

**Figura 1: Rua principal de Rondonópolis (1953)**

**Fonte: IBGE Cidades**

Desde esse período, pode-se encontrar característica que, até a presente data, influenciam a dinâmica dos deslocamentos em Rondonópolis. O projeto urbanístico adotado aliado ao modelo de urbanização efetivamente aplicado tanto em seu período inicial por Otávio Pitaluga como a posterior ocupação se dando por uma empresa privada<sup>2</sup> tende a explicar as origens das características de ocupação esparsa, horizontal e de baixa densidade até hoje verificadas no município, traduzindo-se em um sistema de mobilidade mais irracional e caro.

Nas décadas seguintes (1960 e 1970), assiste-se a uma forte ampliação das políticas de ampliação agrícola implementadas pelo governo federal em toda a região. Essa ampliação por sua vez, vinha inserida em um contexto mais amplo, em um processo denominado “modernização conservadora” que, através de um amplo intervencionismo estatal característico do regime ditatorial do período, fomentava através de incentivos

---

<sup>2</sup> Trata-se de uma empresa colonizadora de Marília (SP), denominada companhia Noretama de Colonização, contratada pelo governo estadual dentro de uma política de promoção de implantação de um sistema de colônias a fim de minimizar a disparidade entre o sul, mais próximo dos centros consumidores, e o restante do estado (na época o atual Estado do Mato Grosso do Sul, integrava o Mato Grosso).



fiscais e de intensificação de fluxos migratórios<sup>3</sup>, o surgimento de novas fronteiras agrícolas baseadas em um modelo concentrador e excludente.

Nesse período, as atividades governamentais passam a adotar uma política mais agressiva em relação ao desenvolvimento da agricultura mato-grossense, implantando vários programas específicos com a finalidade de modernizar e dinamizar (além de concentrar) a produção agropecuária, com o crescimento exponencial da quantidade produzida e da área destinada à produção no território.

Também especificamente da década de 1970 a concentração de terra se intensifica a partir de “rápidos e grandes incrementos de tecnificação” que propicia a utilização de menor contingente de mão de obra. Além disso, como consequência dessa “modernização seletiva”<sup>4</sup> em relação às relações do trabalho, observa-se uma ampla diminuição do sistema de arrendamento e meeiro em oposição à ampliação do trabalho assalariado.

A consolidação final do município se deu nas décadas de 70, 80 e 90, onde ocorreu um grande desenvolvimento na área de produção de soja, pecuária e comércio. Com a modernização da cidade, Rondonópolis passa a ser um grande polo econômico da região, tornando-se a “Capital Nacional do Agronegócio”.

Esse processo se intensificou nas décadas seguintes e culminou com o papel de destaque exercido pelo município tanto no agronegócio como em relação aos assentamentos de agricultura familiar.

A expansão econômica verificada na primeira década desse século imprimiu na mobilidade urbana consequências concretas como a expansão da frota de automóveis (fenômeno verificado quase em todo o país) e, principalmente, de motos o que significou, por sua vez, em uma alteração profunda dos deslocamentos municipais, e, conforme abordado detalhadamente nesse produto, trazendo possíveis consequências para os demais modos com destaque ao transporte coletivo.

### Quadro 1: Taxa de Crescimento Geométrica Média Anual

População		1960	1970	1980	1991	2000	2010
Urbana	Abs.	4.482	25.126	64.983	113.032	141.838	188.028
	Cresc. %	-	460,60%	158,63%	73,94%	25,48%	32,57%
Rural	Abs.	17.820	36.960	16.392	13.595	8.389	7.448
	Cresc. %	-	107,41%	-55,65%	-17,06%	-38,29%	-11,22%
Total	Abs.	22.302	62.086	81.375	126.627	150.227	195.476
	Cresc. %	-	178,39%	31,07%	55,61%	18,64%	30,12%

Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

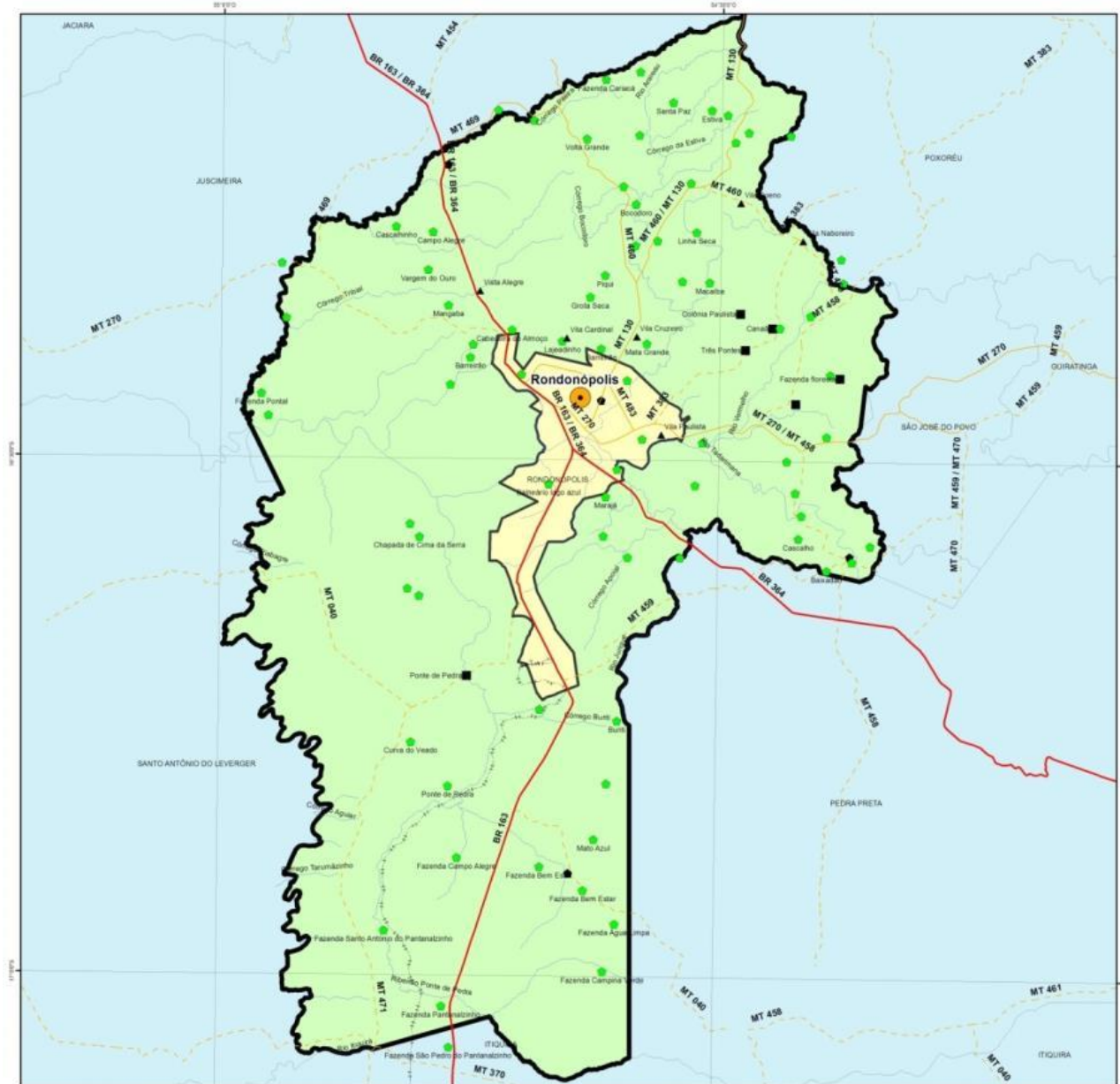
Em 1980, o município tinha cerca de 81 mil habitantes, em 2010 este número saltou para 195 mil habitantes. No ano de 2012, o município tinha 202.309 mil habitantes – com uma projeção de 218 mil pessoas em 2016, segundo dados do IBGE. Com isto, Rondonópolis tem uma média de 47,0 habitantes por km<sup>2</sup>.

<sup>3</sup> Dessa vez, oriunda predominantemente da região Sul do país, sobretudo dos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul.

<sup>4</sup> Restrita às grandes propriedades. Expressão cunhada nesse trabalho

Dentro do perímetro municipal oficial de Rondonópolis há o perímetro urbano, que se refere à área de expansão urbana e as demais regiões adjacentes aos bairros pertencentes a esta área. O perímetro urbano tem aproximadamente 306 km<sup>2</sup> de área, o que contabiliza 6,25% da área total do município, 4.819 km<sup>2</sup>. Grande parte da população vive no perímetro urbano, segundo o IBGE, em 2010, a área rural era constituída por 7.448 pessoas, contra 188.028 pessoas moradoras da área urbana.

**Figura 2: Limites Rural e Urbano**



- Legenda**
- Perímetro Urbano Legal - PMR, 2012
  - Limite Municipal Oficial - SEPLAN-MT, 2017
  - Sede Municipal
  - Sede Distrital - IBGE
  - ▲ Vila Rural - BDGEx
  - Aglomerado Rural Isolado - BDGEx
  - Localidades Rurais - IBGE
  - hidrografia
  - Rodovia Federal de Asfalto
  - Rodovia Estadual de Asfalto
  - Rodovia Estadual de Terra
  - Ferrovia Malha Norte - ALL



**ATUALIZAÇÃO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE RONDONÓPOLIS ESTUDO DE MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO URBANA E RURAL**

Mapa temático

**LIMITES URBANO E RURAL OFICIAIS DO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS-MT**

Responsável Técnico: **WILSON NET DE VARGAS - CREA/MT 018/2017**

Fonte dos dados: Setores Cadastrais, Sedes Distritais, Vila Rural, Localidades Rurais - IBGE, 2010; Aglomerado Rural Isolado - BDGEx - 2016, SISTEMA VIÁRIO - DNIT, 2017; Limite Legal Perímetro Urbano - PMR, 2012; Limite Municipal Oficial e Hidrografia - SEPLAN-MT, 2017

Projeção: Universal Transversa de Mercator - Zona 21K  
Datum: SIRGAS 2000 / Meridiano Central: 67°W

Formato: **A3**      Data: **MAI/2017**

Declinação magnética: Declinação magnética em 2017: 18° 2' W  
Variação anual 6,8" W

Escala: 0 2 4 8 12 16 Km

Execução: **Urbaniza**      Empreendedor: **[Logo]**  
Prefeitura Municipal de Rondonópolis



Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

O Censo do IBGE, pesquisa de grande complexidade e realizada a cada 10 anos em todo o território nacional, tem por objetivo obter dados da população e dos domicílios para se ter conhecimento das condições de vida da população. Recortes no território dos municípios são realizados, para que sejam estabelecidos os distritos, subdistritos, bairros e classificação de acordo com a localização dos domicílios em áreas urbanas ou rurais.

O Município de Rondonópolis no Censo de 2010 tem cinco distritos e 479 setores censitários. O quadro abaixo apresenta um comparativo entre os dois últimos censos. De maneira geral a população aumentou, cerca de 32%, porém apenas o distrito Rondonópolis teve esse aumento, nos outros houve uma queda, que varia de 3% à 32%.

#### Quadro 2: Comparativo entre o Censo IBGE 2000 e 2010

Distrito	2000		2010	
	População	%	População	%
Anhumas	234	0,16%	290	0,15%
Boa Vista	768	0,51%	680	0,35%
Nova Galiléia	747	0,50%	799	0,41%
Vila Operária	36.338	24,19%	45.532	23,29%
Rondonópolis	112.140	74,65%	148.174	75,80%
<b>Total</b>	<b>150.227</b>	<b>100%</b>	<b>195.475</b>	<b>100%</b>

Fonte: IBGE Censo 2000 e 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

A figura a seguir ilustra a divisão estabelecida pelo IBGE para os distritos, além da classificação em rural e urbano. É possível perceber que mesmo inserido na área rural, o IBGE considera certos locais como urbano.



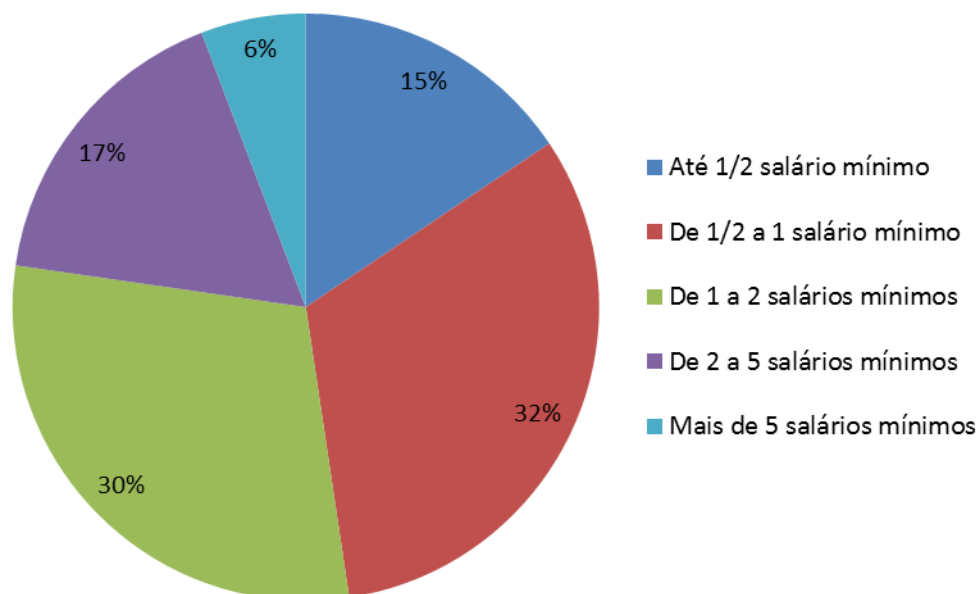
no ano de 2013 foi de R\$ 6.801.933 bilhões de reais, o que torna o a segunda economia do Estado do Mato Grosso (perdendo apenas para a capital Cuiabá) e uma das 100 maiores economias do país. O produto Interno Bruto (PIB) é um dos indicadores mais utilizados para a análise do desenvolvimento econômico de país, estado ou município. O PIB é calculado pela soma monetária do total de todos os bens e serviços finais da região em questão.

Em Rondonópolis, o setor de serviços é o que mais movimenta a economia do município, com uma média de R\$ 3.516.292 reais, seguido pela Indústria (R\$ 2.018.832 reais) e Administração (R\$ 955.771 reais).

Em 2010, existiam 105 mil empregos formais no município. No mesmo ano, 7,67% das pessoas ocupadas trabalhavam no setor agropecuário, 0,31% na indústria extrativa, 10,08% na indústria de transformação, 8,70% no setor de construção, 0,95% nos setores de utilidade pública, 19,48 % no comércio e 46% no setor de serviços.

Os setores de Serviço e Comércio são os que dominam a classe de empregos com 24 mil empregos e 16 mil empregados respectivamente em 2013. No que se refere ao índice de rendimento financeiro domiciliar, estima-se que 32% da população ganhava até um salário mínimo.

**Gráfico 1: População Absoluta por Bairro**



Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

### 3.2 Rondonópolis no Contexto Espacial

Segundo a divisão geográfica adotada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE em estudo realizado em 1990, Rondonópolis está inserida na Mesorregião Sudeste Mato-grossense, com área de 72.545,40 km<sup>2</sup> e população total de 448 mil habitantes (IBGE-2010), sendo formada pela união de 18 municípios agrupados em quatro microrregiões – Alto Araguaia, Primavera do Leste, Rondonópolis e Tesouro.

