



Loteamento Residencial Três Américas	8	0,09
Verde Teto	8	0,09
Jardim Esmeralda	7	0,08
Morada Do Paraty	7	0,08
Loteamento Padre Ezequiel Ramim	7	0,08
Parque Residencial André Maggi	6	0,07
Vila Mariley	6	0,07
Jardim Santa Fé	6	0,07
Parque Industrial Vetorasso	6	0,07
Jardim Cuiabá	5	0,06
Jardim Dinalva Muniz	5	0,06
Vila Dom Oscar Romero	5	0,06
Conjunto Habitacional Jardim das Hortências	5	0,06
Ipiranga III/Jardim Ipiranga III	5	0,06
Loteamento Nossa Senhora Aparecida	5	0,06
Jardim das Paineiras	5	0,06
Jardim Primavera II	5	0,06
Loteamento Santa Laura	5	0,06
Vila São Pedro	5	0,06
Jardim Serra Dourada II	5	0,06
Vila Carvalho	4	0,05
Loteamento Cellos	4	0,05
Coophalis	4	0,05
Loteamento Esplanada	4	0,05
Jardim Gloria	4	0,05
Setor Residencial Granville II	4	0,05
Jardim Hd	4	0,05
Jardim Morada Dos Bandeirantes	4	0,05
Jardim Nossa Senhora Da Glória	4	0,05
Residencial das Orquídeas	4	0,05
Vila Poroxó	4	0,05
Residencial Santa Marina	4	0,05
Jardim São Bento	4	0,05
Núcleo Habitacional São José III	4	0,05
Jardim Taiti	4	0,05
Jardim Urupês	4	0,05
Loteamento Zé Sobrinho	4	0,05
Vila Aurora III	3	0,03
Vila Baixa	3	0,03
Jardim Bela Vista	3	0,03
Vila Dom Pedro	3	0,03
Vila Duarte	3	0,03
Jardim Industrial	3	0,03
La Salle II	3	0,03
Jardim Maria Tereza	3	0,03
Vila Marinópolis	3	0,03
Jardim Modelo	3	0,03
Residencial Paraíso	3	0,03
Loteamento Parque Das Rosas	3	0,03
Parque Real	3	0,03
Jardim Santa Luzia	3	0,03
Vila Santa Maria	3	0,03
Loteamento Alves	2	0,02
Vila da Amizade	2	0,02
Vila Andréia	2	0,02
Residencial Bela Vista	2	0,02
Jardim Belo Panorama	2	0,02



Vila Clarion	2	0,02
Jardim Gramado II	2	0,02
Jardim Gramado	2	0,02
Vila Maria	2	0,02
Vila Nova	2	0,02
Vila Olivina	2	0,02
Loteamento Quitéria Teruel Lopes	2	0,02
Vila Santa Catarina	2	0,02
Jardim Do Sol	2	0,02
Jardim Village Do Cerrado	2	0,02
Loteamento Cellos II	1	0,01
Jardim Ebenezer	1	0,01
Parque Industrial Fabrício Vetorasso Mendes	1	0,01
Vila Florisbela	1	0,01
Loteamento Jacob	1	0,01
Jardim Kenia	1	0,01
Jardim Maracanã	1	0,01
Jardim Maria Vetorasso	1	0,01
Prolongamento Jardim Mato Grosso	1	0,01
Chácaras Nossa Senhora da Guia	1	0,01
Chácaras Paraíso	1	0,01
Jardim Santa Bárbara	1	0,01
Jardim Santa Clara II	1	0,01
Loteamento Santos Dumont	1	0,01
Jardim Três Poderes	1	0,01
Vila Valeria	1	0,01
Residencial Violeta	1	0,01
TOTAL	8737	100,00

Fonte: SAMU/ elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Finalmente, uma análise realizada sobre a época de maior incidência dos acidentes, tomando o período analisado, indica algumas conclusões a partir dos dados do quadro abaixo.

Quadro 69: Número de vítimas

	2014	2015	2016	2017
Janeiro	-	239	213	191
Fevereiro	-	237	194	260
Março	-	294	260	272
Abril	37	293	251	289
Maiο	366	268	270	279
Junho	357	304	217	128
Julho	334	269	233	-
Agosto	360	308	234	-
Setembro	359	322	300	-
Outubro	281	245	307	-
Novembro	320	285	254	-
Dezembro	224	292	325	-
TOTAL	2638	3356	3058	1419

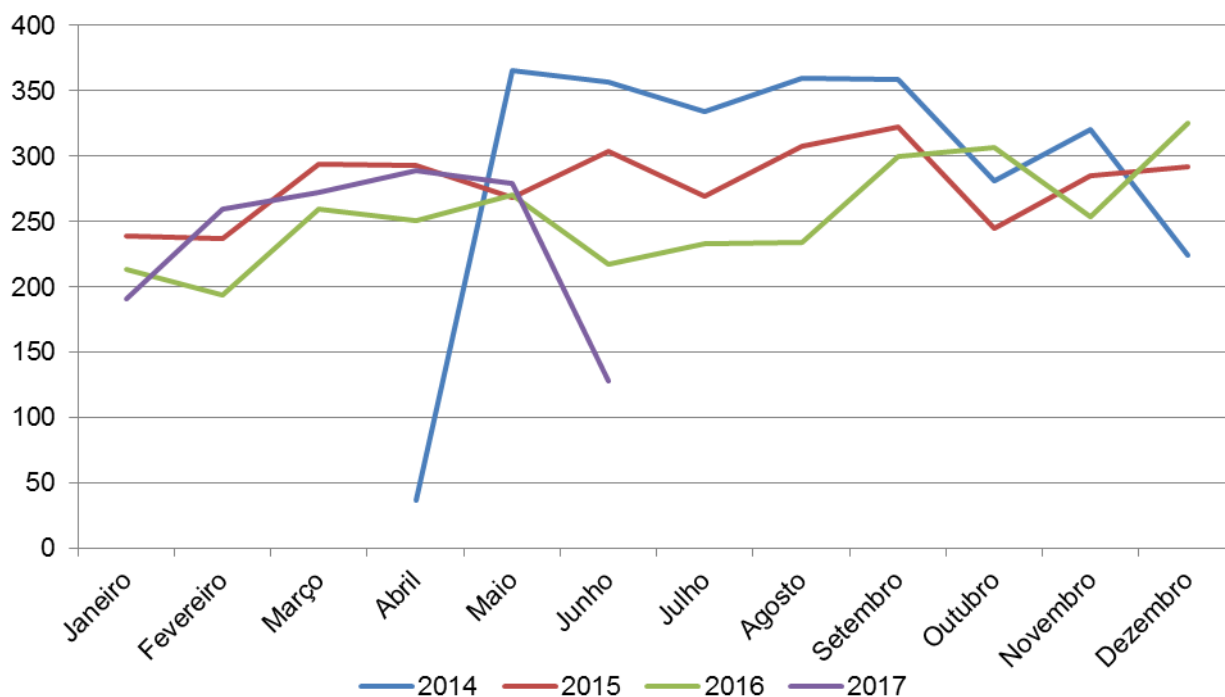
Fonte: SAMU/ elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Considerando a projeção para 2017, tem-se que os acidentes mantêm-se no patamar anual acima das 3.000 ocorrências. Isso, por sua vez, indica que, se existir um esforço de redução desses números, esse não se traduz de forma eficiente.

Assim, demanda no plano um programa que vise essa diminuição e seja aplicado de forma eficaz em Rondonópolis.

Ainda que não se observe grandes variações existe, como mostra o gráfico seguinte, uma leve tendência de aumento nos acidentes no segundo semestre do ano.

Gráfico 53: Distribuição de acidentes ao longo do ano



Fonte: SAMU/ elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

De um modo geral, pode-se extrair do conjunto de dados algumas ponderações. Em primeiro lugar a importância que o sistema viário não municipal e urbano tem nas mortes no município. O baixo percentual de acidentes gráficos convive com a expressiva participação das motos da totalidade dos acidentes.

E, por fim, a inexistência (ou ineficácia) tanto de programas que visem à diminuição de acidentes como uma preocupação cotidiana em ações que, territorializadas, diminuam os acidentes em determinados bairros.

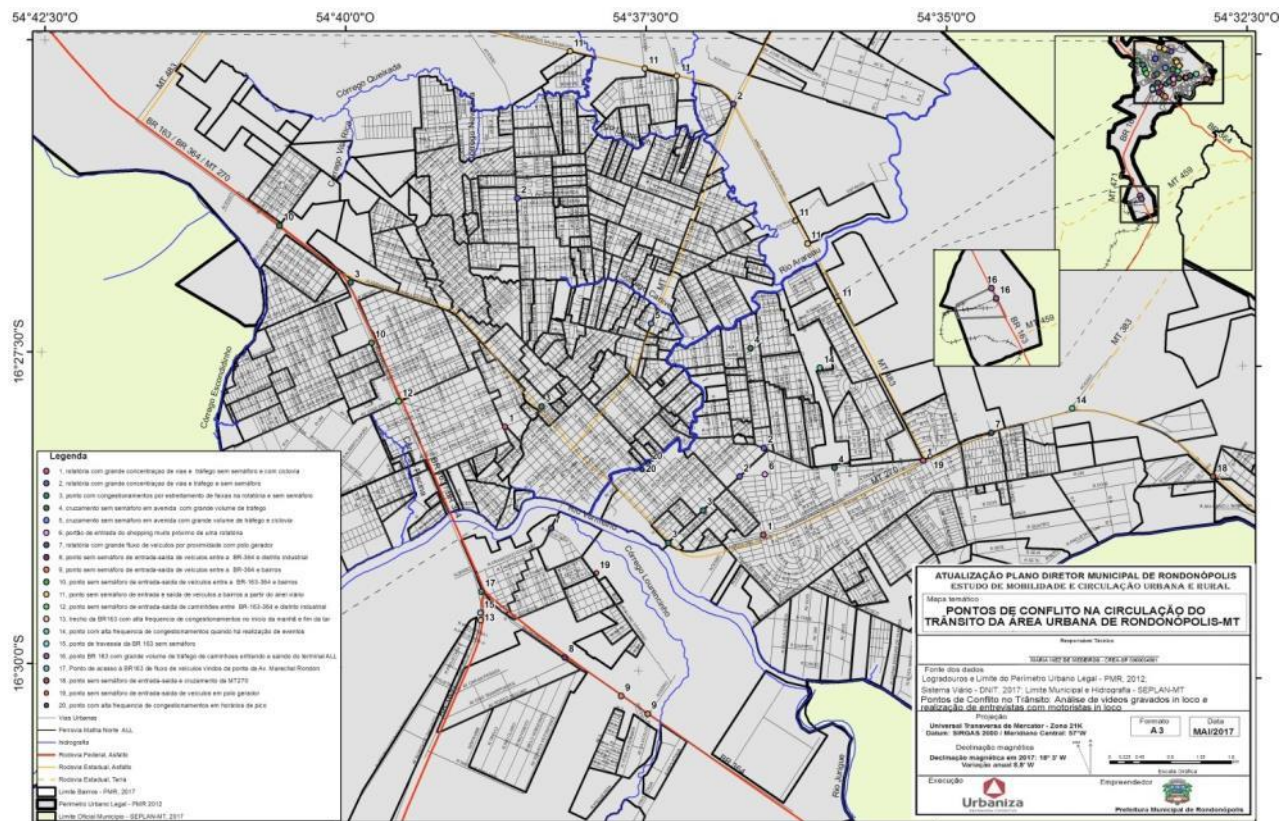
4.2.6.2 Gargalos de circulação

Além dos pontos de acidentes, tal como mencionado no item que trata das contagens veiculares classificadas, foram identificados outros pontos que, pela experiência empírica e pela vivência na cidade, mostram-se claramente perceptíveis em relação à problemática da mobilidade urbana.

