscalização e multas. José Renato informou que a placa já havia sido diagramada e encaminhada, mas como estava no anel rodoviário, cuja sinalização ainda era de responsabilidade do DNIT em processo de transferência, poderia demorar. Sobre a fiscalização, Péricles disse que iriam agendar uma ação com a guarda. Célia se prontificou a enviar os endereços específicos.

Nivaldo, da SMRI/PBH, pediu a Claudio que enviasse por e-mail mais esclarecimentos sobre uma demanda antiga nos Altos do Buritis, relacionada a uma questão viária, para que pudessem priorizar a implantação.

Liliane Arouca, CRTT, fez vários apontamentos: problemas de descarte de lixo em locais inadequados na Rua Paula Arbex; necessidade de sinalização (faixa ou semáforo) na Rua Conselheiro Joaquim Caetano, um local de grande fluxo; falta de travessias no canteiro central da Avenida Raja Gabaglia em vários pontos, prejudicando pedestres e pessoas com mobilidade reduzida; problemas de acessibilidade nas calçadas do centro da cidade, onde ela sofreu quedas; situação caótica com taxistas estacionados irregularmente na rua próximo ao Shopping Boulevard, impedindo que ônibus parassem adequadamente para cadeirantes e idosos; e dificuldade de acesso à nova delegacia da Polícia Civil no antigo Hospital Santa Terezinha. Ela também expressou preocupação com a importunação sexual nos ônibus e a dificuldade de comunicação segura com o motorista, questionando a eficácia dos botões de pânico. Ela pediu para participar das reuniões das Regionais Centro-Sul e Leste no ano seguinte. Sobre a Linha 9211, ela brincou que "rezar está pouco" para resolver os problemas e questionou por que a população era refém de algumas empresas de ônibus. Artur respondeu que havia um arcabouço jurídico e regulamentar, e que estavam trabalhando para garantir o mínimo, mas que não era fácil substituir uma empresa, sendo algo a ser melhorado na próxima licitação. Ele garantiu que estavam trabalhando com afinco.

Rosimeire, CRTT, reforçou os apelos de Liliane por acessibilidade, especialmente em frente ao Burger King no Buritis, uma demanda que já havia solicitado anteriormente sem resposta. Ela também mencionou outras demandas não tratadas e se colocou à disposição para reenviá-las.

Maurício Paceli, CRTT, questionou sobre uma rotatória prometida há um ano no cruzamento da Rua Geraldo Vasconcelos com a Dr Américo Cyrillo, próximo à Barão, um local perigoso para pedestres. Apenas a sinalização de "Pare" foi instalada, mas a rotatória não. Ele também perguntou sobre uma sinalização na Rua Paulo Piedade Campos, 728, para evitar acidentes na entrada de prédios. Suzana respondeu que demandas de associações ou parlamentares seguiam outro fluxo, mas que Claudio verificaria o status e daria retorno.

Edson Souza, morador do bairro Avaí, reclamou veementemente da Linha 9211 (operada pela TopBus), citando problemas crônicos: ônibus velhos (série 20) em circulação, que deveriam ter sido substituídos; falta de manutenção (catracas quebradas, iluminação interna defeituosa, ar-condicionado não funcionando); e a empresa não dava respostas satisfatórias às reclamações, apenas remanejando os veículos problemáticos temporariamente. Ele também perguntou sobre um estudo para estender o itinerário da Linha 209 no bairro Aval, que quase sempre rodava vazia, e sobre o recapeamento urgente da Rua Jacinto Ferreira, única saída do bairro, que se tornava intransitável na chuva.

Suzana esclareceu que recapeamento era com a Administração Regional Oeste. Sobre a Linha 9211, Idimar, da SETRA BH, reconheceu os problemas e disse estar em contato direto com o representante Mendonça para acompanhar as demandas e tentar resolvê-las o mais rápido possível, prometendo acompanhar mais de perto. Artur complementou que iria pedir mais fiscalização para a linha, mas brincou que também

precisavam de "oração", dada a dificuldade. Ele disse que conhecia o bairro Aval e que era um bairro privilegiado, mas que o serviço de ônibus precisava melhorar para acompanhar.