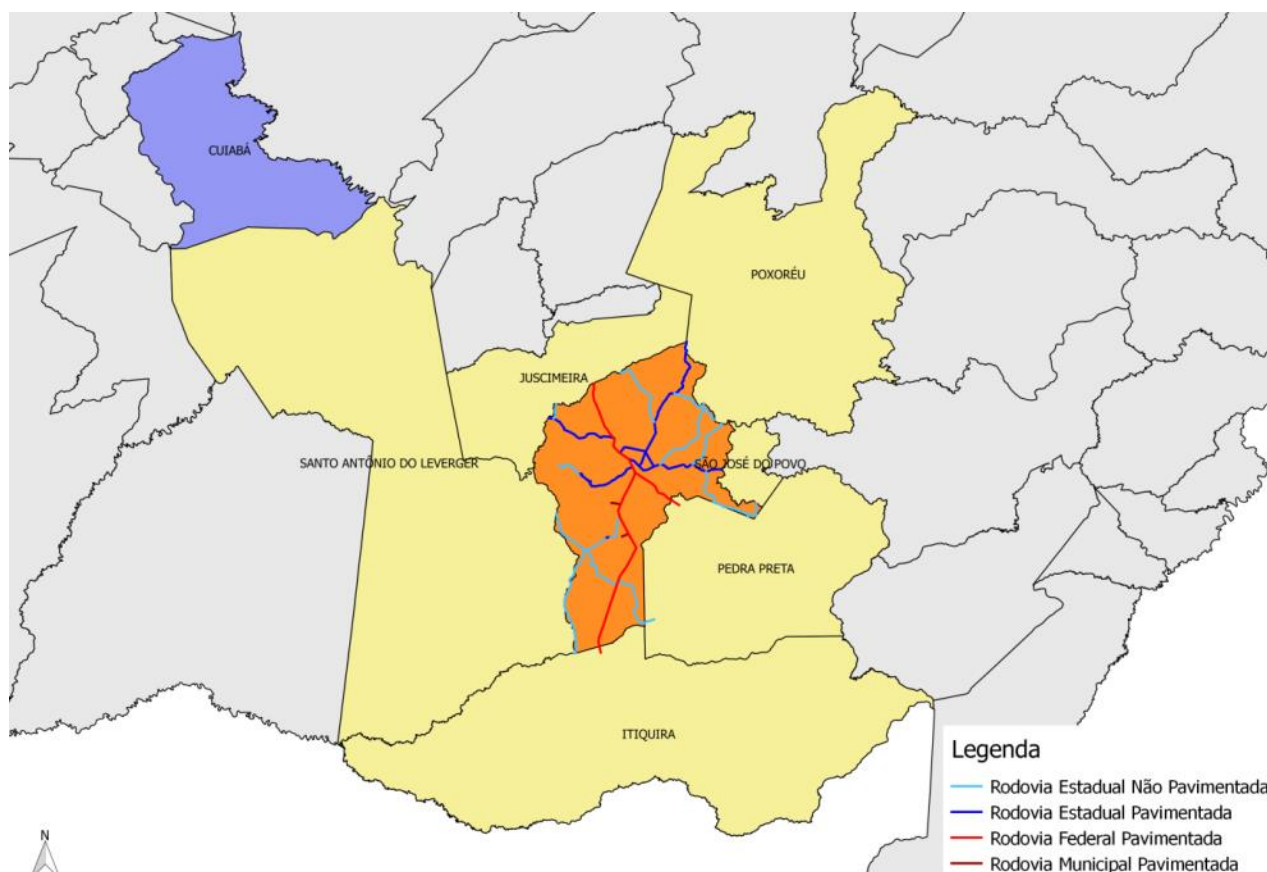
A microrregião de Rondonópolis, com área de 23.934,40 km<sup>2</sup> e população total de 276 mil habitantes (IBGE-2010), é formada pelos municípios Dom Aquino, Itiquira, Jaciara, Juscimeira, Pedra Preta, São José do Povo, São Pedro da Cipa e Rondonópolis, que dá o nome à região por ser o município de maior relevância, em termos de área, população e importância econômica.

Em estudo realizado também pelo IBGE, que classificou os centros urbanos brasileiros segundo a sua hierarquia e delimitação das regiões de influência a eles associadas, a partir dos aspectos de gestão federal e empresarial e da dotação de equipamentos e serviços, o município de Rondonópolis é classificado como Centro Sub-Regional A inserido nas Regiões de Influência de São Paulo e Brasília (metrópoles) e de Cuiabá (capital regional).

Essa classificação significa que o município exerce influência preponderante sobre os demais centros próximos, por se distinguir em bens, serviços, movimentos culturais e movimentos políticos. Apresenta atividades de gestão menos complexas, com área de atuação mais reduzida quando comparado com as metrópoles ou capitais, e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede dão-se, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais – São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

Rondonópolis está localizado a aproximadamente 215 km de distância de Cuiabá, capital do Estado de Mato Grosso e faz limite com os municípios de Itiquira (97km), Juscimeira (58km), Pedra Preta (24km), Poxoréu (76km), São José do Povo (40km) e Santo Antônio do Leverger (170km), conforme figura a seguir:

**Figura 4: Municípios Limítrofes**



Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



A cidade é cortada pelos Rios Vermelho, Tadarimana e Arareau e pelos córregos Alegria, Apoial, Canivete, Escondidinho, Esparramo, Jurigue, Lourencinho, Miau, Paraíso, Patrimônio, Paulista, Peixada, Pica Pau, Pitaluga, Piscina, Ponte de Pedra e Queixada.

Os principais acessos ao município são: Norte/Leste - BR-364, Norte - MT-130, Noroeste - MT-270, Sul - BR-163, Oeste - MT-270 e MT- 471 (rodovia não pavimentada).

### **Quadro 3: Distância e o Tempo Médio de Viagem entre Rondonópolis e os Municípios Limítrofes**

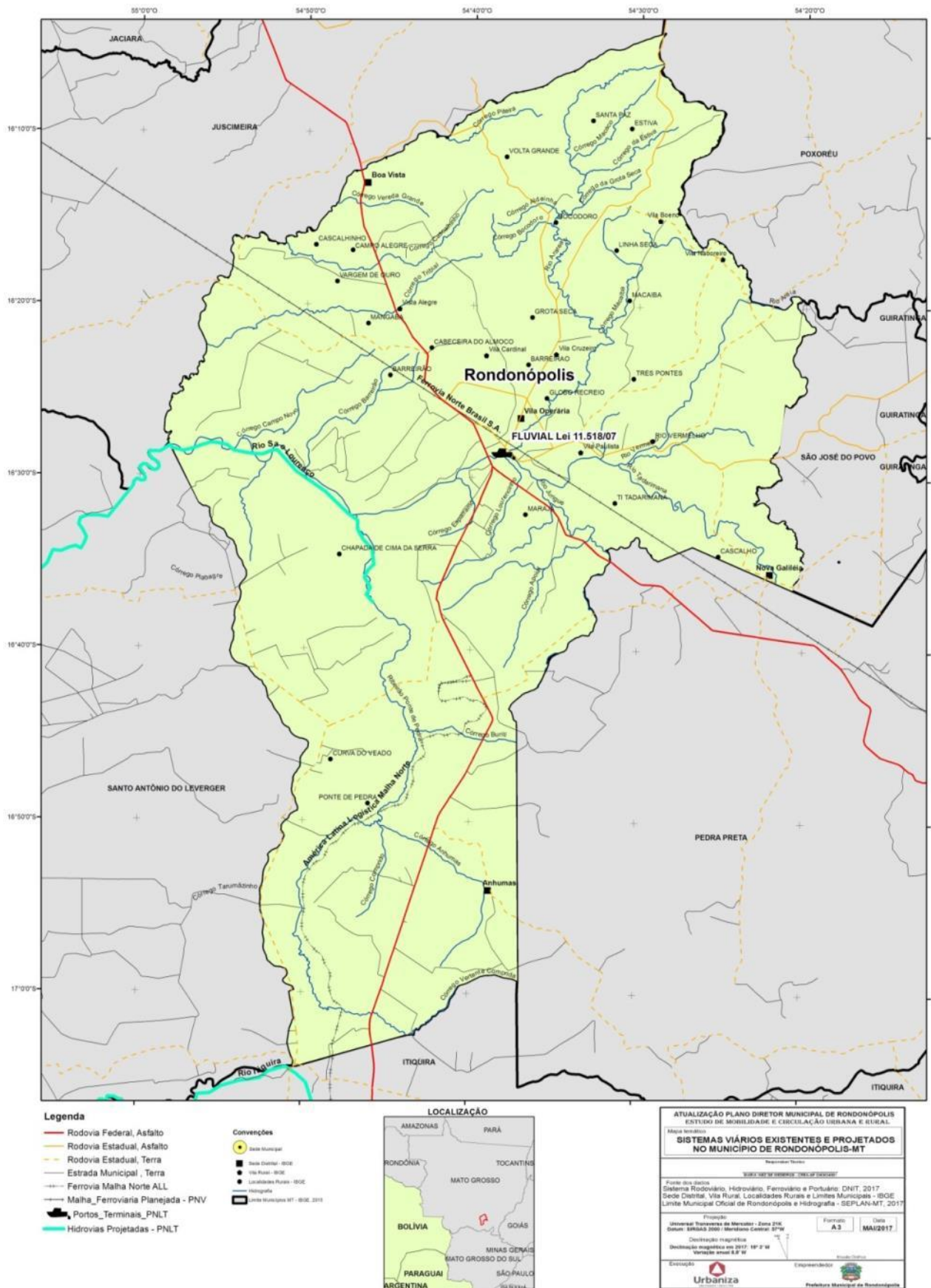
<b>Ligação</b>	<b>Acesso</b>	<b>Distância (km)</b>	<b>Tempo Viagem (min)</b>
Rondonópolis - Itiquira	BR-163	147	106
Rondonópolis - Juscimeira	BR-364 / MT-270	58	60
Rondonópolis – Pedra Preta	BR-364	28	35
Rondonópolis - Poxoréu	MT-130	85	81
Rondonópolis – São José do Povo	MT-270	46	53
Rondonópolis – Santo Antônio do Leverger	MT- 471 (*)	170	180

Fonte: Sítio eletrônico do Departamento de Estradas de Rodagem

A figura abaixo ilustra a localização de cada uma das vias listadas acima, além de apresentar as vias municipais de terra que se conectam as rodovias estaduais e federais.



Figura 5: Sistema Rodoviário principal



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva



▪ **BR-364:**

O trecho que corta Mato Grosso tem início na divisa com Goiás e prossegue até a divisa com Rondônia, cortando Rondonópolis, com extensão dentro do Estado de 1.164km.

No ano de 1975, o DNIT implantou o Plano Nacional de Contagem (PNC) – inicialmente chamado de Plano de Contagem Sistemática de Trânsito – que tem por objetivo obter dados referentes ao volume de tráfego, a velocidade operacional dos veículos de carga e a carga por eixo dos caminhões<sup>5</sup>.

A BR364 possui um posto de contagem dentro dos limites de Rondonópolis, desde Março de 2016, localizado no km 216. Segundo o DNIT é o volume médio diário mensal é o “número médio de veículos que percorre uma seção ou trecho de uma rodovia, por dia, durante um certo período de tempo.”

O quadro abaixo apresenta os valores por mês e por sentido da rodovia (km crescente e decrescente) para o período de março à dezembro de 2016. Ao todo passaram pelo posto de contagem 88.999 veículos, sendo que o mês de Julho corresponde a cerca de 11% do valor total.

**Quadro 4: Volume Médio Diário Mensal Total 2016**

	<b>Crescente</b>	<b>Decrescente</b>	<b>Total</b>
<b>Março</b>	4.503	4.286	8.789
<b>Abril</b>	4.675	4.388	9.063
<b>Mai</b>	4.451	4.517	8.968
<b>Junho</b>	4.538	4.322	8.860
<b>Julho</b>	5.023	4.896	9.919
<b>Agosto</b>	4.688	4.391	9.079
<b>Setembro</b>	4.696	4.461	9.157
<b>Outubro</b>	4.175	3.986	8.161
<b>Novembro</b>	4.082	3.951	8.033
<b>Dezembro</b>	4.341	4.629	8.970
<b>Total</b>	<b>45.172</b>	<b>43.827</b>	<b>88.999</b>

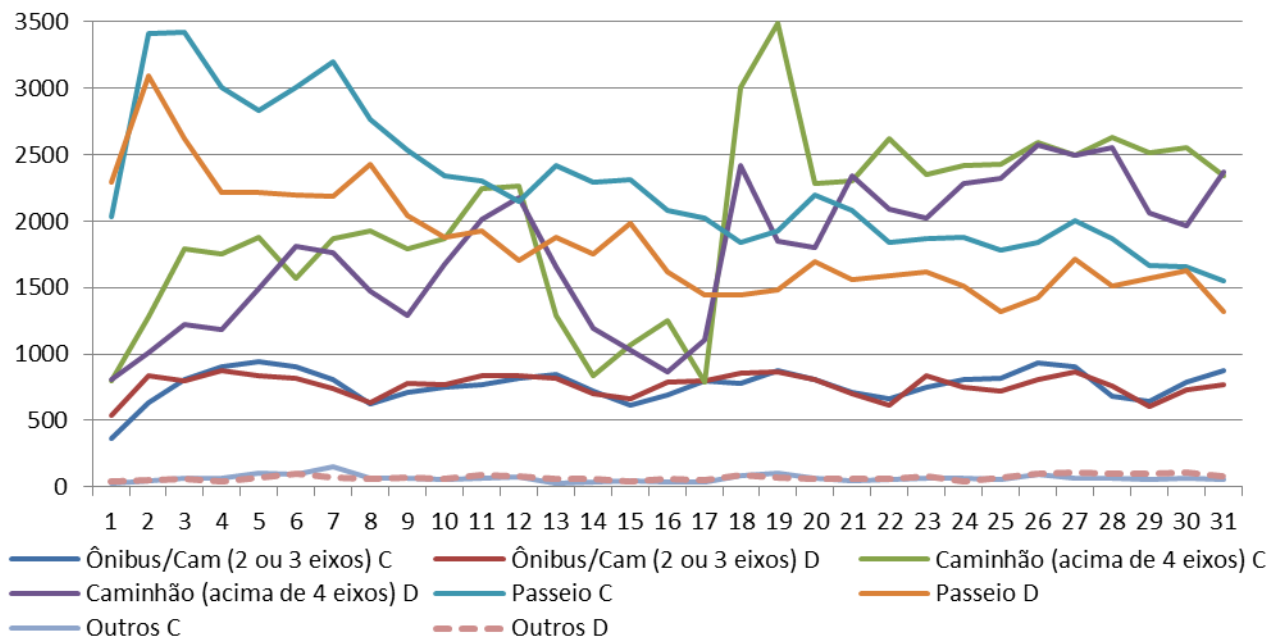
Fonte: Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT) – DNIT / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Já o gráfico a seguir apresenta os mesmos dados do quadro acima, mas detalhados por tipo de veículo. É possível perceber que no mês de julho a maior parte dos veículos são de caminhões com mais de quatro eixos, que correspondem a 5% do volume total e 49% do volume para o mês. Já os veículos de passeio se concentram no mês de Dezembro, período de férias escolares e das festas de fim de ano, sendo 5% do volume total e 46% para o mês.

<sup>5</sup> Por ser uma contagem em rodovia, a metodologia do DNIT difere da contagem realizada por essa consultoria.



