



credenciais, que deverão ser ofertadas gradativamente. Abaixo segue um quadro resumo com os parâmetros estabelecidos pela Prefeitura de Vitória, que atualmente é a referência utilizada:

Quadro 14: Habitantes por táxis

População do Município (x 1.000 hab.)	Número máximo de táxis (por 100 mil hab.)
De 50 a 100	60
De 100 a 200	100
De 200 a 400	200
De 400 a 700	260
De 700 a 1.000	300
De 1.000 a 1.500	350
De 1.500 a 2.500	400
De 2.500 a 4.000	450
Acima de 4.000	500

Fonte: Lei nº 7.362/2008 – Vitória/ES

A criação de novas licenças de taxistas no município demandará a implantação de novos pontos e mangueiras (área de espera). Desta forma, a administração pública municipal deverá estabelecer e fixar os pontos de parada e espera destes veículos, de acordo com estudo prévio. Estes pontos deverão estar localizados próximos aos locais de geração ou atração de viagens, como parques, vias comerciais, polos culturais, hospitais, locais com concentração de prestação de serviços, terminais de transporte e etc.

Além disso, deve-se implantar estrutura de apoio para os motoristas e usuários, que seja coberta, com identidade visual e informações relevantes.

As eventuais novas concessões (permissões ou autorizações), dada por legislação regulamentadora posterior ao Plano, deverão considerar esse contexto na elaboração da localização de novos pontos.

7.2 Mototáxi

Assim como no serviço de táxi, Rondonópolis já apresenta legislação específica que regulamenta o transporte de passageiros por moto, e da mesma maneira este plano propõe que seja realizada a revisão da lei, com o objetivo de melhorar a qualidade do serviço, proporcionando segurança (atualmente os acidentes envolvendo moto representam 84% do total de acidentes, entre queda, atropelamento e colisão) e conforto aos motoristas e passageiros.

Cabe a SETRAT – Secretaria municipal de Transporte e Trânsito, realizar fiscalização constante para verificação do cumprimento das exigências da Lei nº 6.840 de Agosto de 2011, principalmente sobre o excesso de mercadoria transportada pelos passageiros que excedem em tamanho e peso (a lei estabelece que os passageiros poderão ser transportados com, no máximo, uma mochila com peso até 5kg).



Outro item a ser fiscalizado, é a disponibilização de toucas higiênicas por parte dos prestadores de serviço para os passageiros. Tal item é essencial por uma questão de saúde pública, já que protege os passageiros do uso do capacete, que é sempre o mesmo para todos os passageiros.

Contudo, a principal questão do serviço de mototáxi é a quantidade de licenças disponibilizadas pela municipalidade prevista pela legislação, que atualmente conta com 782 cadastros. Como dito no Relatório Técnico - Diagnóstico do Sistema Atual de Mobilidade, um dos agentes que causam a atual decadência do sistema de transporte coletivo público é o alto número de mototáxi em operação.

Tendo como diretriz o Artigo 6º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, este plano propõe a redução gradativa do número de licenças até atingir a proporção de 1,0 mototáxi para cada 1.000 habitantes (considerando a estimativa oficial do IBGE através do CENSO). A seguir é apresentado o plano de ação para que esta redução ocorra sem que sociedade seja prejudicada³:

- Curto prazo: 3,0 licenças a cada 1.000 habitantes;
- Médio prazo: 2,0 licenças a cada 1.000 habitantes;
- Longo prazo: 1,0 licença a cada 1.000 habitantes.

Para que seja possível esta diminuição, são propostos alguns mecanismos de gestão, como:

- Quando ocorrer a suspensão ou cassação do direito de dirigir, conforme critérios estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro;
- Quando o motorista perder o prazo de renovação da licença, estabelecido pela municipalidade;
- Quando o veículo não for aprovado na vistoria anual obrigatória ou quando solicitado;
- Não estar em dia com o pagamento dos tributos obrigatórios;
- Quando do envolvimento do motorista em acidente de trânsito, independente se o mesmo estava exercendo a atividade de mototaxista. Deve-se realizar investigação para apurar a gravidade do acidente, o número de vítimas envolvidas, e se o acidente ocorreu por culpa ou dolo (conforme Código de Trânsito Brasileiro e Código Penal). Caso ocorra por dolo, a cassação da licença deve ser imediata.
- A não transferência da licença no momento da renovação, quando do falecimento ou da invalidez por permanência do motorista. Tal medida é pautada pelo Inciso 3º do Artigo 12-A da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012):

³ Estes critérios foram baseados em legislações municipais de Municípios que também apresentam o Sistema de Transporte Público Individual por mototáxi, como Brasília, Cuiabá, Dourados, Uberaba, etc.



Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos artigos. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Com relação aos pontos de espera exclusivos para o mototáxi, recomenda-se utilizar os mesmos critérios acima descritos e estabelecidos para o táxi.



8. DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

Este item tem como objetivo instituir a consolidação de vertentes voltadas à mobilidade urbana, para o aperfeiçoamento do desenvolvimento do município.

8.1 Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito

Atualmente a gestão do sistema de mobilidade urbana está sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito. Durante a fase de diagnóstico verificou-se que a secretaria dispõe de poucos recursos, principalmente humanos, para realizar todas as ações necessárias para planejamento, regulamentação, monitoramento, controle e fiscalização desse sistema, que envolve a gestão de todo o sistema viário e do transporte coletivo.

Tradicionalmente, os órgãos gestores de transporte e trânsito se organizaram a partir de uma divisão prévia transporte-trânsito com subdivisões internas que buscassem atender as especificidades em cada uma dessas áreas. Em casos extremos, como na capital paulista, essa divisão de atribuições se dá por empresas distintas⁴ mas, mesmo quando interno ao mesmo órgão, essa divisão norteou a maioria dos órgãos gestores até o final do século XX.

A constatação da inadequação dessa estrutura, aliada a incorporação do conceito de mobilidade, e sua ênfase nas pessoas e nas mercadorias transportadas e não mais no modo de transporte e na infraestrutura necessário aos deslocamentos, iniciou um processo de renovação e da criação de novos modelos, baseados pioneiramente, na experiência de Belo Horizonte.

Essa mudança, não raro encontra fortes resistências no interior das estruturas públicas⁵ apesar da ineficácia, o sectarismo e a impossibilidade de otimização no modo tradicional ser evidente.

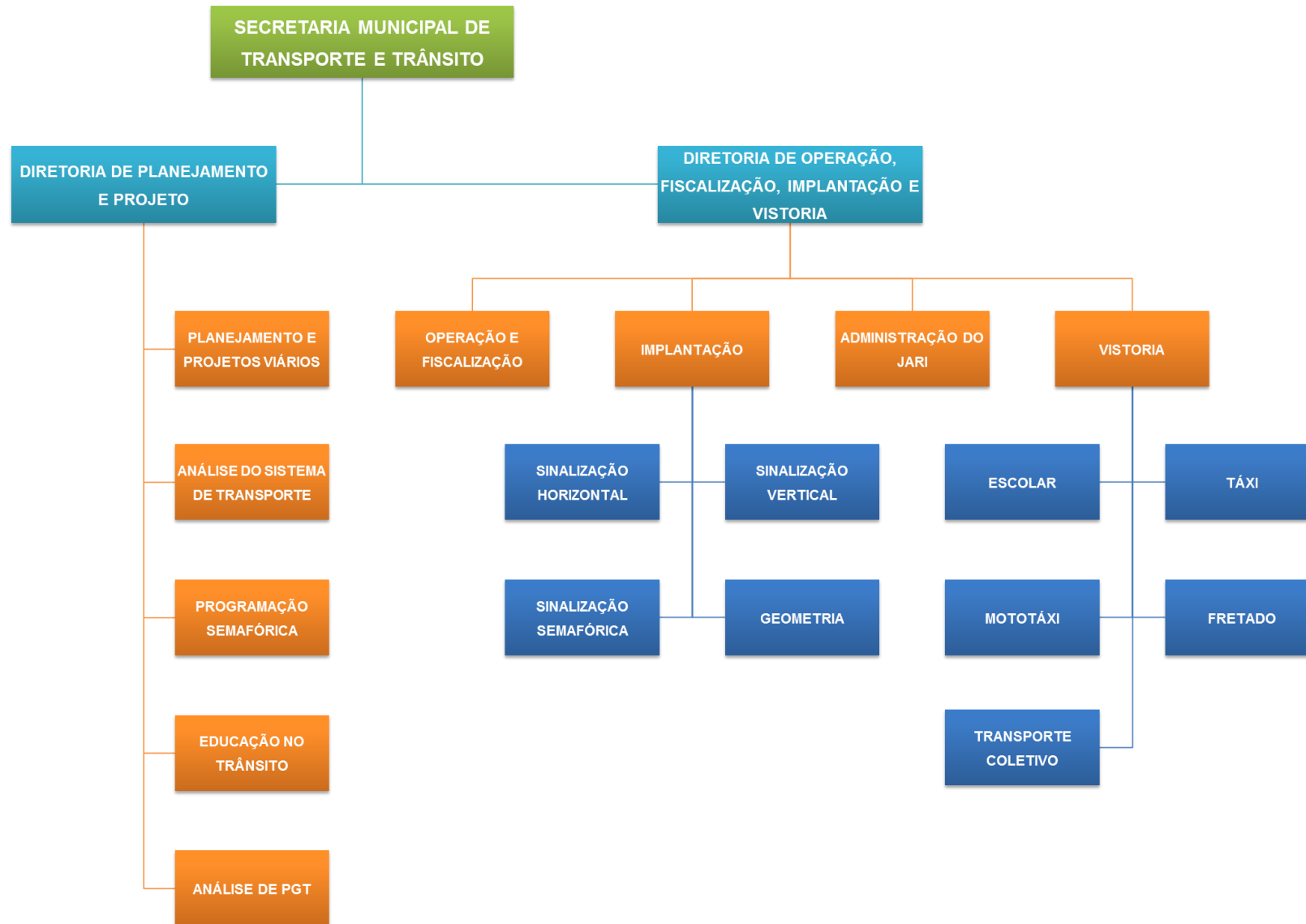
Dessa forma, o Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis propõe que a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito deverá se responsabilizar por todas as ações diretamente vinculadas à mobilidade urbana no município, atuando na coordenação, elaboração e execução de projetos de obras do sistema viário e do trânsito urbano, na manutenção de vias urbanas, na fiscalização de trânsito e na aplicação de sanções a infratores, adequando os recursos físicos, humanos e tecnológicos das Secretarias envolvidas no âmbito da Mobilidade Urbana, em especial da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito – SETRAT e também da Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Infraestrutura e Secretaria Municipal de Habitação.

