



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

**Registro: 2015.0000731750**

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos do Agravo de Instrumento nº 2063848-05.2015.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que é agravante **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO**, são agravados **PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO** e **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET**.

**ACORDAM**, em 1ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Negaram provimento ao recurso. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores **XAVIER DE AQUINO** (Presidente sem voto), **DANILO PANIZZA** E **ALIENDE RIBEIRO**.

São Paulo, 29 de setembro de 2015.

**MARCOS PIMENTEL TAMASSIA**

**RELATOR**

**Assinatura Eletrônica**



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

**Agravo de Instrumento nº 2063848-05.2015.8.26.0000**

**Agravante: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**Agravados: Prefeitura Municipal de São Paulo e Companhia de Engenharia de Tráfego - Cet**

**Comarca: São Paulo**

**Voto nº 200**

Julgador de Primeiro Grau: *Luiz Fernando Rodrigues Guerra*

**AGRAVO DE INSTRUMENTO – Preliminar – Coexistência com suspensão de liminar – Precedente - Artigo 4º, §9º, da Lei nº 8.437/92 – Efeito substitutivo da decisão recursal – A suspensão de liminar contra o Poder Público subsiste somente enquanto a própria liminar não for absorvida ou substituída – Julgamento, pela mesma Câmara e mesma composição, de agravo anterior, cujos fundamentos lógicos são os mesmos – Divisibilidade da decisão - Hígidez do objeto recursal – Mérito – Implantação de sistema municipal de ciclovias – Política pública de mobilidade municipal – Previsão, no art. 58 do Código de Trânsito Brasileiro, da utilização de bicicletas como meio de transporte urbano – Estudos de implantação realizados – Inexistência de obrigação legal à realização de prévia audiência pública – Política Pública, lançada pelo Poder Executivo, tencionada à promoção da mobilidade urbana, sem prejuízo à mitigação do trânsito viário e poluição – Impossibilidade de ingerência do Poder Judiciário, ao menos em sede de liminar, para substituir a vontade do Administrador Público, democraticamente eleito – Artigos 37, caput e 2º da Constituição Federal – Recurso não provido.**

Vistos.

Trata-se de AGRAVO DE INSTRUMENTO interposto pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO contra a r. decisão de fls. 29/32, proferida em caráter liminar, que, deixando de ordenar a suspensão da implantação de todo o sistema cicloviário no Município de São Paulo em relação a todas as ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e ciclorrotas, com a paralisação das obras, serviços e atividades em andamento até que se realizem audiências públicas e os estudos técnicos necessários, determinou às agravadas PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO e COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – C.E.T. a paralisação da implantação apenas e tão somente das novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas de caráter permanente, sem prévio estudo de impacto viário global e local, excetuando-se a continuidade da implantação da ciclovia na Avenida Paulista. Requer o provimento do recurso para a



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

reforma da decisão agravada para atender a seu reclamo inicial e para que se determine a recomposição da pavimentação desfeita dos canteiros centrais, das calçadas e das vias em que as obras, serviços e atividades não foram terminados. Aduz ausência de estudos técnicos prévios para as obras, que deveriam analisar os impactos viários e ofensas à ordem urbanística, da qual a mobilidade urbana é apenas um de seus componentes.

A Municipalidade de São Paulo apresentou contraminuta às fls. 630/654 em que sustenta que a implantação do sistema cicloviário na Capital foi resultado da verificação de crescimento quanto à utilização de bicicletas pela população paulistana, e foi implementada seguindo as diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Política Municipal de Mudança do Clima de São Paulo, da Lei Municipal nº 14.266/07 (que criou o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo), e do Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/14). Alega que a implantação foi projetada para ter início em ruas secundárias, com menor movimento de veículos, sendo que, nas vias principais, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET procurou usar os canteiros centrais e não eliminar as faixas de rolamento, como forma de não reduzir a capacidade de fluxo de veículos. Aduz que a opção pelas ciclovias teve como objetivo aperfeiçoar a mobilidade urbana, tornar o meio ambiente mais sadio e melhorar a qualidade de vida da população paulistana, aliado à menor onerosidade na instalação entre as alternativas existentes. Argui que a implantação do sistema cicloviário trará muitos benefícios à população paulistana, a saber: - diminuição dos congestionamentos no trânsito da cidade; - aumento da qualidade de vida; - aumento da mobilidade urbana; - melhora nos indicadores de saúde e expectativa de vida da população; - diminuição de acidentes e mortes no trânsito; - remodelação dos espaços urbanos; - incentivo às atividades turísticas; - redução da poluição. Revela que a rede cicloviária do Município de São Paulo encontra-se em processo de implantação, e que o provimento do recurso representará um retrocesso e implicará dano à segurança no trânsito, à ordem pública, à economia pública e à saúde pública, de modo que o presente agravo de instrumento não merece prosperar.