Essa coletânea vem sintetizada no mapa seguinte e, pela descrição exposta, fica evidente tratar-se de ausência de mecanismos de controle e gestão (como nos casos que envolvem semáforo ou sua ausência) ou por inadequação da solução escolhida (como no caso das rotatórias).

De qualquer forma, esse conjunto de informações se configura como importante ferramenta de mapeamento para se priorizar intervenções viárias expedidas e cotidianas mas, que inseridas em um programa específico, trariam grandes melhoras para os deslocamentos viários em Rondonópolis.

Figura 103: Pontos de Conflito no Sistema Viário



4.3 Análises de Trânsito no Espaço Urbano

4.3.1 Evolução da Frota

A análise sobre o comportamento dos variados modos de transporte em Rondonópolis deve ser precedida por uma reflexão sobre o processo de ampliação dessa frota, suas similaridades e diferenças com essa situação no resto do Estado do Mato Grosso e do Brasil e como isso influenciou a dinâmica urbana e dos deslocamentos na cidade.

Inicialmente, há que se ter em conta existir um entendimento sobre o papel relevante que a motocicleta exerce da dinâmica dos deslocamentos em Rondonópolis e, segundo vários relatos de representantes da municipalidade e de demais agentes ouvidos, essa importância advém do fato desse modo, mais que no restante no país, ser representativo no total da frota. Este fato se mostra de tal destaque que se suspeita que essa seja a participação crescente de motocicletas (sobretudo no mototáxi) seja uma das razões que levaram ao desinteresse dos atuais operadores do sistema de ônibus municipal em permanecer nessa atividade em Rondonópolis.



No entanto, ao se analisar comparativamente os crescimentos percentuais das frotas municipal, estadual e nacional percebe-se um panorama um pouco diferente, como atestam os três quadros seguintes:

Quadro 70: Crescimento percentual da frota em Rondonópolis

Ano	Total	Crescimento	Automóvel	Crescimento	Motocicleta	Crescimento
2006	69383	-	22010	-	20395	-
2007	75410	8,69%	23526	6,89%	23037	12,95%
2008	85271	13,08%	25989	10,47%	26944	16,96%
2009	94523	10,85%	29186	12,30%	30225	12,18%
2010	104213	10,25%	32275	10,58%	34071	12,72%
2011	115315	10,65%	35614	10,35%	37918	11,29%
2012	125288	8,65%	39191	10,04%	40649	7,20%
2013	137523	9,77%	43716	11,55%	43221	6,33%
2014	148623	8,07%	47942	9,67%	45437	5,13%
2015	155796	4,83%	50626	5,60%	47403	4,33%
2016	161694	3,79%	52958	4,61%	49028	3,43%
Total	92311	133,05%	30948	140,61%	28633	140,39%

Fonte: DENATRAN/ Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

De acordo com dados do DENATRAN, tem-se um grande crescimento da frota geral do município acumulado da ordem de 133%, enquanto que do automóvel e motocicleta é da ordem de 140%.

Quadro 71: Crescimento percentual da frota em Mato Grosso

Ano	Total	Crescimento	Automóvel	Crescimento	Motocicleta	Crescimento
2006	730609	-	266592	-	206177	-
2007	816276	11,73%	290395	8,93%	243287	18,00%
2008	938854	15,02%	324771	11,84%	296321	21,80%
2009	1.053.299	12,19%	364.923	12,36%	338.723	14,31%
2010	1.173.125	11,38%	407.567	11,69%	381.243	12,55%
2011	1.303.902	11,15%	450.728	10,59%	426.603	11,90%
2012	1.429.712	9,65%	494.835	9,79%	462.515	8,42%
2013	1.565.739	9,51%	543.484	9,83%	495.288	7,09%
2014	1696945	8,38%	587827	8,16%	527887	6,58%
2015	1796054	5,84%	620792	5,61%	555692	5,27%
2016	1.881.794	4,77%	651.065	4,88%	577.776	3,97%
Total	1151185	157,57%	384473	144,22%	371599	180,23%

Fonte: DENATRAN/ Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Ao se tomar a mesma situação para a frota geral do estado do Mato Grosso, o crescimento total foi de 157%, o automóvel cresceu 144% e a motocicleta cresceu 180%.

Quadro 72: Crescimento percentual da frota no Brasil

Ano	Total	Crescimento	Automóvel	Crescimento	Motocicleta	Crescimento
-----	-------	-------------	-----------	-------------	-------------	-------------



2006	45.372.640	-	27.868.564	-	7.989.925	-
2007	49.644.025	9,41%	29.851.610	7,12%	9.410.110	17,77%
2008	54.506.661	9,80%	32.054.684	7,38%	11.045.686	17,38%
2009	59.361.642	8,91%	34.536.667	7,74%	12.415.764	12,40%
2010	64.817.974	9,19%	37.188.341	7,68%	13.950.448	12,36%
2011	70.543.535	8,83%	39.832.919	7,11%	15.579.899	11,68%
2012	76.137.191	7,93%	42.682.111	7,15%	16.910.473	8,54%
2013	81.600.729	7,18%	45.444.387	6,47%	18.114.464	7,12%
2014	86.700.490	6,25%	47.946.665	5,51%	19.242.916	6,23%
2015	90.686.936	4,60%	49.822.709	3,91%	20.216.193	5,06%
2016	93.867.016	3,51%	51.296.982	2,96%	20.942.633	3,59%
Total	48494376	106,88%	23428418	84,07%	12952708	162,11%

Fonte: DENATRAN/ Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Ainda que no Brasil existam as diferenças regionais, o crescimento também foi expressivo, da ordem de 106% da frota geral, 84% de automóveis e 162% de moto.

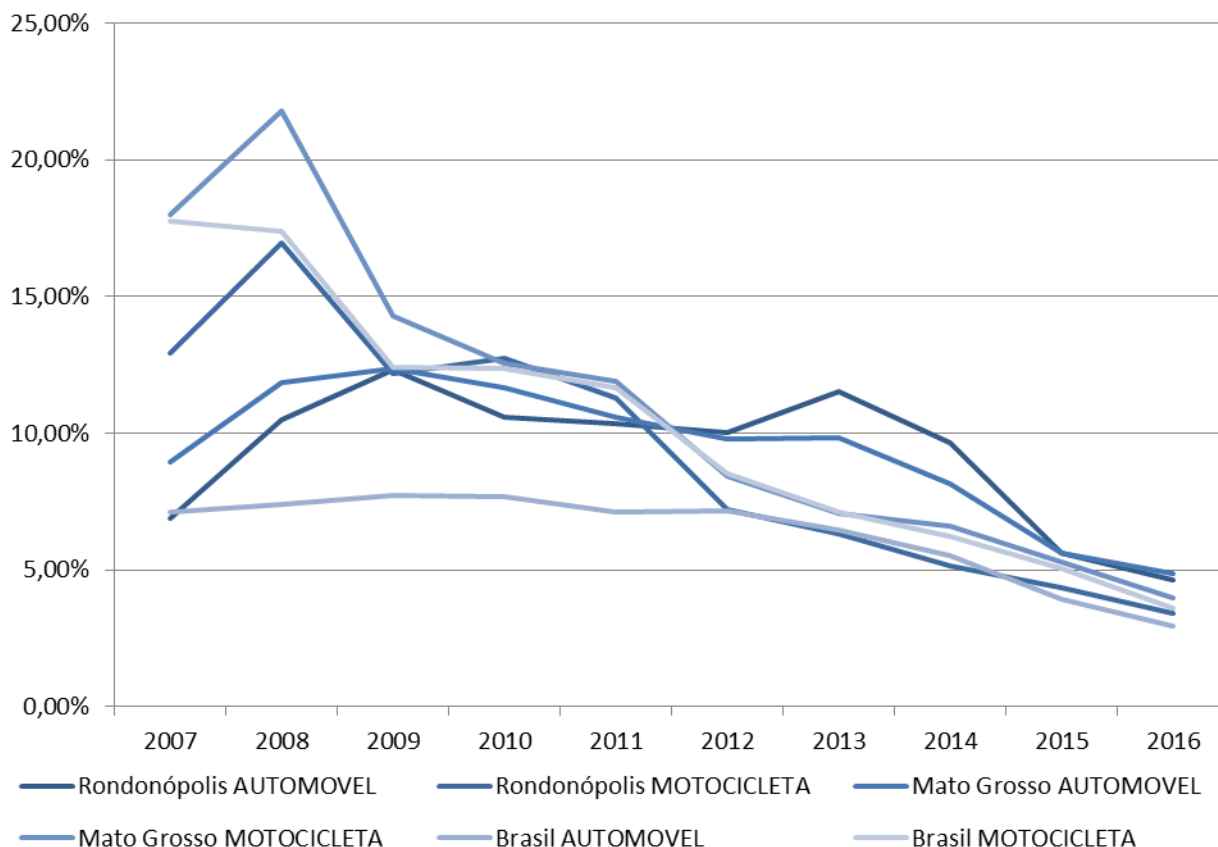
A similaridade entre as três situações no tocante ao à evolução geral frota e dos dois modos individuais analisados indica algumas conclusões.

Em primeiro lugar, o aumento verificado nos três quadros, sobretudo no período 2006-2011, onde as taxas de crescimento se mostraram mais altas, deve-se mais a um contexto econômico favorável verificado no país e no mundo (e, portanto influenciando a dinâmica do Estado do Mato Grosso e de Rondonópolis) do que a algum fenômeno local específico.