Em se tratando de um processo de alteração profunda e de revisão geral de Rondonópolis no escopo que envolve esse trabalho optou-se, acreditando no potencial dos gestores atuais, por uma estrutura mais inovadora, ou seja, dividida a partir da lógica do Planejamento e Operação. A estrutura proposta seria a seguinte:

⁴ Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para o trânsito e São Paulo Transportes (SPTRANS) para o transporte.

⁵ Em São Paulo, no início do ano 2000, essa alteração foi tentada e o insucesso se deveu, essencialmente, pela resistência dos funcionários da CET e da SPTRANS.

Figura 26: Organograma da SETRAT



Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



8.1.1 Funções Atribuídas à SETRAT

- Planejamento, acompanhamento, monitoramento do sistema de transporte coletivo, com a fiscalização da execução dos Contratos de Concessão da Operação e da Administração do Sistema de Transportes Coletivos do município e aplicação das penalidades previstas nos respectivos contratos. Deverá assumir a fiscalização do transporte escolar municipal, conforme as legislações vigentes.
- Controle e fiscalização das calçadas.
- Controle e fiscalização dos taxis, mototáxi, fretamento e carga urbana.
- Exercer as atividades relacionadas ao licenciamento de polos geradores. Para tanto, deverá exigir o cumprimento da legislação de Polo Gerador de Tráfego, que determina estudo de impacto para implantação de empreendimentos que possam gerar tráfego adicional devido à sua implantação, estabelecendo obrigação de investimentos em medidas que possam atenuar os efeitos negativos no trânsito.
- Controlar o Fundo Municipal de Assistência ao Trânsito – FUMAT, com verbas originadas da arrecadação do sistema de estacionamento regulamentado de veículos, multas de trânsito e do imposto sobre propriedade de veículos automotores – IPVA, que deverão ser aplicadas para desenvolver, incentivar e contribuir para implantação de projetos de educação e segurança de trânsito no município, custear despesas com trânsito que visem à otimização do sistema viário municipal, cooperação com organismos vinculados ao estado e a união no que compete à fiscalização de trânsito no município, selecionar valores humanos que se dediquem à engenharia de tráfego e promover seu aperfeiçoamento e fornecer meios, quando necessário e possível, para participação de terceiros e delegações do município em treinamentos, cursos, palestras, seminários e semanas comemorativas de âmbito estadual, nacional e internacional, cujo tema seja relacionado ao trânsito.
- Criar o Conselho Deliberativo para a Mobilidade Urbana – CDMU que deverá estar vinculado diretamente à Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, será responsável pelos estudos e análises no âmbito da mobilidade urbana, buscando a participação efetiva de técnicos de todas as Secretarias envolvidas no objeto em análise, dando maior agilidade e confiabilidade nos trabalhos desenvolvidos.

O Conselho deverá ser integrado por representantes de movimentos sociais, representações técnicas e entidades de classe do setor produtivo. Será de incumbência do Conselho Deliberativo para Mobilidade Urbana – CDMU as seguintes competências:

- ✓ Elaborar e aprovar seu Regimento Interno;
- ✓ Acompanhar e opinar sobre os principais planos, programas e projetos (dentro das suas atribuições) do órgão gestor;



- ✓ Acompanhar e opinar as campanhas de Educação no Trânsito desenvolvidas pela Prefeitura;
- ✓ Apresentar anualmente à apreciação do Chefe do Poder Executivo relatório das atividades desenvolvidas;
- ✓ Elaborar Orçamento e Plano de Emprego dos recursos do fundo para a apreciação do Chefe do Poder Executivo;
- ✓ Avaliar anualmente a implantação e as implicações resultantes das diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana;
- ✓ Ratificar as doações e outras receitas provenientes de pessoas físicas ou jurídicas e as minutas de convênios, acordos e contratos a serem estabelecidos.
- Formular indicadores que possam traduzir a utilização e a eficiência de cada sistema, para avaliação do atendimento das diretrizes preconizadas no Plano de Mobilidade e para que sejam definidas as ações de ajuste no caso de serem constatados desvios importantes. Para a determinação dos indicadores deverão ser formalizados processos para coleta de dados. Os indicadores usualmente utilizados são:
 - ✓ Frota municipal de veículos, incluindo bicicletas;
 - ✓ População
 - ✓ Acidentes
 - ✓ Multas
 - ✓ Extensão de Vias: pavimentadas e não pavimentadas;
 - ✓ Extensão da rede ciclável;
 - ✓ Tratamento das Calçadas;
 - ✓ Dados operacionais do Transporte Coletivo: frota, oferta, demanda, índice de cumprimento dos horários programados, rede de cobertura x dinâmica de expansão territorial, tarifa e número de reclamações dos usuários.

Os dados serão coletados e armazenados em banco de dados reunindo que deverá ser divulgado para a população como forma de tornar transparentes as políticas públicas do setor, e principalmente as ações que permitam manter as condições de mobilidade dentro dos parâmetros definidos de qualidade, conforto e segurança.

Os levantamentos deverão ser realizados semestralmente, de forma a permitir medidas de correção que possam reverter qualquer situação indesejável.
- Atualizar o Plano de Mobilidade Urbana a cada 10 (dez) anos para verificação da adequação das propostas e diretrizes às condições em cada momento.



8.1.2 Ações Prioritárias

A atuação da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito deverá estar articulada com outros setores da administração pública municipal bem como com órgãos na esfera estadual e federal, devendo ser constituída por profissionais com formação em engenharia de tráfego, planejamento de transportes e urbanismo. Os técnicos deverão ser capacitados para absorver todas as funções delegadas à SETRAT, com equipe suficiente para as ações de planejamento, controle e fiscalização dos sistemas de mobilidade urbana.

8.2 Políticas Públicas e Programas Propostos

8.2.1 Educação no Trânsito

A melhor maneira de estar habituado com o meio urbano em que se está inserido é conhecê-lo, difundir o conceito de mobilidade e visando a mudança de comportamento das pessoas para uma qualidade de vida na cidade como um todo. Esses conhecimentos devem atingir a sociedade como um todo, uma vez que todos de alguma forma estão inseridos na mobilidade da cidade.

Uma das principais maneiras de se educar a população é através da conscientização das crianças, para que elas levem tal conhecimento para o cotidiano e se tornem adultos responsáveis.

Assim, é preciso que Rondonópolis tenha programas e projetos voltados às escolas, onde as crianças recebam informações sobre os vários âmbitos em que a mobilidade e o deslocamento urbano estão inseridos em suas vidas e na de seus familiares.

Levar tais projetos para as escolas, criando dias especiais de conscientização no trânsito, oferecendo oficinas educativas, gincanas, materiais didáticos, brincadeiras, tudo acompanhado por monitores capacitados.

É necessário que a educação no trânsito não se limite aos primeiros anos de ensino. Mais do que ter entendimento das regras de trânsito, instruir pessoas a ter consciência e responsabilidade no vínculo viário contribui para uma melhor qualidade do espaço urbano na qual vivem, para isto, se faz necessário que a abordagem didática possa ser estendida para outras faixas de idades e outros ciclos escolares, assim como a pessoas já na fase adulta.

O projeto referência para este plano é o "Criança no Trânsito" de autoria da Anita Claudia G. Lemes, onde as crianças recebem orientações sobre os diversos meios de locomoção/transporte. Conhecem as sinalizações viárias, aprendendo a identificar áreas de risco. A criança é orientada a atitudes solidárias frente a situações ocorridas no trânsito.

As atividades devem ser dinâmicas, exigindo espaço para tal, cabe à prefeitura disponibilizar áreas para o desenvolvimento do projeto, podendo ser vinculadas a grade curricular das escolas.



Essa ação fortalece a iniciativa da Câmara Municipal de Rondonópolis que aprovou no último mês de agosto, o Projeto de Lei nº 016/2017 que institui o “Programa Educação no Trânsito” nas escolas da rede pública de ensino municipal.