Informa que o Ministério Público interpôs agravo regimental nos autos do pedido de suspensão de liminar, o qual teve o provimento negado pelo Colendo Órgão Especial deste Tribunal de Justiça.

A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET ofereceu contraminuta de fls. 656/665 em que alega que, diferentemente do alegado pelo Ministério Público, existe farta e fundamentada avaliação técnica referente às intervenções que foram ou que venham a ser realizadas na Cidade de São Paulo, com a observância de critérios técnicos relativos às ligações perimetrais e radiais no sistema viário, à conectividade dos trajetos, à sua linearidade, à funcionalidade de atendimento intermodal, e à locação preferencial em vias secundárias, preferencialmente sem eliminar as faixas de rolamento. Aduz que o sistema cicloviário está em consonância com os modernos princípios urbanísticos e de mobilidade urbana, com a legislação aplicável à matéria, com o programa de



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

governo e com o plano de metas municipal, com a opinião pública e os desejos da coletividade, bem como com os critérios técnicos de engenharia e de segurança de tráfego. Sustentando que a documentação apresentada pelo Ministério Público baseou-se em premissa equivocada, sem avaliar a coerência e a correção de todo o planejamento e a execução para consecução da rede cicloviária do Município de São Paulo, requer que seja negado provimento ao agravo de instrumento.

A fls. 1012/1013, a CET acostou mídia eletrônica (DVD).

O presente recurso foi retirado de pauta para vista à Procuradoria de Justiça (fl. 1021), que se manifestou a fls. 1024/1028 pelo provimento do recurso.

Entre as mesmas partes, tramitou agravo de instrumento interposto pelo Município de São Paulo, a que foi dado provimento, por votação unânime, conforme AI nº 2068407-05.2015.8.26.0000, julgado em 21/07/2015, tendo como resultado a denegação da antecipação da tutela requerida em primeiro grau pelo Ministério Público, reformando-se a decisão do MM. Juiz *a quo*.

É o relatório. **DECIDO.**

Poder-se-ia pensar na hipótese do presente agravo de instrumento estar prejudicado, à vista do decidido no recurso acima referido. Contudo, à vista da divisibilidade do objeto da ação, lembrando-se que trata o presente recurso da ciclovia da Av. Paulista e muito embora sejam os mesmos fundamentos lógicos em que calcado o v. acórdão já exarado por esta Colenda Câmara, na mesma composição, creio que, tecnicamente, haverá de ocorrer o julgamento do mérito do recurso.

Ainda, cabe ressaltar que existe Pedido de Suspensão de Liminar proposto pelo Município de São Paulo contra a decisão objeto deste recurso, na parte que prejudicou a ora agravada, o qual foi deferido para a suspensão da liminar que fora concedida, cuja ementa é a seguinte:

**“Pedido de suspensão de liminar – Decisão que determina a paralisação de todas as implantações de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas de caráter permanente no Município de São Paulo – Evidenciado o risco de dano à ordem, à segurança e economia públicas – Pedido deferido.”** (Processo 0021061-92.2015.8.26.0000)

Contra referida decisão exarada pelo Exmo. Sr.



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

Presidente do Tribunal de Justiça, o Ministério Público ingressou com agravo regimental, ao qual pelo C. Órgão Especial foi negado provimento em 29 de abril de 2015, com o julgamento dos embargos de declaração, sendo inadmitido o recurso especial do Ministério Público, ainda sujeito a agravo.

Nada obstante, o presente agravo pode ser processado, não perdendo o objeto pelo Pedido de Suspensão de Liminar.

Nesse sentido já decidiu a Colenda Câmara Especial do Meio Ambiente nos Embargos de Declaração em Agravo 763.655-5/3-01, sendo relator o Desembargador A.C. Aguilar Cortez:

*“Ação civil pública. Antecipação de tutela concedida. Suspensão pelo presidente do Tribunal de Justiça transitória, que não inibe a decisão do recurso próprio pela Câmara competente e vale até então. Agravo de instrumento provido em parte. Embargos de declaração rejeitados.”*

Com efeito, dispõe o artigo 4º, § 9º, da Lei 8.437/92, que *“a suspensão deferida pelo Presidente do Tribunal vigorará até o trânsito em julgado da decisão de mérito na ação principal.”*