Gráfico 2: Volume Médio Diário Mensal 2016

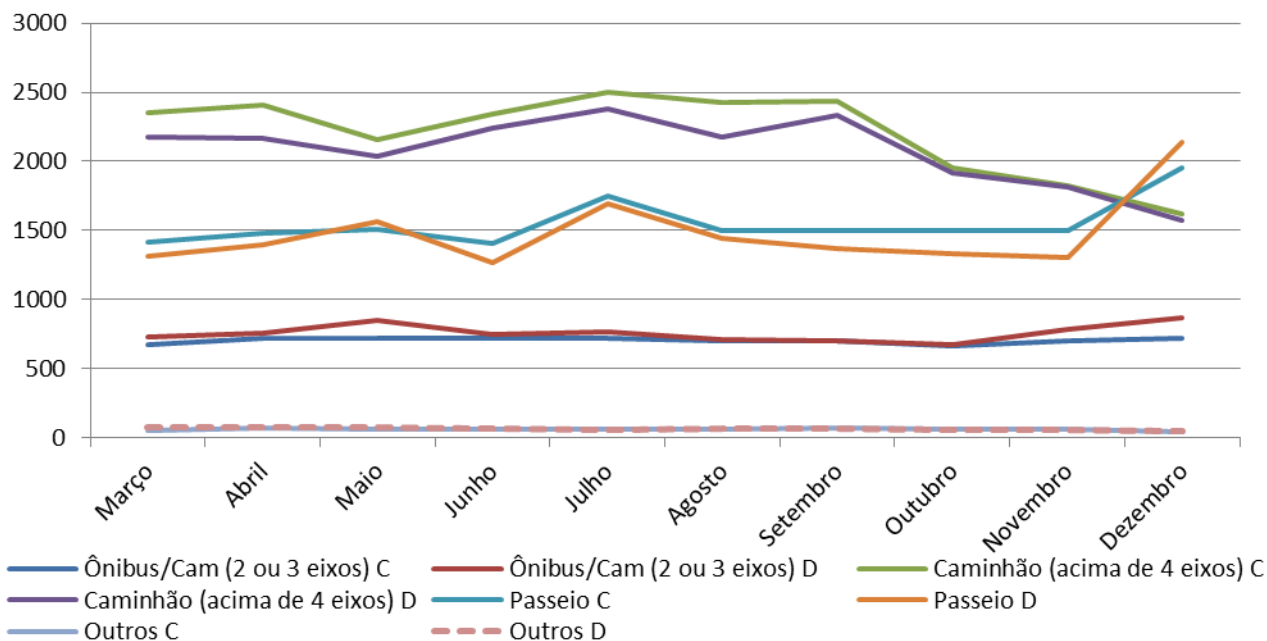


Fonte: Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT) – DNIT / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

O gráfico a seguir apresenta os dados do volume total diário para o mês de Janeiro de 2017. Diferente dos dados acima, este gráfico ilustra os valores obtidos para cada um dos dias do mês em questão.

No mês, os veículos de passeio representam 43% do volume total de veículos, contra 40% dos caminhões com mais de quatro eixos. Nos dados do volume médio diário mensal a 52% dos veículos de passeio passaram pela rodovia no sentido decrescente (sentido Mato Grosso do Sul), já no volume total diário o sentido se inverte, e só nos primeiros sete dias, o volume no sentido crescente representa 30%

Gráfico 3: Volume Total Diário – Janeiro 2017



Fonte: Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT) – DNIT / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

▪ **BR-163**

Dentro do Estado do Mato Grosso a rodovia tem extensão de 1.124km, ligando o norte e o sul do estado, vindo do Mato Grosso do Sul e passando pelos municípios de Itiquira, Rondonópolis, Juscimeira, Jaciara, Santo Antônio do Leverger, Cuiabá, Várzea Grande, Jacanda, Rosário Oeste, Nobres, Diamantino, Nova Mutum, Lucas do rio Verde, Sorriso, Vera, Sinop, Cláudia, Itaúba, terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá e Garantã do Norte, seguindo pelo Estado do Pará

▪ **BR-163/BR364:**

Em Março de 2014 a Concessionária Rota do Oeste (empresa da Odebrecht TransPort) assumiu a concessão da rodovia por 30 anos, com previsão de investimento de R\$ 5,5 bilhões. Esta concessão ocorreu por conta da terceira etapa do Programa de Investimentos em Logística do Governo Federal. O programa tem como objetivo incentivar o crescimento do país através da concessão de ferrovias, rodovias, portos e aeroportos, ligando os principais polos de produção exportação.

Entre os km 115 e 507, a BR163 é sobreposta pela BR364, onde seus marcos se sobrepõem segundo critérios da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

No trecho que compreende Rondonópolis, cerca de 105 km, existe uma praça de pedágio – km 133,3 da BR163 e km 214,4 da BR364; duas bases SAU (Serviço de atendimento ao usuário) – km 73 e 117,1 da BR163; e uma base da Polícia Rodoviária Federal – km 130,3 da BR163 e 211,4 da BR364.

Atualmente as tarifas em operação são as seguintes:

- Passeio – R\$ 4,50
- Eixo – R\$ 4,50
- Moto – R\$ 2,20



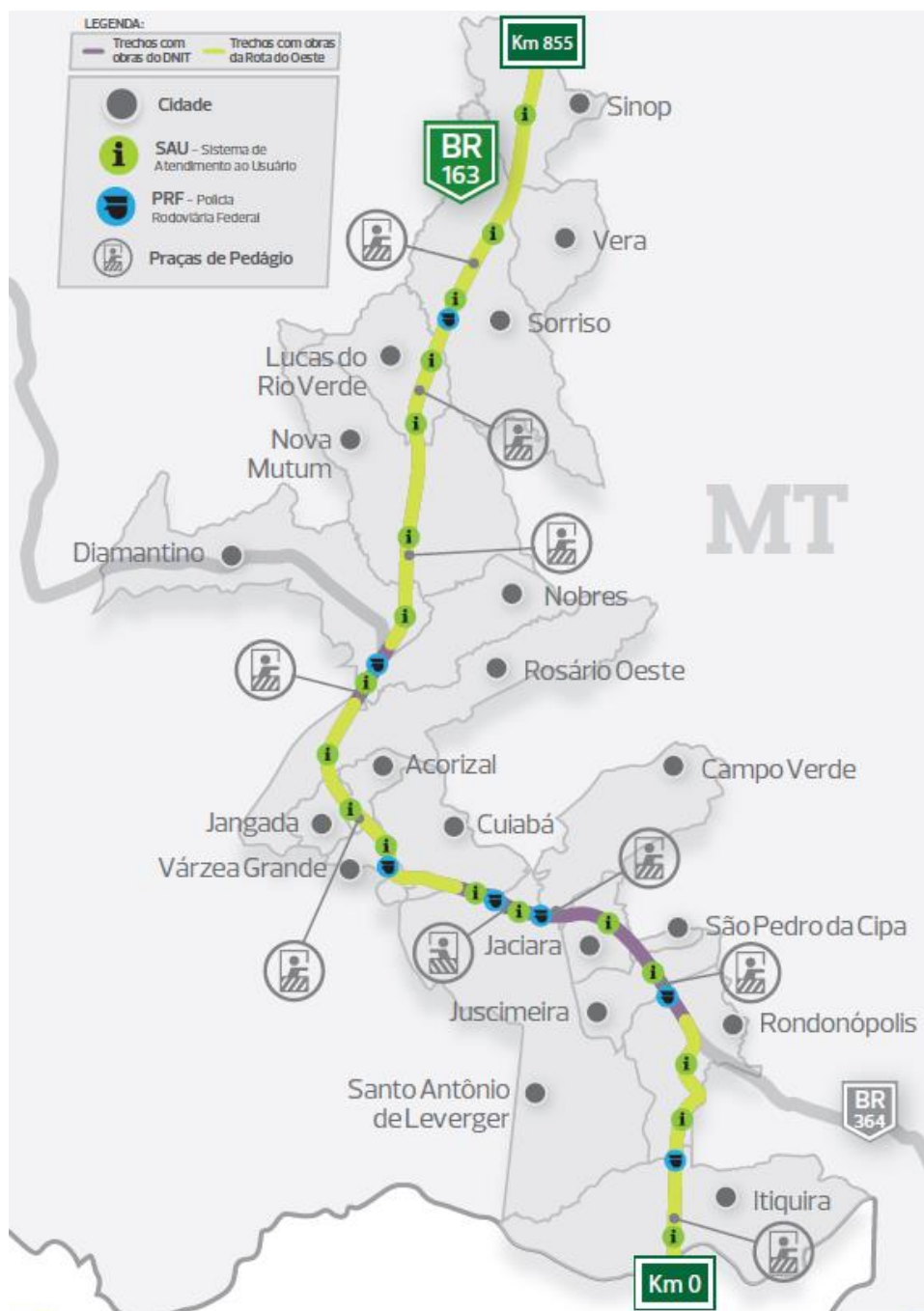
Uma porcentagem do valor pago no pedágio pelos usuários da rodovia é revertido aos municípios em forma de ISS (Imposto Sobre Serviços). No caso de Rondonópolis a alíquota está estabelecida em 5%, assim em Março de 2017 a concessionária pagou aos 19 municípios por onde o trecho concedido passa a quantia de R\$ 23.536.723,00, sendo que o valor de R\$ 2.890.341,83 corresponde à arrecadação de Rondonópolis, o segundo maior pagamento dentre todos os valores. A rota do Oeste esclarece que o cálculo para o pagamento do tributo é baseado na área de cada município atravessada pela rodovia, considerando as obras e serviços na rodovia e, principalmente, a arrecadação de pedágio (ressalta-se que a alíquota de cada município varia entre 3% e 5%).

Em junho de 2017, o DNIT publicou o edital de “contratação para a duplicação dos segmentos em pista simples, readequação da interseção com a BR-163, objetivando aumentar sua capacidade, implantação de ciclovia e passeio ao longo de toda a extensão e implantação de rua lateral no trecho duplicado. E ainda, serão feitos os serviços de restauração do pavimento da pista existente, e implantação da pista nova a duplicar, incluindo as interseções e alargamento da pista existente.”

Ficou a cargo da concessionária 850,9km de rodovia, onde pelo Plano de Exploração Rodoviária (PER) devem ser realizados a recuperação e manutenção; ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço; conservação; e implantação e instrumentalização dos serviços operacionais

A figura a seguir apresenta o trecho da rodovia sob concessão da Rota do Oeste e do DNIT e a localização das praças de pedágio, das bases do SAU e da Polícia Rodoviária Federal:

### **Figura 6: Trecho BR163 e BR 364 sob concessão**



Fonte: Rota do Oeste

#### ▪ **MT-130:**

Entroncamento BR-163/ 364/ MT- 270 (Rondonópolis) - Poxoréo - Alto Coité - Primavera do Leste - Paranatinga - Entroncamento MT-240 (Sete Placas) - Postinho/Santiago do Norte - União do Sul - Marcelândia - Entroncamento MT-322 (União do Norte - Comunidade São Paulo - Entroncamento MT-419)

Em 15 de julho de 2011, a Concessionária Morro da Mesa assumiu a exploração comercial da Rodovia MT-130, por um período de 35 anos. No contrato de concessão está prevista a responsabilidade da Concessionária na recuperação, manutenção e conservação da rodovia que tem extensão de 112km, ligando Rondonópolis à Primavera



do Leste. Cruzando o município de Rondonópolis, a rodovia foi subdividida em quatro trechos:

- Trecho Entroncamento da BR-163/364/MT-270 (Rondonópolis) – Entroncamento MT-483 (Anel Rodoviário de Rondonópolis): duplicado com extensão de 2,9km, entre km 0,0 até km 2,9;
- Trecho Entroncamento com a MT-483 (Anel Rodoviário de Rondonópolis) – Entroncamento MT-460 (A): pavimentada com extensão de 11,6km, entre km 2,9 até km 14,5 – no km 9,15 localiza-se uma das Praças de Pedágio;
- Trecho Entroncamento MT-460 (A) – Entroncamento MT-460 (B): pavimentada com extensão de 14,5km, entre km 27,8 até km 13,3; e
- Trecho Entroncamento MT-460 (B) – Divisa Rondonópolis – Poxoréu: pavimentada com extensão de 18,2km, entre km 27,8 até km 46,0.

Conforme noticiado na página eletrônica da Concessionária, atualmente, estão sendo realizadas obras de recapeamento (aplicação de CBUQ) e correções de defeitos da pista, entre os trechos Km 0 ao Km 13; do Km 27 ao Km 32.

#### ▪ **MT-270:**

Com extensão de 351,7 km, faz a ligação entre Poconé (Entroncamento MT-060/370), Barão de Melgaço, Mimoso, São Lourenço de Fátima, Rondonópolis, Vila Paulista, Guiratinga, Torixoréu até o Entroncamento MT-100.

- Trecho Fátima – Rio São Lourenço (Divisa Juscimeira / Rondonópolis): pavimentado com extensão de 2,2km, entre km 251,5 até km 253,7;
- Trecho Rio São Lourenço (Divisa Juscimeira / Rondonópolis) – Entroncamento MT-469: pavimentado com extensão de 1,3km, entre km 253,7 até km 255,0;
- Trecho Entroncamento MT-469 / Entroncamento BR-163/364 (A): pavimentado com extensão de 27,1km, entre km 255,0 até km 282,1;
- Trecho Entroncamento BR-163/364 (A) / Entroncamento MT-483 (Anel Rodoviário de Rondonópolis): pavimentado com extensão de 27,1km, entre km 282,1 até km 288,2;
- Trecho Entroncamento MT-483 (Anel Rodoviário de Rondonópolis) / Acesso II p/ Rondonópolis: pavimentado com extensão de 3,5km, entre km 288,2 até km 291,7;
- Trecho Acesso II p/ Rondonópolis / Entroncamento BR-163/364 (B) (Acesso I p/ Rondonópolis): duplicado com extensão de 3,0km, entre km 291,7 até 294,7;
- Trecho Entroncamento BR-163/364 (B) (Acesso I p/ Rondonópolis) - Entroncamento MT-130 (Rondonópolis): duplicado com extensão de 3,0km, entre km 294,7 até km 297,7;
- Trecho Entroncamento MT-130 (Rondonópolis) / Fim da Duplicação: duplicado com extensão de 6,2km, entre km 297,7 até km 303,9.



▪ **MT-471:**

Com extensão de 33,8km, faz a ligação entre Rio Correntes (Divisa MT/GO), Rondonópolis e Cidade de Pedra.

- Trecho Entroncamento MT-370 (Divisa Itiquira/Rondonópolis) - Divisa Rondonópolis/Santo Antônio do Leverger: em leito natural com extensão de 12,0km, entre km 62,2 até km 74,2;
- Trecho Divisa Rondonópolis/Santo Antônio do Leverger - Divisa Santo Antônio do Leverger/Rondonópolis: em leito natural com extensão de 13,0km, entre km 74,2 até km 87,2.

Além destas rodovias, o município de Rondonópolis dispõe de uma rede de rodovias federal, estadual e municipal, que totaliza 2.439,23km. Desse total, 88% não está pavimentados. A malha municipal representa 77% do total, sendo que somente 0,1% está pavimentada, conforme apresentado no quadro abaixo.

**Quadro 5: Rede Rodoviária em Rondonópolis**

Rodovia	Extensão (km)	%
Rodovia Federal Pavimentada	121,18	5,0%
Rodovia Estadual Pavimentada	158,28	6,5%
Rodovia Estadual Não Pavimentada	277,42	11,4%
Rodovia Municipal Pavimentada	3,05	0,1%
Rodovia Municipal Não Pavimentada	1.879,30	77,0%
<b>Total</b>	<b>2.439,23</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Com relação aos acidentes de trânsito que ocorreram nas rodovias, os dados foram obtidos junto ao Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e a Polícia Militar<sup>6</sup>. Os dados do SAMU foram disponibilizados de Abril de 2014 à Junho de 2017, enquanto do da Polícia Militar de Janeiro de 2010 à Junho de 2017, portanto em nível de comparação, serão apresentados os dados referentes à Abril de 2014 à Junho de 2017.

O quadro abaixo apresenta a quantidade de ocorrências atendidas por cada uma dos órgãos. Percebe-se uma diferença entre os dados, porém deve-se ressaltar que o SAMU só realiza atendimentos em que os envolvidos sofrem algum tipo de lesão física, já a Polícia Militar além desse tipo de acolhimento, ela atende ocorrências que não necessariamente envolvam vítimas, como por exemplo, conduzir veículo sem qualquer uma das placas de identificação.

**Quadro 6: Quantidade de ocorrências por rodovia**

Rodovia	SAMU	Polícia Militar
BR 163	31	268
BR 364	219	271
MT 040	-	4
MT 130	-	170
MT 270	36	263
MT 383	-	14

<sup>6</sup> Os acidentes de trânsito serão mais aprofundados no item 4.2.6.1 Acidentes de Trânsito.



<b>MT 471</b>	-	<b>22</b>
<b>Total</b>	<b>286</b>	<b>1012</b>

Fonte: SAMU e Polícia Militar/Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Os quadros abaixo apresentam a quantidade de atendimentos por tipo de ocorrência em cada uma das rodovias. Nota-se enquanto os dados do SAMU é mais detalhada no tipo de ocorrência, os dados da Polícia Militar é mais abrangente com relação ao local, porem em ambas a BR364 apresentou a maior quantidade de ocorrências, sendo 219 segundo o SAMU e 271 segundo a Polícia Militar.