8.2.2 Polo Gerador de Tráfego

Conforme apresentado no diagnóstico, Rondonópolis já apresenta legislação específica para os polos geradores. Em busca de melhorias constantes para o município, propõe-se a revisão da Lei n.º 7.954, de 23 de Dezembro de 2013 com a elaboração de medidas à curto prazo para regulamentar a implantação de empreendimentos que possam produzir impactos na mobilidade. Tal legislação deverá estar em conformidade com o Plano de Mobilidade de Rondonópolis.

O CTB (Lei Federal nº 9.506/1997) determina no Artigo 93 que “nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas”.

A lei de Polo Gerador a ser revista deverá especificar os seguintes objetivos:

- Produzir a elaboração do Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, quando o empreendimento se enquadrar nas classificações determinadas;
- Exigir a execução das medidas mitigadoras determinadas no RIT;
- Exigir o atendimento às diretrizes do Plano de Mobilidade;
- Atender à Lei Federal 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro);
- Definir qual órgão municipal será responsável pela autorização dos empreendimentos enquadrados, como se dará o processo de autorização e a elaboração dos estudos;
- Assegurar que as operações de carga e descarga ocorram nas áreas internas da edificação;
- Adequação dos serviços e infraestrutura do transporte coletivo;
- Tratamento viário com espaços seguros para facilitar a circulação de pedestres, ciclistas e portadores de mobilidade reduzida;
- O empreendedor deverá ser responsabilizado por todo e qualquer custo advindo com a elaboração do RIT, bem como pelo ônus da execução de obras e serviços no sistema viário que venham a ser exigidos;
- Custo de melhorias viárias de 2% a 5% do custo total do empreendimento em razão da gravidade do impacto causado conforme os critérios que não serão estipulados pelo Poder Executivo;
- Ações complementares de âmbito operacional, educativa e de divulgação ou de monitoramento do tráfego.

O quadro a seguir apresenta as classificações pelo grau de impacto:



Quadro 15: Classificação de PGT's pelo grau de impacto

Usos	P1 (dispensa análise)				P2 (Análise)				P3 (RIT)				P4 (EIV)			
	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.
Loteamento	Sujeito a estudo específico															
Condomínio em gleba	Sujeito a estudo específico															
Conjunto Residencial (exceto HIS)	Até 5 u.h.	1/ u.h.	-	-	Acima de 5 até 100 u.h	1/u.h. até 42 m ² ou 2/u.h. mais de 42 m ²	-	-	Acima de 101 u.h	1/u.h. até 42 m ² ou 2/u.h. mais de 42 m ²	-	-	Acima de 200 u.h	1/u.h. até 42m ² ou 2/u.h. mais de 42m ²	-	-
HIS	Sujeito a estudo específico															
Depósito/ Centro de Distribuição/ Atacadista	Até 300m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 301 a 1000	1 vaga a cada 45m ²	1	1	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Hotel / Motel/ Pousada	Até 20 quartos	1/2 vaga por quarto	-	-	Até 20 quartos	1 vaga a cada 10m ² de convenção ou 1/quarto	-	1	De 21 a 50m ²	1 vaga a cada 10m ² de convenção ou 1/quarto	Mínimo 1 Sujeito a Análise	1	A partir de 51m ²	1 vaga a cada 10m ² de convenção ou 1/quarto	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Escola/ Cursos					Até 500m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	1	De 501 a 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise
Faculdade/ Curso pré-vestibular					Até 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Hospital/ UBS					Até 50 leitos	1 vaga por leito	1	1	51 a 200 leitos	1 vaga por leito ou sujeito a análise	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 200 leitos	1 vaga por leito ou sujeito a análise	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Clínica/ Consultório/ PA					Até 500m ²	1 vaga a cada 50m ²	1	1	De 501 a 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Lojas/ Shoppings/ Múltiplo uso comercial-serviços/ Padaria	Até 200m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	-	De 501 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Escritório	Até 200 m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	-	-	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Transportadora					De 301 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1 para cada caminhão	1	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Oficina Mecânica e similares (Funilaria, Pintura, Sucata, "Ferro Velho")					Até 500m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	-	De 501 a 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise
Material de Construção					De 250 a 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	2	1	Acima de 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 5000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Restaurante/ Bar / Pizzaria	Até 70m ²	1 vaga	-	-	De 71 a 500m ²	1 para 70m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 para 50m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 para 50m ²	1	1
Salão de Festas/ Buffet					Até 500m ²	1 para 70m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 para 50m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 para 50m ²	1	1
Boate/ Danceteria					Até 500m ²	1 vaga a cada 45m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	1
Concessionária/ Agência de veículos e similares					Até 500m ²	1 vaga a cada 45m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	1	Acima de 1000	1 vaga a cada 45m ²	1	1
Casa de ração/ Mercado/ Supermercado/ Hipermercado/ Varejão					De 500 a 1000m ²	1 para 50m ²	1	-	De 1000 a 2000m ²	1 para 50m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 para 50m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise



Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Quadro 16: Classificação de PGT's pelo grau de impacto (continuação)

Usos	P1 (dispensa análise)				P2 (Análise)				P3 (RIT)				P4 (EIV)			
	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Des.	Emb./Des.
Posto de Combustível					Sem loja de conveniência	1 para cada bomba	1	1	Com loja de conveniência de até 100m ²	1 para cada bomba	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Com loja de conveniência com mais de 101m ²	1 para cada bomba	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Banco	Até 200m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 500m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	-	De 501 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Marmoraria/Serralheria/Tornearia/Marcenaria	Até 250m ²	1 vaga a cada 90m ²	1	-	De 250 a 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	1	-	Acima de 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 5000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Indústria (exceto padaria)					Até 1000m ²	1 vaga a cada 45 m ² para adm. + 1/150m ² uso industrial	3	-	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ² para adm. + 1/150 m ² uso industrial	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ² para adm. + 1/150m ² uso industrial	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Clube de Campo/Clínica Terapêutica e similares	Até 500m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 500 a 3000m ² (terreno)	1 vaga a cada 90m ²	-	-	Acima de 3000m ² (terreno)	1 vaga a cada 90m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 5000 m ² (terreno)	1 vaga a cada 90m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Galpão Indefinido					Até 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1 para cada caminhão	1	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Cemitério					0,03 jazigo											
Academia	Até 200m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	-	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Templos	Até 70m ²	-	-	-	De 71 a 500m ²	1 vaga a cada 20m ²	1	-	De 501 a 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Locais para eventos	Sujeito a estudo específico															

Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



9. PLANO DE AÇÃO

Este capítulo tem por objetivo reunir as ações propostas por este Plano de Mobilidade, além de estabelecer o prazo de implantação para cada item, para que o Poder Público possa se planejar e concretizar as propostas.

Os prazos estabelecidos para a execução de cada ação foram estabelecidos conforme a urgência detectada no diagnóstico e pela sequência necessária a ser seguida. O tempo de execução para cada prazo ficou estabelecido da seguinte maneira:

- Imediato – até 01 ano para a execução;
- Curto – até 02 anos para a execução;
- Médio – até 05 anos para a execução;
- Longo – até 10 anos para a execução.

A seguir as metas e ações para o Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis:

Quadro 17: Metas e ações para o Plano de Mobilidade

META	AÇÃO	PRAZO
HIERARQUIA VIÁRIA	Elaborar e aprovar legislação específica para a definição da hierarquia viária	IMEDIATO
AMPLIAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	Elaboração do plano de ação imediata de trânsito - PAIT	CURTO
	Projeto das vias a serem implantadas ou melhoradas	CURTO
	Ações institucionais para obtenção de recursos financeiros para implantação ou melhorias das vias	MÉDIO / LONGO
	Implantação das novas vias ou das melhorias nas vias existentes	MÉDIO / LONGO
PAVIMENTAÇÃO	Manutenção das vias arteriais pavimentadas	CURTO
	Pavimentação das vias Arteriais II	CURTO
	Pavimentação das vias Arteriais III	CURTO
	Pavimentação das vias Coletoras I	MÉDIO
	Pavimentação das vias Coletoras II	MÉDIO
AMPLIAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	Elaboração do plano de ação imediata de trânsito - PAIT	CURTO
	Projeto das ciclovias propostas	CURTO
	Ações institucionais para obtenção de recursos financeiros para implantação das ciclovias	MÉDIO
	Implantação das ciclovias	MÉDIO
	Projeto das intervenções viárias definidas no PAIT	CURTO
	Ações institucionais para obtenção de recursos financeiros para implantação das intervenções viárias definidas no PAIT	MÉDIO / LONGO
	Implantação das intervenções viárias definidas no PAIT	MÉDIO / LONGO