Ratificando essa impressão, conforme mostra o gráfico a seguir, para todos os dados apresentados existe um fenômeno comum, ou seja, após um pico em 2008, percebe-se uma sensível queda nas taxas de crescimento a partir de 2009, possivelmente influenciada pela crise mundial e, após de 2011, um novo decréscimo já retratando a diminuição do crescimento econômico no país¹⁴.

Gráfico 54: Crescimento Percentual da Frota – Brasil, Mato Grosso e Rondonópolis

¹⁴ Que no último triênio atingiu taxas negativas.



Fonte: DENATRAN/ Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Um segundo ponto a ser destacado é que, contrariando o discurso imperante, o crescimento da frota de motocicletas no município (140,39%) para o período foi percentualmente inferior àqueles verificados tanto para o Mato Grosso (180,23%) como no Brasil (162,11%), não representando um fenômeno específico relevante.

A partir desse panorama geral, parte-se então para uma análise específica dos variados modos no município. A importância adquirida pelas motocicletas nos discursos em Rondonópolis denota especial preocupação com o modo.

Conforme apontado anteriormente, o crescimento da frota do município durante a última década não ultrapassou as taxas verificadas no Brasil e no Mato Grosso. Coube então, aprofundar a análise.

Partiu-se então, para compreender as motivações que influenciam o discurso imperante verificado, em uma análise comparativa das três instâncias sobre a participação das motocicletas no montante geral da frota.

Nesse caso, como mostra o quadro seguinte, percebe-se um aumento comum da participação da motocicleta tanto no município, como estado e no país. Ainda que, no caso do Brasil, essa participação seja menor, as taxas atuais da motocicleta sobre o total da frota de Mato Grosso e Rondonópolis, praticamente se equivalem (respectivamente, 30,70% e 30,32%), o que não explicaria, por si só, a importância específica atribuída ao modo.

Quadro 73: Evolução da participação percentual da motocicleta na frota no Brasil, Mato Grosso e Rondonópolis



Ano	Brasil	Mato Grosso	Rondonópolis
2006	17,61%	28,22%	29,39%
2007	18,96%	29,80%	30,55%
2008	20,26%	31,56%	31,60%
2009	20,92%	32,16%	31,98%
2010	21,52%	32,50%	32,69%
2011	22,09%	32,72%	32,88%
2012	22,21%	32,35%	32,44%
2013	22,20%	31,63%	31,43%
2014	22,19%	31,11%	30,57%
2015	22,29%	30,94%	30,43%
2016	22,31%	30,70%	30,32%

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Finalmente, a partir dos dados populacionais disponíveis, foi estabelecido um comparativo entre frota e população. Nesse caso, percebe-se um fenômeno em Rondonópolis que difere das demais instâncias analisadas.

Enquanto que, no Brasil a relação motocicleta por habitante entre 2010 e 2016 foi de 0,07 para 0,1; em Mato Grosso, a taxa passou de 0,13 em 2010 para 0,17 em 2016; já em Rondonópolis, observou-se um processo mais intenso com taxas de 0,17 em 2010 e a relevante marca de 0,22 em 2016.

Isso significa, que existe uma relação superior a 1 motocicleta para cada 5 habitantes, uma proporção não verificada nem no estado nem no país. Essa condição implica especificidades na dinâmica dos deslocamentos, pois representa no total geral populacional, uma efetiva participação de um modo individual, mais poluente e, principalmente, sujeito a acidentes com maiores taxas de morbidade e mortalidade.

Além disso, esse costume em Rondonópolis, como atestam os itens seguintes, foi determinante na adoção da motocicleta como uma opção (hegemônica numericamente) na oferta do serviço de táxi.

4.3.2 Polos Geradores de Tráfego

A preocupação com análise e a avaliação de impactos decorrentes da implantação de empreendimentos surge nos Estados Unidos, no final da década de 1960, sob o viés predominantemente ambiental e a partir da pressão da sociedade por uma maior participação nesse tipo de tomada de decisões.

No Brasil, o primeiro processo de avaliação de impactos se deu também sobre uma perspectiva ambiental com a implantação da Usina Hidrelétrica de Sobradinho em 1972. Entretanto, os estudos de impactos apenas ganharam efetivamente destaque no país já sob a influência do processo de redemocratização e ainda sob o viés ambiental, com a aprovação da Lei Federal nº 6.803/1980 que condicionava a aprovação desses estudos à implantação de empreendimentos em áreas críticas de poluição.

Em relação aos aspectos de tráfego, essa preocupação também ocorre a partir de 1980, mas somente adquire maior respaldo com a aprovação do Código de Trânsito



Brasileiro (1998) que, em seu artigo 93, remete ao poder local a responsabilidade pela aprovação de empreendimentos assim enquadrados.

Com a aprovação do Estatuto da Cidade em 2001 (Lei Federal 10.257), que regulamentou o capítulo de política urbana da Constituição Federal, e introduziu o conceito da função social da propriedade e da cidade, essa tendência foi confirmada.

Através de seu artigo segundo, o Estatuto ampara a possibilidade de exigências de medidas mitigadoras para a implantação de empreendimentos considerados “polos geradores de tráfego”.

Em Rondonópolis a Lei n.º 7.954, de 23 de Dezembro de 2013 que regulamenta a implantação de Polos Geradores de Tráfego (PGT's) determina 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.

Sua simples existência pode ser considerada como um ponto positivo para o município, visto que o Poder Público se atenta para essa questão, diferindo da regra de muitas cidades no país.

Especificamente em relação a sua redação, ainda que se possam colocar algumas observações, a lei atende às exigências e demandas impostas para legislações que dispõem sobre esse tema.

A lei inicia com a determinação da aprovação prévia do projeto junto (Artigo 1º) a Prefeitura para que licenças, autorizações e alvarás sejam concedidos. Em seu parágrafo único ela diz sobre a necessidade da aprovação para imóveis que serão reformados e ampliados, porém não deixa claro se a área total construída (existente + novo) ou se apenas a nova parte da construção será considerada para realizar o enquadramento da edificação.

No Artigo 2º, a lei apresenta a definição de Polo Gerador de Tráfego, e quais são os fatores de enquadramento para que um empreendimento seja considerado um polo gerador, referenciando esse enquadramento ao Anexo I daquela lei que, por sua vez, apresenta critérios bastante objetivos segundo o uso (denominado “ATIVIDADE”) e a metragem.

Essa postura imprime transparência e retidão no projeto, facilitando a compreensão de profissionais e empreendedores que almejem investir na cidade tal como apresentado no Quadro 74.

Comparando esse quadro com a de outros municípios, percebe-se que os valores de área construída estabelecidas pelo município são altos, por exemplo, Indústria acima de 10.000m², e algumas atividades deveriam estar agrupada, como Hotéis e Motéis.

Quadro 74: Anexo 1 da Lei 7.954/2013



Atividade	Área Total Construída
Centro de Compras, Shopping Center	Acima de 2.500m ²
Lojas de Departamento	Acima de 1.000m ²
Supermercado, Hipermercado, Mercado	Acima de 1.500m ²
Entrepósito, Terminais, Armazéns, Depósitos	Acima de 4.000m ²
Prestação de Serviços, Escritórios, qualquer empreendimento destinado a abrigar um ou mais dos seguintes equipamentos:	
a) Terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários;	
b) Autódromos, hipódromos e praças esportivas;	Acima de 4.000m ²
c) Postos de abastecimento de combustíveis;	
d) Garagens de empresas transportadoras;	
e) Pátios ou áreas de estacionamentos.	
Hotéis	Acima de 2.500m ²
Motéis	Acima de 2.500m ²
Hospitais, Maternidades	Acima de 2.500m ²
Pronto Socorro, Clínicas, Laboratórios de Análises, Consultório Ambulatório	Acima de 500m ²
Universidade, Faculdade, Cursos Supletivos, Cursos Preparatórios às Escolas Superiores (cursinhos)	Acima de 2.000m ²
Escolas de 1º e 2º grau, Ensino Pré-Escolar	Acima de 1.000m ²
Escola Maternal, Ensino Pré-Escolar	Acima de 1.000m ²
Academias de Ginástica, Esporte, Cursos de Línguas, Escolas de Arte, Dança, Música,	Acima de 500m ²
Boates, Casas Noturnas,	Acima de 500 m ²
Restaurantes, Choperias, Pizzarias, e Chá, de Café, Salão de Festas, Buffet	Acima de 800m ²
Indústrias	Acima de 10.000m ²
Cinemas, Teatros, Auditórios, Locais de Culto	Acima de 400 lugares
Quadras de esportes	Acima de 2.000m ² de terreno
Edifícios residenciais	Acima de 32 unidades
Conjuntos Residenciais	Acima de 100 unidades
Estádios e Ginásios de Esportes	Acima de 5.000 m ²
Pavilhão para Feiras, Exposições, Parque de Diversões	Acima de 15.000 m ²
Parques, Zoológicos, Horto	Acima de 30.000m ²

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

Além disso, o artigo segundo, em parágrafo único, cria a possibilidade de, através da deliberação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – CMDR, empreendimento específicos sejam enquadrados. Nesse caso, essa exigência é importante, pois, além de dar conta de demandas específicas que, se asseguradas apenas ordinariamente, representariam maior burocracia e, provavelmente, atrasos nos processos de aprovação; impede que empreendimentos sejam aprovados próximos ao limite mínimo de enquadramento como macro polo, atitude corrente em muitos locais que



denota a má fé de empreendedores e profissionais descomprometidos com o desenvolvimento da cidade.

O Artigo 3º classifica objetivamente os PGT's a partir do grau de impacto em micro e macro polos, sendo:

I- Micro polos: cujo impacto isolado é pequeno, mas que agrupado pode se tornar bastante significativo, tais como, farmácias, bares e restaurantes e etc.

II- Macro polos: cujo impacto causado é maior e conseqüentemente merecem maior atenção, tais como hospitais, hipermercados e shopping centers e etc.

Há que se atentar aqui, ao se analisar os artigos 2 e 3 em conjunto, para um ajuste necessário. Ainda que os critérios sejam objetivamente determinados, não existe relação entre a definição explícita no artigo 03 com o Anexo I, em outras palavras, os “Polos Geradores de Tráfego” não são classificados explicitamente no Anexo I como micro ou macro polo, tal como previsto no artigo terceiro, ainda que, provavelmente, enquadre-se nessa segunda possibilidade.

Outra questão de nomenclatura se refere aos documentos produzidos. Diferindo de várias cidades do país, o relatório mencionado do artigo primeiro recebe denominação específica de “projeto de mobilidade” enquanto a comunicação da prefeitura, com as exigências das medidas mitigadoras compensatórias é denominado “Relatório de Impacto sobre o Tráfego Urbano – RITU”.