**Quadro 7: Tipo de ocorrências por rodovia - SAMU**

Tipo ocorrência	BR 163	BR 364	MT 270	Total
Atropelamento por carro	-	2	-	<b>2</b>
Atropelamento por moto	-	-	1	<b>1</b>
Atropelamento por ônibus/caminhão	1	2	-	<b>3</b>
Atropelamento/outros	-	2	-	<b>2</b>
Capotagem	10	28	9	<b>47</b>
Colisão carro/carro	4	8	-	<b>12</b>
Colisão carro/moto	5	36	5	<b>46</b>
Colisão carro/ônibus, caminhão	-	24	-	<b>24</b>
Colisão carro/poste, muro, árvore	1	4	3	<b>8</b>
Colisão moto/moto	1	12	3	<b>16</b>
Colisão moto/ônibus, caminhão	2	18	1	<b>21</b>
Colisão moto/poste, muro, árvore	-	3	-	<b>3</b>
Colisão ônibus, caminhão/ônibus, caminhão	-	12	0	<b>12</b>
Colisão outros	3	15	3	<b>21</b>
Queda de moto	4	53	11	<b>68</b>

Fonte: SAMU/Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

**Quadro 8: Tipo de ocorrências por rodovia – Polícia Militar**

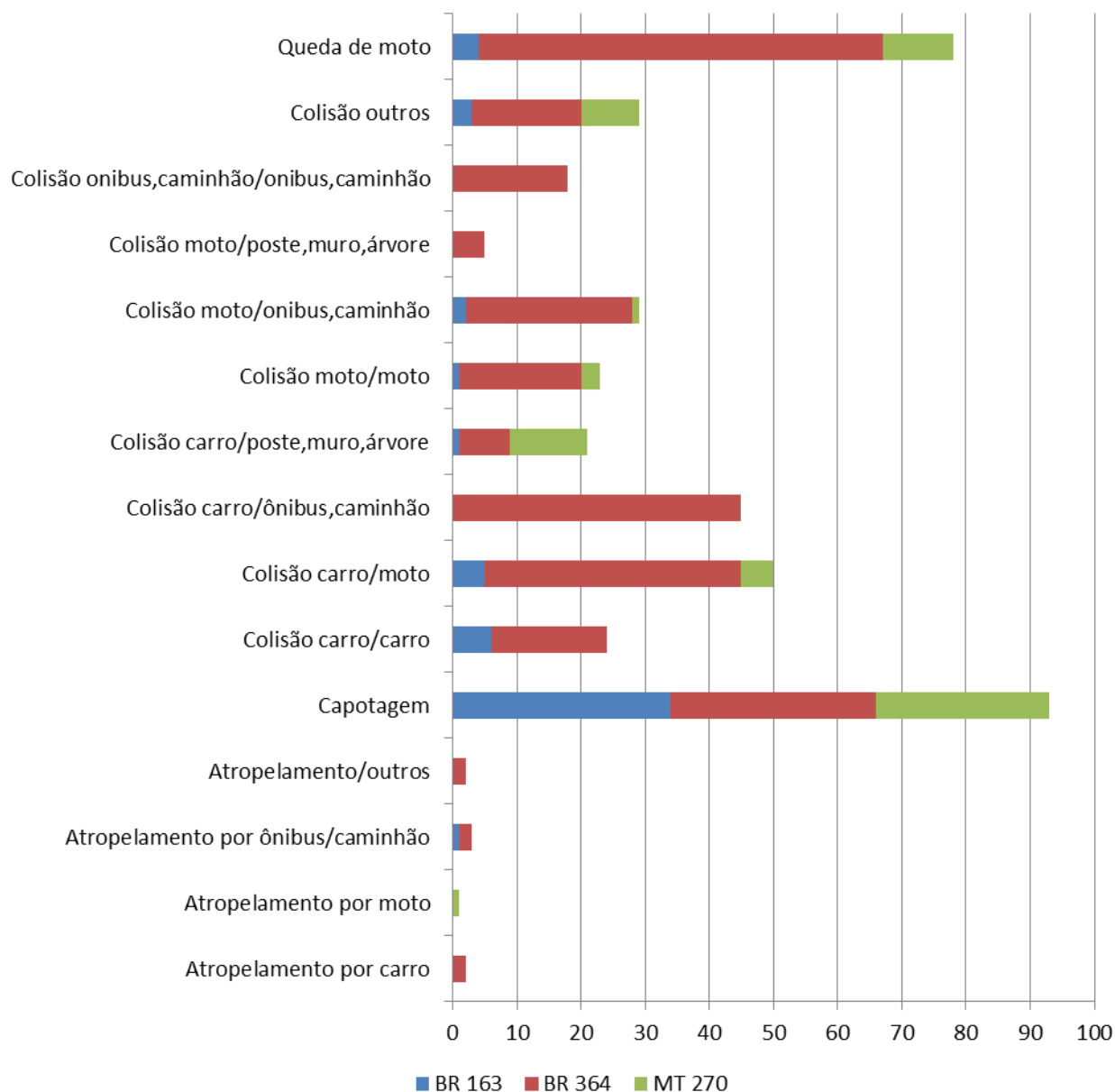
Tipo ocorrência	BR163	BR364	MT040	MT130	MT270	MT383	MT471	Total
Conduzir veículo automotor sob a influência de álcool ou substância psicoativa	1	4	-	6	26	1	1	<b>39</b>
Danos materiais (acidente de trânsito)	241	177	1	97	108	7	12	<b>643</b>
Direção perigosa de veículo na via pública	-	5	-	-	12	-	-	<b>17</b>
Embriaguez	-	7	-	1	3	-	-	<b>11</b>
Homicídio culposo na direção de veículo	-	-	-	3	2	-	-	<b>5</b>
Lesão corporal culposa na direção de veículo automotor	25	76	3	63	109	6	9	<b>291</b>
Outros tipos de ocorrências de trânsito	1	2	-	-	3	-	-	<b>6</b>

Fonte: Polícia Militar/Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

O gráfico a seguir ilustra a quantidade de pessoas atendidas por tipo de ocorrência através dos dados do SAMU (não foram obtidos os dados da Polícia Militar). No total foram atendidas 423 pessoas, sendo que em 22% as vítimas estavam envolvidas no capotamento de veículos, 18% sofreram queda de moto e em 12% das ocorrências as

vítimas estavam envolvidas com colisão entre carro e moto. A BR364 apresentou o maior número de vítimas, com 297, o que representa 70% do total.

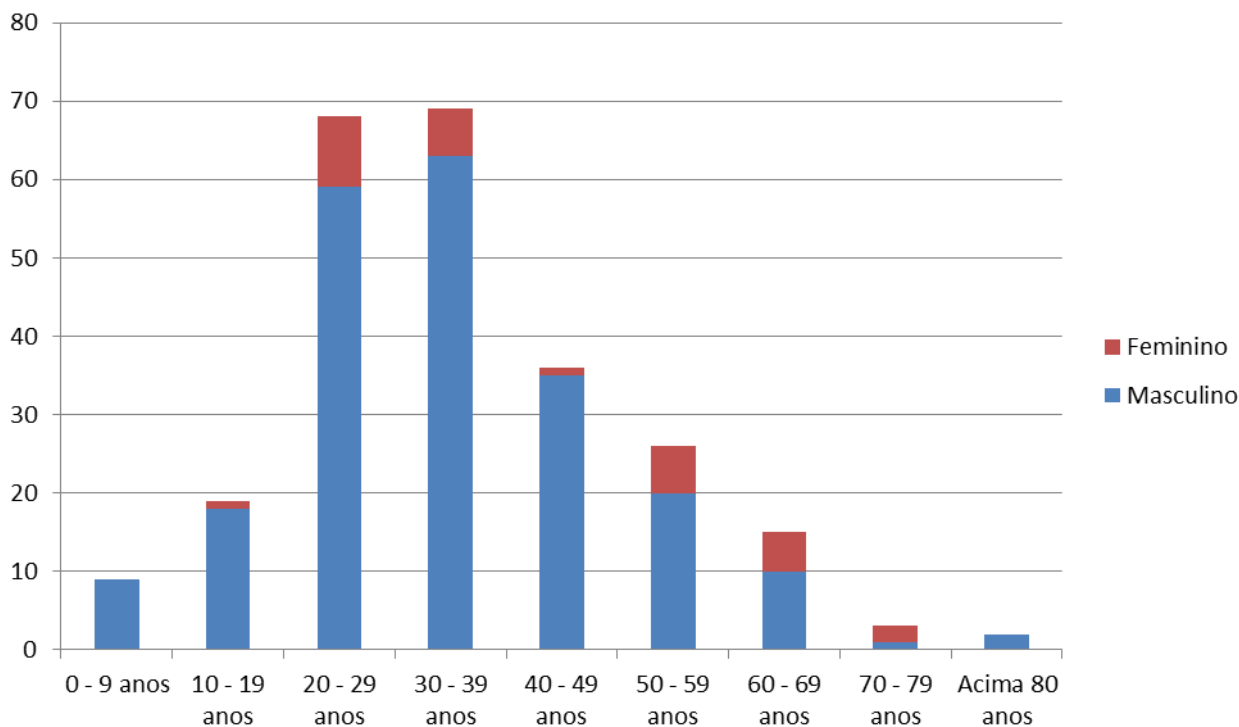
**Gráfico 4: Pessoas atendidas por tipo de ocorrência**



Fonte: SAMU/Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Os dados ainda informam que 21% das vítimas são homens com idade na casa dos 30 anos, nesta mesma faixa etária as mulheres representam 5% do total. O maior número de vítimas femininas está com idade entre 20 e 29 anos, representando 9%, contra 17% dos homens. O gráfico abaixo apresenta esta relação:

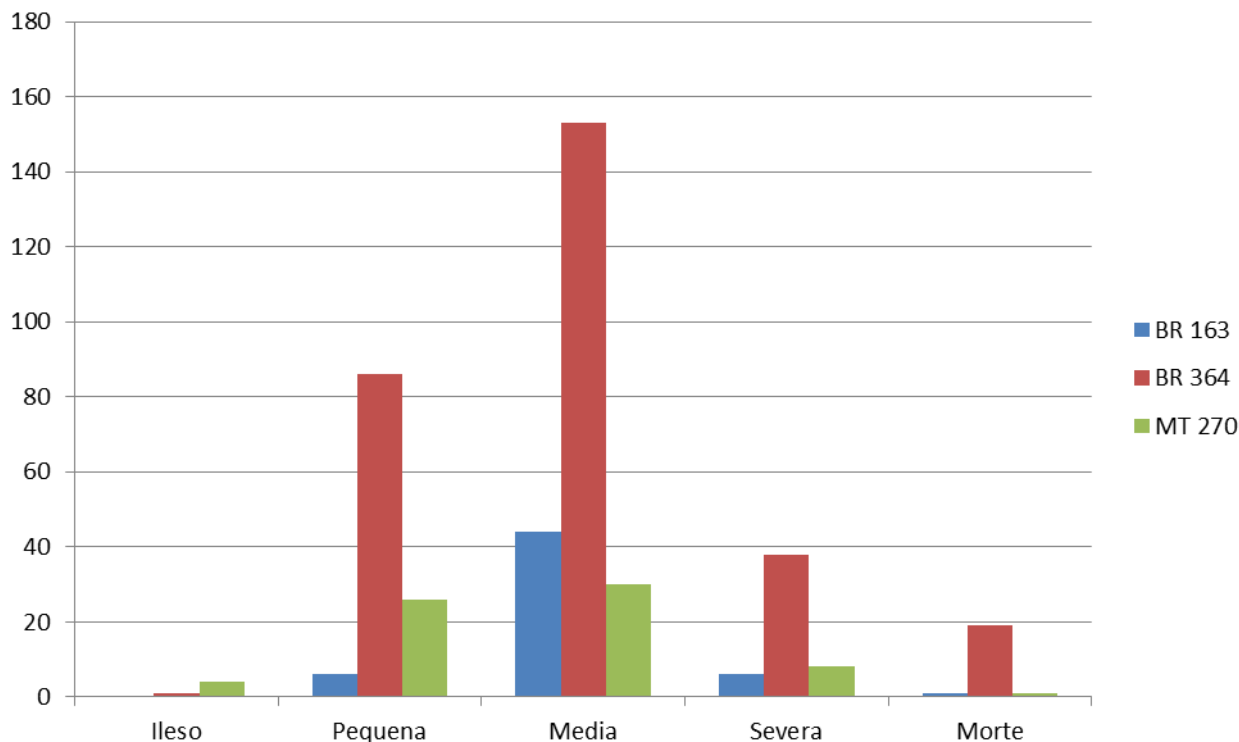
**Gráfico 5: Pessoas atendidas por gênero e faixa etária**



Fonte: SAMU/Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Do total de pessoas atendidas, 54% sofreram algum tipo de lesão média, sendo que 67% deste ocorreram na BR364. O gráfico a seguir quantifica o tipo de lesão por rodovia.

Gráfico 6: Pessoas atendidas por gênero e faixa etária



Fonte: SAMU/Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



A partir dos dados da Polícia Militar é possível obter uma série histórica de 6 anos e meio. No ano de 2014 ocorreu o pico de ocorrências atendidas, com 349 no ano. Comparando os meses disponíveis de 2017 com 2016 é possível perceber uma queda de 38% no número de ocorrências.

#### Quadro 9: Ocorrências por mês e ano – Polícia Militar

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Janeiro</b>	1	5	4	29	28	18	35	20
<b>Fevereiro</b>	-	1	2	20	29	22	18	21
<b>Março</b>	-	-	2	23	36	20	27	18
<b>Abril</b>	-	-	3	24	31	29	23	17
<b>Maió</b>	-	3	2	32	44	32	29	13
<b>Junho</b>	-	2	5	25	28	34	14	1
<b>Julho</b>	1	1	3	25	27	29	17	-
<b>Agosto</b>	-	2	14	38	38	28	20	-
<b>Setembro</b>	2	2	16	33	28	21	28	-
<b>Outubro</b>	-	1	27	42	22	23	13	-
<b>Novembro</b>	-	-	11	27	25	19	24	-
<b>Dezembro</b>	2	-	26	30	23	25	15	-
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>17</b>	<b>115</b>	<b>348</b>	<b>359</b>	<b>300</b>	<b>263</b>	<b>90</b>

Fonte: Polícia Militar/Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Com relação ao Fundo Estadual de Transporte e Habitação – FETHAB, o tema será tratado no item 5.4.3.1 deste relatório.



#### **4. DIAGNÓSTICO – ZONA URBANA**

Fatores vinculados à mobilidade urbana, similar ao que ocorreu em muitos municípios brasileiros, influenciaram decisivamente e desde sempre a ocupação urbana em Rondonópolis.

A estruturação urbana de Rondonópolis está ligada inicialmente ao papel de apoio logístico, de comunicação e militar para expedições que adentrariam no território em busca de riquezas além de representar, em momento seguinte, de um processo histórico de ampliação do limite da chamada fronteira agrícola brasileira.