	Tratamento das calçadas – projeto das intervenções definidas no PAIT	CURTO
	Tratamento das calçadas – obtenção de recursos das intervenções definidas no PAIT	MÉDIO
	Tratamento das calçadas – implantação das intervenções definidas no PAIT	MÉDIO
AMPLIAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL	Redução do número de licenças	IMEDIATO
	Implantação de pontos específicos em locais de interesse	CURTO
AMPLIAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	Requalificação do sistema de transporte coletivo através da implantação do sistema integrado	IMEDIATO
	Processo de Concessão do Sistema de Transporte Coletivo	IMEDIATO
	Implantar central de monitoramento do sistema de transporte coletivo	CURTO
	Requalificação dos Pontos de Parada	MÉDIO
	Implantação de sistema de informação ao usuário	MÉDIO / LONGO
GESTÃO DO TRÂNSITO	Legislação específica para gestão do trânsito – utilização das vias e estacionamentos	CURTO
	Projeto das intervenções definidas no PAIT	CURTO
	Obtenção de recursos das intervenções definidas no PAIT	MÉDIO
	Implantação das intervenções definidas no PAIT	MÉDIO
DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL	Planejamento da reorganização da estrutura organizacional da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito	CURTO
	Implantação da reorganização da estrutura organizacional da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito	MÉDIO
	Elaboração de Concurso Público para funcionários da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito	MÉDIO
	Convocação dos aprovados no Concurso Público para início imediato	MÉDIO
POLÍTICAS PÚBLICAS E PROGRAMAS INSTITUCIONAIS	Revisão da legislação específica pra a implantação dos polos geradores de tráfego - PGT	CURTO
	Elaboração de políticas públicas voltadas para a educação no trânsito	CURTO
	Implantação de políticas públicas voltadas para a educação no trânsito	MÉDIO

Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS

ESTUDOS DE MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO URBANA E RURAL

RELATÓRIO TÉCNICO

DIAGNÓSTICO DO SISTEMA ATUAL DE MOBILIDADE

Outubro/2017



Ficha Técnica

Diretoria de Projetos e Obras

URBANIZA ENGENHARIA CONSULTIVA

Responsável Técnico Principal: **Laurenço Silva Linhares**
Engenheiro Civil – CREA- 0400101049-SP

Equipe Técnica da Urbaniza Engenharia

Eng. Luciana Ferraro Adjemian
Coordenadora Geral do Contrato

Eng. Nídia Maria Hallage Coltri
Chefe de Equipe de Estudos de Mobilidade Urbana

Tec. Alexandre zum Winkel
Chefe de Equipe de Estudos de Tráfego

Arq. Geraldo Moura
Estudos de Planejamento Urbano – Membro de Equipe

Arq. Angélica Dantas Gama
Membro de Equipe

Arq. Gabriela Ortega
Membro de Equipe

Coordenação Técnica

MINISTÉRIO PÚBLICO

Jeater Waldemar Maciel Correa Santos
Geógrafo – CREA PR-23207/D



SUMÁRIO



1.	APRESENTAÇÃO	20
1.1	Introdução	20
1.2	Dados Contratuais	20
2.	JUSTIFICATIVA	21
2.1	Metodologia	23
3.	CONTEXTUALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO.....	26
3.1	Aspectos Gerais.....	26
3.2	Rondonópolis no Contexto Espacial.....	32
4.	DIAGNÓSTICO – ZONA URBANA	47
4.1	Aspectos físicos e ambientais	53
	4.1.1 Determinação de limites.....	53
	4.1.2 Levantamento da declividade dos terrenos.....	54
4.2	Sistema Viário Urbano.....	57
	4.2.1 Legislação Vigente.....	57
	4.2.2 Caracterização do Sistema Viário Urbano	61
	4.2.2.1 Vistorias.....	61
	4.2.2.2 Pavimentação.....	67
	4.2.2.3 Contagem De Tráfego.....	70
	4.2.2.4 Nível de Serviço	72
	4.2.2.5 Velocidade e Retardamento	91
	4.2.3 Pontes	148
	4.2.4 Ciclovias.....	151
	4.2.5 Circulação de pedestres	167
	4.2.5.1 Condições de circulação de pedestres quanto à condição das calçadas.	169
	4.2.6 Pontos críticos	175
	4.2.6.1 Acidentes de Trânsito.....	175
	4.2.6.2 Gargalos de circulação.....	185
4.3	Análises de Trânsito no Espaço Urbano	186
	4.3.1 Evolução da Frota	186
	4.3.2 Polos Geradores de Tráfego.....	190
	4.3.2.1 Principais Polos Geradores	194
	4.3.2.2 Antigo Aeroporto	194
	4.3.2.3 Aeroporto Municipal Maestro Marinho Franco.....	198
	4.3.2.4 Rondon Plaza Shopping.....	202
	4.3.2.5 Polos Industriais.....	204
	4.3.3 Política de Estacionamento	207
	4.3.4 Monitoramento e Fiscalização.....	212



4.3.5	Sinalização Semafórica	215
4.4	Sistema de Transporte Público	217
4.4.1	Transporte Coletivo Urbano	217
4.4.1.1	Histórico	218
4.4.1.2	Rede Atual de Transportes coletivos Urbanos	235
4.4.1.3	Situação Atual - 2017	323
4.4.2	Transporte Coletivo Regional.....	326
4.4.3	Transporte Escolar	337
4.4.3.1	Legislação	337
4.4.3.2	Rede Escolar de Rondonópolis.....	355
4.4.3.3	Gratuidade no Transporte Coletivo Urbano de Rondonópolis.....	359
4.4.4	Transporte Individual.....	359
4.4.4.1	Taxi	359
4.4.4.2	Mototáxi.....	368
4.4.4.3	UBER	372
4.4.4.4	Bicicleta pública.....	373
4.5	Fretamento	373
4.6	Transporte de Carga	373
5.	DIAGNÓSTICO – ZONA RURAL	375
5.1	Levantamento de dados populacionais Zona Rural	375
5.1.1	Densidade demográfica no espaço rural	375
5.1.2	Renda média no espaço rural.....	384
5.2	Infraestrutura Rural.....	385
5.2.1	Levantamento de localização e qualificação das escolas rurais	385
5.2.2	Levantamento de localização de postos de saúde	385
5.3	Levantamento de aspectos físicos e ambientais	385
5.3.1	Análise de declividades	385
5.3.2	Análise de Hipsometria	387
5.4	Sistema Viário Rural	388
5.4.1	Caracterização do Sistema Viário Rural.....	388
5.4.2	Fundo Estadual de Transporte e Habitação – FETHAB.....	388
5.4.3	Levantamento e localização e caracterização de pontes.....	392
5.4.4	Ferrovias	392
5.4.5	Hidrovia.....	394
5.5	Transporte Escolar	397
5.5.1	Rede Atual.....	397
5.5.1.1	Recursos	397
5.5.1.2	Operação.....	398
5.5.1.3	Gestão.....	400
5.5.1.4	Custos	401
5.5.1.5	Transporte Escolar - Linhas Existentes	402
5.5.1.6	Transporte Escolar - Frota.....	410



5.5.1.7	Condições de Tráfego	412
5.5.2	Caracterização das Linhas de Transporte Escolar	416
6.	DIAGNÓSTICO – INSTITUCIONAL	447
6.1	Secretaria de Trânsito e Transporte.....	447
6.2	Conselho Municipal de Transporte	449
6.3	Fundo Municipal de Trânsito	450
7.	LEITURA COMUNITÁRIA	452
8.	CONCLUSÕES E DIRETRIZES	455
9.	BIBLIOGRAFIA	456

**LISTA DE FIGURAS E ILUSTRAÇÕES**

Figura 1: Rua principal de Rondonópolis (1953)	27
Figura 2: Limites Rural e Urbano	29
Figura 3: Setor Censitário IBGE – Censo 2010	31
Figura 4: Municípios Limítrofes	33
Figura 5: Sistema Rodoviário principal	35
Figura 6: Trecho BR163 e BR 364 sob concessão	39
Figura 7: Eixos Estruturadores	48
Figura 8: Evolução da Mancha Urbana	49
Figura 9: População Absoluta por Bairro	51
Figura 10: Densidade Demográfica e Renda por Bairro	52
Figura 11: Variação Hipsométrica	53
Figura 12: Variação Declividade	54
Figura 13: Variação Topográfica	55
Figura 14: Zona Arterial e Zona Linear	60
Figura 15: Perímetro da vistoria do Sistema Viário Urbano	61
Figura 16: Exemplo de ficha da Vistoria Técnica	62
Figura 17: Situação da sinalização horizontal e vertical	66
Figura 18: Pavimentação do Sistema Viário	69
Figura 19: Pontos de Contagem	70
Figura 20: Convergência	74
Figura 21: Divergência	75
Figura 22: Entrelace	76
Figura 23: Percurso da Rota 1A	93
Figura 24: Medição da Rota 1A – Pico Manhã	94
Figura 25: Medição da Rota 1A – Pico Almoço	95
Figura 26: Medição da Rota 1A – Pico Tarde	96
Figura 27: Resultado de Desempenho Médio da Rota 1A	97
Figura 28: Percurso da Rota 1B	97
Figura 29: Medição da Rota 1B – Pico Manhã	98
Figura 30: Medição da Rota 1B – Pico Almoço	99
Figura 31: Medição da Rota 1B – Pico Tarde	100
Figura 32: Resultado de Desempenho Médio da Rota 1B	101
Figura 33: Percurso da Rota 2A	102
Figura 34: Medição da Rota 2A – Pico Manhã	103