Alerta-se que a atitude corrente em vários municípios e denominar o relatório produzido como Relatório de Impacto, assemelhando-se no caso de Rondonópolis, ao documento emitido pelo poder público (Secretaria de Transporte e Trânsito) que, segundo o Artigo 5º, deve conter:

Informações e estimativas dos impactos negativos previstos em função da implantação / operação do polo gerador de tráfego e indicando medidas mitigadoras capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar seus efeitos indesejáveis.

Além disso, por essa legislação, a proposição sobre as medidas mitigadoras fica sob a responsabilidade do poder público o que também contraria a maioria das tramitações regulamentadas sobre o tema em outras cidades.

Também o Artigo 6º trata da execução das medidas mitigadoras, e diz que as mesmas devem ser realizadas pelo empreendedor, mas que parcerias para a execução das medidas com a Prefeitura também podem ser realizadas.

Ainda que possa existir exceção ao bem do interesse público, como regra não deverá caber à municipalidade o ônus sobre essas mitigações, devendo a execução/implantação das medidas mitigadoras, serem totalmente custeadas pelo empreendedor.

Quando for revisada essa lei, é importante inserir no Artigo 9º, a necessidade do polo gerador atender as exigências do Plano de Mobilidade Urbana, assim como o Plano Diretor, por exemplo.

conseguir comportar um grande número de pessoas. Está localizado em frente a BR-364, próximo à rotatória que interliga a rodovia federal à estadual MT-270.

Figura 105: Localização do antigo Aeroporto



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

A Prefeitura realizou a sua total desocupação apenas em Maio de 2014, fazendo com que esse grande espaço não agregasse valor a dinâmica do município por 14 anos. Devido à necessidade do antigo uso da área, não existia uma ligação entre o bairro Vila Adriana e a BR-364, assim em junho de 2014, iniciou-se a continuação da Alameda dos Coqueiros. A via interliga a BR-364 à Rua Barão do Rio Branco, tornando-se mais um acesso para a região central.

Abaixo é apresentado um cronograma baseado em reportagens e que relatam os acontecimentos que ocorreram no local após a total desocupação do terreno:

- 04/Novembro/2014 – a Prefeitura realiza o primeiro leilão para a venda de um lote de aproximadamente 26 mil m², o que corresponde a 10% da área total do terreno, pelo valor de R\$ 4.040.572,50, porém não houveram interessados;
- 16/Dezembro/2014 – Segundo leilão realizado pela Prefeitura, com a mesma área e preço, mas novamente sem interessados;
- 27/Fevereiro/2015 – Terceiro leilão realizado, mas desta vez a empresa UNIMED arremata o terreno de 26.937m² pelo valor mínimo de R\$4.040.572,50. A empresa tem a pretensão de construir em dois anos um hospital e um centro de diagnóstico;
- 15/Abril/2015 – O Prefeito Percival Muniz anuncia que o valor obtido com a venda do terreno para a UNIMED será investido em obras de infraestrutura, sendo: 1 milhão para a reforma e revitalização da Praça dos Carreiros; 1 milhão para a revitalização das ruas e calçadas do Centro; e 2 milhões para asfalto e recuperação de vias;

- 24/Junho/2015 – A Câmara aprova o leilão de mais uma área de 140 mil m², sendo que 70 mil m² serão divididos em 24 lotes, a expectativa é que a área se torne um grande espaço comercial voltado à saúde. Além disso, Prefeitura reservou uma área (não informada) para abrigar investimentos públicos futuros, e pretende utilizar a verba com obras de infraestrutura, como asfalto e drenagem;
- 04/Agosto/2015 – Cancelamento da concorrência pública para a venda dos 24 lotes para que a modalidade seja alterada para leilão. A pretensão é vender uma área de 63 mil m², sendo a maior com 3.297,50m² e a menor com 1.435,67m², com valores mínimos de R\$ 593.550,0 e R\$258.420,0 respectivamente;
- 18/Agosto/2015 – Apresentação do projeto do novo Centro Comercial, Empresarial e Residencial, nomeado como José Salmen Hanze, com a divisão do local em 24 lotes de aproximadamente 3 mil m² cada. Reserva de uma área de 5 hectares para a construção de um centro de eventos com teatro. Posterior leilão de uma área de 71 mil m² para a construção de um shopping ou suspermercado. A figura abaixo apresenta a proposta da prefeitura para o local:

Figura 106: Proposta de implantação da Prefeitura



Fonte: <https://www.agoramt.com.br/editoria/cidades-noticias/rondonopolis/>

- 26/Agosto/2015 - Por conta da divulgação do projeto acima, o leilão foi cancelado, devido a grande procura por maiores informações. A pretensão era arrecadar com a venda dos 24 lotes no mínimo R\$ 11.403.964,66;
- 11/Novembro/2015 – Fracionamento do leilão por uma decisão de governo, por existirem segundo o Secretario de Administração Municipal Adnan Zagatto alguns projetos da Secretaria de Infraestrutura, assim é anunciada a venda de 8 lotes inseridos na área do novo centro comercial, empresarial e

residencial, com cerca de 2 mil m² cada, o total dos lances iniciais somam R\$3,2 milhões. Leilão foi cancelado por conta de um mal estar do leiloeiro;

- 17/Dezembro/2015 – Início das obras do hospital de 10.777m² da UNIMED, a previsão de conclusão das obras é de Outubro de 2017;

Figura 107: Futuro hospital da UNIMED



Fonte: <http://www.homedecore.com.br/tha-engenharia-constroi-hospital-em-rondonopolis/>

- 13/Janeiro /2016 – Vereador Jailton solicita informações sobre a utilização da verba arrecada com a venda do lote para a UNIMED, mas não obteve resposta;
- 14/Janeiro/2016 – Prefeitura divulga que os recursos obtidos com a venda do lote para a UNIMED serão investidos na construção da nova ponte sobre o Rio Vermelho (obra já finalizada). A obra de 2.352 m² com valor de R\$8.580.384,12 teve parte do investimento obtido com recursos próprios e parte com financiamento;
- Entre Novembro de 2015 e Abril de 2016 ocorreu a venda de 04 lotes, de um total de 08, em um leilão, todos adquiridos por médicos;
- 13/Abril/2016 – Venda de um lote, do total de oito, de 2.253,59m² por R\$405.646,20 para um médico;
- 24/Junho/2016 – São colocados à venda em mais um leilão 14 lotes, porem apenas 06 são adquiridos, sendo três por profissionais da área da saúde. Foram vendidos os seguintes lotes:
 - Lote 1 – R\$461.000,0 (acima do valor mínimo);
 - Lote 2 – R\$565.268,40;
 - Lote 7 – R\$593.550,0;
 - Lote 9 – R\$450.201,60;
 - Lote 10 – R\$420.348,60;
 - Lote 11 – R\$390.508,20.



- 11/Abril/2017 – Líderes comunitários da região Salmen protocolam na Câmara solicitando que o campus da UNEMAT seja instalado na área;

Como apresentado acima, prefeitura vem tentando vender a área do antigo aeroporto, e devido a implantação do hospital pela UNIMED e pela compra de outros lotes por profissionais da área da saúde, a região pode se tornar um polo de saúde. Contudo independente do uso que os lotes terão, é imprescindível que a Prefeitura exija o cumprimento da Lei 7.954/2013, amenizando assim os possíveis impactos.

4.3.2.3 Aeroporto Municipal Maestro Marinho Franco

A região Centro-Oeste conta com 14 aeroportos, sendo uma das regiões em maior ascensão no modal de transporte aeroviário.

Segundo o Anuário de Transporte Aéreo de 2015, a região registrou a maior alta no número de decolagens (8,21 para cada mil habitantes), crescendo 1,7% em comparação ao ano de 2014. Estima-se que em 2015 foram realizadas mais de 126 mil decolagens na região.

A tabela a seguir mostra a quantidade de passageiros embarcados em cada estado e em seus respectivos aeroportos na região Centro-Oeste.

Quadro 75: Passageiros embarcados por Aeroporto - 2015

Aeroporto		Embarque de passageiros pagos
SBRD-MT	Rondonópolis	23.313
SWRD-MT	Rondonópolis	25.347
SBAT-MT	Alta Floresta	36.353
SWSI-MT	Sinop	134.945
SBCY-MT	Várzea Grande	1.588.254
Total Mato Grosso		1.808.212

Fonte: Anuário de Transporte Aéreo – 2015

Quadro 76: Tarifas Aéreas Domésticas no Estado de Mato Grosso

Ano	Tarifa Média Doméstica Nominal (R\$)	Tarifa Média Doméstica Real (R\$)	Assentos Comercializados	Distância Média (Km)
2016	431,19	439,50	1.529.258	1.271

Fonte: ANAC

O município de Rondonópolis conta com três aeródromos/aeroportos privados:

- SWMZ – Aeroporto Agroer Aviação (Pista de pouso: 850x20m)
- SDWC – Agropastoril Bom Pastor (Pista de pouso: 1000x18m)
- SWMZ – Aeroporto Estância Aeronaldo (Pista de pouso: 1100x18m)

E um aeródromo/aeroporto público:

- SWRD – Aeroporto Municipal Maestro Marinho Franco (Pista de pouso/decolagem: 1850x30m).

O terreno do antigo Aeroporto de Rondonópolis, na Avenida Fernando Corrêa da Costa foi vendido para a construção de um hospital particular.

Figura 108: Localização do Aeroporto e demais aeródromos



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

O Aeroporto de Rondonópolis foi inaugurado em 2000 e é o terminal de transporte aéreo mais importante do município. Devido ao potencial sócio-econômico da região Centro-Oeste, está incluído na Rede Estadual de Aeroportos da ANAC, o que o torna apto a exercer operações com aviões de grande porte.

O SWRD tem um terminal de passageiros com 400.00m² e um espaço para o estacionamento de veículos com 6.000.00m². Contem salas de embarque e desembarque, seis hangares, saguão, posto de abastecimento para as aeronaves, além de equipamentos para pousos noturnos, EPTA (Estação Prestadora de Serviço de Telecomunicações e Tráfego Aéreo), ambulâncias e caminhão de bombeiro.

Oferece voos regulares, não regulares de táxi aéreo e de aviação geral. Tem como principal rota a conexão entre o município de Rondonópolis e o Aeroporto Internacional de Cuiabá, em Várzea Grande, Mato Grosso.

O Aeroporto fica a 16 quilômetros do centro da cidade e está localizado no bairro Vila São José, próximo ao Parque Estadual Dom Osório Stoffel.

A rota de acesso a partir do centro de Rondonópolis é pela Rodovia Juscelino Kubitschek (BR-163) e pela Rodovia do Peixe (MT- 471) na direção sul, vindo do município de Itiquira.