O que significa tal determinação? Sobre o tema escreveu CASSIO SCARPINELLA BUENO: *“é verdade, sempre se discutiu muito acerca da duração do pedido de suspensão. Debrucei-me sobre o assunto em outros estudos, aos quais remeto o interessado. Em todos eles inclinei-me ao entendimento de que a vigência da “contra-ordem” do Presidente do Tribunal se vinculava à subsistência da própria decisão suspendida. É dizer diferentemente: a suspensão de uma liminar contra o Poder Público só pode durar enquanto a própria liminar existir. Sua subsistência – não é difícil perceber – depende do proferimento de decisão que a absorva ou que a substitua.”* (in “O Poder Público em Juízo”, Ed. Saraiva, 5ª ed., p. 83)

Assim sendo, caso a decisão liminar ou de antecipação de tutela concedida ou negada em Primeira Instância, objeto de suspensão pela Presidência do Tribunal de Justiça, seja revista em sede de agravo de instrumento, evidente que se caracterizou a substituição de uma pela outra, de modo a não mais subsistir a suspensão transitória ordenada com fundamento na Lei 8.437/92, que era dirigida à decisão proferida pelo juízo monocrático.

Passo ao exame do mérito do agravo de instrumento.

Aduz o agravante que a implementação do sistema cicloviário no Município de São Paulo não foi precedida de estudos técnicos e de ampla discussão com a população, de modo a não se ter certeza de que da forma como está sendo feita trará benefícios à mobilidade urbana, em desrespeito ao



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

princípio da eficiência.

Alega que todas as obras e serviços atinentes às ciclovias e ciclofaixas deverão ser interrompidas, sob pena de prevalência do interesse público secundário (da Administração) sobre o interesse público primário (vontade do povo) e ainda do desperdício de dinheiro público em algo que produziria impacto negativo à ordem urbanística, algo que não foi devidamente estudado e analisado pela Administração Municipal.

Objetivando endossar seu ponto de vista, o agravante elenca fatos que constituiriam irregularidades na implantação das ciclovias, como, por exemplo, execução das obras em locais obstruídos por postes, buracos, guias altas em travessia de ruas, pontos de ônibus; utilização de sarjetas mal conservadas como faixa de circulação de bicicletas, o que causa perigo aos ciclistas; tráfego de bicicletas em locais com intenso volume de veículos motorizados, com separação sem segurança efetiva dos espaços; desgaste prematuro da pintura aplicada em trechos de via sem nenhum tratamento prévio; interrupção de ciclovias por pontos de paradas de ônibus; falta de bicicletários; prejuízo para carga e descarga de mercadorias e embarque e desembarque de passageiros em locais em que implantada a ciclofaixa rente ao passeio; ocupação total do passeio pela ciclofaixa, em determinados locais, com prejuízo dos pedestres bem como prejuízo ao sistema viário em locais que receberam ciclovia com diminuição de pistas do leito carroçável.

Essas dificuldades não seriam pontuais, mas denotam a falta de planejamento e projeto técnico para a implantação do sistema cicloviário, que requer obra de engenharia nas intervenções, o que não houve.

O agravo não é de ser provido.

As agravadas trouxeram aos autos demonstração inequívoca de que a implantação do sistema cicloviário na cidade de São Paulo não está sendo feita a esmo e sem qualquer estudo, como quer fazer parecer o Ministério Público.

Pelo contrário, os documentos de fls. 668/725 bem como o material em mídia eletrônica protocolado através da petição de fls. 1012/1013 contém os estudos e projetos prévios realizados para a implantação do projeto que, aparentemente, é um dos mais importantes da atual gestão municipal, eleita pelo povo paulistano para exercer as opções de políticas públicas nos assuntos locais, tal como é o trânsito, no exercício da competência do Município.

O documento denominado “Apresentação da Rede Cicloviária” de agosto de 2014 traz um resumo dos estudos realizados (não os estudos, propriamente ditos, visto que eles devem constar de infundáveis procedimentos administrativos que não interessaria trazer aos autos) para atingir a





**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

meta de 400 km de rede cicloviária, de modo que não se pode dizer que não há o mínimo de embasamento para a execução do projeto. Frise-se que o anexo 5 da mídia eletrônica juntada contém os projetos das ciclovias implantadas e as projetadas, que certamente demandaram estudos técnicos para a elaboração.

O “Manual de Sinalização Urbana” foi elaborado em dezembro de 2014 e contém os parâmetros de implantação do sistema cicloviário, o que denota ser no mais das vezes prescindível a realização de uma obra de engenharia, contrariamente ao que pretende o “Parquet”.

Não vislumbro determinação legal para que a implantação do projeto de ciclovias na cidade seja obrigatoriamente precedido de audiências públicas ou de outra forma de participação popular na execução de um projeto de governo municipal.