Figura 35: Medição da Rota 2A – Pico Almoço	104
Figura 36: Medição da Rota 2A – Pico Tarde.....	105
Figura 37: Resultado de Desempenho Médio da Rota 2A	106
Figura 38: Percurso da Rota 2B.....	107
Figura 39: Medição da Rota 2B – Pico Manhã	108
Figura 40: Medição da Rota 2B – Pico Almoço	109
Figura 41: Medição da Rota 2B – Pico Tarde.....	110
Figura 42: Resultado de Desempenho Médio da Rota 2B	111
Figura 43: Percurso da Rota 3A.....	112
Figura 44: Medição da Rota 3A – Pico Manhã	113
Figura 45: Medição da Rota 3A – Pico Almoço	114
Figura 46: Medição da Rota 3A – Pico Tarde.....	115
Figura 47: Resultado de Desempenho Médio da Rota 3A	115
Figura 48: Percurso da Rota 3B.....	116
Figura 49: Medição da Rota 3B – Pico Manhã	117
Figura 50: Medição da Rota 3B – Pico Almoço	118
Figura 51: Medição da Rota 3B – Pico Tarde.....	119
Figura 52: Resultado de Desempenho Médio da Rota 3B	120
Figura 53: Percurso da Rota 4A.....	121
Figura 54: Medição da Rota 4A – Pico Manhã	122
Figura 55: Medição da Rota 4A – Pico Almoço	123
Figura 56: Medição da Rota 4A – Pico Tarde.....	124
Figura 57: Resultado de Desempenho Médio da Rota 4A	124
Figura 58: Percurso da Rota 4B.....	125
Figura 59: Medição da Rota 4B – Pico Manhã	126
Figura 60: Medição da Rota 4B – Pico Almoço	127
Figura 61: Medição da Rota 4B – Pico Tarde.....	128
Figura 62: Resultado de Desempenho Médio da Rota 4B	129
Figura 63: Percurso da Rota 5A.....	130
Figura 64: Medição da Rota 5A – Pico Manhã	131
Figura 65: Medição da Rota 5A – Pico Almoço	132
Figura 66: Medição da Rota 5A – Pico Tarde.....	133
Figura 67: Resultado de Desempenho Médio da Rota 5A	134
Figura 68: Percurso da Rota 5B.....	135
Figura 69: Medição da Rota 5B – Pico Manhã	136



Figura 70: Medição da Rota 5B – Pico Almoço	137
Figura 71: Medição da Rota 5B – Pico Tarde.....	138
Figura 72: Resultado de Desempenho Médio da Rota 5B	139
Figura 73: Percurso da Rota 6A.....	140
Figura 74: Medição da Rota 6A – Pico Manhã	141
Figura 75: Medição da Rota 6A – Pico Almoço	142
Figura 76: Medição da Rota 6A – Pico Tarde.....	143
Figura 77: Resultado de Desempenho Médio da Rota 6A	143
Figura 78: Percurso da Rota 6B.....	144
Figura 79: Medição da Rota 6B – Pico Manhã	145
Figura 80: Medição da Rota 6B – Pico Almoço	146
Figura 81: Medição da Rota 6B – Pico Tarde.....	147
Figura 82: Resultado de Desempenho Médio da Rota 6B	147
Figura 83: Localização das Pontes no Perímetro Urbano.....	148
Figura 84: Exemplo de ficha com a atual situação das pontes	150
Figura 85: Ciclofaixas e Ciclovias do Perímetro Urbano.....	152
Figura 86: Representação dos movimentos contados na ciclofaixa Avenida Presidente Médici.....	154
Figura 87: Ciclofaixa Avenida Presidente Médici.....	155
Figura 88: Representação dos movimentos contados na ciclofaixa Repórter Pedro Ribeiro (Av. Bandeirantes).....	156
Figura 89: Ciclovia Repórter Pedro Ribeiro (Av. Bandeirantes)	157
Figura 90: Representação dos movimentos contados na ciclofaixa R. Fernando Côrrea da Costa	158
Figura 91: Ciclofaixa R. Fernando Côrrea da Costa	159
Figura 92: Ciclofaixa Parque das Laranjeiras Residencial.....	160
Figura 93: Representação dos movimentos no Ponto 004	161
Figura 94: Representação dos movimentos no Ponto 005	162
Figura 95: Representação dos movimentos no Ponto 006	163
Figura 96: Representação dos movimentos no Ponto 008	164
Figura 97: Representação dos movimentos no Ponto 011	165
Figura 98: Condições das calçadas	168
Figura 99: Bairros com o mapeamento de acessibilidade das calçadas	170
Figura 100: Nível de acessibilidade das Calçadas da Região Central	172
Figura 101: Localização das principais avenidas com eixos comerciais	173



Figura 102: Nível de acessibilidade das Calçadas dos Corredores Comerciais.....	174
Figura 103: Pontos de Conflito no Sistema Viário	186
Figura 104: Principais Polos Geradores	194
Figura 105: Localização do antigo Aeroporto	195
Figura 106: Proposta de implantação da Prefeitura	196
Figura 107: Futuro hospital da UNIMED.....	197
Figura 108: Localização do Aeroporto e demais aeródromos.....	199
Figura 109: Entrada do Aeroporto de Rondonópolis.....	200
Figura 110: Entrada do Aeroporto de Rondonópolis.....	200
Figura 111: Shopping Rondon Plaza e seu entorno	203
Figura 112: Shopping Rondon Plaza e seu entorno	203
Figura 113: Distrito Industrial de Rondonópolis	205
Figura 114: Parque Industrial Vetorasso	206
Figura 115: Micro Distrito Anézio P. de Oliveira	207
Figura 116: Tipologia Viária x Política de Estacionamento	208
Figura 117: Quadrilátero de abrangência do Rotativo Rondon	209
Figura 118: Usuários e posto de venda.....	210
Figura 119: Estacionamento informal no Terminal Central	211
Figura 120: Lombada eletrônica na Av. Lions Internacional	213
Figura 121: Radar eletrônico na Av. Presidente Médici	213
Figura 122: Avanço semaforico na R. Dom Pedro II com Av. Dom Wunibaldo	214
Figura 123: Interseções Semaforizadas	215
Figura 124: Evolução Urbana de Rondonópolis – Período 1953 – 1969.....	219
Figura 125: Evolução Urbana de Rondonópolis – Período 1970 – 1979.....	222
Figura 126: Evolução Urbana de Rondonópolis – Período 1980 – 1989.....	225
Figura 127: Evolução Urbana de Rondonópolis – Período 1990 – 1999.....	227
Figura 128: Evolução Urbana de Rondonópolis – Período 2000 – 2010.....	229
Figura 129: Evolução Urbana de Rondonópolis – Período 2010 – 2014.....	233
Figura 130: Linhas de Transporte Coletivo Urbano de Rondonópolis.....	237
Figura 131: Itinerário Oficial x Itinerário Real	289
Figura 132: Bairros com Atendimento Precário pelo Transporte Coletivo.....	294
Figura 133: Carregamento das Linhas de Transporte Coletivo.....	299
Figura 134: Localização dos Pontos de Ônibus	301
Figura 135: Distância média aos Pontos de Parada.....	303
Figura 136: Polos Geradores x Transporte Coletivo.....	308



Figura 137: Zona de Restrição Máxima de Circulação	329
Figura 138: Antigo Terminal Rodoviário	331
Figura 139: Terminal Rodoviário José Martins Boigues	335
Figura 140: Localização dos Pontos de Táxi	362
Figura 141: Localização dos Pontos de Táxi	363
Figura 142: Localização dos Pontos de Mototáxi	370
Figura 143: Localização dos Pontos de Mototáxi	371
Figura 144: População Rural	375
Figura 145: População Rural – Mulher de 07 à 19 anos.....	376
Figura 146: População Rural – Mulher de 20 à 59 anos.....	377
Figura 147: População Rural – Mulher de 60 anos e mais	378
Figura 148: População Rural – Total Mulher	379
Figura 149: População Rural – Homem de 07 à 19 anos	380
Figura 150: População Rural – Homem de 20 a 59 anos	381
Figura 151: População Rural – Homem de 60 anos e mais.....	382
Figura 152: População Rural – Total Homem.....	383
Figura 153: Rendimento Médio Mensal da População Rural	384
Figura 154: Variação da Declividade.....	386
Figura 155: Variação Hipsométrica	387
Figura 156: Organograma do FETHAB	391
Figura 157: Traçado da Ferrovia.....	393
Figura 158: Região Hidrográfica do Paraguai	394
Figura 159: Trecho brasileiro da Hidrovia Paraguai - Paraná	395
Figura 160: Eixos de integração – Infraestrutura existente e projetada	396
Figura 161: Linhas Transporte Escolar Rural	403
Figura 162: Linhas de Transporte Escolar Rural Inspeccionadas.....	414
Figura 163: Convite para a Audiência Pública.....	452
Figura 164: Audiência Pública	453

**LISTA DE QUADROS**

Quadro 1: Taxa de Crescimento Geométrica Média Anual.....	28
Quadro 2: Comparativo entre o Censo IBGE 2000 e 2010	30
Quadro 3: Distância e o Tempo Médio de Viagem entre Rondonópolis e os Municípios Limítrofes	34
Quadro 4: Volume Médio Diário Mensal Total 2016	36
Quadro 5: Rede Rodoviária em Rondonópolis	42
Quadro 6: Quantidade de ocorrências por rodovia	42
Quadro 7: Tipo de ocorrências por rodovia - SAMU	43
Quadro 8: Tipo de ocorrências por rodovia – Polícia Militar	43
Quadro 9: Ocorrências por mês e ano – Polícia Militar	46
Quadro 10: Vias da Zona Arterial.....	57
Quadro 11: Vias da Zona Linear	58
Quadro 12: Caracterização das Vias Arteriais.....	63
Quadro 13: Caracterização das Vias Lineares	63
Quadro 14: Caracterização das Vias Locais	64
Quadro 15: Investimento em pavimentação e drenagem 1 (em obras).....	67
Quadro 16: Investimento em pavimentação e drenagem 2 (em obras).....	68
Quadro 17: Investimento em pavimentação e drenagem (concluído)	68
Quadro 18: Investimento em pavimentação, calçadas e sinalização (concluído).....	68
Quadro 19: Endereço dos pontos de contagem	70
Quadro 20: Nível de Serviço- Capacidade	73
Quadro 21: Aplicação do Pfm em convergências	74
Quadro 22: Nível de Serviço- Convergências, Divergências e Entrelaces.....	75
Quadro 23: Aplicação do Pfm em divergências.....	76
Quadro 24: Ponto 004 – Av. Frei Servácio X R. Dom Pedro II.....	78
Quadro 25: Ponto 005 – Av. Goiânia x Av. Irmã Bernarda x R. Nadir Carvalho – Trecho 1	78
Quadro 26: Ponto 005 – Av. Goiânia x Av. Irmã Bernarda x R. Nadir Carvalho – Trecho 2	78
Quadro 27: Ponto 005 – Av. Goiânia x Av. Irmã Bernarda x R. Nadir Carvalho – Trecho 3	78
Quadro 28: Ponto 006 – Av. Marechal Rondon X R. Barão do Rio Branco.....	79
Quadro 29: Ponto 008 – Av. Lions Internacional X R. Dom Pedro II.....	79



Quadro 30: Ponto 009 – Av. Lions Internacional X Av. Paulista X Av. Delfina Gomes – Trecho 1	79
Quadro 31: Ponto 009 - Av. Lions Internacional X Av. Paulista X Av. Delfina Gomes – Trecho 2	79
Quadro 32: Ponto 011 – Av. Marechal Rondon X R. Quinze de Novembro – Trecho 1 .	80
Quadro 33: Ponto 011 – Av. Marechal Rondon X R. Quinze de Novembro – Trecho 2 .	80
Quadro 34: Ponto 012 – R. Fernando Corrêa da Costa X Av. Lazara Naves Dias – Trecho 1	80
Quadro 35: Ponto 012 – R. Fernando Corrêa da Costa X Av. Lazara Naves Dias – Trecho 2	80
Quadro 36: Ponto 001 – Av. Ítório Corrêa da Costa x R. Fernando Corrêa da Costa – Trecho 1	81
Quadro 37: Ponto 001 – Av. Ítório Corrêa da Costa x R. Fernando Corrêa da Costa – Trecho 2	81
Quadro 38: Ponto 001 – Av. Ítório Corrêa da Costa x R. Fernando Corrêa da Costa – Trecho 3	81
Quadro 39: Ponto 001 – Av. Ítório Corrêa da Costa x R. Fernando Corrêa da Costa – Trecho 4	82
Quadro 40: Ponto 002 – Av. Bandeirantes X Av. Filinto Müller – Trecho 1	82
Quadro 41: Ponto 002 – Av. Bandeirantes X Av. Filinto Müller – Trecho 2	82
Quadro 42: Ponto 002 – Av. Bandeirantes X Av. Filinto Müller – Trecho 3	83
Quadro 43: Ponto 002 – Av. Bandeirantes X Av. Filinto Müller – Trecho 4	83
Quadro 44: Ponto 005 – Av. Goiânia x Av. Irmã Bernarda x R. Nadir Carvalho	83
Quadro 45: Ponto 007 – Rod. Juscelino Kubitscheck X Av. Ítório Corrêa da Costa – Trecho 1	84
Quadro 46: Ponto 007 – Rod. Juscelino Kubitscheck X Av. Ítório Corrêa da Costa – Trecho 2	84
Quadro 47: Ponto 007 – Rod. Juscelino Kubitscheck X Av. Ítório Corrêa da Costa – Trecho 3	84
Quadro 48: Ponto 007 – Rod. Juscelino Kubitscheck X Av. Ítório Corrêa da Costa – Trecho 4	85
Quadro 49: Ponto 007 – Rod. Juscelino Kubitscheck X Av. Ítório Corrêa da Costa – Trecho 5	85
Quadro 50: Ponto 009 – Av. Lions Internacional X Av. Paulista X Av. Delfina Gomes – Trecho 3	85



Quadro 51: Ponto 009 - Av. Lions Internacional X Av. Paulista X Av. Delfina Gomes – Trecho 4	86
Quadro 52: Ponto 009 - Av. Lions Internacional X Av. Paulista X Av. Delfina Gomes – Trecho 5	86
Quadro 53: Ponto 012 – R. Fernando Corrêa da Costa X Av. Lazara Naves Dias – Trecho 3	86
Quadro 54: Ponto 012 – R. Fernando Corrêa da Costa X Av. Lazara Naves Dias – Trecho 4	87
Quadro 55: Resumo – Nível de Serviço	89
Quadro 56: Caracterização das Ciclovias/Ciclofaixas	153
Quadro 57: Perfil horário da ciclofaixa Avenida Presidente Médici	154
Quadro 58: Perfil horário da ciclofaixa Repórter Pedro Ribeiro (Av. Bandeirantes)	156
Quadro 59: Perfil horário da ciclofaixa R. Fernando Côrrea da Costa	158
Quadro 60: Perfil horário da interseção Av. Frei Servácio x R. Dom Pedro II (Ponto 004)	160
Quadro 61: Perfil horário da interseção Av. Goiânia x Av. Irmã Bernarda x R. Nadir Carvalho (Ponto 005).....	161
Quadro 62: Perfil horário da interseção Av. Marechal Rondon x Rua Barão do Rio Branco (Ponto 006)	162
Quadro 63: Perfil horário da interseção Av. Lions Internacional x R. Dom Pedro II (Ponto 008).....	163
Quadro 64: Perfil horário da interseção Av. Marechal Rondon X R. Quinze de Novembro (Ponto 011).....	164
Quadro 65: Restrições observadas nas calçadas dos bairros Centro A e B por vistoria in loco	172
Quadro 66: Total de mortes – 2015 e 2016	175
Quadro 67: Distribuição de acidentes por tipo de modal	180
Quadro 68: Distribuição de acidentes por local	180
Quadro 69: Número de vítimas	184
Quadro 70: Crescimento percentual da frota em Rondonópolis	187
Quadro 71: Crescimento percentual da frota em Mato Grosso	187
Quadro 72: Crescimento percentual da frota no Brasil	187
Quadro 73: Evolução da participação percentual da motocicleta na frota no Brasil, Mato Grosso e Rondonópolis	189
Quadro 74: Anexo 1 da Lei 7.954/2013.....	191



Quadro 75: Passageiros embarcados por Aeroporto - 2015.....	198
Quadro 76: Tarifas Aéreas Domésticas no Estado de Mato Grosso	198
Quadro 77: Rotas Nacionais de transporte aéreo de cargas – 2008	201
Quadro 78: Linhas de Transporte Coletivo Urbano de Rondonópolis	236
Quadro 79: Tempo de Viagem e Velocidade Média das Linhas de Transporte Coletivo	291
Quadro 80: Bairros com Atendimento Precário pelo Transporte Coletivo	292
Quadro 81: Gratuidades.....	297
Quadro 82: Pontos de Integração x Linhas Integradas.....	310
Quadro 83: Bairros x Linhas de Transporte Coletivo	311
Quadro 84: Polos Geradores de Viagens x Linhas de Transporte Coletivo	320
Quadro 85: Caracterização do Sistema Viário de Suporte (exemplo)	322
Quadro 86: Faixa Etária da Frota da Concessionária Cidade de Pedra (2015)	324
Quadro 87: Dados Operacionais – Concessionária Cidade de Pedra – Período: 08 à 14/05/2017	325
Quadro 88: Passageiros equivalentes transportados por tipo de tarifa (2017).....	325
Quadro 89: Vias incluídas na Zona de Restrição Máxima de Circulação	328
Quadro 90: Empresas operantes no Terminal Rodoviário	333
Quadro 91: Empresas operantes no Terminal Rodoviário (continuação)	334
Quadro 92: Embarques realizados irregularmente	336
Quadro 93: Escolas por Localização e Dependência	355
Quadro 94: Quantidade de alunos por Rede de Ensino	356
Quadro 95: Escolas da Rede Municipal	357
Quadro 96: Escolas da Rede Estadual e Federal.....	358
Quadro 97: Quantidade de veículos por cor.....	361
Quadro 98: Relação dos pontos de táxi	362
Quadro 99: Histórico da tarifa do táxi.....	366
Quadro 100: Histórico da tarifa do mototáxi	372
Quadro 101: Transporte Escolar – Despesas - 2016.....	401
Quadro 102: Transporte Escolar Rural – Ano de 2016.....	402
Quadro 103: Transporte Escolar – Linhas Operação SEMED	404
Quadro 104: Transporte Escolar – Linhas Terceirizadas.....	405
Quadro 105: Transporte Escolar – Escolas Atendidas pelas Linhas Existentes	407
Quadro 106: Veículos próprios Secretaria Municipal de Educação	410
Quadro 107: Veículos em comodato com o Governo do Estado do Mato Grosso	410



Quadro 108: Veículos adquiridos com recurso FNDE	411
Quadro 109: Veículos com termo de comodato com Estado de Mato Grosso	411
Quadro 110: Veículos adquiridos com recurso próprio	412
Quadro 111: Linhas de Transporte Escolar Rural - Mapeamento e/ou Inspeção	413
Quadro 112: Receitas correntes SETRAT - 2016.....	447
Quadro 113: Receitas correntes SETRAT - Janeiro a Julho de 2017	448
Quadro 114: Receitas com multas, taxas e concessões – 2016.....	448
Quadro 115: Destinação dos recursos adquiridos com multas, taxas e concessões - 2016	448
Quadro 116: Demonstrativo das receitas e suas respectivas destinações – 2013 à Julho de 2016	449
Quadro 117: Oficina comunitária – Pergunta 1.....	453
Quadro 118: Oficina comunitária – Pergunta 2.....	454

**LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1: População Absoluta por Bairro	32
Gráfico 2: Volume Médio Diário Mensal 2016	37
Gráfico 3: Volume Total Diário – Janeiro 2017	37
Gráfico 4: Pessoas atendidas por tipo de ocorrência	44
Gráfico 5: Pessoas atendidas por gênero e faixa etária	44
Gráfico 6: Pessoas atendidas por gênero e faixa etária	45
Gráfico 7: População Absoluta por Bairro	52
Gráfico 8: Diagrama Tempo/Espaço Rota 1A – Pico Manhã	94
Gráfico 9: Diagrama Tempo/Espaço Rota 1A – Pico Almoço	95
Gráfico 10: Diagrama Tempo/Espaço Rota 1A – Pico Tarde.....	96
Gráfico 11: Diagrama Tempo/Espaço Rota 1B – Pico Manhã	98
Gráfico 12: Diagrama Tempo/Espaço Rota 1B – Pico Almoço	99
Gráfico 13: Diagrama Tempo/Espaço Rota 1B – Pico Tarde.....	100
Gráfico 14: Diagrama Tempo/Espaço Rota 2A – Pico Manhã	103
Gráfico 15: Diagrama Tempo/Espaço Rota 2A – Pico Almoço	104
Gráfico 16: Diagrama Tempo/Espaço Rota 2A – Pico Tarde.....	105
Gráfico 17: Diagrama Tempo/Espaço Rota 2B – Pico Manhã	108
Gráfico 18: Diagrama Tempo/Espaço Rota 2B – Pico Almoço	109
Gráfico 19: Diagrama Tempo/Espaço Rota 2B – Pico Tarde.....	110
Gráfico 20: Diagrama Tempo/Espaço Rota 3A – Pico Manhã	112
Gráfico 21: Diagrama Tempo/Espaço Rota 3A – Pico Almoço	113
Gráfico 22: Diagrama Tempo/Espaço Rota 3A – Pico Tarde.....	114
Gráfico 23: Diagrama Tempo/Espaço Rota 3B – Pico Manhã	117
Gráfico 24: Diagrama Tempo/Espaço Rota 3B – Pico Almoço	118
Gráfico 25: Diagrama Tempo/Espaço Rota 3B – Pico Tarde.....	119
Gráfico 26: Diagrama Tempo/Espaço Rota 4A – Pico Manhã	121
Gráfico 27: Diagrama Tempo/Espaço Rota 4A – Pico Almoço	122
Gráfico 28: Diagrama Tempo/Espaço Rota 4A – Pico Tarde.....	123
Gráfico 29: Diagrama Tempo/Espaço Rota 4B – Pico Manhã	126
Gráfico 30: Diagrama Tempo/Espaço Rota 4B – Pico Almoço	127
Gráfico 31: Diagrama Tempo/Espaço Rota 4B – Pico Tarde.....	128
Gráfico 32: Diagrama Tempo/Espaço Rota 5A – Pico Manhã	131
Gráfico 33: Diagrama Tempo/Espaço Rota 5A – Pico Almoço	132
Gráfico 34: Diagrama Tempo/Espaço Rota 5A – Pico Tarde.....	133



Gráfico 35: Diagrama Tempo/Espaço Rota 5B – Pico Manhã	136
Gráfico 36: Diagrama Tempo/Espaço Rota 5B – Pico Almoço	137
Gráfico 37: Diagrama Tempo/Espaço Rota 5B – Pico Tarde.....	138
Gráfico 38: Diagrama Tempo/Espaço Rota 6A – Pico Manhã	140
Gráfico 39: Diagrama Tempo/Espaço Rota 6A – Pico Almoço	141
Gráfico 40: Diagrama Tempo/Espaço Rota 6A – Pico Tarde.....	142
Gráfico 41: Diagrama Tempo/Espaço Rota 6B – Pico Manhã	144
Gráfico 42: Diagrama Tempo/Espaço Rota 6B – Pico Almoço	145
Gráfico 43: Diagrama Tempo/Espaço Rota 6B – Pico Tarde.....	146
Gráfico 44: Perfil horário da ciclofaixa Avenida Presidente Médici	153
Gráfico 45: Perfil horário da ciclofaixa Repórter Pedro Ribeiro (Av. Bandeirantes)	155
Gráfico 46: Perfil horário da ciclofaixa R. Fernando Côrrea da Costa	157
Gráfico 47: Quantidade de acidentes	176
Gráfico 48: Distribuição de acidentes por sexo	177
Gráfico 49: Distribuição de acidentes por faixa etária	177
Gráfico 50: Distribuição de acidentes por faixa horária	178
Gráfico 51: Distribuição de acidentes por gravidade	179
Gráfico 52: Distribuição de acidentes por tipo	179
Gráfico 53: Distribuição de acidentes ao longo do ano.....	185
Gráfico 54: Crescimento Percentual da Frota – Brasil, Mato Grosso e Rondonópolis .	188
Gráfico 55: Notificações aplicadas	214
Gráfico 56: Programação Semafórica - Rua Fernando Corrêa da Costa x Avenida Bandeirantes	216
Gráfico 57: Programação Semafórica - Rua Fernando Corrêa da Costa x Avenida Tiradentes	216
Gráfico 58: Programação Semafórica - Avenida Bandeirantes x Rua Dom Pedro II ...	216
Gráfico 59: Programação Semafórica - Avenida Tiradentes x Rua Barão do Rio Branco	216
Gráfico 60: Crescimento dos sistemas e da frota de bicicletas compartilhadas entre 2000 e 2010.	373



LISTA DE ABREVIações

ABNT.....	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AGRANUAL.....	Anuário da Agricultura Brasileira
ALL.....	América Latina Logística
ANA.....	Agência Nacional de Águas
ANAC.....	Agência Nacional de Aviação Civil
ANUALPEC.....	Anuário da Pecuária Brasileira
APP.....	Área de Preservação Permanente
DNIT.....	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
IBGE.....	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MP.....	Ministério Público
PGT.....	Polo Gerador de Tráfego
PMR.....	Prefeitura do Município de Rondonópolis
UFMT.....	Universidade Federal do Mato Grosso
UFR.....	Unidade Fiscal de Rondonópolis



1. APRESENTAÇÃO

1.1 Introdução

O presente trabalho, elaborado pela empresa Urbaniza Engenharia Consultiva Ltda., destina-se à fundamentação, descrição e apresentação das soluções de engenharia, definidas para o Estudo de Mobilidade e Circulação Urbana e Rural em Rondonópolis - Produto 3 – Relatório Técnico – Diagnóstico do Sistema Atual de Mobilidade de Rondonópolis, contemplando a sistematização das informações levantadas, das contagens de tráfego, do inventário físico e do diagnóstico contemplando problemas e tendências.

1.2 Dados Contratuais

Contratada:	Urbaniza Engenharia Consultiva Ltda. (CNPJ: 00.963.096/001-93)
Contratante:	ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S/A (CNPJ: 24.962.466/0001-36)
Número do Contrato:	CTR Nº 4820003070
Data da Assinatura:	13/01/2017
Objeto do Contrato:	Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e Atualização do Plano Diretor Municipal de Rondonópolis/MT
Data da Ordem de Serviços:	13/02/2017
Coordenador do Projeto:	Engenheira Luciana Ferraro Adjemian
CREA Nº:	5061078594



2. JUSTIFICATIVA

A regulação atual do território urbano no Brasil se dá predominantemente a partir da aprovação da Lei Federal 10257/2001 conhecido como Estatuto da Cidade, que regulamentou o Capítulo de Política Urbana da Constituição Federal (artigos 182 e 183).

Tido como um inegável marco na construção de cidades mais justas, o Estatuto da Cidade foi sucedido por uma série de elaborações de políticas setoriais urbanas onde, de acordo com cada atribuição, estabeleceu parâmetros e diretrizes para cada área de interesse.

Nesse contexto, foi promulgada a Lei 12.587/2012 que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade e estabelece prazo para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana para Municípios com mais de 20 mil habitantes.

Conceitualmente, essa legislação também significou uma evolução à medida que transferiu a ênfase da análise dos meios de transporte (como era trabalhado nos Planos de Transporte tradicionais) para uma compreensão sistêmica sobre a circulação de pessoas e mercadorias, consolidando a definição de mobilidade urbana (Brasil, 2007: 21).

O Plano de Mobilidade deve conter diretrizes, instrumentos, ações e projetos que fundamentem a ação pública na mobilidade, delimitando os espaços de circulação dos variados modos, incluindo as prioridades, regulando a relação com os operadores concessionários de serviços de transporte e disciplinando o uso público dos espaços de circulação.

Em outras palavras, ele atua no planejamento da infraestrutura de mobilidade urbana, dos meios de transporte e seus serviços, possibilitando condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de distribuição de bens e serviços. Além disso, o Plano de Mobilidade é um instrumento da Política de Desenvolvimento Urbano, integrado ao Plano Diretor do Município, obedecendo as suas diretrizes urbanísticas.

O Plano de Mobilidade Urbana tem como objetivo principal ainda, colocar em prática os princípios e diretrizes da Política de Mobilidade Urbana de forma a implementá-los no território e atender aos direitos dos cidadãos.

O Artigo 1º dessa lei relata que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é uma ferramenta da política de desenvolvimento urbano da Constituição Federal que tem por objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município.

Segundo o Artigo 2º, ela tem por objetivo contribuir para o acesso universal a cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O Artigo 6º orienta as seguintes diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;



II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado, e;

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Em cumprimento a Política Nacional de Mobilidade Urbana a Prefeitura Municipal de Rondonópolis está elaborando o Plano de Mobilidade Urbana que será apresentado através dos seguintes produtos:

Produto 1 - Plano de Trabalho, contendo a constituição da equipe técnica, a descrição da metodologia a ser adotada e um cronograma físico especificando as etapas de trabalho que serão desenvolvidas até a entrega do produto final (Produto 5).

Produto 2 – Relatório Técnico – Contagem Volumétrica e Pesquisa de Ocupação Visual, contemplando as contagens de tráfego veicular, de pedestre e ciclista, e da pesquisa de ocupação visual no sistema de transporte público.

Produto 3 – Relatório Técnico – Diagnóstico do Sistema Atual de Mobilidade de Rondonópolis, contemplando a sistematização das informações levantadas, das contagens de tráfego, do inventário físico e do diagnóstico contemplando problemas e tendências.

Produto 4 – Plano Municipal de Mobilidade Urbana, contemplando as propostas para o sistema viário e circulação, sistema de transporte coletivo, transporte não motorizado, gestão do transporte e mobilidade urbana, sistema de planejamento do transporte e da mobilidade urbana e reordenamento institucional. Após a concepção das propostas, as informações obtidas no processo de estudo da mobilidade do Município serão organizadas para gerar um documento preliminar do Plano de Mobilidade. As propostas serão submetidas à aprovação dos gestores municipais e após aprovação serão apresentadas para a comunidade técnica e população, podendo haver uma revisão das propostas caso sejam obtidos comentários e sugestões que assim o justifiquem.

Produto 5 – Plano de Mobilidade Urbana do Município de Rondonópolis, contendo a versão final aprovada pelos gestores de todas as ações propostas para requalificação dos sistemas de mobilidade e a Minuta do Projeto de Lei, dispendo sobre as diretrizes da mobilidade no Município e as gestões políticas e legislativas associadas ao trâmite da matéria.

Todos os mapas apresentados neste relatório encontram-se no Anexo 1 em formato A3, para uma melhor visualização.



2.1 Metodologia

A metodologia utilizada para a elaboração do Diagnóstico do Plano de Mobilidade de Rondonópolis seguiu as orientações do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob, elaborado pelo Ministério das Cidades.

Como o próprio nome diz, trata-se de um roteiro indicativo de como devem ser tratados os temas que devem ser incluídos no Plano de Mobilidade de uma localidade, demonstrando as especificidades necessárias para os diversos tipos, tamanhos e complexidades que podem ser encontrados nos municípios.

No caso de Rondonópolis, um município jovem ainda em processo de formação urbanística, com uma vasta extensão territorial e ocupação esparsa, o principal desafio é manter a população que ocupa a área rural atendida em suas necessidades básicas, principalmente com relação à saúde e educação.

Neste contexto, a metodologia adotada pela Consultora foi o tratamento em separado das questões urbanas e rurais, abordando-se as questões pertinentes dentro da lógica estabelecida de um plano estratégico, ou seja, dando um olhar para todos os temas envolvidos na mobilidade urbana dentro de uma visão estratégica, buscando identificar as principais deficiências, que serão analisadas para proposta de ações que possam solucioná-las.

Para a produção do presente relatório, foi realizado amplo levantamento de informações cadastrais, cartográficas, institucionais e econômicas, junto a todas as Secretarias, em especial à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SETRAT, Secretaria Municipal de Educação - SEMED e Secretaria da Administração da Prefeitura Municipal de Rondonópolis.

Esse processo resultou na mobilização das equipes dos órgãos envolvidos na busca de atender a todas as reivindicações. Podemos dizer que não foi uma tarefa fácil e nem todos os dados necessários puderam ser obtidos, mas a oportunidade de organizar informações fundamentais para a gestão dos sistemas de mobilidade urbana deve ser encarada, pelos profissionais que atuaram nessa missão, como uma vitória a ser comemorada. Os dados fornecidos foram devidamente organizados pela Consultora e serão tratados de alguma forma, no presente relatório ou, conforme o caso, no Plano Diretor de Rondonópolis.

Após análise dos dados levantados junto à Prefeitura de Rondonópolis, foram identificadas as necessidades de complementação de informações em temas específicos que levaram à execução de pesquisas de campo, tais como: contagem volumétrica classificada de veículos, pedestres e ciclistas, pesquisa de desempenho operacional do sistema viário urbano, pesquisa de ocupação visual de carregamento das linhas de transporte coletivo, levantamento in loco das rotas de transporte coletivo, de transporte escolar rural e do sistema viário. Os resultados dessas pesquisas constituem um importante instrumento de avaliação das condições de mobilidade de Rondonópolis.

A consolidação de todas as informações, primárias e secundárias, será apresentada como forma de diagnóstico da situação atual dos sistemas de mobilidade urbana de Rondonópolis. Esse diagnóstico, no entanto, só será finalizado após a realização da Audiência Pública onde serão apresentados, para toda a população,



incluindo os representantes das classes políticas, empresariais, entidades de classe representativas e comunidade técnica, os resultados obtidos para debate com interessados e coleta de opinião e sugestões que poderão ser incluídas no estudo.

Ao mesmo tempo em que estão sendo diagnosticados os principais pontos dos sistemas de mobilidade urbana também estão sendo avaliadas as possibilidades de solução, que deverão ser apresentadas no próximo produto.





3. CONTEXTUALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

3.1 Aspectos Gerais

Segundo relatos, a presença humana em Rondonópolis data de, pelo menos, cinco mil anos atrás. Entretanto, os primeiros registros de habitantes que formaram a estrutura inicial do município datam de 1875, com o povoamento dos índios Bororo.

Em 1902, as margens do Rio Vermelho, inicia-se a consolidação de famílias que eram oriundas de regiões próximas, como Goiás, Cuiabá e outros locais do estado. Nos anos seguintes, em 1907, as linhas telegráficas começavam a ser traçadas¹, interligando o Estado de Mato Grosso ao resto do país. O primeiro telegráfico da Região foi inaugurado em 1922, às margens do Rio Vermelho.

Em 1915, havia cerca de setenta famílias na região, assim no mesmo ano, Joaquim da Costa Marques, promulgou o decreto de Lei nº 395 que estabelecia a reserva de 2.000 hectares para a preservação do novo povoado ali presente. Este decreto marca a fundação oficial do município, em 10 de agosto de 1915.

O povoado de Rio Vermelho passou-se a chamar Rondonópolis em 1918, nome adotado pelo tenente Otávio Pitaluga, em homenagem a Cândido Mariano da Silva, o Marechal Rondon, considerado o patrono do povoado, por ser responsável pelo crescimento de Rondonópolis e de muitas cidades do Estado do Mato Grosso e da Região Amazônica. Em 1920, o município passa a ser distrito de Santo Antônio.

Nas primeiras décadas do século XX, a linha telegráfica, a estrada Cuiabá-Coxim e a ponte de madeira sobre o Rio Vermelho foram infraestruturas essenciais para a consolidação de Rondonópolis e a ligação com a capital do estado.

Nas décadas de 1920 e 1930 o novo distrito começou a passar por um despovoamento devido a problemas com enchentes e epidemias, além da descoberta dos garimpos de diamantes na região de Poxoréo. Neste mesmo tempo Rondonópolis foi anexado como distrito daquela cidade, através da Lei Estadual nº 218 de 1938.

Na década de 50 o processo de crescimento populacional foi retomado devido à expansão da fronteira agrícola brasileira e uma política estadual de incentivo ao crescimento dessa parte do Mato Grosso.

A melhoria em estruturas de mobilidade, tal como a ampliação da estrada de terra que ligava Cuiabá a Campo Grande, ajudou na ampliação dos fluxos migratórios na região, o que fez com que se desenvolvesse a indústria agropecuária.

Este desenvolvimento e consolidação do mercado marcaram a vinda de mão-de-obra de migrantes paulistas, nordestinos, mineiros, além de imigrantes japoneses e libaneses. No mesmo período, em 10 de dezembro de 1953 (a partir da Lei 666) Rondonópolis ganha sua emancipação política e se torna oficialmente um município.

¹ Essa expedição foi comandada por Cândido Mariano da Silva Rondon, visava interligar o Estado de Mato Grosso e Amazonas ao resto do país. O nome do município é uma homenagem ao líder dessa expedição.