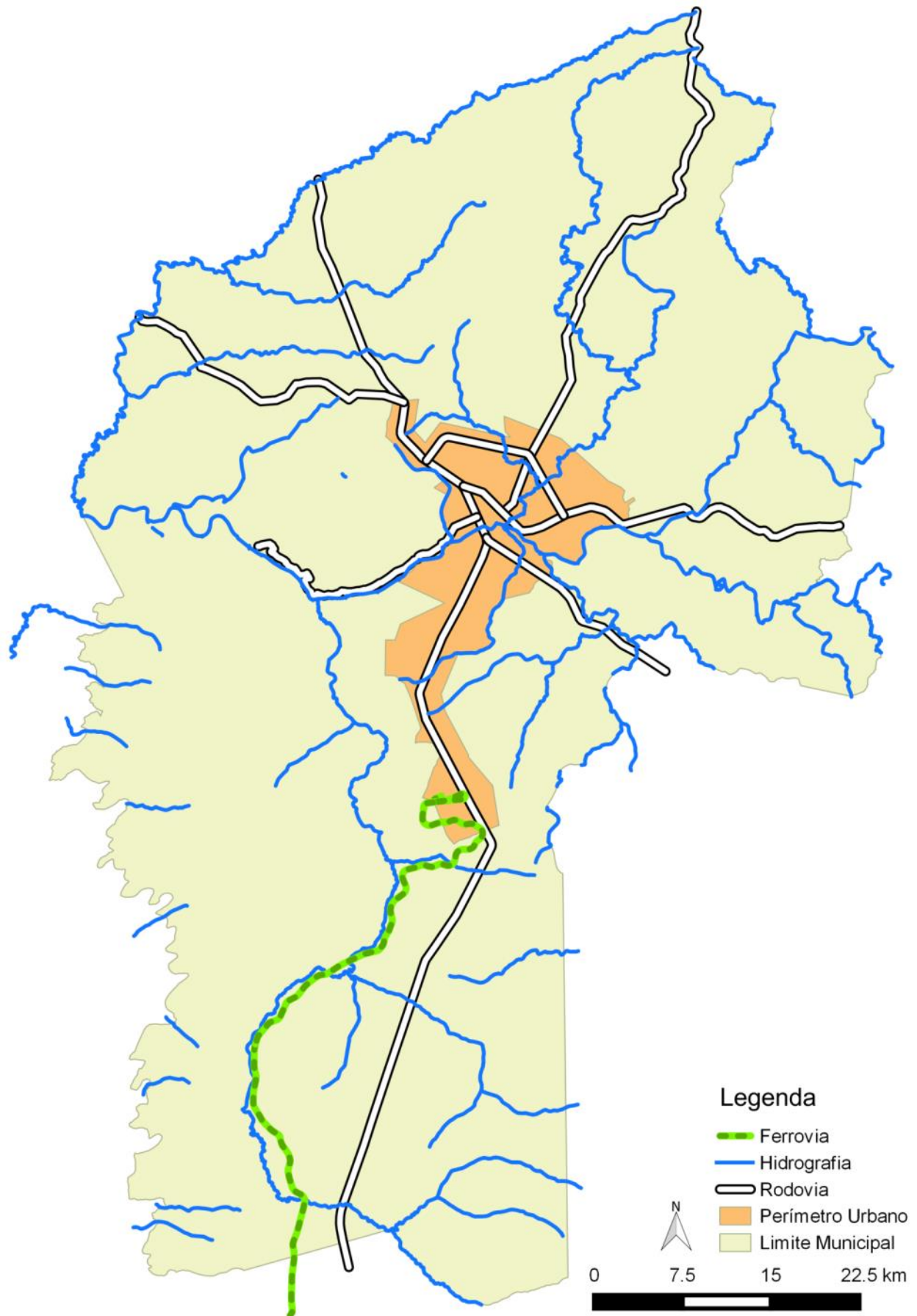
Sua localização, assim como em muitas cidades brasileiras, deu-se estrategicamente às margens de um rio, no caso o Rio Vermelho, reforçando a importância adquirida por este enquanto elemento de estruturação urbana. Essa constatação confirma o que aponta Villaça & Zioni (2005) de ser uma estrutura de mobilidade urbana, mais que qualquer outra, aquela que efetivamente se consagra como indutora e estruturadora do espaço urbano.

Sua ocupação ao longo desse rio e o papel estratégico de entreposto e parada para os deslocamentos que visavam, sobretudo, o acesso à região Norte do país imprimiram uma lógica territorial marcada pelos acessos em variados modos que, dessa confluência, acabaram por propiciar o desenvolvimento de Rondonópolis, influenciando-o até os dias atuais.

Atualmente, o papel de destaque como acesso para a Região Norte do país dos deslocamentos oriundos das Regiões Sul e Sudeste faz com que Rondonópolis esteja na intersecção de importantes rodovias de caráter regional e nacional, consolidando o papel estruturador dos elementos da mobilidade. A figura a seguir essa configuração fica explícita o papel desses elementos na estruturação territorial:

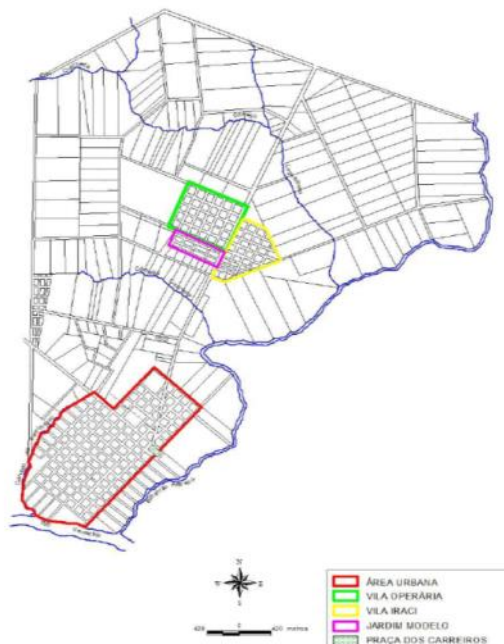


**Figura 7: Eixos Estruturadores**





## Localização da Vila Operária

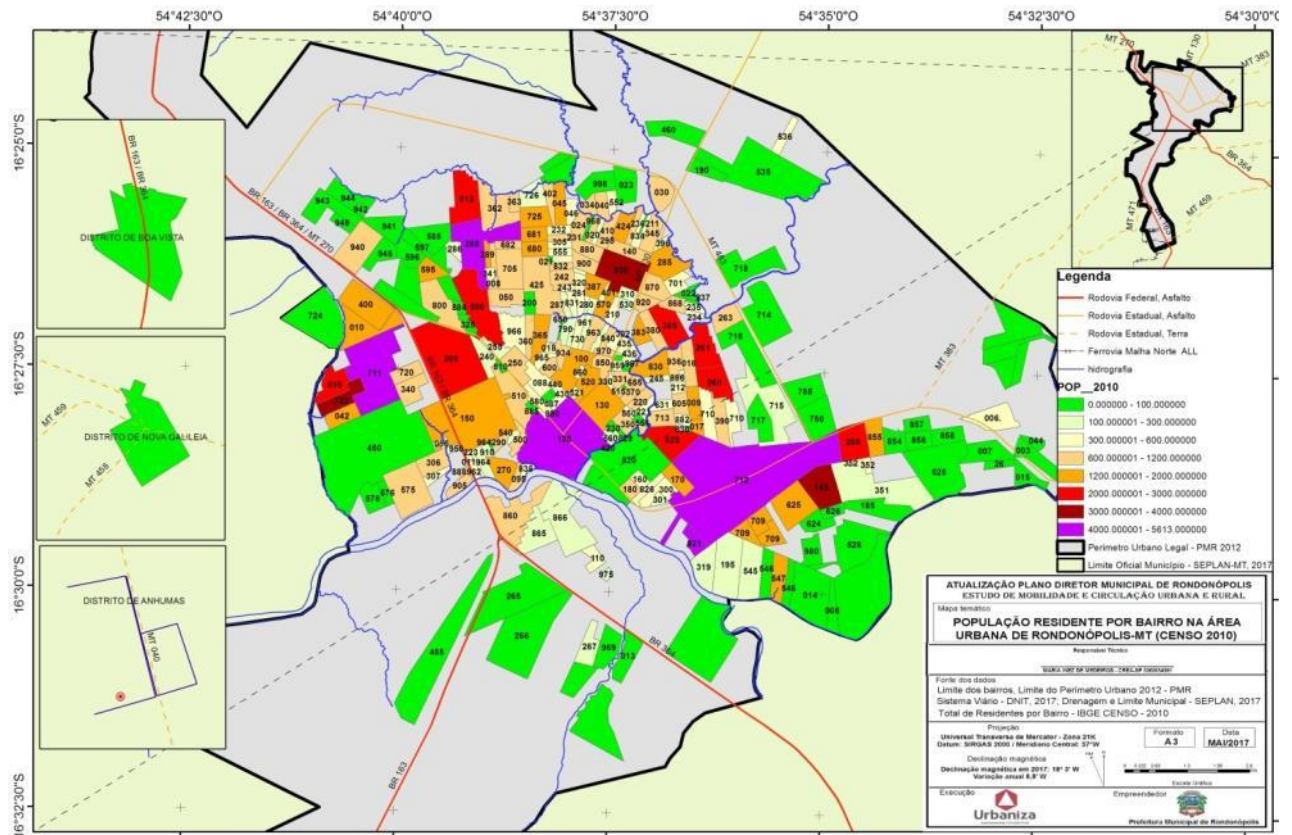


Fonte: Demamann (2011, p.27) / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Na escala intermunicipal pode-se perceber e tendo como referência apenas sua atual mancha urbana, uma estruturação dada por eixos formados pelas estradas estaduais MT-270 e MT-130 que, em sua parte urbana recebem, respectivamente, as denominações de Rua Fernando Correa da Costa e Rua Arnaldo Estevão de Figueiredo.

Percebe-se ao longo desses eixos o rebatimento da forma como se dispõe a população a partir deles, verificando-se tanto uma maior incidência populacional como diferenciações entre os bairros lindeiros a esses eixos como a dificuldade em ultrapassá-los em outros momentos, exercendo como o Rio Vermelho concomitantemente o papel de eixo e barreira urbana. Tendo-os como referência, pode-se apontar um maior adensamento nos bairros localizados ao Norte desses eixos.

Como atesta o mapa seguinte, ainda que a ocupação atual ocorra tendo esse viário como base, a ocupação se expande por extensa área do território. Dessa forma, ainda que nessa lógica de ocupação, o Rio Vermelho represente uma inegável barreira ao Sul, percebe-se, através do material apresentado o surgimento constante de ocupações recentes, já mencionadas, nas porções sudeste, nordeste, norte e noroeste no município.

**Figura 9: População Absoluta por Bairro**

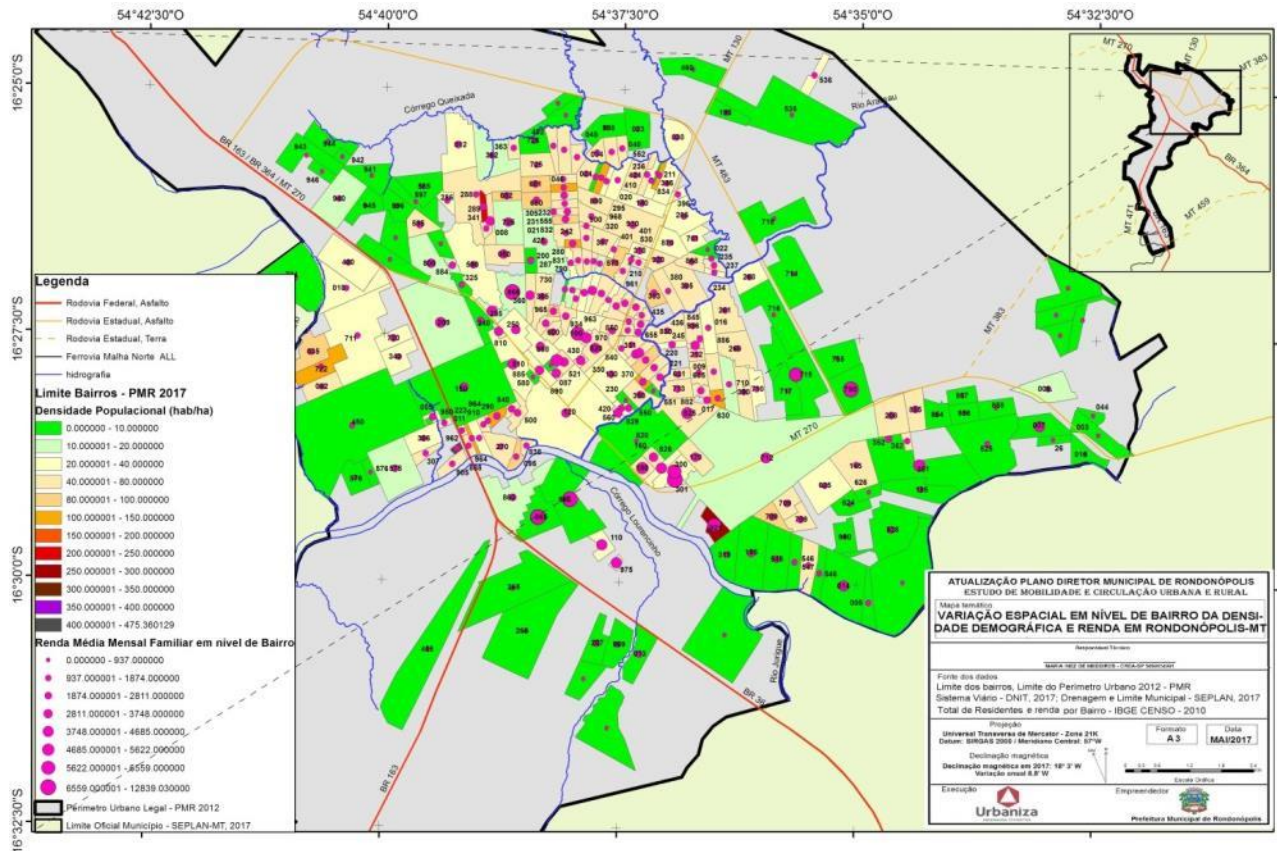
Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Outro ponto a ser destacado e que influencia decisivamente na mobilidade urbana, refere-se à disseminação de ocupações de alto padrão, na maior parte de condomínios, em alguma dessas áreas de expansão, sobretudo ao Norte e ao Leste do município. Trata-se de um tema já trabalhado por autores como Negri. Nesses casos se destacam a Chácara Paraíso, o Condomínio Jardim Village do Cerrado e o Setor Residencial Granville. Ao Sul do Rio Vermelho, destacam-se ainda, Vila Goulart A e B, como mostra o mapa a seguir.

Assim, assiste-se hoje a uma ampliação do tecido urbano nas direções sudeste, nordeste, norte e noroeste da cidade, com a constante presença de loteamentos e condomínios, com maior incidência de empreendimentos populares, ainda parcialmente ocupados que marcam claramente os vetores de expansão dado pelo mercado.

A hegemonia desse modelo de crescimento, segregado e excludente, implica em uma cidade potencialmente mais cara, à medida que induz a interrupção de atendimento nas estruturas urbanas, com destaque nos serviços de transporte coletivo e, além disso, devido ao seu caráter "monossocial", demanda uma maior quantidade de deslocamentos seja da população residente para o trabalho, seja de população flutuante para o empreendimento para a realização de atribuições domésticas.

A figura a seguir expõe claramente o que foi anteriormente mencionado.

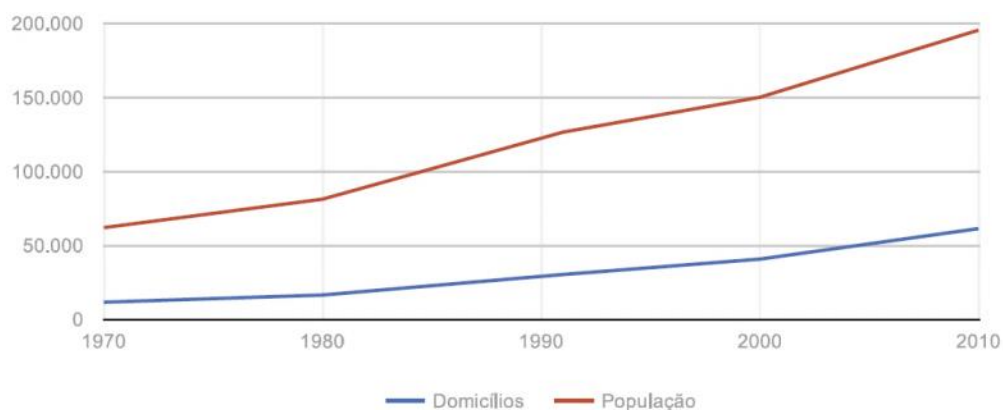
**Figura 10: Densidade Demográfica e Renda por Bairro**

Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

A população do município é relativamente nova, sendo constituída em sua maioria por pessoas entre 20 e 34 anos. A proporção de gêneros é equilibrada, com 50,23% das pessoas do sexo masculino e 49,77% de pessoas do sexo feminino, segundo dados do Censo 2010.