Thiago França, da TopBus, apresentou-se como novo superintendente de operações da empresa, que assumiu a garagem da antiga Torres. Ele disse estar focado em reconstruir a empresa há dois meses e que priorizaria a Linha 9211 e a 209. Ele pediu que direcionassem problemas específicos de veículos diretamente para ele por e-mail e informou que a empresa estava em processo de renovação de frota, com previsão de retirada dos ônibus azuis (série 20) até o final do primeiro trimestre do ano seguinte. Artur deu as boas-vindas a Thiago e sugeriu que ele revisasse os processos de operação da Torres de 2017/2018, época em que a empresa era referência, para retomar a qualidade.

Fábio Nolasco, morador da Rua Achilles Velloso, reclamou da sinalização da via, que era mão dupla e tinha estacionamento permitido de um lado, mas a pintura do eixo central ainda dividia a pista, causando confusão e batidas de retrovisores. Ele pedia uma revisão da sinalização. José Renato explicou que havia um projeto para realocar o eixo e remover o estacionamento de um dos lados, mas que talvez ainda não tivesse sido implantado completamente. Péricles pediu o número do protocolo da demanda para verificar e garantir que o projeto fosse implantado corretamente.

Cristiano Abud, morador do bairro Prado, alertou para os graves problemas de trânsito no bairro, que passava por intensa verticalização e se tornou um polo de moda. As ruas estreitas e o intenso fluxo de veículos, incluindo o trânsito gerado pela Academia de Polícia e pelos bares, causavam congestionamentos constantes, com ônibus levando mais de 20 minutos para sair do bairro em qualquer horário. Ele citou cruzamentos problemáticos, como João da Cunha com Silva Lobo, Marajó e Torques, onde a sinalização era confusa e as infrações eram constantes. Ele pedia uma revisão urgente da engenharia de trânsito no bairro.

Suzana explicou que qualquer mudança de circulação precisava ser solicitada e aprovada pela comunidade em reunião, e que tentativas anteriores haviam sido rejeitadas pelos próprios moradores, que não queriam mudanças, como a passagem de ônibus em suas ruas. Ela incentivou Cristiano a registrar as demandas através dos CRTTs locais, como Geraldo Milo ou Silmara.

Kenia Porto de Souza, moradora do bairro Havaí, reforçou os problemas da Linha 9211: ônibus com barulhos assustadores nas rodas traseiras, ar-condicionado quebrado, motoristas sendo brigados pelos passageiros, e ruas com estacionamento irregular dos dois lados, impedindo a passagem dos ônibus. Ela também mencionou problemas de trânsito perigoso para crianças e idosos na Rua Zilah Rodrigues com a Rua Jacinto Ferreira, próximo a escolas.

Suzana orientou Kenia a registrar suas demandas através do telefone da CRTT Rose, que estava disponível no chat.

A reunião foi encerrada Luzia Ferreira que reforçou a importância de registrar as demandas, pois elas seguiam um fluxo e recebiam resposta, mesmo que negativa por questões técnicas. Ela também reforçou o convite para a Audiência Pública do MOVE Amazonas no sábado, um momento crucial para que usuários e moradores dessem sugestões para o projeto do principal corredor de trânsito da região Oeste, que incluiria a requalificação dos viadutos, como o da Silva Lobo. Ela pediu que os CRTTs ajudassem a divulgar o evento, cujo link de inscrição estava no chat, sendo necessária

inscrição prévia para participar e receber certificado. Findas todas as falas e nada mais a relatar, a reunião é encerrada às 20h45 e a ata por mim lavrada.



Claudio Mendes
Núcleo Mobilização Social – GEMSO/SUMOB