A linha de ônibus 208 (Fazenda Guarita / Bela Vista) é a única rota que mais se aproxima do aeroporto, sendo o seu ponto final (e retorno) na Fazenda Guarita, a cerca de 5 quilômetros de distância do Aeroporto. O empreendimento tem uma entrada principal, com acesso via carros, motos e a pé.

A figura a seguir ilustra os principais acessos ao aeroporto:

Figura 109: Entrada do Aeroporto de Rondonópolis



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Figura 110: Entrada do Aeroporto de Rondonópolis



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

A ‘Azul Companhias Aéreas’ e ‘Passaredo Linhas Aéreas’ são as companhias operantes nesta unidade. Os horários de operação acontecem nos períodos diurnos e noturnos.

Segundo pesquisa da Secretaria de Aviação Civil, estudo e trabalho são os principais motivos para a utilização deste tipo de modal. Não há dados mais intrínsecos no que se refere ao fluxo de passageiros neste Aeroporto e seus adjacentes aeródromos, entretanto, estima-se que em 2015, foram realizadas 444 decolagens no SWRD, que resultou em cerca de 25,300 viagens domésticas.

Devido ao seu bom rendimento no âmbito agropecuário, o município de Rondonópolis se destaca pela exportação de seus produtos para o resto do país. De maneira geral, as cargas são despachadas para aeroportos de maior magnitude, para assim, serem distribuídas ao restante do país. O quadro a seguir mostra os principais destinos de decolagens envolvendo cargas no município no ano de 2008:

Quadro 77: Rotas Nacionais de transporte aéreo de cargas – 2008

Origem	Destino	Carga (KG)
Rondonópolis-SWRD	Int. Campo Grande - SBCG	72.873
	Marechal Rondon - SBCY	225.720
	Londrina - SBLO	41.726
	Maringá - SBMG	155.232
	Dourados - SDDO	6.508

Fonte: Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT



No ano de 2015, estima-se que 22 mil toneladas de cargas foram transportadas através do aeroporto de Rondonópolis.

4.3.2.4 Rondon Plaza Shopping

Rondon Plaza Shopping é um centro comercial, sendo o único Shopping da cidade de Rondonópolis. Em funcionamento desde 2001, o empreendimento possui 61,500 m² de área total, com 23.500m² construídos.

Está localizado na Avenida Lions Internacional, número 1950, no bairro Jardim Sagrada Família, próximo aos bairros Vila Aurora II, Vila São Sebastião e Parque Residencial Cidade Alta. Nestes bairros se localizam condomínios de alto padrão tais como: O Edifício Solar do Cerrado e o Edifício Residencial Taiamã. Estes condomínios são constituídos em sua grande maioria por famílias de alto poder aquisitivo, o que corrobora para a seletividade do público que frequenta o empreendimento.

O Shopping possui 75 lojas de vários seguimentos, incluindo:

- Decoração
- Vestuário
- Alimentação
- Artigos esportivos
- Artigos eletrônicos
- Livraria
- Academia
- Estabelecimentos prestadores de serviços tais como: agência bancária e lotérica.

Além das lojas de varejo diversas, existe um supermercado, três salas de cinema (sendo uma 3D) com capacidade para mil pessoas, quinze quiosques, 11 restaurantes, 1 pista de Kart e um posto de combustível. Estima-se que o Shopping tenha um fluxo de 5 mil visitantes diários, somando uma média de 150 mil frequentadores ao mês.

O horário de funcionamento (das lojas) é de Segunda a Sábado, das 10 horas as 22 horas e Domingos e feriados das 14 horas as 20 horas. O estacionamento funciona de Segunda a Domingo das 10 horas as 01 hora.

O acesso ao Shopping pode ser a pé, carro, ou de moto, existindo duas entradas principais: Na Avenida Lions Internacional e a outra pela Avenida Governador Júlio José de Campos. A circulação de carga e descarga acontece na Rua Maria Soares de Paiva.

Figura 111: Shopping Rondon Plaza e seu entorno

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Figura 112: Shopping Rondon Plaza e seu entorno

Entrada pela Avenida Lions Internacional



Entrada pela Av. Governador Júlio J. de Campos



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

O estacionamento tem 1.200 vagas para carros e 700 vagas para motos. O período de permanência estacionado é pago, custando R\$ 4,00 para carros e R\$ 3,00 para motos.

Em junho de 2017 a câmara municipal de Rondonópolis aprovou o Projeto de Lei nº 05/2017 de autoria do vereador Dr. Orestes Miraglia, que isenta o consumidor do pagamento de taxa de estacionamento em Shoppings, supermercados, bancos e similares no município. O Projeto de Lei (que até o seguinte fechamento deste diagnóstico não havia sido sancionado pelo prefeito) institui que a isenção da taxa de estacionamento ficaria condicionada a comprovação de compras ou despesas dentro do estabelecimento.



4.3.2.5 Polos Industriais

Com o desenvolvimento acelerado do município no âmbito ao Agronegócio, Rondonópolis logo se tornou referência no que se refere a ser um polo industrial, atraindo as empresas do âmbito de produção.

Grande parte das indústrias presentes produzem insumos para a área agropecuária da região, dentre elas constituem-se empresas fabricantes de biodiesel, fertilizantes, agrotóxicos, esmagadores de grãos e etc. abaixo são apresentadas as indústrias mais relevantes do município.

- ADM
- Frigorífico Agra
- Adubos Trevo
- Heringer
- BB Fértil
- Nortox
- Bunge
- Nutripura Ração Animal
- Cargill
- Produtos Rei
- Cervejaria Petrópolis
- Santana Têxtil
- Dixie Toga
- TBM Têxtil
- Fertipar Fertilizantes

Devido a esta grande quantidade de indústrias, Rondonópolis é considerada uma das 100 cidades industriais mais influentes do país, além de ser a líder em exportações do Mato Grosso. O município exporta principalmente produtos derivados da soja, algodão e carnes em geral, tendo estes destinos para países da Ásia, Europa, Oriente Médio e África.

Com base no Plano Diretor de Rondonópolis (Lei nº 043/2006) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 056/2007) as zonas urbanas do município estão categorizadas conforme o seu uso. Núcleos constituídos por indústrias são pertencentes a categoria de Zona Industrial (ZI). Dentro desta categoria ainda existe subclassificações, para designar as diferentes áreas de atuação e magnitude de tais empresas:

- **Indústria Inócua:** Caracterizada pelas atividades fabris de pequena potencialidade, não poluente, que não faz dano e que não prejudica a vizinhança;
- **Indústria não Impactante:** Caracterizada pelas atividades fabris de média potencialidade, que em sua produção emite ruídos, poeiras, efluentes líquidos ou outros em graus toleráveis;
- **Indústria impactante:** caracterizada pelas atividades fabris de média e grande potencialidade, com caráter de incomodidade pelo seu potencial poluidor, sendo exigidas instalações adequadas e localização preferencial nos polos industriais, podendo instalar-se em faixas especiais lindeiras às rodovias federais;

- **Indústria de Alto Impacto:** Caracterizada pelas atividades fabris de grande potencialidade, que pelo alto potencial poluidor e periculosidade, exigem instalações adequadas e localização específica nos polos industriais;
- **Indústria Isolada:** Caracterizada pelas atividades fabris de grande potencial poluidor, de caráter extremamente impactante, que pela natureza dos produtos, matéria prima utilizada, combustíveis empregados ou pela consequente emissão de odores, poeiras, fagulhas, ruídos e outros grandes incômodos que possam prejudicar a saúde ou conforto público, deve ser afastada da zona urbana, devendo localizar-se em área de expansão urbana ou rural.

A Zona Industrial de Rondonópolis é constituída por três núcleos: Distrito Industrial de Rondonópolis, Parque Industrial Vetorasso e Micro Distrito Anézio P. de Oliveira.

Distrito Industrial de Rondonópolis:

Este núcleo fica no extremo oeste do município, próximo aos bairros Jardim Ana Clara e Cidade Salmen. Tem 2.743.841m² de área e fica aproximadamente a 3 km do Centro. Os acessos se dão pela Avenida José Pinto, Avenida Ítório Corrêa da Costa e Avenida Presidente Médici. Há mais de 30 indústrias neste local, oriundas da área de fertilizantes, produção de pastagem e metalúrgicas.

As maiores do núcleo são: ADM do Brasil, Orcapol Armazéns Gerais Transportes e Yusuke Kawati. A linha de ônibus 202 (Distrito Industrial) passa pelo núcleo, através da Avenida Maria de Oliveira.

Figura 113: Distrito Industrial de Rondonópolis



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Parque Industrial Veterasso / Augusto Bortoli Razia:

O núcleo fica na região oeste de Rondonópolis, próximo aos bairros Vila Goulart e Jardim Maria Veterasso.

Tem aproximadamente 5.387.116m² de área e fica a 4,7 km do Centro. Os acessos se dão pela Avenida Ítório Corrêa da Costa e Rodovia Juscelino Kubitschek. Este núcleo tem aproximadamente 20 indústrias, dentre elas a fabricante de bebidas Grupo Petrópolis e a Nordox, maior fabricante de produtos químicos dos país.

As linhas de ônibus 207 (Verde Teto) e linha 208 (Fazenda Guarita Bela Vista) passam pelo núcleo, através da Rodovia Juscelino Kubitschek e Avenida Ítório Corrêa da Costa.

Figura 114: Parque Industrial Veterasso



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Micro Distrito Anézio P. de Oliveira:

O núcleo em questão fica ao norte do município, próximo aos bairros Chácara Beija-Flor e Chácara Globo Recheio.

Tem aproximadamente 408.172m² de área urbana e fica a 6 km do Centro. Os acessos se dão pela Avenida Bandeirantes e a Rodovia Eixo Viário Conrado Sales. Este núcleo tem mais de 40 indústrias, em sua maioria metalúrgicas e serralherias.

A linha de ônibus 116 (Globo Recheio) passa pelo núcleo, através da Avenida Bandeirantes.

Figura 115: Micro Distrito Anézio P. de Oliveira



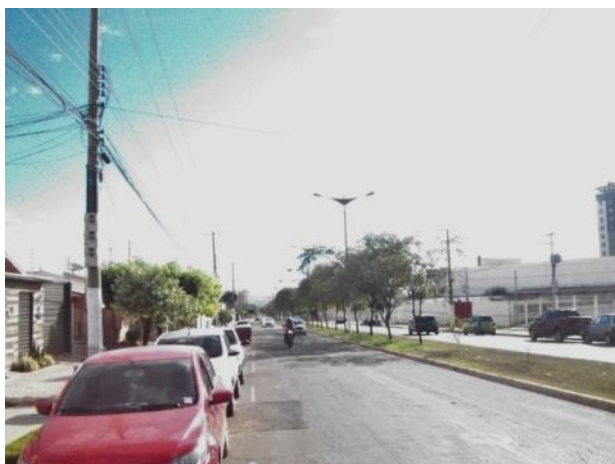
Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

4.3.3 Política de Estacionamento

Em termos de mobilidade urbana, quando uma área pública se torna por alguma razão insuficiente (devido a proibições de estacionamento, alto tráfego de veículos, excesso de veículos precisando de vagas de estacionamento etc.), começa a existir pelo mercado uma indução por uma política estacionamento em áreas privadas, bem como a privatização de espaços públicos.

Na dinâmica urbana de Rondonópolis - cidade predominantemente horizontal, esparsa e pouco densa - ainda que se tenha verificado uma grande ampliação da frota de motocicletas nos últimos anos, quando se observa a largura de suas vias, é constatada que existe a possibilidade, mesmo no centro da cidade, da existência de faixas de estacionamento (muitas vezes nos dois lados da via), pois existe infraestrutura para tal.

Abaixo, alguns exemplos da tipologia viária predominante no município:

Figura 116: Tipologia Viária x Política de Estacionamento**Avenida Amazonas****Avenida Ary Coelho****Avenida Governador Júlio José de Campos****Avenida Marechal Rondon****Rua Efrem Caminschi****Rua Fernando Corrêa da Costa**

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Na região central da cidade, assim como em muitas cidades brasileiras, iniciou-se um processo de privatização do espaço público, através da introdução de um serviço regulatório de estacionamento pago.

Tal política de estacionamento de veículos automotores é regulamentada pela Lei Municipal nº 6.916/2011, que institui o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago, denominado Rotativo Rondon.

O uso deste sistema é feito mediante o pagamento de tarifa pela ocupação da vaga, realizado através de parquímetros, postos de venda, monitores credenciados no local, pela internet ou aparelho celular.

O tempo máximo de permanência do veículo na mesma vaga é de 3 horas contínuas, sendo obrigatória a retirada do veículo quando expirado este prazo, para promover a rotatividade necessária ao sistema.

De acordo com a referida lei, o sistema é destinado ao estacionamento de veículos automotores de passageiros e de carga com 2 eixos e PBT/PBTC (peso bruto total / peso bruto total combinado) de até 10.000 k, e os veículos tipo vans com 2 eixos e capacidade de até 24 pessoas.

Integra a área do Rotativo Rondon os logradouros compreendidos entre a Avenida Dom Wunibaldo com a Avenida Bandeirantes e entre a Rua João Pessoa e a Rua Dom Pedro II, conforme demonstra a figura abaixo, retirada do sítio eletrônico do sistema.

Figura 117: Quadrilátero de abrangência do Rotativo Rondon¹⁵



Fonte: Rotativo Rondon

¹⁵ As áreas em laranjas correspondem aos bolsões de estacionamento gratuito

Conforme Nota Explicativa¹⁶ divulgada pela Prefeitura Municipal de Rondonópolis, o serviço conta com 2617 vagas de estacionamento, sendo 1732 para carros, 738 para motocicletas e 147 livres (isentos, idosos e deficientes).

O horário de funcionamento é das 08h às 18h, de segunda a sexta-feira e das 08h às 12h aos sábados, exceto em feriados. Tais horários podem ser estendidos ou suspensos em ocasiões especiais, por meio do Poder Executivo Municipal.

Em Setembro de 2017 as tarifas foram reajustadas, e passaram a custar R\$2,60/hora para carros e caminhonetes e R\$1,20/hora para motos. Estão isentos de pagamento da tarifa (Lei nº 6.916, de 07 de outubro de 2011):

- Os veículos prestadores de serviços públicos essenciais, incursos na Resolução nº 268/08 do CONTRAN, e que estejam cumprindo as disposições da mesma;
- Os veículos oficiais dos órgãos e empresas públicas federais, estaduais e municipais, ou a serviços dos órgãos, desde que devidamente identificados e efetivamente em serviço, conforme determinado em Decreto Regulamentar;
- Os veículos conduzidos ou para condução de deficientes físicos e idosos, desde que devidamente identificados, nas vagas reservadas;
- Os pontos de transporte individual de passageiros em automóvel de aluguel (Táxi e Mototáxi).

Ainda, de acordo com o artigo 13 da referida lei, o uso de coletores de entulhos (containers), carga e descarga de mudança, serviços de concretagem e outros serviços especiais deve ser feito mediante ofício prévio do responsável, solicitando autorização da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SETRAT), no qual especificará o horário e o tempo de permanência destes no local.

A receita líquida arrecadada o serviço é aplicada em sinalização de trânsito, engenharia de tráfego, educação de trânsito e acessibilidade.

Figura 118: Usuários e posto de venda

Parquímetro na Praça Brasil



Usuários e posto de venda



¹⁶ Nota Explicativa de 20 de setembro de 2016.

Sinalização Vertical de Regulamentação Parquímetro na Rua Fernando Corrêa da Costa

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Ainda, é necessário mencionar sobre a existência de estacionamentos informais.

O caso mais emblemático é o do estacionamento situado dentro da área pertencente ao Terminal Central de Rondonópolis onde, no mesmo lote, ônibus de serviço e seus usuários dividem espaço com veículos particulares, táxis e mototáxis, não havendo nenhuma regulamentação e infraestrutura para tal, conforme pode ser observado nas imagens a seguir.

Figura 119: Estacionamento informal no Terminal Central





Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Em relação à legislação vigente no que concerne à Política de Estacionamento em Rondonópolis, têm-se as seguintes leis, decretos e resoluções:

- Lei nº 2.926, de 24 de junho de 1998, que dispõe sobre a isenção de pagamento da taxa de estacionamento da Zona Azul do centro da cidade aos aposentados.
- Lei nº 6.916, de 07 de outubro de 2011, que institui o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago, denominado Rotativo Rondon.
- Decreto nº 6.893, de 19 de abril de 2013, que regulamenta a Lei nº 6.916/2011, dividindo a área de abrangência do Rotativo Rondon em Área Azul e Área Verde.
- Decreto nº 6.911, de 06 de maio de 2013, que altera o Decreto nº 3.422/2002, que regulamenta a colocação e permanência de caçambas para a coleta de resíduos inorgânicos nas vias e logradouros públicos do município de Rondonópolis.
- Decreto nº 7.319, de 04 de junho de 2014, que regulamenta o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago, denominado Rotativo Rondon, no que diz respeito às vagas de estacionamento, forma de operacionalização do sistema, denominação da área de abrangência, cobranças e tarifas.
- Resolução nº 003, de 27 de janeiro de 2015, que dispõe sobre a regulamentação da utilização do tempo limite de 20 minutos de tolerância previsto no Artigo 3º, Parágrafo 2º do Decreto nº 7.319/2014.
- Decreto nº 7.624, de 23 de junho de 2015, que regulamenta o artigo 13 da Lei 6.916/2011 sobre o uso de coletores de entulhos (caçambas) nas áreas do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago mediante o pagamento de tarifas pela ocupação da vaga.

4.3.4 Monitoramento e Fiscalização

O monitoramento e fiscalização do trânsito em Rondonópolis são feitos pela Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SETRAT), através de agentes de trânsito e de fiscalização eletrônica por lombadas, radares fixos e móveis e avanços semaforicos.

As lombadas eletrônicas estão instaladas nas avenidas Brasil e Lions Internacional e nas ruas Dom Pedro II, Fernando Correa da Costa e Rio Branco.

Os radares eletrônicos estão situados na Rua Fernando Correa da Costa e nas avenidas Presidente Médici, Júlio Campos, dos Estudantes e Bandeirantes.

Os avanços semaforicos estão localizados nas esquinas da Rua Dom Pedro II com a Avenida Dom Wunibaldo, na Rua Dom Pedro II com a Avenida Bandeirantes, na Rua Rio Branco com a Avenida Frei Servácio, e na Rua Fernando Correa da Costa com Avenida Dom Wunibaldo.

Figura 120: Lombada eletrônica na Av. Lions Internacional



Fonte: Google Street View

Figura 121: Radar eletrônico na Av. Presidente Médici



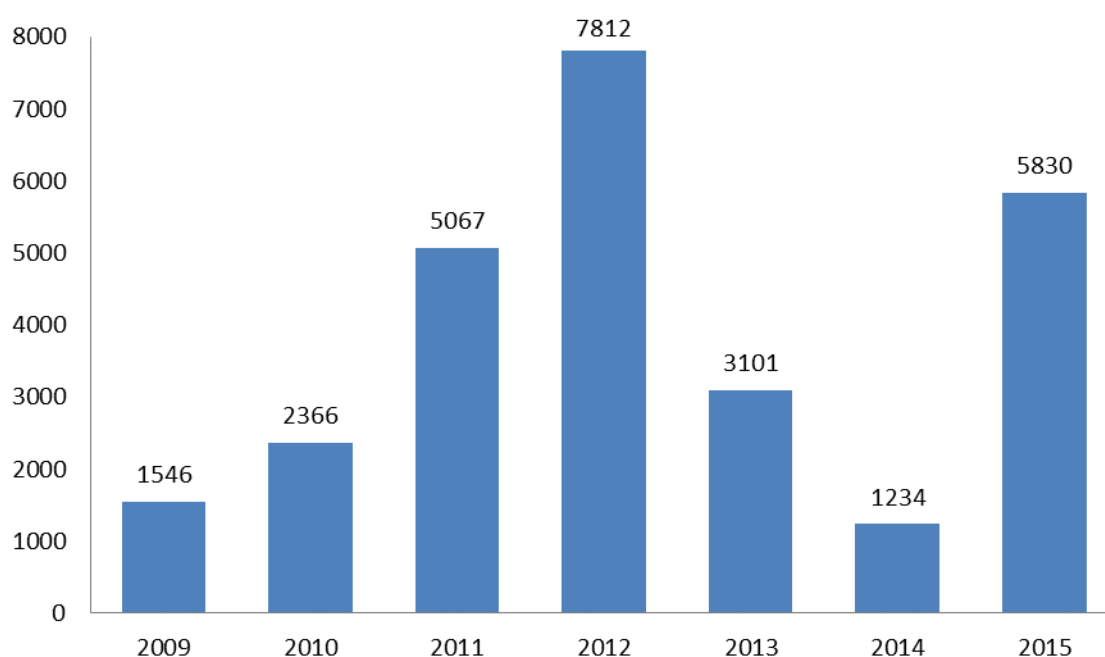
Fonte: Google Street View

Figura 122: Avanço semafórico na R. Dom Pedro II com Av. Dom Wunibaldo

Fonte: Google Street View

De acordo com dados fornecidos pelo Gabinete de Gestão Integrada (GGI), de 2009 a 2015 a quantidade de notificações aplicadas foi crescente no período de 2009 a 2012. Em 2012, ocorreu a lotação do pátio, o que acarretou a paralisação de várias operações e assim, foi registrada uma baixa de notificações nos dois anos seguintes.

Já no ano de 2015, com a criação do Pátio Rondon (localizado próximo à Av. Médico), foi registrada uma alta na aplicação das notificações, conforme pode ser verificado no gráfico abaixo:

Gráfico 55: Notificações aplicadas

Fonte: GGI/ Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

4.3.5 Sinalização Semafórica

O conceito e a classificação de sinalização semafórica está estabelecido no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume V – Sinalização Semafórica:

A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente por meio de sistema eletromecânico ou eletrônico. Tem a finalidade de transmitir diferentes mensagens aos usuários da via pública, regulamentando o direito de passagem ou advertindo sobre situações especiais nas vias.

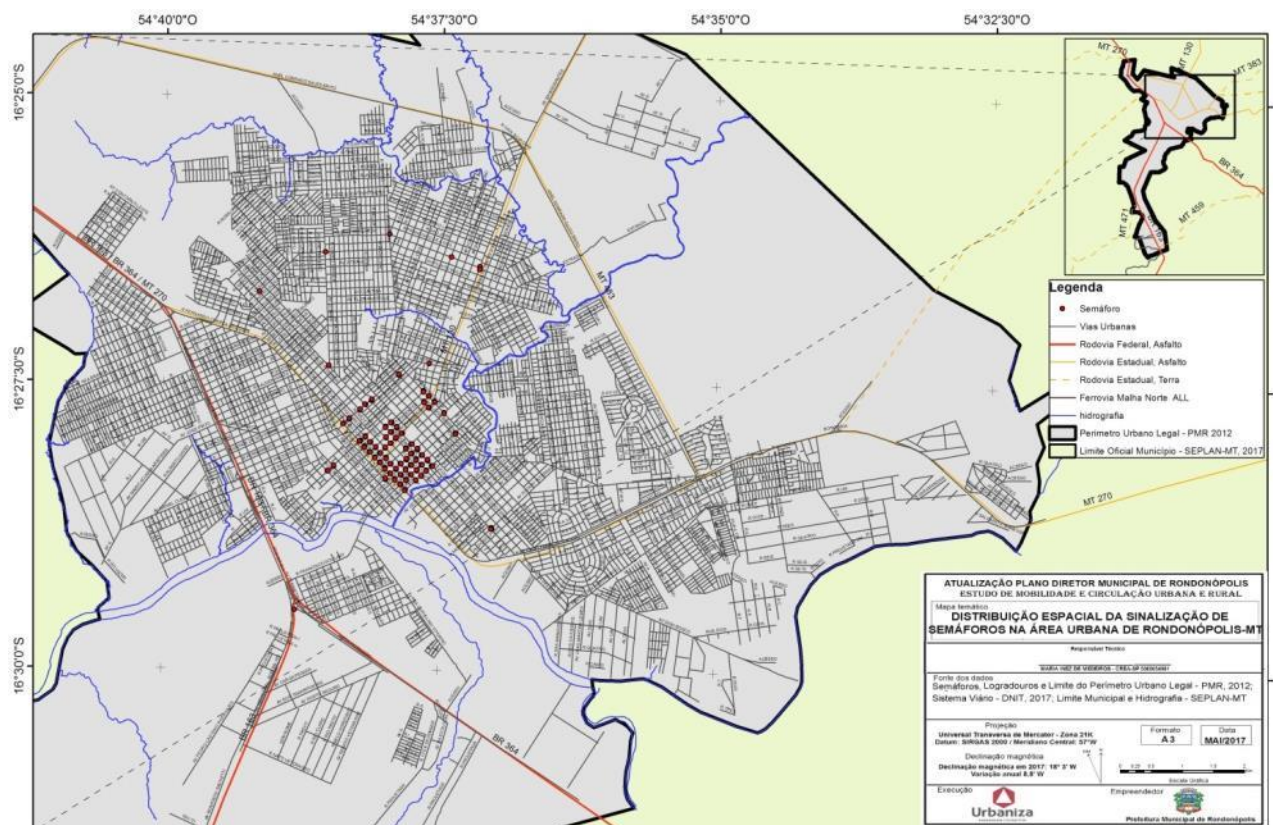
Regulamentar o direito de passagem dos vários fluxos de veículos (motorizados e não motorizados) e/ou pedestres numa interseção ou seção de via;

Advertir condutores, de veículos motorizados ou não motorizados, e/ou pedestres sobre a existência de obstáculo ou situação perigosa na via.

Além disso, o manual elaborado pelo CONTRAN, trata sobre considerações e critérios gerais para a implantação dessa sinalização, como posicionamento da sinalização semafórica na via e os critérios para remoção de sinalização semafórica implantada; características gerais para o controle semafórico e os elementos da programação semafórica.

A figura abaixo apresenta a localização de todas as interseções semaforizadas de Rondonópolis, onde é possível perceber a concentração na região central do município:

Figura 123: Interseções Semaforizadas

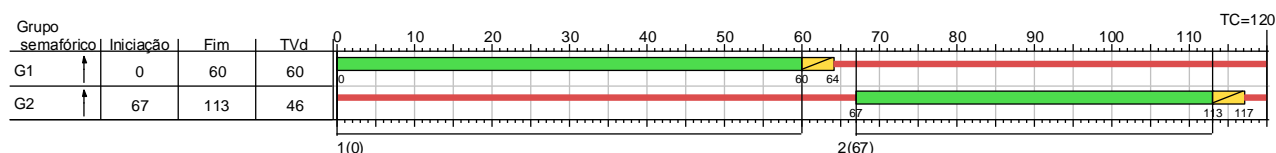


Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva



Os gráficos abaixo apresentam a programação semafórica de algumas interseções, obtidas *in loco* durante vistoria. Foi possível constatar em todos os locais vistoriados, está em operação o mesmo plano em todos os horários. Não foi possível constatar se essa característica se deve por conta de restrições do modelo do controlador ou por algum outro fator. O fato é que uma única programação não é compatível com o fluxo de veículos que circulam ao longo do dia (conforme demonstrado no item 4.2.2.3 Contagem De Tráfego).

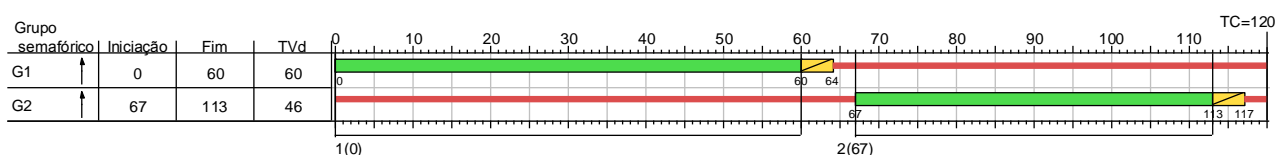
Gráfico 56: Programação Semafórica - Rua Fernando Corrêa da Costa x Avenida Bandeirantes



Stage sequence: 1-2

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

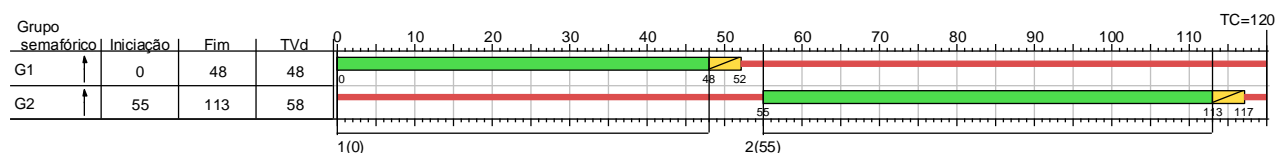
Gráfico 57: Programação Semafórica - Rua Fernando Corrêa da Costa x Avenida Tiradentes



Stage sequence: 1-2

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

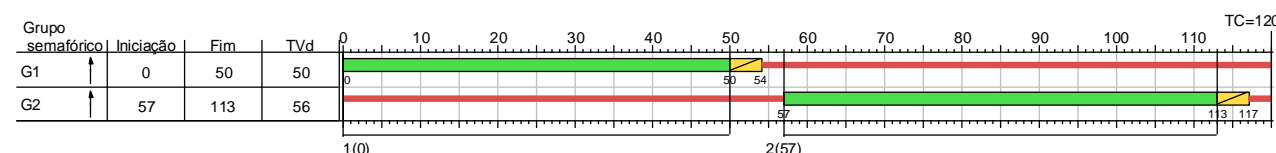
Gráfico 58: Programação Semafórica - Avenida Bandeirantes x Rua Dom Pedro II



Stage sequence: 1-2

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Gráfico 59: Programação Semafórica - Avenida Tiradentes x Rua Barão do Rio Branco



Stage sequence: 1-2

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

No dia 04 de Setembro de 2017 o site da prefeitura divulgou que a SETRAT irá implantar em mais 20 interseções sinalização semafórica, porém a notícia só localiza as seguintes interseções:



- Rua Otávio Pitaluga com a Avenida Marechal Dutra;
- Avenida Ponce de Arruda com a Rua Otávio Pitaluga;
- Avenida Amazonas com a Rua XV de Novembro;
- Rua Barão do Rio Branco com a Avenida Kamal Jumblat;

Nas interseções abaixo, será implantado também a tecnologia do laço virtual:

- Avenida Presidente Médici com a Rua Ari Coelho;
- Avenida Presidente Médici com a Rua XV de Novembro;
- Avenida Lions Internacional com a Rua Fernando Correa da Costa;

Sinalização semafórica para auxiliar a travessia de pedestres nos seguintes locais:

- Avenida Amazonas entre a Rua Fernando Correa da Costa com a Rua Dom Pedro II;
- Avenida Marechal Rondon entre a Rua Arnaldo Estevão com a Rua Dom Pedro II.

Além de obter segurança e garantir que o fluxo de veículos possam trafegar pelos locais, não foi divulgado se estudos que justifiquem a implantação das sinalizações foram elaborados e quais as programações que serão implantadas.

4.4 Sistema de Transporte Público

4.4.1 Transporte Coletivo Urbano

O serviço de transporte coletivo é um dos principais elementos do sistema de mobilidade de uma cidade e deve proporcionar as condições de deslocamento da população para atendimento de suas necessidades básicas de trabalho e educação e também de outras atividades como saúde e lazer.

Dessa forma, a análise das condições de atendimento dessa população é determinante na configuração do sistema de mobilidade, pois um serviço deficiente acarreta desequilíbrio de todas as outras formas de se movimentar.

Em Rondonópolis, a situação atual do sistema de transporte coletivo é caótica. A atual operadora, Viação Cidade de Pedra, está operando em caráter emergencial, pois o prazo de concessão terminou em 2014. Uma licitação realizada para definir nova concessionária, em dezembro/2016, terminou deserta, ou seja, sem apresentação de propostas por parte de empresas.

No início deste ano, a empresa anunciou que iria deixaria de operar o transporte coletivo local. Essa decisão levou ao aumento da tarifa, aprovado pelo Conselho Municipal de Transporte e Trânsito desde o final de 2016, mas não autorizado até então pelo poder executivo.

As análises que foram realizadas para avaliação da oferta do serviço da Cidade de Pedra permitiram constatar que a situação é realmente precária. As viagens não estão sendo cumpridas conforme programação, a idade média da frota em operação é elevada e os veículos estão em péssimas condições de circulação.



Esse conjunto de fatores foi decisivo para a decisão de se realizar um estudo mais aprofundado dos fatos históricos ocorridos e que levaram o serviço ao estado atual de calamidade.

Para tanto, foi solicitada para a Prefeitura Municipal de Rondonópolis toda a legislação referente ao transporte coletivo municipal além de dados específicos sobre o histórico da operação, tais como itinerários, horários de operação, frota, tarifas e também com relação à utilização do serviço demonstrada através de dados estatísticos da demanda.

Além destes dados, foram também solicitados os dados à Concessionária Cidade de Pedra, que por obrigação contratual, deve disponibilizar, rotineiramente, uma série de informações do sistema, para acompanhamento e gestão do poder público.

A PMR disponibilizou somente as leis vigentes sobre o sistema e a Concessionária Cidade de Pedra disponibilizou dados parciais, referentes à operação do sistema no período entre os dias 08 e 15 de maio de 2017.

O material disponibilizado não foi suficiente para avaliar o serviço em operação e tampouco os motivos pelos quais o sistema se encontra na atual situação de precariedade. Dessa forma, buscou-se outra forma de se obter informações mais conclusivas, optando-se por uma varredura das legislações disponíveis no sítio eletrônico da Câmara Municipal de Rondonópolis (<http://leiscmroo.webadmin.net.br/index.aspx>). Esse levantamento possibilitou elaborar um histórico do serviço de transporte coletivo de Rondonópolis, desde a década de 1960, apresentado a seguir.

4.4.1.1 Histórico

O processo de emancipação de Rondonópolis está diretamente ligado à política do sistema de colônias implantado pelo governo estadual, inserindo a localidade no contexto capitalista de produção como fronteira agrícola. Após sua emancipação que ocorreu em 1953, todo o setor produtivo concentrava-se no campo, que já se configurava como grande produtor de alimentos. A área urbana era incipiente, contando com algumas opções de serviços que davam apoio às atividades do campo. É a partir deste cenário que ocorrem as transformações que serão descritas, a cada década, a seguir.

Décadas de 1950 - 1960

Na década de 50 o espaço urbano se resumia ao quadrilátero central formado pelas Avenidas Kennedy e Dom Wunibaldo e pelas Ruas Dom Pedro II e Floriano Peixoto (definido inicialmente por Otávio Pitaluga em 1918 e ampliado em 1947-48 por Domingos de Lima) e a Vila Operária, loteada por Daniel Martins Moura, no final da década de 50, totalizando cerca de 3,25km² de áreas ocupadas. A população urbana era de 844 habitantes (apenas 29,2% da população total), que representava uma densidade demográfica de 259,9 habitantes/km².

Na década de 60 foram aprovados os primeiros loteamentos privados dando origem a Cidade Salmen, os Jardins Modelo, Oliveira, Paulista, Pindorama, São Francisco e Urupês, aos Loteamentos Cellos, Nossa Senhora Aparecida e Olivina e as Vilas

Andréia, Aurora, Iracy, Mariley e Marinópolis. A área ocupada dobrou chegando a 6,86km². A população urbana era de 4.482 habitantes (apenas 20,1% da população total), que representava uma densidade demográfica urbana de 653,5 habitantes/km².

Nesse período, houve a necessidade de se implantar um sistema de transporte coletivo para atendimento dos moradores da zona rural, dando início às primeiras legislações pertinentes a esse serviço, com a outorga de permissão para exploração de linhas rurais. Todas as outorgas foram realizadas com base legal no Artigo 46 da Lei Estadual nº 2.820 de 01 de março de 1968. As linhas em operação eram:

- São José da Serra – Comac – Rondonópolis (Decreto Executivo – 17/1968)
- São José do Povo – Nova Catanduva – Ponto Chic – Rondonópolis (Decreto Executivo – 17/1968)
- Pedra Preta – Rondonópolis (Decreto Executivo – 18/1968)

Figura 124: Evolução Urbana de Rondonópolis – Período 1953 – 1969



Fonte: “De Povoados a Cidade” – Júlio Cesar Suzuki (Cadastro de Imóveis de Rondonópolis)

Prefeitura Municipal de Rondonópolis

“O Processo de Segregação Sócio-Espacial no Contexto do Desenvolvimento Econômico de Rondonópolis” – Silvio Moisés Negri

Serviço de Saneamento Ambiental de Rondonópolis – SANEAR



Década de 1970

Na década de 70 intensifica-se o crescimento das atividades do campo e começa a ocorrer o adensamento da zona urbana, dando início à inversão do modelo de ocupação com o crescimento da população urbana atingindo 40,5% da população total do município, ou seja, dos 62,1 mil habitantes, 25,1 mil habitavam a zona urbana.

Verificou-se o espraiamento da ocupação da área urbana em todos os sentidos, configurando certo adensamento da área central. A área ocupada cresceu 111% totalizando 18,00km², representando uma demográfica urbana de 1.395,9 habitantes/km².

Para atendimento da demanda urbana foi outorgada a permissão para exploração do serviço de transporte coletivo urbano através da Linha Centro – Salmen (Decreto Executivo 166/1970). O Decreto Executivo 167/1970 outorga permissão de outras linhas urbanas, contudo não foi possível obter maiores detalhes dessas outras linhas.

Também foram outorgadas permissões para exploração de mais quatro linhas rurais:

- Pedra Preta – Grotão – Bugim – Petrovina (Decreto Executivo – 144/1970)
- Rondonópolis – Areia (Decreto Executivo 173/1970)
- Rondonópolis – Naboreiro (Decreto Executivo 174/1970)
- Rondonópolis – São José do Povo – Mereiral (Decreto Executivo 187/1970)

Com o evidente crescimento da zona urbana, houve a necessidade de se planejar um modelo de operação para o transporte coletivo e em 1971, foi publicada a Lei Ordinária 256 de 04 de janeiro de 1971, que estabeleceu as regras para o transporte coletivo rodoviário municipal de passageiros, caracterizando-o como serviço público a ser explorado mediante permissão ou concessão. Também definiu o Departamento de Viação e Obras Públicas como responsável pela outorga das permissões e/ou concessões através da realização de concorrências públicas. O modelo previa que a empresa vencedora das concorrências recebia a outorga para exploração da(s) linha(s) através de uma permissão com prazo máximo de seis meses e, caso o serviço fosse prestado de forma satisfatória, era outorgada a concessão por prazo de um a seis anos, podendo ser prorrogada pelo Conselho de Tráfego (criado pela mesma Lei – Artigo 17, dentro da estrutura do Departamento de Viação e Obras Públicas com competência para analisar todos os assuntos referentes ao transporte coletivo).

A lei assegurou os direitos às permissões existentes, sendo necessário que os permissionários regularizassem sua situação conforme as determinações da nova lei, com assinatura de contrato de concessão, constando o prazo de duração, a classificação da(s) linha(s), os itinerário, as restrições de trechos (quando necessário), e as regras de reajuste tarifário. No início da prestação do serviço era assinado o Termo de Compromisso (Artigo 10º) contendo as obrigações do permissionário ou concessionário.

Entre as obrigações, ressalta-se a obrigatoriedade de envio ao Departamento de Viação e Obras Públicas até o dia 10 de cada mês, o boletim estatístico do movimento de passageiros e encomendas realizado no mês anterior (Art. 10 – XIV). Também cabe citar que é obrigatória a concessão de passagens gratuitas aos funcionários da divisão de trânsito responsáveis pela fiscalização do serviço e aos membros do Conselho de Tráfego (Art. 10 – XIII) e também para as categorias previstas na Lei Orgânica (Artigo 233), ou



seja, homens e mulheres com idade superior a 65 e 55 anos, respectivamente, aos deficientes físicos e mentais participantes de Programas de Educação Especial, aos seus acompanhantes e aos guardas mirins devidamente uniformizados e de posse da carteira de identificação.

O Artigo 37º estabeleceu que os veículos de transporte coletivo municipal só podem receber passageiros em número igual aos assentos disponíveis.

O Artigo 38º estabeleceu o desconto de 50% sobre o valor da tarifa aos estudantes de qualquer grau e aos professores de ensino primário.

O Artigo 39º estabeleceu o valor da caução em dinheiro, estipulada em cinco veículos, com recolhimento no auto da assinatura dos contratos de permissão ou concessão.

Decorridos cinco anos após o início das concessões estabelecidas pela Lei 256/71 já era evidente o crescimento da área urbana, com a população atingindo a marca de 50 mil habitantes, foi realizado processo licitatório, através da Concorrência Pública 02/76 de 18 de agosto de 1976 que definiu a nova Concessionária do serviço de transporte coletivo e através do Decreto Executivo 921 de 13 de setembro de 1976, foi outorgada à Viação Rio Vermelho Ltda. a permissão para exploração das linhas municipais urbanas (cinco linhas) e rurais (10 linhas), condicionando o serviço aos dispositivos da Lei Municipal nº 256/1971. As linhas objeto dessa permissão foram:

Perímetro Urbano - Com ponto inicial na Praça dos Carreiros:

- Vila Operária
- Vila Salmen
- Vila Jardim Pindorama
 - Vila Duarte
- Núcleo Residencial da Cohab

Perímetro Rural:

- São José do Povo
- Nova Catanduva
- São José da Serra
- Areia
- Naboreiro
- Pedra Preta
- Boroaba
- Nova Galileia
- Bigiu
- Santa Escolástica ou Juriguinho

Não foi possível obter acesso ao Edital nem ao Contrato de Concessão, o que impossibilitou a apresentação dos detalhes que condicionaram esse serviço, como por exemplo, o itinerário das linhas, horários de operação, frota e tarifa bem como o plano de exploração dos serviços.

Na Figura 125, apresentada a seguir, está representada a ocupação urbana de Rondonópolis até o final da Década de 70 e as linhas de transporte coletivo existentes.