Conforme dito anteriormente, o crescimento populacional de Rondonópolis aconteceu de forma acelerada, entretanto, o crescimento de domicílios não acompanhou esta demanda, mantendo-se branda ao passar dos anos. Isto muito se deve ao fator do desenvolvimento e consolidação das famílias já residentes em Rondonópolis, e do fato da desaceleração do processo de migração ao município. O gráfico a seguir apresenta esta correlação entre a expansão da população e o crescimento de domicílios:

**Gráfico 7: População Absoluta por Bairro**



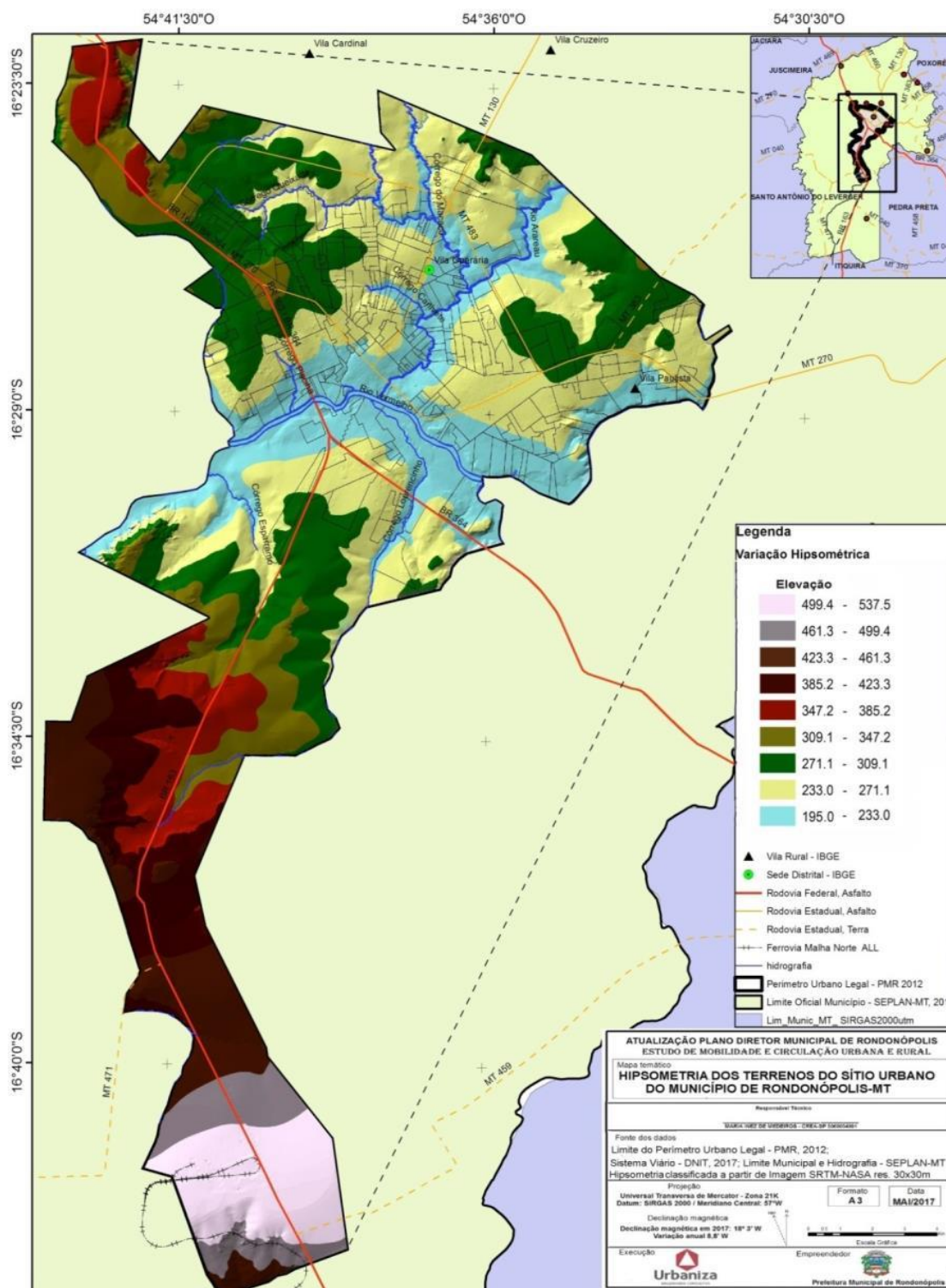
Fonte: IBGE Censo 2010

## 4.1 Aspectos físicos e ambientais

### 4.1.1 Determinação de limites

Ao longo dos rios que cruzam Rondonópolis a variação hipsométrica é de até 233m, sendo mais expressivo ao longo do Rio Vermelho e do Rio Arareau, locais que apresentam as maiores densidades habitacionais. Conforme os rios vão se distanciando a elevação é crescente, com exceção do trecho mais ao sul em que a elevação chega até 461,3m

### Figura 11: Variação Hipsométrica

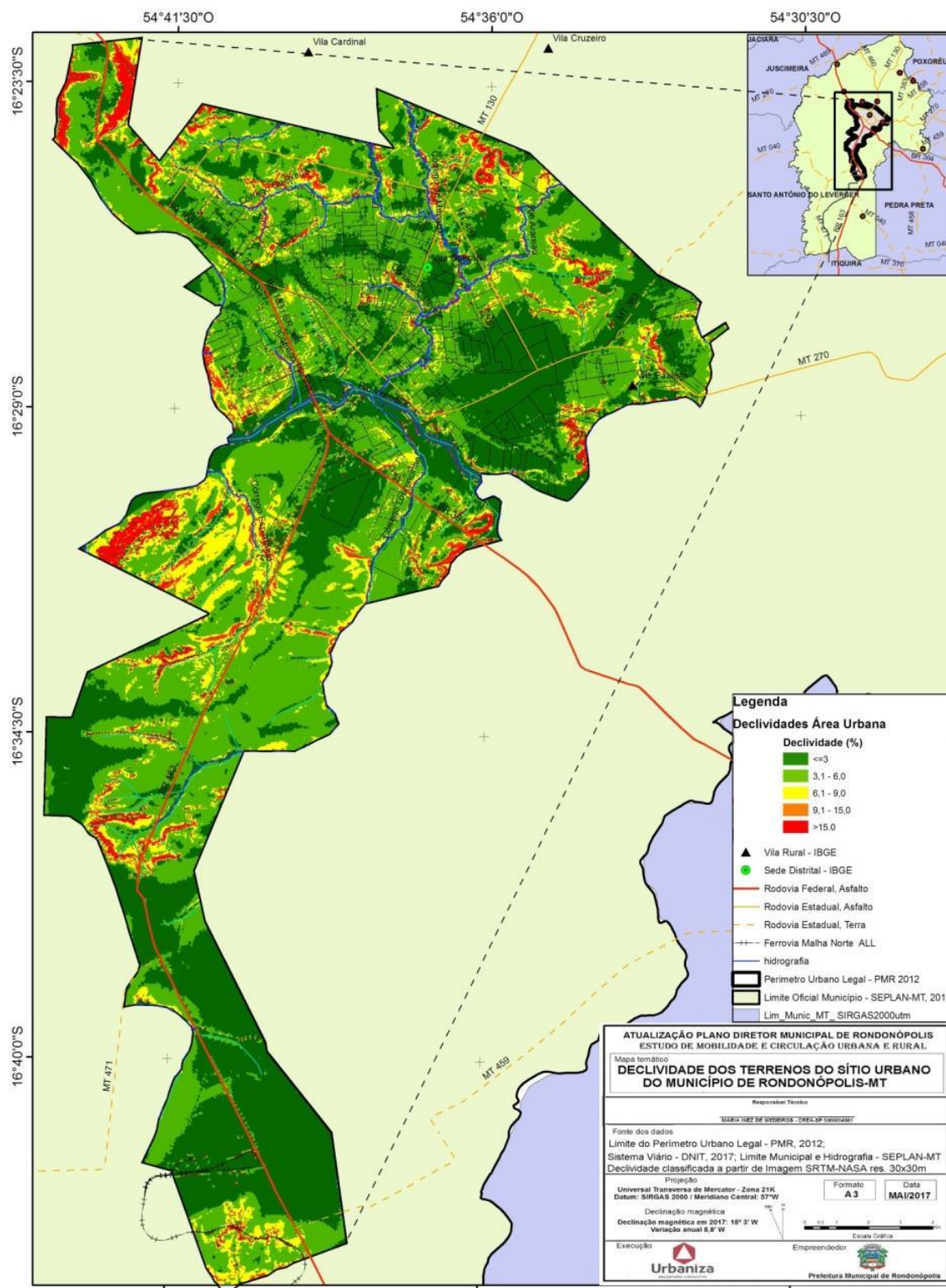


Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

#### 4.1.2 Levantamento da declividade dos terrenos

De um modo geral, o perímetro urbano de Rondonópolis apresenta declividade de até 6%, sendo que o longo dos rios este parâmetro pode não ultrapassar 3%. De uma maneira mais esparça e próximos ao limite do perímetro, a declividade pode chegar em 15%. Diferente das cotas mais baixas, as declividades mas altas são atingidas em curtas distâncias.

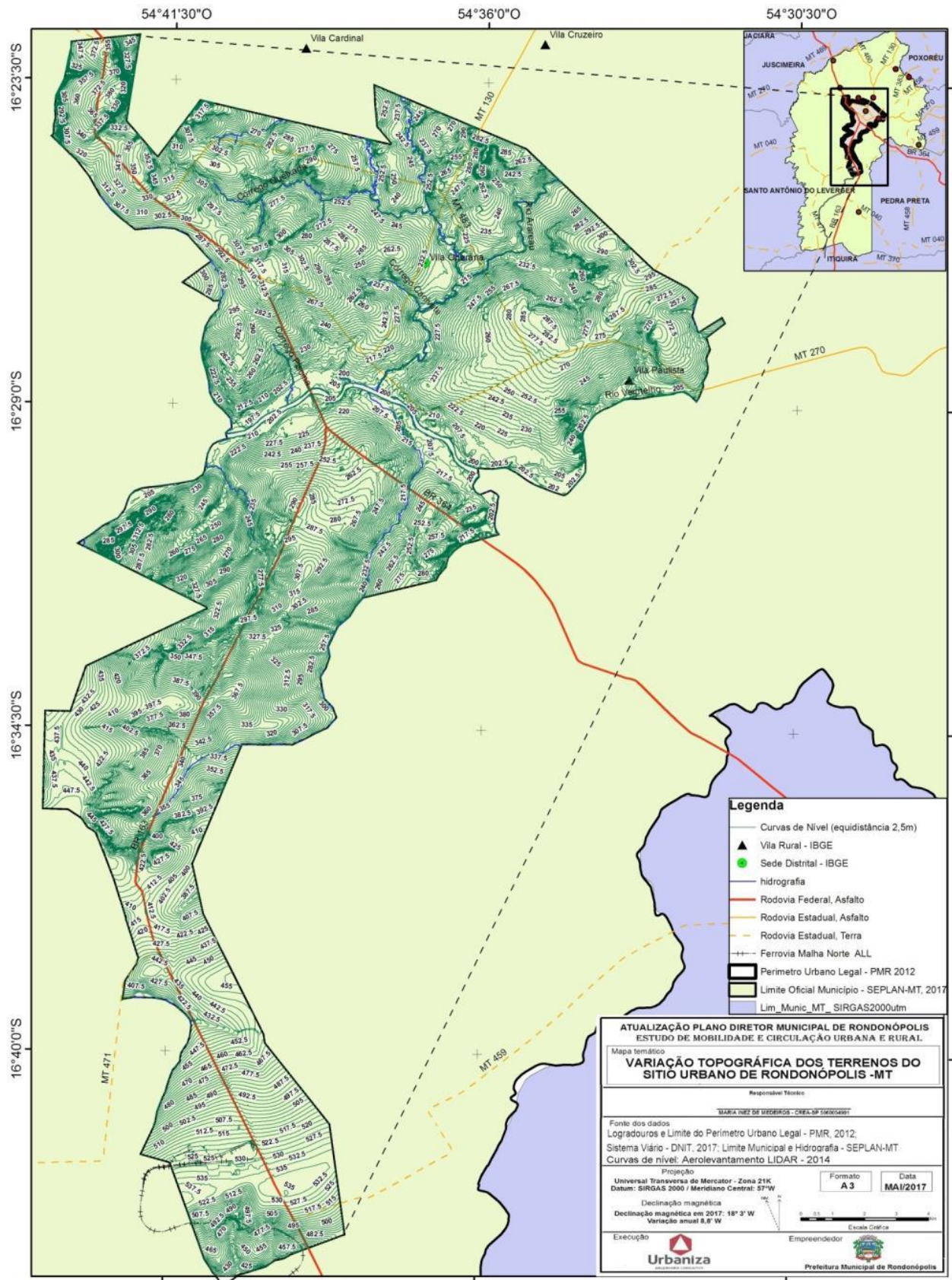
**Figura 12: Variação Declividade**



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

A menor cota encontrada dentro do perímetro urbano localiza-se na borda do Rio Vermelho, sendo 200m. Já a mais elevada está localizada ao sul, próximo ao Terminal Intermodal, sendo 537,5m. A região ao norte do rio atinge a cota 380m.

**Figura 13: Variação Topográfica**



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva



## 4.2 Sistema Viário Urbano

### 4.2.1 Legislação Vigente

No Capítulo VII do Plano Diretor (Lei complementar nº 43, de 28 de Dezembro de 2006) o Artigo 187 faz a seguinte caracterização das Zonas de Comércio e Serviços:

*Artigo 187 - São faixas lineares lindeiras às ruas ou avenidas de grande fluidez de trânsito, ligações de bairros ou corredores de tráfego, preponderantes em suas funções de propriedades sobre as zonas de bairro ou centralizada.*

Classificando essas faixas em Zona Linear (ZL) e Zona Arterial (ZA), onde:

*Artigo 188 – Zona Linear é constituída pelas faixas bilaterais que compreendem os lotes frontais às vias de ligação de bairros.*

*Artigo 189 – Zona Arterial é constituída pelas faixas bilaterais que compreendem as quadras lindeiras aos corredores de tráfego.*

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar nº 056, de 14 de Dezembro de 2007), discrimina nos Anexos I e II quais vias são integrantes destas zonas, sendo parcialmente alteradas pelas Leis Complementares nº 195/2014 e nº 212/2015. Os quadros abaixo relacionam as vias que compõem as zonas linear e arterial:

**Quadro 10: Vias da Zona Arterial**

Via	Trecho	Lei
<b>Av. Ary Coelho</b>	Entre a Av. José Pinto e a Rua Fernando Correa da Costa, exceto nas quadras 30 e 31-B	056/2007
<b>Av. Bandeirantes</b>	Entre o Córrego Canivete e o Córrego Lageadinho	056/2007
<b>Av. Júlio Campos</b>	Entre a Av. W-6 do Parque Sagrada Família e a Rodovia MT-270	056/2007
<b>Av. José Pinto</b>	Entre a Av. Ary Coelho e a Av. Ítório Correia da Costa	056/2007
<b>Av. “K”</b>	Acesso ao Distrito Industrial, no Cidade Salmen	056/2007
<b>Av. Presidente Médici</b>	Entre a Av. Ary Coelho e a Rodovia BR-364	056/2007
<b>R. Espírito Santo</b>	Entre a Av. Bahia da Cidade Salmen e a Rua Mehry do Jd. Belo Horizonte	056/2007
<b>R. Fernando Correia da Costa</b>	Entre a Av. José de Alencar do Jd. Guanabara II e o trevo da Rodovia BR-364	056/2007
<b>R. Francisco Goulart</b>	Entre a Rua São Paulo e a Rodovia Br-364	056/2007
<b>R. Mehry</b>	Entre a Rua Fernando Correia da Costa e a Rodovia BR-364, no Jd. Belo Horizonte	056/2007
<b>Av. dos Estudantes</b>	No trecho compreendido entra a Avenida Lions Internacional e o trevo do Parque de Exposições Wilmar Peres de Farias neste Município, exceto nas quadras dos conjuntos habitacionais.	195/2014
<b>Av. Presidente Médici</b>	Exceto quadras da ZUC	212/2015
<b>R. Pernambuco</b>	Entre a Rua Mato Grosso, Bairro Cidade Salmen e Rua Efrem Caminschi, bairro Vila Birigui, exceto em Área de Proteção Ambiental	212/2015
<b>R. Teodoro Alcântara Gouveia</b>	Entre a Rua Mato Grosso, Bairro Cidade Salmen e Rua Efrem Caminschi, bairro Vila Birigui.	212/2015
<b>R. Alagoas</b>	Entre a Rua Espírito Santo e Rua Mário Mendes de Albuquerque, Bairro Cidade Salmen, exceto em Área de Proteção Ambiental e de Interesse Social.	212/2015
<b>R. Mato Grosso</b>	Entre a Rua Teodomiro Alcântara Gouveia e a Avenida José Pinto, Bairro Cidade Salmen, exceto nas quadras do Conjunto residencial.	212/2015
<b>R. Rio Grande do Sul</b>	Entre a R. Teodomiro Alcântara Gouveia e a Rua 1º de Abril, exceto nos trechos dos conjuntos residenciais.	212/2015