Bicicletas são meio de transporte previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro e têm direito a um espaço na via pública, seja coexistindo com veículos de passeio, veículos de aluguel e de transporte coletivo (art. 58 do CTB-*Nas vias urbanas e rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado pela via, com preferência sobre os veículos automotores*), seja ocupando faixa distinta e exclusiva, como ocorre quando há implantação de ciclovias e ciclofaixas, que podem oferecer uma margem maior de segurança ao ciclista – ao menos melhor que a circulação no leito carroçável, que inegavelmente há na ausência de ciclofaixas.

Assim como ocorre com todo projeto governamental, em especial aqueles dirigidos a uma metrópole, há margem para desacertos que, detectados, devem sofrer ajuste. Veja-se que, recentemente, houve o lamentável atropelamento fatal de um idoso por um ciclista, na região do Minhocão. Inicialmente, a imprensa noticiou como tendo ocorrido na ciclovia da Rua Amaral Gurgel. No entanto, a perícia realizada pela polícia confirmou a versão do ciclista de que o acidente ocorreu na faixa de ônibus, por onde atravessava a vítima, fora da faixa. O acidente pode ser ter servido para se chamar à reflexão a necessidade de se dar efetiva atenção à convivência entre automóveis, ciclistas e pedestres nos espaços compartilhados. Mas isso não implica que deva haver paralisação ou retrocesso do projeto que se apresenta como uma alternativa a uma melhor mobilidade urbana, que está no limite do caos na cidade de São Paulo.

O uso da bicicleta conectado com demais meios de transporte, em especial o coletivo, deve ter a tendência de diminuir o desconforto que atualmente vinga na circulação de pessoas da megalópole.

Vale transcrever o texto do anexo 6 da mídia



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

eletrônica:

*“A cidade de São Paulo conta hoje com mais de 11 milhões de habitantes e com uma frota de aproximadamente 4,5 milhões de veículos, dos quais 3 milhões são carros. Circulam, diariamente, 3,8 milhões de veículos nas vias de São Paulo – dados levantados pela CET e, em 2009 a cidade bateu um recorde, negativo, de 294 km de vias congestionadas. A preferência por veículos individuais para se locomover carrega uma imagem de status e hierarquia, muito presente em nossa sociedade, deixando-se de lado outras formas de locomoção como, por exemplo, o transporte público. Em meados do séc. XX, a onda desenvolvimentista permitiu-nos os delírios de sermos donos de um carro como coroamento do sucesso individual. (ROBERTO DA MATTA, 2010). Claro que um dos principais motivos, também, se refere à comodidade de se locomover sem estar sujeito a horário de transporte público, ao desconforto e lotação diária, características frequentemente mencionadas por quem utiliza esse tipo de transporte diariamente. Hoje, um dos assuntos mais discutidos nas grandes metrópoles é a questão da mobilidade. São Paulo, por exemplo, pólo econômico-social, exige a locomoção a longas e médias distâncias, recebe pessoas de diversas cidades como Osasco, Guarulhos, Mauá, entre outros, seja a trabalho, lazer, necessidade. O deslocamento de um lugar para outro é imprescindível.*

*Paralelamente a estes dados, pesquisa realizada pelo Metrô de São Paulo verifica o aumento de 183% no número de viagens feitas de bicicleta no período entre 1997 e 2007. Na capital são mais de 147 mil viagens (destas, cerca de 88 mil residem na metrópole) por dia, tendo como principal destino o trabalho. Este aumento exigiu uma atenção dos setores responsáveis no que diz respeito à integração com outros modais, ou seja, implementação de bicicletários junto à estações de trem e metrô, paraciclos, ciclovias, ciclofaixas etc. Porém, apesar do aumento no número de viagens e numa melhoria da estrutura, a cidade é inóspita para quem utiliza esse meio de transporte; o ciclista é visto como alguém que atrapalha o trânsito, que deveria estar na calçada, ou no parque. Não é visto como um meio de transporte que, inclusive, tem direito a via como consta no artigo 59 do Código de Trânsito Brasileiro. Nos últimos dois anos, de acordo com a CET morreram 110 ciclistas. No ano passado 8 mortes foram ocasionados do choque e/ou atropelamento por ônibus - um dos veículos mais citados como perigosos pelos ciclistas. Percebe-se que, esta alternativa à mobilidade precisa de mais espaço e divulgação, o ciclista tem se integrado cada vez mais ao trânsito mas, como se fazer ser visto? Dentro de um panorama internacional, a Holanda é conhecida como país das bicicletas; em Amsterdã 40% das viagens são feitas de bicicleta, o clima e a infraestrutura da cidade colaboram para o uso deste meio de transporte. Porém, não é só isto que possibilitou a existência do sistema cicloviário na cidade, políticas por parte do governo foram importantes para construir a estrutura de mobilidade com bicicleta: ciclovias, sinalização específica, estacionamentos que chegam a comportar mais de 7 mil bicicletas por dia. Na Holanda, existem cerca de 18 milhões de bicicletas para 16,5 milhões de habitantes. Copenhague, capital da Dinamarca, também, é outra cidade que possui infraestrutura urbana adequada para a circulação das bicicletas com ciclovias, sinalização específica e inclusive um*





**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

*bairro no qual é proibida a circulação de carros. Muitos argumentam que os países da Europa são pequenos, planos e que a implementação de algo semelhante em uma cidade como São Paulo é quase impossível. Porém, uma outra cidade, que possui aproximadamente a área de São Paulo, também implementou um sistema de trânsito que privilegia as bicicletas e o transporte público. Bogotá, capital da Colômbia, mantém a CicloRuta, são mais de 300 km de vias exclusivas para bicicletas. Enrique Peñalosa, em seu mandato investiu na transformação dos espaços públicos, como parques, alamedas e estrutura cicloviária. São 300.000 mil pessoas a utilizar o sistema para se locomover pela cidade, que conta com um sistema de transporte público semelhante ao de Curitiba, o Transmilenio (corredores de ônibus articulados que ligam as principais vias da cidade). Os investimentos feitos, cada um em seu contexto sócio-político-econômico priorizaram não as bicicletas em si, mas as pessoas, o bairro em Copenhague no qual é proibida a circulação de carros é um exemplo de que, ao se pensar o trânsito, a liberdade de ir e vir dos cidadãos, o respeito, não se deve priorizar somente o carro, mas todas as possibilidades de locomoção, bem como tudo que se insere nesse contexto, como qualidade de vida, meio ambiente e coletividade”.*

Diante dessas considerações, não há como se entender como leviana ou ilegal a opção do governo municipal pela implantação dos 400 km de ciclovias ou mesmo vê-la como uma suplantação dos interesses da Administração sobre os interesses dos administrados de modo suficiente a determinar sua interrupção, valendo transcrever, também como razão de decidir, a emenda do já citado Agravo Regimental julgado pelo C. Órgão Especial, em votação unânime:

***“Agravo Regimental – Deferimento do pedido de suspensão dos efeitos da antecipação da tutela concedida em Ação Civil Pública, pela qual foi determinada a paralisação de todas as implantações de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas de caráter permanente no Município de São Paulo – Evidenciado o risco de dano à ordem, à segurança e economia públicas – Agravo não provido.”***

Não cabe ao Poder Judiciário, à luz dos artigos 2º e 37, caput, da Constituição Federal, se imiscuir em questões insertas no âmbito do Poder Executivo, fazendo nova avaliação ou alterando seus programas e projetos para a consecução do interesse público.

***“Administrar, já foi dito alhures, é eleger prioridades, diante da escassez dos recursos econômicos para fazer frente à enorme e variada gama de problemas que afligem a população de um Município ou Estado. É evidente que não cabe ao Poder Judiciário ditar ordens à Administração Pública a respeito do que deve ser feito prioritariamente, sem quebra da***



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

*harmonia e independência dos poderes, imposta pelo artigo 2º da Constituição da República”.* (TJSP, AC. 202.528-5/0-00, Rel. Des. Scarance Fernandes, j. 27.05.2003, v.u., RJTJSP 268/41).

No mesmo teor:

*"Inadmissibilidade da substituição da vontade da Administração Pública – Inviabilidade de exame do mérito administrativo – Os critérios governamentais, conveniência e oportunidade, são próprios do Executivo, não podendo o Judiciário, sob qualquer pretexto, ir além do estrito exame da legalidade e da legitimidade, par e passo dos princípios informadores de cada qual, pena de ingerência no Executivo, se imiscuindo em terreno discricionário específico – Recursos oficial e voluntário providos. "* (TJSP, AC 98.940-0/1-00, Rel. Des. Viseu Júnior, j. 07.04.2003, v.u., RJTJSP 270/21).

Por essas razões, entendo não ser o caso de modificação da decisão recorrida, que já foi revogada no outro agravo, mas, aqui, especificamente na parte em que não atendeu o reclamo do Ministério Público.

Isto posto, o meu voto é pelo **NÃO PROVIMENTO** do agravo de instrumento.

**MARCOS PIMENTEL TAMASSIA**  
**Relator**