Fonte: Prefeitura do Município de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



### Quadro 11: Vias da Zona Linear

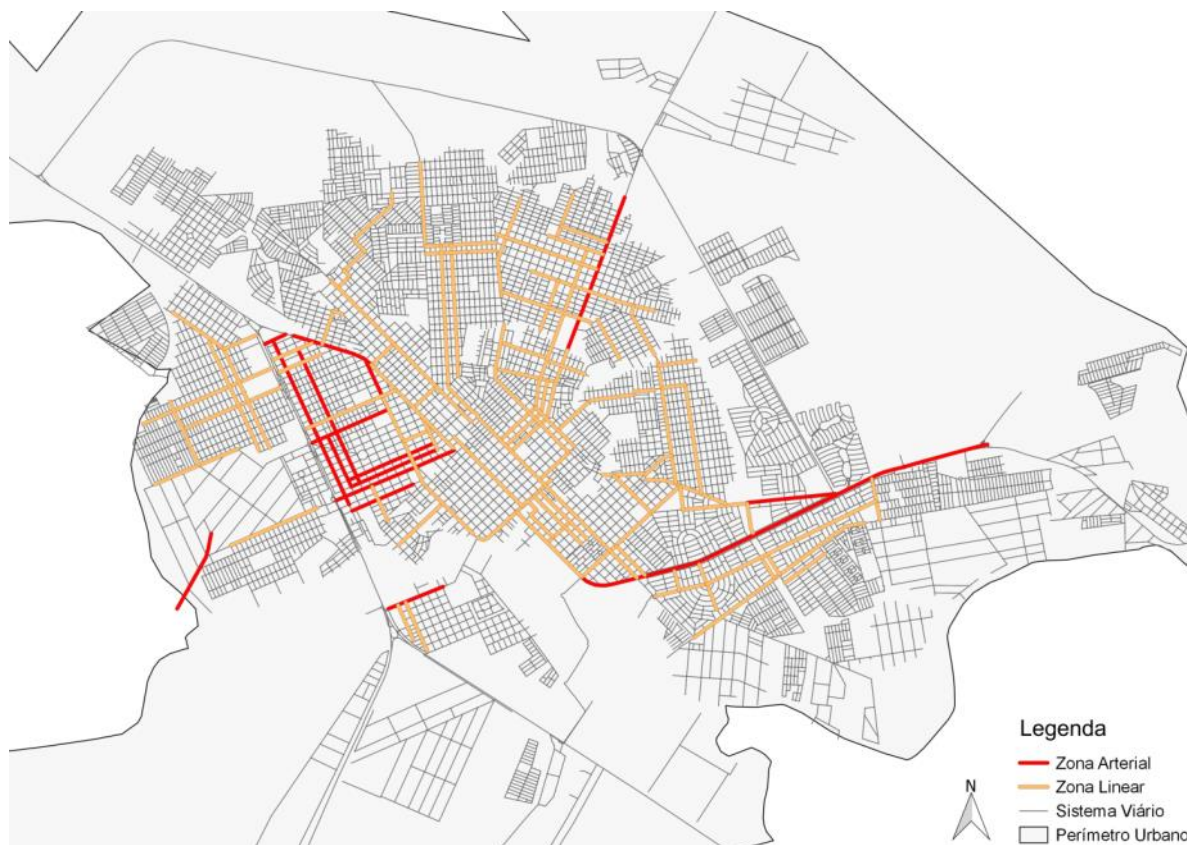
Via	Trecho	Lei
<b>Al. das Papoulas</b>	Entre a Rua Espírito Santo e Rua Fernando Correa da Costa, na Vila Adriana	056/2007
<b>Al. dos Lírios</b>	Parque Sagrada Família, exceto o lado do residencial Colina Verde	056/2007
<b>Av. Aeroporto</b>	Entre a Av. Bandeirantes e a Rua José Barriga	056/2007
<b>Av. Agostinho de Figueiredo</b>	Jd. Guanabara	056/2007
<b>Av. Alberto Saddy</b>	A partir da Rua “B” do Jardim Liberdade até o encontro com a Rua Pércles Pergo, exceto no conjunto habitacional	056/2007
<b>Av. Aracaju</b>	Da Vila Castelo	056/2007
<b>Av. Arapongas</b>		056/2007
<b>Av. Ary Coelho</b>	Da Rua Salmen Hanze até o encontro com a Rua Rosa Bororo	056/2007
<b>Av. Bandeirantes</b>	Entre a Rua Dom Pedro II e o Córrego Canivete	056/2007
<b>Av. Benevides de Freitas</b>	Jardim Residencial São José	056/2007
<b>Av. Daniel Clemente</b>	Exceto o lado do Distrito Industrial e no residencial Acácias	056/2007
<b>Avenida Dois</b>	No Parque São Jorge	056/2007
<b>Av. Dom Wunibaldo</b>	Entre a R. Rosa Bororo e a R. Domingos de Lima	056/2007
<b>Av. dos Apóstolos</b>	Entre a R. Campo Limpo da Vila Operária e a R. Josino Moreira do Jardim Sumaré	056/2007
<b>Av. Duque de Caxias</b>	Entre a R. Fernando Correa da Costa e R. Rio Branco, no Monte Líbano	056/2007
<b>Av. Filinto Muller</b>	Em toda sua extensão	056/2007
<b>Av. Frei Henrique</b>	Entre as ruas Rio Branco e Domingos de Lima, no Monte Líbano	056/2007
<b>Av. “G”</b>	Somente o lado do Parque Universitário	056/2007
<b>Av. Goiânia</b>	Jardim Serra Dourada	056/2007
<b>Corredor Público</b>	Jardim Serra Dourada	
<b>Av. Graciliano Ramos</b>	Entre a R. Walid Jumbrat e a R. Ademar Tavares, no Jd. Rui Barbosa	056/2007
<b>Av. Irmã Bernarda</b>	Entre a R. José Barriga e a Av. Goiânia, exceto no Conjunto Habitacional São José II	056/2007
<b>Av. Jaçanã</b>	Em toda sua extensão no Parque Universitário e Vila Pedra 90	056/2007
<b>Av. Júlio Campos</b>	Entre a Av. W-2 e a Av. W-6, no Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. João XXIII</b>	Entre o Córrego Canivete e a Av. Filinto Muller, no Jardim Luzdayara	056/2007
<b>Av. José de Alencar</b>	Entre a Rua Fernando Correia da Costa e Rua Rio Branco	056/2007
<b>Av. Kamal Jumbrat</b>	Entre a R. Domingos de Lima e R. “B”, nos loteamentos Monte Líbano e Liberdade	056/2007
<b>Av. Lions Internacional</b>	Entre a R. Fernando Correia da Costa e a Av. Paulista, exceto nos conj. residenciais	056/2007
<b>Av. Mal. Dutra</b>	Entre a R. Francisco Félix e o Ribeirão Arareau	056/2007
<b>Av. Mal. Rondon</b>	Entre a Rua José Barriga e Rua Dom Pedro II	056/2007
<b>Av. Nativo Alves Bastos</b>	Entre a R. JK e R. Rui Barbosa, da Vila Ipiranga I	056/2007
<b>Av. Papa Urbano VI</b>	Entre a R. Inocêncio I e a R. Pio XI, na Vila Cardoso	056/2007
<b>Av. Paraíba</b>	Entre a Av. Cinco do Jd. Assunção e a R. José Barriga no Jd. Vera Cruz	056/2007
<b>Av. Paulista</b>	Em toda sua extensão	056/2007
<b>Av. Pioneiros</b>	Em toda sua extensão	056/2007
<b>Av. Pindorama</b>	Entre a R. C. Ramos da Vila Santa Luzia e a Av. Irmã Bernarda do Jardim Tropical	056/2007
<b>Av. Plínio Aguiar</b>	em toda sua extensão	056/2007
<b>Av. Ponce de Arruda</b>	Entre a R. Dom Pedro II e a R. Campo Limpo	056/2007
<b>Av. Principal</b>	Na Vila Mineira	056/2007
<b>Av. Raimundo de Matos</b>	Entre a Av. Aeroporto e o Córrego Canivete	056/2007
<b>Av. Rotary Internacional</b>	Entre a Av. Paulista e o Ribeirão Arareau	056/2007
<b>Av. Rosalvo Miranda</b>	No Jardim Primavera II	056/2007
<b>Av. Sagrada Família</b>	Entre a R. Pio XI até o encontro com a Av. Rotary Internacional	056/2007
<b>Av. Seriema</b>	No Parque Universitário e Jardim Tancredo Neves	056/2007
<b>Av. Teotônio Vilela</b>	Nos Jardins Serra Dourada e Eldorado II, exceto o lado do Conjunto Habitacional S. José I	056/2007
<b>Av. Tiradentes</b>	Entre a R. Rosa Bororo e a Av. Rio Vermelho do Jd. Ipanema	056/2007
<b>Av. Tiradentes</b>	Entre a R. Dom Pedro II e a Av. Aeroporto	056/2007
<b>Av. W-2</b>	Entre a Av. Paulista e Av. Júlio Campos, no Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. W-4</b>	No Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. W-6</b>	No Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. W-9</b>	Parque Sagrada Família exceto no Residencial Colina Verde	056/2007
<b>Al. dos Cravos</b>	Parque Sagrada Família exceto no Residencial Colina Verde	056/2007



<b>Av. W-11</b>	Parque Sagrada Família, exceto o lado do Conjunto Habitacional	056/2007
<b>Av. W-12</b>	No Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. W-14</b>	No Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. W-18</b>	No Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. W-70</b>	Entre a R. A-137 e a Av. W-11, no Parque Sagrada Família	056/2007
<b>Av. Willian Moraes Filho</b>	No Jardim Primavera	056/2007
<b>R. 1º de Abril</b>	Em toda sua extensão no Jardim Belo Horizonte	056/2007
<b>R. 10 de Outubro</b>	Em toda sua extensão no Jardim Belo Horizonte, exceto no residencial Parati	056/2007
<b>R. Acyr Rezende de Souza</b>	Entre a Av. Ary Coelho e a R. Fernando Correia da Costa, na Vila Birigui	056/2007
<b>R. Ariadne Feltrin Campos</b>	Vila Aurora	056/2007
<b>R. Arnaldo Estevã de Figueiredo</b>	Entre a Av. Frei Servácio e a Av. Duque de Caxias do Monte Líbano	056/2007
<b>R. "B"</b>	Entre a Av. Kamal Jumbrat e Av. Alberto Saddi, no Jd. Liberdade	056/2007
<b>R. Campo Limpo</b>	Em toda sua extensão nas Vilas Operária e Itamarati	056/2007
<b>R. Castelo Branco</b>	Em toda sua extensão nas Vilas Operária e Mariana	056/2007
<b>R. Dom Pedro II</b>	A partir da Rodovia MT-270 até o encontro com a Av. Ramiro Bernardes no Jd. Pindorama	056/2007
<b>R. Domingos de Lima</b>	Entre a Av. Frei Henrique e Av. Kamal Jumbrat, no Monte Líbano	056/2007
<b>R. Domingos de Lima</b>	Entre a Av. Lions Internacional e a Rodovia MT-270	056/2007
<b>R. Domingos José da Silva</b>	Entre a Av. dos Pelicanos do Jd. Das Paineiras e a R. Walid Jumbrat	056/2007
<b>R. Efrem Caminschi</b>	Entre a R. Fernando Correia da Costa e R. Valparaiso, na Vila Birigui	056/2007
<b>R. Espírito Santo</b>	Entre a Av. Pioneiros do Monte Líbano e Al. das Papoulas da Vila Kamal Jumbrat	056/2007
<b>R. "F"</b>	Na Vila Poroxó	056/2007
<b>R. Fernando Correia da Costa</b>	Entre a Av. Presidente Médici e a Av. José de Alencar do Jd. Guanabara II	056/2007
<b>R. Fernando Correia da Costa</b>	Entre a Av. Dom Wunibaldo e a Av. Lions Internacional, exceto no Conjunto Habitacional Parque Real	056/2007
<b>R. Filemon Pinto</b>	Entre a R. José Barriga e a R. Mariana Leite de Souza da Vila União	056/2007
<b>R. Francisco de Assis</b>	Em toda sua extensão nas Vilas Operária e Itamarati	056/2007
<b>R. Francisco Félix</b>	Entre as Av. Ponce de Arruda e Av. Mal. Rondon	056/2007
<b>R. Gal. Mascarenhas de Moraes</b>	Entre a R. Interna 13 do Jd. Ipanema e a Av. Presidente Médici	056/2007
<b>R. Jacuí</b>	Entre a R. São Sebastião do Jardim Iguaçu II e a Av. Paulista	056/2007
<b>R. JK</b>	Entre a R. Irmã Elza Giovanela e a Av. Nativo Alves Bastos, na Vila Ipiranga I	056/2007
<b>R. José Barriga</b>	Em toda sua extensão à partir do Ribeirão Arareau	056/2007
<b>R. Maracanã</b>	Em toda sua extensão na Vila Olinda e Jardim Industrial	056/2007
<b>R. Mariana Leite de Souza</b>	Entre a Av. Bandeirantes e a R. Filemon Pinto da Vila União	056/2007
<b>R. Otávio Pitaluga</b>	Entre as Av. Pres. João Goulart e Av. Dom Wunibaldo	056/2007
<b>R. Presidente Prudente</b>	Na Vila Goulart, exceto no residencial militar	056/2007
<b>R. Ramiro Bernardo da Silva</b>	Entre a R. Antônio Souza do Jd. Pindorama e a Av. Irmã Bernarda do Jd. Tropical	056/2007
<b>R. Rio Branco</b>	Em toda sua extensão à partir da Av. Frei Servácio sentido Monte Líbano	056/2007
<b>R. Rio Branco</b>	Entre a Av. Dom Wunibaldo e a Av. Pres. João Goulart da Vila Aurora	056/2007
<b>R. Rosa Bororo</b>		056/2007
<b>R. Salmen Hanze</b>	Em toda sua extensão, exceto no residencial Novo Horizonte	056/2007
<b>R. Santos Dumont</b>	Na Vila Goulart I, exceto no residencial militar	056/2007
<b>R. São Sebastião</b>	Entre a R. das Associações da Vila Poroxó e a R. Jacuí do Jardim Iguaçu II	056/2007
<b>R. Vicente Pereira de Abreu</b>	Entre a R. Fidalma Manduca do Jd. Primavera e a R. José Barriga	056/2007
<b>R. Walid Jumbrat</b>	A partir da Rodovia BR-364 até o encontro com a Av. Graciliano Ramos, no Jd. Tancredo Neves.	056/2007

Fonte: Prefeitura do Município de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

A figura a seguir espacializa as vias apresentadas nos quadros acima:

**Figura 14: Zona Arterial e Zona Linear**

**Fonte: Prefeitura do Município de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva**

Por mais que o objetivo desta legislação não seja estabelecer uma hierarquia viária, e sim determinar padrões urbanísticos, como por exemplo, os usos permitidos, a taxa de ocupação, o coeficiente de aproveitamento, etc. Como é possível analisar na figura acima, tal categorização não contempla vias importantes para a malha viária, como parte da Rua Fernando Correa da Costa e Avenida Marechal Rondon.

Contudo, esta classificação é o que mais se aproxima de uma possível classificação hierarquia do sistema viário, visto que o município não apresenta nenhuma legislação específica e que esteja de acordo com a classificação estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro no Artigo 60:

*Artigo 60 - As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:*

*I - Vias urbanas:*

- a) via de trânsito rápido;*
- b) via arterial;*
- c) via coletora;*
- d) via local;*

*II - Vias rurais:*

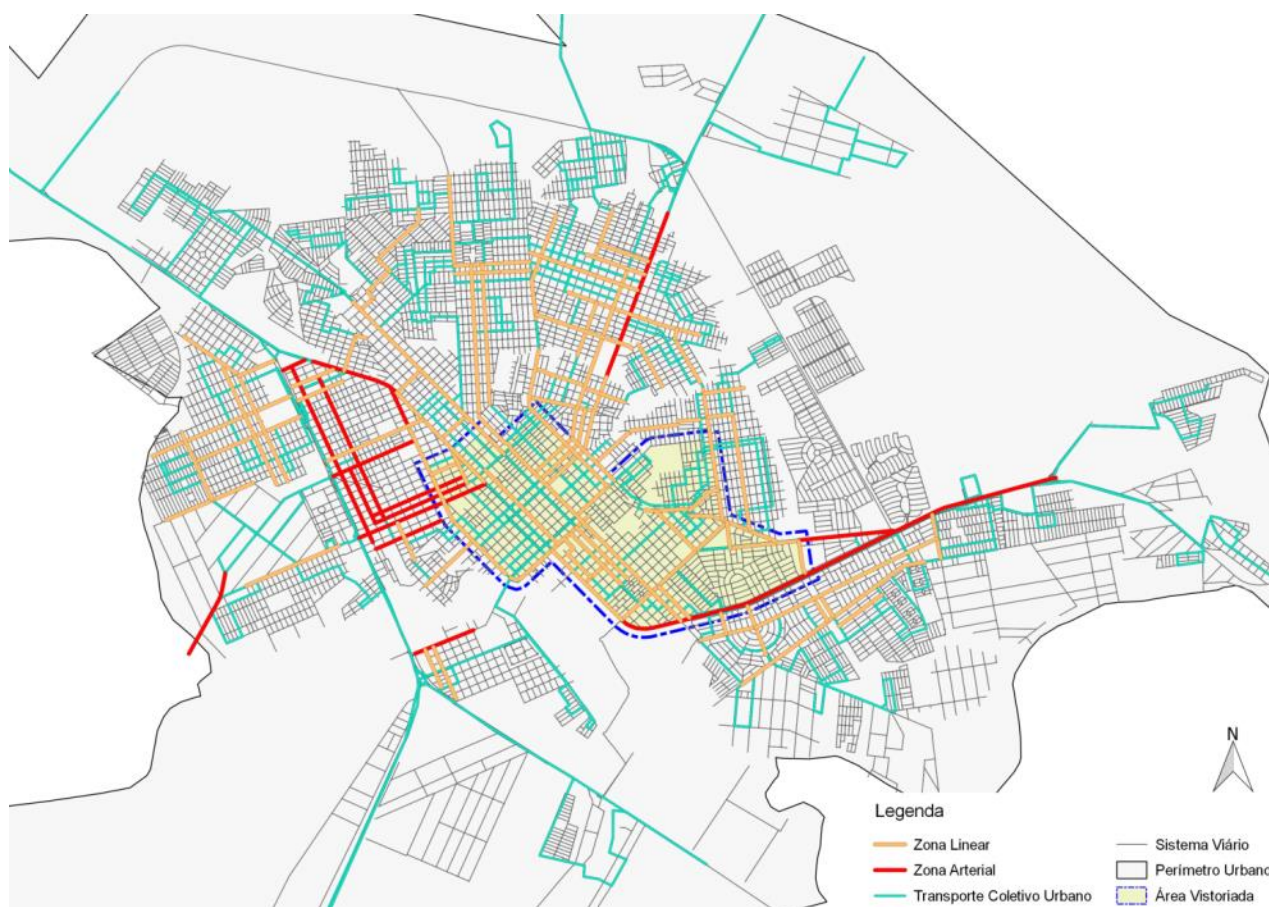
- a) rodovias;*
- b) estradas.*

## 4.2.2 Caracterização do Sistema Viário Urbano

### 4.2.2.1 Vistorias

A partir da classificação das vias, conforme as legislações acima apresentadas, e das vias locais que fazem parte do itinerário do sistema de transporte coletivo urbano, foi estabelecido um perímetro entorno da região central de Rondonópolis onde foram realizadas vistorias para apurar as características de cada uma das vias como, por exemplo, o uso lindeiro, sentido de circulação, política de estacionamento, tipo de pavimento, situação da acessibilidade, as interferências existentes, etc. A figura abaixo apresenta este perímetro:

**Figura 15: Perímetro da vistoria do Sistema Viário Urbano**



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Para cada via foi produzida uma ficha, e caso houvesse alguma mudança, como por exemplo, mão de direção, largura da via, etc., uma nova ficha para a mesma via era produzida, assim uma mesma via pode apresentar mais de uma ficha. As fichas com a caracterização do sistema viário urbano, encontram-se no Anexo 2 deste relatório. A figura a seguir é um exemplo das fichas produzidas.

**Figura 16: Exemplo de ficha da Vistoria Técnica****PLANO DE MOBILIDADE - VISTORIA TÉCNICA****Endereço:** Avenida Presidente Médici**Ponto de referência:** Em frente ao nº 1528**Bairro:** Cidade Salmen**Data da Vistoria:** 21/03/2017**Tipo de via:** Coletora**Uso lindeiro:** Comércio/Serviço**Sentido de circulação:** Duplo**Largura do canteiro:** 5,20m**Faixas por Sentido:** 03**Largura total da seção:** 31,30m**Largura por faixa:** L/3**Largura do Passeio:** Ímpar: 4,40m      Par: 4,75m**Tipo de Piso do Passeio:** Cimento / Grama / Intertravado**Conservação do Passeio:** Regular**Tipo de pavimento:** Asfalto**Conservação do pavimento:** Bom**Política de estacionamento:** Permitido dos 2 lados.**Acessibilidade:** Inexistente**Rota linha de ônibus:****Tipo de ponto de ônibus:** Inexistente**Interferências:** Árvore, Poste.**Observação:** Ciclovia ao lado do canteiro sem regulamentação**Fonte:** Urbaniza Engenharia Consultiva

Os quadros abaixo apresentam as larguras das vias e das calçadas para cada uma das vias arteriais, lineares e locais vistoriadas.



### Quadro 12: Caracterização das Vias Arteriais

Via	Extensão (km)	Largura da Via (m)	Sentido	Calçada lado par (m)	Calçada lado ímpar (m)
Rua Teodomiro Alcântara Gouveia	1,39	7,8	Duplo	3,10	4,50
Avenida Presidente Médici	1,27	12,90	Duplo	4,75	4,40
Av. Bandeirantes (em frente a funerária São José)	1,81	17,65	Duplo	5,30	3,45
Rua Fernando Corrêa da Costa (2° Ciretran)	6,45	17,80	Duplo	2,50	2,90
Avenida Governador Júlio Jr. De Campos	1,31	20,35	Duplo	4,55	5,30

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

### Quadro 13: Caracterização das Vias Lineares

Via	Extensão (km)	Largura da Via (m)	Sentido	Calçada lado par (m)	Calçada lado ímpar (m)
Rua José Barriga (em frente ao n° 432)	2,38	8,10	Único	5,40	6,60
Rua Acyr Rezende Souza e Silva	0,48	8,20	Único	3,50	4,40
Rua Arnaldo Estevão de Figueiredo	2,34	9,20	Único	1,80	2,90
Avenida Benedito Freitas (Em frente ao n° 611)	0,62	10,00	Único	4,00	5,00
Avenida João XXIII	0,79	10,00	Único	5,00	5,00
Avenida Dom Wunibaldo (Shopping popular)	1,45	10,00	Único	6,65	4,70
Rua Arnaldo Estevão de Figueiredo	3,70	10,10	Único	2,80	2,00
Avenida Benedito Freitas	0,62	10,10	Único	3,80	2,60
Rua Efreim Caminschi	0,54	10,10	Único	4,90	5,35
Rua Dom Pedro II	4,11	10,40	Único	5,05	4,80
Avenida Dom Wunibaldo (em frente ao n° 1224)	1,45	11,20	Único	2,50	4,50
Rua Rosa Bororó	0,99	11,20	Único	4,70	4,50
Rua Fernando Corrêa da Costa (prox. ao Havan)	1,75	11,30	Único	5,20	4,00
Avenida Marechal Rondon	0,62	12,80	Único	3,40	3,50
Avenida João Ponce de Arruda	3,26	13,00	Único	3,50	3,60
Avenida Tiradentes (em frente ao n° 2859)	1,22	13,00	Único	4,15	3,80
Rua Rio Branco (em frente ao n° 1032)	3,01	13,10	Único	2,40	3,10
Rua Dom Pedro II	4,11	13,10	Único	3,60	2,40
Avenida Bandeirantes (em frente ao n° 1877)	1,81	13,10	Único	3,70	3,30
Rua Dom Pedro II (em frente ao n° 1665)	4,11	13,20	Único	3,20	3,80
Rua Fernando Corrêa da Costa (em frente n° 1968)	1,75	13,20	Único	3,40	4,45
Rua Dom Pedro II (em frente ao n° 1449)	4,11	13,30	Único	3,20	3,40
Rua José Barriga (em frente ao n° 1050)	2,38	13,30	Único	3,90	3,15
Rua Rio Branco (Em frente ao n° 1400)	3,01	10,00	Duplo	5,10	4,8
Avenida Paulista (em frente ao n° 45)	1,24	10,30	Duplo	4,50	5,00
Avenida Ariadne Feltrin Campos	0,77	10,50	Duplo	5,00	4,30
Rua Rosa Bororó	0,99	10,60	Duplo	3,40	5,10
Rua Fernando Corrêa da Costa (prox. a Av. W-6)	1,75	17,00	Duplo	-	-
Avenida Delfina Gomes Soares	1,87	18,00	Duplo	6,20	5,80
Avenida Paulista (em frente ao n° 531)	1,24	19,00	Duplo	5,80	1,50
Avenida Maria Soares de Paiva (Av. W-2)	0,37	20,00	Duplo	4,00	5,00
Avenida Lions Internacional	1,97	20,90	Duplo	5,30	5,60
Avenida Lions Internacional	1,97	21,60	Duplo	4,20	5,60
Rua Otávio Pitaluga (em frente ao n° 868)	1,01	23,39	Duplo	4,30	3,90

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva



### Quadro 14: Caracterização das Vias Locais

Via	Extensão (km)	Largura da Via (m)	Sentido	Calçada lado par (m)	Calçada lado ímpar (m)
Rua Jatobás	0,29	6,80	Único	6,80	1,40
Rua Otávio Pitaluga (em frente ao nº 1506)	4,30	8,00	Único	3,40	2,80
Rua Domingos de Lima (em frente ao nº 1728)	1,86	8,10	Único	3,3	3,50
Rua Pedro Férrer (em frente ao nº 1744)	4,18	8,10	Único	3,80	5,50
Rua Quinze de Novembro (em frente ao nº 705)	0,85	8,20	Único	3,30	3,30
Rua Humaitá	0,58	8,45	Único	4,60	3,90
Rua Poxoréu (em frente ao nº 314)	1,49	8,80	Único	2,70	2,20
Rua Domingos de Lima (em frente ao nº 661)	1,86	9,25	Único	5,40	6,00
Avenida Rui Barbosa (em frente ao nº 2872)	0,86	9,50	Único	5,40	5,10
Rua 13 de Maio (em frente ao nº 213)	5,44	9,70	Único	2,70	2,00
Avenida Marechal Dutra (em frente ao nº 445)	2,21	9,90	Único	5,20	5,10
Rua Poxoréu (Igreja Batista)	1,49	10,10	Único	2,50	2,50
Avenida Presidente Kennedy (em frente ao nº1372)	2,22	10,10	Único	4,10	4,75
Avenida Frei Servácio (em frente ao nº 621)	1,39	10,10	Único	4,85	4,90
Avenida Tiradentes (em frente ao nº 1214)	1,29	10,30	Único	5,20	4,90
Rua Quinze de Novembro (em frente a 1º Del. Polícia)	0,85	10,70	Único	2,15	2,15
Avenida Marechal Dutra (em frente ao nº 1137)	2,21	12,30	Único	4,00	4,00
Rua São Paulo (em frente ao nº 703)	0,99	12,85	Único	3,80	3,80
Avenida Tiradentes (em frente ao nº 1888)	1,29	13,00	Único	3,40	3,40
Rua Pedro Férrer (em frente ao nº 1433)	4,18	13,10	Único	3,30	3,6
Avenida Presidente Kennedy (em frente ao nº 2025)	2,22	13,10	Único	3,50	3,40
Rua Barão do Rio Branco (em frente ao nº 1721)	8,15	13,10	Único	3,65	3,40
Avenida João Ponce de Arruda (em frente ao nº 1945)	2,31	13,2	Único	3,60	3,20
Avenida Rui Barbosa (em frente ao nº 1872)	0,86	13,20	Único	3,6	3,40
Rua Quinze de Novembro (prox. ao Casario)	0,85	15,10	Único	1,55	1,60
Rua Pedro Férrer (em frente ao nº 1603)	4,18	7,80	Duplo	4,50	4,90
Avenida Raimundo de Matos (em frente ao nº 55)	0,72	8,00	Duplo	6,30	3,30
Rua 13 de Maio (em frente ao nº 1418)	5,44	8,30	Duplo	3,30	3,50
Rua Poxoréu (em frente ao nº 1290)	1,49	8,45	Duplo	3,55	2,05
Avenida Rafael Arcanjo Ribeiro	0,59	9,30	Duplo	5,60	5,60
Avenida Raimundo de Matos (em frente ao nº 1565)	0,72	9,85	Duplo	4,90	4,10
Rua Domingos de Lima (em frente ao nº 1595)	1,86	10,00	Duplo	5,2	5,10
Rua Afonso Pena	1,66	10,1	Duplo	2,75	2,20
Rua A	1,98	10,10	Duplo	5,20	4,70
Avenida Jacarandás	0,70	10,20	Duplo	2,40	7,70
Rua São Paulo (em frente ao nº 278)	0,99	23,30	Duplo	3,95	5,20

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Os dados dos quadros acima comprovam o sentimento obtido durante a realização das vistorias, de que as vias urbanas de Rondonópolis, na sua maioria, apresentam largura suficiente para comportar estacionamento dos dois lados da via e veículos nos dois sentidos.

As exceções ficaram por conta da parte da R. Pedro Férrer – com 7,80m de largura, Av. Raimundo de Matos – com 8,00m, R. 13 de Maio – com 8,30m, R. Poxoréu –



com 8,45, e Av. Rafael Arcanjo Ribeiro – com 9,30m, ambas com duplo sentido de circulação e estacionamento liberado dos dois lados.

Excluindo-se 2,00m de largura de cada lado para que os veículos estacionem a faixa de rolamento disponível por sentido é de 1,95m a 2,65m, dimensões insuficientes para a circulação dos veículos, quando o mínimo recomendável por faixa de rolamento é de 2,70m para carros e 3,20 para ônibus e caminhões.

Tais situações fazem com que as vias se tornem inseguras para motoristas e pedestres, pois o motorista por medo de que seu veículo sofra alguma avaria, acaba por estacionar parte do veículo na calçada, parte no acostamento, e dependendo da largura da calçada ou da maneira como o veículo está estacionado, tal situação obriga o pedestre a realizar o seu percurso pela pista.

Com relação à sinalização horizontal e vertical, as vistorias apontaram que as vias de Rondonópolis tem uma grande deficiência neste assunto, principalmente pela falta de manutenção, mas também pela ausência de sinalização e pela implantação em desacordo com os manuais do CONTRAN.

A fim de esclarecer sobre o conceito de sinalização, segue abaixo o conceito definido no Anexo I do Código Brasileiro de Trânsito – CTB (Lei nº 9.503/97)

*Sinalização – conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública a fim de garantir que a via tenha utilização de forma adequada, garantindo segurança aos veículos e pedestres que nela circulam somada a melhor fluidez no trânsito.*

As figuras a seguir apresem as deficiências encontradas na sinalização horizontal e vertical: