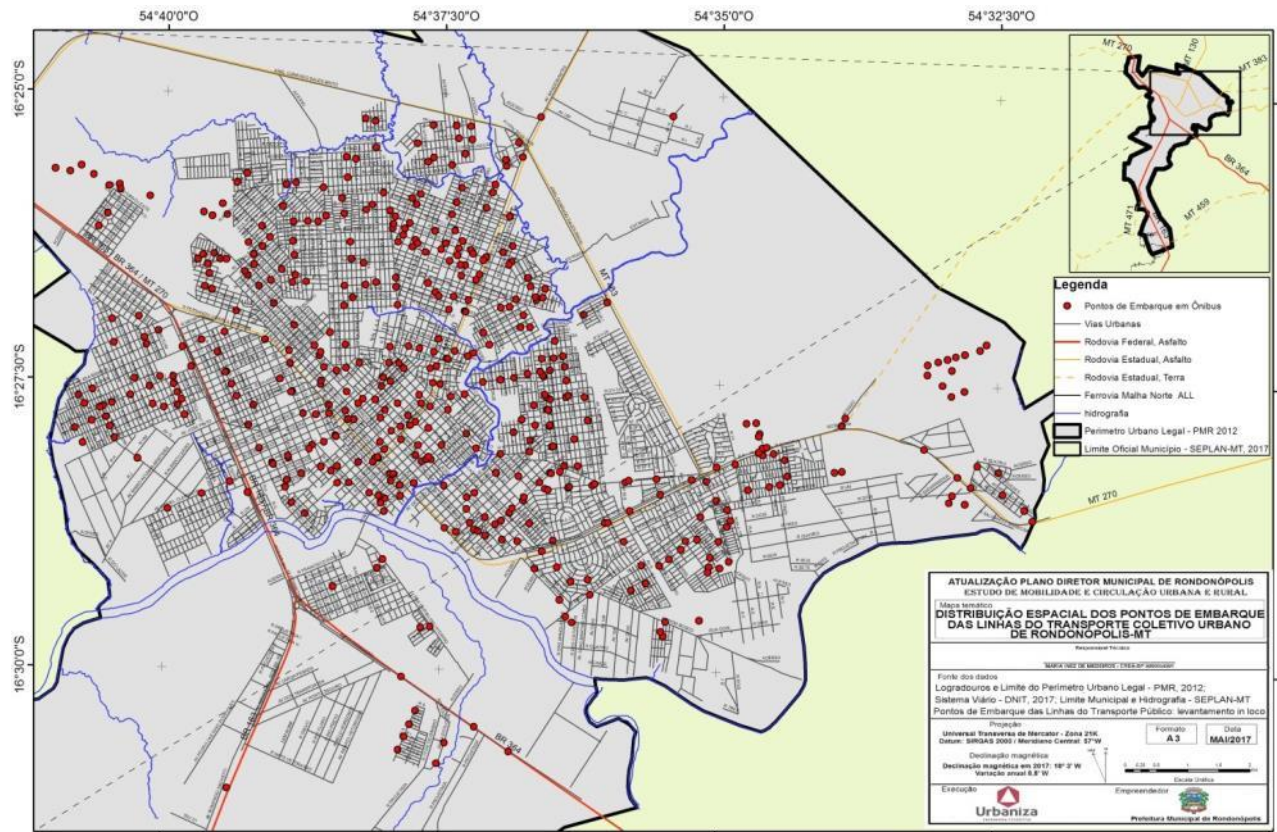




Foi realizado levantamento de campo para verificação da localização dos pontos de parada existentes, tendo sido identificados 591 pontos, sendo 445 pontos sem cobertura, 87 com cobertura e 59 pontos de integração. Na Figura 134: Localização dos Pontos de Ônibus, estão localizados os pontos de parada existentes.

**Figura 134: Localização dos Pontos de Ônibus**



**Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva**

Verifica-se que a localização dos pontos de parada não obedecem a um padrão de distanciamento mínimo, já que no centro a distância entre os pontos é de 250 a 350 metros. A medida que as linhas avançam para a periferia, essa distância vai aumentando, chegando a ser superior a 900 metros.

A Figura 135 apresenta a distância média para os pontos de ônibus.

As áreas em verde escuro são aquelas que apresentam maior número de pontos de ônibus, fazendo com que a distância até os pontos seja inferior a 300 metros.

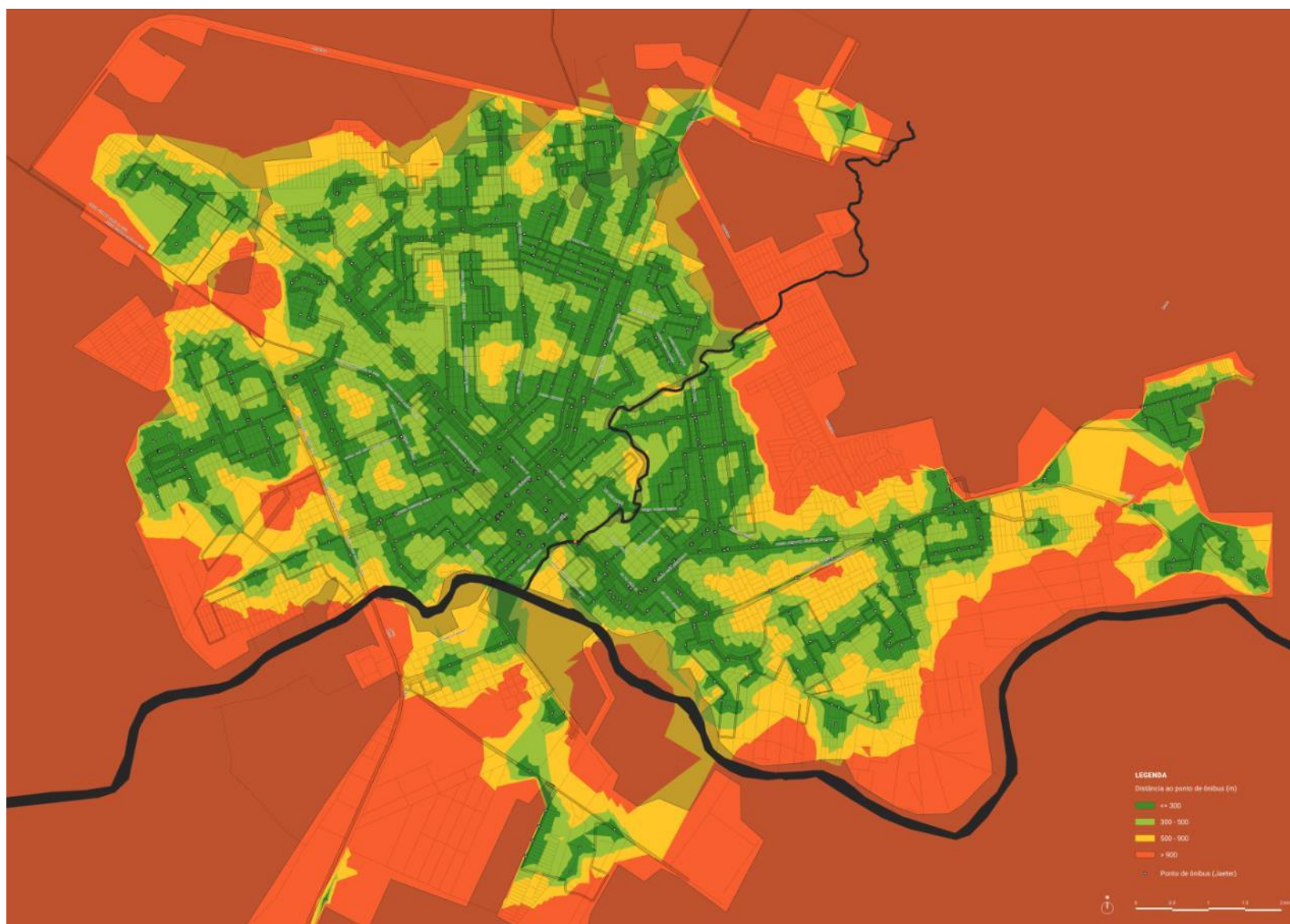
Nas áreas em verde claro a distância até os pontos é de 300 a 500 metros.

Nas áreas em amarelo a distância até os pontos é de 300 a 900 metros.

As áreas em laranja a distância até os pontos é superior a 900 metros.



Figura 135: Distância média aos Pontos de Parada





**Fonte:**

**Urbaniza**

**Engenharia**

**Consultiva**





No Quadro 82: Pontos de Integração x Linhas Integradas, apresenta-se a localização dos pontos de integração e respectivas linhas.

Com relação ao atendimento dos principais polos geradores da zona urbana de Rondonópolis, considerando-se que a área compreendida em um raio de até 300 metros para cada lado, a partir do eixo da via por onde circulam as linhas de ônibus, todos os polos são atendidos pelo menos por uma das linhas existentes, o que, através da integração entre as linhas seja ampliado o atendimento de cada polo gerador.

O Quadro 83: Bairros x Linhas de Transporte Coletivo, apresenta a relação dos bairros e as linhas que dão atendimento.

O Quadro 84: Polos Geradores de Viagens x Linhas de Transporte Coletivo, apresenta a relação dos polos geradores e as linhas que dão atendimento.

A Figura 136 apresenta a cobertura dos principais polos geradores de tráfego pela área de abrangência das linhas de transporte coletivo.

O Quadro 85: Caracterização do Sistema Viário de Suporte (exemplo) apresenta a extensão que a linha percorre por via, a característica da via, situação da sinalização horizontal, vertical e semafórica, pavimentação e drenagem, além do uso do solo. Encontra-se no Anexo 8 a caracterização de todas as linhas de ônibus.



**Figura 136: Polos Geradores x Transporte Coletivo**



Fonte:

Urbaniza

Engenharia

Consultiva





### Quadro 82: Pontos de Integração x Linhas Integradas

PONTO DE INTEGRAÇÃO	101	102	103	104	105	107	108	108A	111	112	113	114	115	116	117	201	202	203	204	206	207	208	209	211	212	214	216	
PI 01 - D. PEDRO II - VERDURÃO																												
PI 02 - D. PEDRO II - LOJA CIDADE DE PEDRA																												
PI 03 - D. PEDRO II - PÇA DOS CARREIROS																												
PI 04 - JOÃO PESSOA - PONTO EEMOP																												
PI 05 - D. PEDRO II - AGROBOI																												
PI 06 - D. PEDRO II - RAINHA DO PISO																												
PI 07 - PREFEITURA																												
PI 08 - RODOVIÁRIA NOVA																												
PI 09 - D. WUNIBALDO																												
PI 10 - PÇA DOS CARREIROS																												
PI 11 - MAL. RONDON - APÓS FERN. CORREIA																												
PI 12 - RIO BRANCO - PAPEL. CONTABILISTA																												
PI 13 - TIRADENTES - PROX. XV NOVENBRO																												
PI 14 - TIRADENTES - PROX. RIO BRANCO																												
PI 15 - TIRADENTES - IPEMAT																												
PI 16 - TIRADENTES - PROX. A DE MORAES																												
PI 17 - TIRADENTES - PROX. J. DINIZ																												
PI 18 - FERN. CORREIA - ANTIGO TERMINAL																												
PI 19 - FERN. CORREIA - PÇA BRASIL																												
PI 20 - FERN. CORREIA - PÇA BRASIL																												
PI 21 - CAIS																												
PI 22 - BANDEIRANTES - ANTIGA RODOVIARIA																												
PI 23 - BANDEIRANTES - SUPERCENTER																												
PI 24 - BANDEIRANTES - ATACADÃO																												
PI 25 - BANDEIRANTES - PÇA SAUDADE																												
PI 26 - BANDEIRANTES - IG. JD. ASSUNÇÃO																												
PI 27 - BANDEIRANTES - PROX. BOMBEIROS																												
PI 28 - BANDEIRANTES - PROX. DROG. BANDEIRAN.																												
PI 29 - BANDEIRANTES - PROX. MAQUINA ARROZ																												
PI 30 - ROTARY S. SEBAST. I																												
PI 31 - ROTARY S. SEBAST. II																												
PI 32 - ESC. ANDRÉ MAGGI I																												
PI 33 - ESC. ANDRÉ MAGGI II																												
PI 34 - SHOPPING I																												
PI 35 - SHOPPING II																												
PI 36 - ROTARY I																												
PI 37 - ROTARY II																												
PI 38 - LIONS E.E. RENILDA																												
PI 39 - LIONS INTERNACIONAL - SICREDI																												
PI 40 - PRES. MÉDICE - PROX. ANDORINHA																												
PI 41 - PRES. MÉDICE - V. MILITAR																												
PI 42 - S. FRANCISCO ASSIS - PÇA. V. OPERARIA																												
PI 43 - ARI COELHO - CESUR																												
PI 44 - JULIO CAMPOS - ATRÁS DO SHOPPING																												
PI 46 - AV: JACUÍ - PROX. R. DA SAUDADE																												
PI 47 - AV: JACUÍ - PROX. R. DA SAUDADE																												
PI 48 - CEMITÉRIO V. AURORA																												
PI 49 - MARACANÃ - VILA OLINDA																												
PI 50 - RIO GDE. DO SUL - STA. TERZINHA																												
PI 51 - RIO GDE. DO SUL - NOVO HORIZONTE																												
PI 52 - BATUÍRA - ORATÓRIO D. BOSCO																												
PI 53 - ARAPONGAS - PQ. UNIVERSITÁRIO																												
PI 54 - RIO BRANCO - FORUM																												
PI 55 - OTAVIO PITALUGA - FUNDOS DO FORUM																												
PI 56 - DOMINGOS J. DA SILVA - PQ. UNIVERS.																												
PI 57 - SANTOS DUMONT - VILA GOULART																												
PI 58 - SANTOS DUMONT - VILA GOULART																												
PI 59 - PONTO ODORICO																												

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva





LOCAL	TOTAL LINHAS	LINHA																				PONTO DE PARADA	UNIDADE DE ENSINO	POPULAÇÃO (hab)	RENDA MÉDIA MENSAL (R\$)	ÁREA (km2)	hab/km2	km2/ponto de parada		
		211	212	218	221																									
JD. ATLÂNTICO	4	211	212	218	221																	4	2	2.757	2.440,22	0,43	6.447,60	0,11		
JD. BEIRA RIO	0	NÃO																					0	0	129	1.978,55	0,02	5.983,26	0,00	
JD. BELA VISTA	3	104	107	117																			1	1	574	1.846,57	0,11	5.425,64	0,11	
JD. BELO HORIZONTE	4	114	201	202	204																		7	1	2.796	3.750,10	0,15	18.079,27	0,02	
JD. BELO PANORAMA	2	102	214																				1	3	354	1.399,05	0,07	4.858,90	0,07	
JD. BISPO PEDRO CASALDALIGA	2	218	221																				2	0	nd	nd	0,20	nd	0,10	
JD. BRASIL	0	NÃO																					0	0	491	1.308,56	0,05	10.020,65	0,00	
JD. BRASIL - II PTE	0	NÃO																					0	0	nd	nd	0,02	nd	0,00	
JD. BRASÍLIA	1	102																					0	1	774	2.562,64	0,12	6.356,54	0,00	
JD. BRASÍLIA - II PTE	0	NÃO																					0	0	502	1.929,47	0,08	6.335,14	0,00	
JD. COPACABANA	1	108																					0	0	333	2.074,96	0,06	5.734,49	0,00	
JD. CUIABÁ	4	102	107	11	117																		1	0	nd	nd	0,06	nd	0,06	
JD. DAS FLORES	2	104	117																				4	1	1.075	1.147,75	0,29	3.668,87	0,07	
JD. DAS PAINEIRAS	2	202	204																				4	1	822	1.569,58	0,27	3.038,73	0,07	
JD. DINALVA MUNIZ	1	111																					0	0	686	1.100,64	0,09	7.789,32	0,00	
JD. DO PARQUE	0	NÃO																					0	0	nd	nd	0,23	nd	0,00	
JD. DO PARQUE II	2	219	221																				0	1	nd	nd	0,24	nd	0,00	
JD. DO SOL	2	112	114																				1	0	313	1.694,16	0,05	5.803,78	0,05	
JD. DOM BOSCO	1	103																					1	0	394	1.512,35	0,06	6.156,56	0,06	
JD. DOM BOSCO - II PTE	1	103																					1	0	22	1.795,57	0,02	1.257,38	0,02	
JD. DOM BOSCO - PROL.	1	103																					0	0	111	1.312,89	0,04	2.732,46	0,00	
JD. DOS PIONEIROS	1	102																					0	0	1.016	2.640,07	0,12	8.289,93	0,00	
JD. EBENEZER	2	108	108-2																					0	0	155	982,08	0,11	1.352,52	0,00
JD. ELDORADO - I PTE	1	114																					3	0	756	1.448,53	0,07	10.173,95	0,02	
JD. ELDORADO - II PTE	1	108																					1	0	369	1.723,68	0,09	4.241,77	0,09	
JD. ESMERALDA	2	202	204																				3	0	158	2.669,14	0,20	802,77	0,07	
JD. EUROPA	5	115	211	212	218	221																	4	1	1.793	1.954,23	0,26	6.811,66	0,07	
JD. FATEN MERHI	1	103																					2	0	nd	nd	0,09	nd	0,05	
JD. GLÓRIA	0	NÃO																					0	0	188	2.052,91	0,06	2.918,52	0,00	
JD. GRAMADO	1	111																					1	1	735	1.793,06	0,17	4.262,04	0,17	
JD. GRAMADO - II PTE	2	108	108-2																				2	0	492	1.997,85	0,05	10.547,90	0,02	
JD. GUANABARA	6	112	113	114	202	219	221																5	1	773	3.489,80	0,28	2.742,36	0,06	
JD. GUANABARA - II PTE	1	202																					2	0	128	4.364,05	0,12	1.036,67	0,06	
JD. HD	2	112	114																				0	0	1.548	2.167,79	0,06	24.661,78	0,00	
JD. IGUASSÚ	2	101	102																				4	1	2.562	1.561,36	0,38	6.738,99	0,10	
JD. IGUASSÚ - PARTE II	2	101	214																				4	0	2.152	1.491,67	0,41	5.210,05	0,10	
JD. IPANEMA	1	207																					2	1	1.240	1.850,00	0,26	4.858,23	0,13	
JD. IPÊ	2	108	108-2																				2	0	375	1.812,83	0,08	4.904,50	0,04	
JD. IPÊ (PROL.)	0	NÃO																					1	0	168	1.415,91	0,03	4.928,37	0,03	
JD. ITAPUÃ	1	103																					4	1	1.514	1.578,39	0,39	3.895,32	0,10	









LOCAL	TOTAL LINHAS	LINHA																				PONTO DE PARADA	UNIDADE DE ENSINO	POPULAÇÃO (hab)	RENDA MÉDIA MENSAL (R\$)	ÁREA (km2)	hab/km2	km2/ponto de parada	
		115	212	211	218	101	102	221	209	216																			
PQ. SAGRADA FAMÍLIA	9	115	212	211	218	101	102	221	209	216												33	2	5.314	4.003,61	0,44	12.008,31	0,01	
PQ. SÃO JORGE	1	209																					5	2	1.981	1.217	0,56	3.533,00	0,11
PROJ. JOÃO DE BARRO	2	112	114																				3	0	669	3.204,91	0,11	6.163,67	0,04
PROLONGAMENTO CELLOS	9	104	107	108	111	112	113	117	219	221													1	0	260	3.390,69	0,04	6.171,77	0,04
RECANTO MARIA FLÁVIA	1	207																					0	0	73	1.920,43	0,33	223,59	0,00
RECANTO SANTA TEREZA	0	NÃO																					0	0	nd	nd	0,80	nd	0,00
RES. ALTAMIRANDO	1	115																					2	1	nd	nd	0,10	nd	0,05
RES. AZALÉIA	2	209	216																				3	0	1.385	1.907,67	0,19	7.371,77	0,06
RES. BELA VISTA	1	208																					2	0	493	4.054,86	0,14	3.465,25	0,07
RES. JOÃO ANTÔNIO FAGUNDES	1	216																					1	0	nd	nd	0,23	nd	0,23
RES. MAGNÓLIA ANG. DE ARAUJO	1	206																					1	0	nd	nd	0,24	nd	0,24
RES. MARGARIDAS	2	209	216																				1	1	1.385	1.907,67	0,18	7.598,90	0,18
RES. PARAISO	1	115																					0	0	348	1.594,00	0,07	5.256,26	0,00
RES. PARQUE DOS LÍRIOS	0	NÃO																					0	0	nd	nd	0,79	nd	0,00
RES. SÍTIO FARIAS	1	216																					3	2	1.470	1.103,62	0,28	5.208,96	0,09
RES. V. MINEIRA	2	105	107																				6	1	nd	nd	0,32	nd	0,05
RES. VILA TOSCANA	1	208																					0	0	nd	nd	0,25	nd	0,00
SECITEC	2	211	212																				0	0	-	-	0,07	-	0,00
SETOR RESIDENCIAL GRANVILLE - I	3	211	218	221																			1	0	171	5.952,42	0,81	211,80	0,81
SETOR RESIDENCIAL GRANVILLE - II	0	NÃO																					0	0	nd	nd	0,63	nd	0,00
SÍTIO FARIAS	1	216																					0	0	63	1.687,94	0,39	160,03	0,00
SÍTIOS E R. BOA VISTA	1	115																					0	0	409	1.359,98	0,41	1.002,29	0,00
SÍTIOS R. ELIÉRICA	0	NÃO																					0	0	15	1.271,14	0,19	78,78	0,00
SÍTIOS R. SÃO ROSALVO	1	216																					0	0	26	4.478,20	0,86	30,25	0,00
UFMT	4	115	211	212	221																		5	1	nd	nd	0,62	nd	0,12
VILA SÃO PEDRO	1	214																					0	0	248	3.134,33	0,03	7.533,32	0,00
VL. ADRIANA	1	114																					5		955	2.816,86	0,53	1.796,69	0,11
VL. ANDRÉIA	1	202																					0	0	38	3.060,40	0,03	1.167,19	0,00
VL. AURORA	1	216																					1	0	4.455	6.243,03	0,17	25.625,52	0,17
VL. AURORA - I PTE	9	114	115	209	211	212	214	216	218	221													12	8	nd	nd	0,14	nd	0,01
VL. AURORA - II PTE	7	102	114	211	212	214	218	221															0	1	2.080	5.559,09	0,49	4.261,91	0,00
VL. AURORA - III PTE	8	114	115	209	211	212	216	218	221														3	0	457	4.480,98	0,12	3.849,01	0,04
VL. BAIXA	2	206	207																				1	0	164	1.522,44	0,03	5.207,13	0,03
VL. BIRIGUI	2	114	207																				7	0	1.049	4.519,49	0,48	2.193,36	0,07
VL. BOA ESPERANÇA	0	NÃO																					0	0	404	1.510,31	0,04	10.962,26	0,00
VL. BOM PASTOR	1	101																					0	0	76	3.039,90	0,01	12.796,63	0,00
VL. CAMPO LIMPO	0	NÃO																					0	0	nd	nd	0,45	nd	0,00
VL. CANAÃ	0	NÃO																					0	2	324	1.395,86	0,05	6.096,25	0,00
VL. CARDOSO	1	101																					3	1	1.650	1.857,95	0,29	5.608,56	0,10
VL. CARVALHO	1	108																					3	0	475	1.501,44	0,09	5.441,44	0,03









### Quadro 84: Polos Geradores de Viagens x Linhas de Transporte Coletivo

POLO GERADOR	LINHA DE TRANSPORTE COLETIVO																												
	101	102	103	104	105	107	108	111	112	113	114	115	116	117	201	202	203	204	206	207	208	209	211	212	214	216	218	219	221
APAE																									2				
ASSAÍ ATACADISTA															2		2												
ASSESSORIA PEDAGÓGICA											1																		
BIG MASTER SUPERMERCADO																								1					
C.M.E.I CELINA FIALHO BEZERRA											2																		
C.M.E.I GIOVANNE GOMES MOREIRA																													
C.M.E.I IRACY PEREIRA DA SILVA																	1		1										
C.M.E.I JOANA MARIA DOS ANJOS MEIRELES																		1											
C.M.E.I JOÃO LOPES DA SILVA											2		1																
C.M.E.I WIDISNEY APARECIDO RODRIGUES																													2
CÂMARA MUNICIPAL				1			2		1	1	1					1												1	1
CASCALHINHO SUPERMERCADO							2							2															
CATU PALACE HOTEL	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
CEDIRLAB											1						1												
CEFAPRO	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
CENTRO INTEGRADO DE ENSINO DE I E II GRAUS											2												2	2	2		2	2	2
CLAREATIANO-POLO RONDONOPOLIS							1		1		1	2		1							1		2	2	2	2	2	2	1
CLINICA SÃO JOÃO															1					1	1	1							
COLÉGIO ADVENTISTA DE RONDONÓPOLIS				1		1		1			1	1		1	1				1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
COMFORT HOTEL& SUÍTES RONDONÓPOLIS											2												2	2	2		2		2
COOPERATIVA DE ENSINO SÃO MATEUS										1																			
DANIEL PAULISTA CAMPOS																											1		
E. M. JOSÉ ANTÔNIO DA SILVA	2																												
E. E. ADOLFO AUGUSTO DE MORAES												2	2										2		2	2	2	2	2
E. E. ALFREDO MARIEN	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
E. E. AMÉLIA OLIVEIRA SILVA																		1	1										
E. E. ANDRÉ ANTÔNIO MAGGI			1									2																	
E. E. ANTÔNIO GUIMARÃES BALBINO										1	2					2												2	2
E. E. CARLOS PEREIRA BARBOSA												2											1	1			2		2
E. E. DANIEL MARTINS DE MOURA							2							2															
E. E. DOMINGOS A. DOS SANTOS							4	2			2																		
E. E. DON WUNIBALDO TAULLER			2																										
E. E. EMANUEL PINHEIRO	1		1		1				1	1	1		1		1	1	1	1	1	1	1	1						1	
E. E. EUNICE SOUZA SANTOS											2																		
E. E. JOSÉ DE MORAES			1																										
E. E. JOSÉ SALMEN HANZE															2		2		2	2									
E. E. LA SALLE				1			2				1				1	1	1	1											
E. E. LUCAS PACHECO DE CAMARGO							4																						
E. E. MAJOR OTÁVIO PITALUGA	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
E. E. MARECHAL DUTRA				1		1		1			1	1		1							1		1	1	1	1	1	1	1
E. E. MARIA DE LIMA CADIDÉ				1	1	1					1																		
E. E. NOSSA SENHORA DO AMPARO			2																							2			
E. E. ODORICO LEOCÁDIO DA ROSA											2				2	1		2											
E. E. RAMIRO BERNARDO DA SILVA										1																			
E. E. RENILDA SILVA DE MORAES												2												2	2		2		2
E. E. SANTO ANTÔNIO	1	1																											
E. E. SÃO JOSÉ OPERÁRIO						1					1		2	2															
E. E. SEBASTIANA R. DE SOUZA				1	2																								
E. E. SILVESTRE GOMES JARDIM						1	4																						
E. E. STELA MARIS VALERIANO DA SILVA											2																		
E. E. EDITH PEREIRA BARBOSA																											1		
E. M. 1º DE MAIO																	1	1	1										
E. M. ALCIDES PEREIRA SANTOS										2		1																	
E. M. ARÃO GOMES BEZERRA				2																									
E. M. BERNARDO VENANCIO CARVALHO										2	2																		
E. M. CPAC- SÃO JOSÉ							4	2																					
E. M. EDIVALDO Z. BELO				1							2																		
E. M. FIRMÍCIO ALVES BARRETO																	2	2	2										
E. M. GILDÁZIA SOUZA PORIZZI																													2
E. M. GISÉLIO DA NÓBREGA																									1				





**Quadro 85: Caracterização do Sistema Viário de Suporte (exemplo)**

Linha 103 – Itapuã / Primavera - Via Assunção								
Sentido Bairro/Centro	Extensão (metros)	Característica da Via	Sinalização			Pavimento	Drenagem	Uso do Solo
			Horizontal	Vertical	Semafórica			
Início - Em frente ao terminal na Rua Fernando Corrêa da Costa	665	Via de mão única com duas faixa de tráfego e estacionamento permitido em ambos os lados da via (largura total= aproximada 12,50metros)	Médio	Médio	Existente	Ruim	Ruim	Residencial / Comercial / Serviços
Conversão à esquerda na Avenida Dom Wunibaldo	583	Via de mão única com duas faixa de tráfego e estacionamento permitido em ambos os lados da via (largura total= aproximada 10,0metros)	Bom	Bom	Existente	Médio	Ruim	Residencial / Comercial / Serviços
Conversão à esquerda na Avenida Dom Pedro II	720	Via de mão única com duas faixa de tráfego e estacionamento permitido em ambos os lados da via (largura total= aproximada Início 10,0 a 11,5metros)	Bom	Bom	Existente	Ruim	Médio	Residencial / Comercial / Serviços
Conversão à direita na Avenida Bandeirantes	730	Via de mão única com duas faixa de tráfego e estacionamento permitido em ambos os lados da via (largura total= aproximada Início 12,5 metros)	Ruim	Ruim	Existente	Ruim	Ruim	Residencial / Comercial / Serviços
Conversão à direita na Avenida Paraíba	1.565	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 12,5 metros)	Ruim	Ruim	Inexistente	Ruim	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na R. Cinco	110	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 11,5metros)	Inexistente	Inexistente	Inexistente	Médio	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na R. Ana Matos	247	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 11,5metros)	Inexistente	Inexistente	Inexistente	Médio	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Rua João Pessoa	427	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 12,0 metros)	Inexistente	Ruim	Inexistente	Médio	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Elza Oliveira	456	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 12,0 metros)	Inexistente	Ruim	Inexistente	Ruim	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Avenida Marinho Franco	302	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 11,5 metros)	Inexistente	Ruim	Inexistente	Médio	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Rua Heloísa Leal	241	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 11,5 metros)	Inexistente	Ruim	Inexistente	Ruim	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Avenida Wilian Moraes Filho	236	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 12 metros)	Ruim	Ruim	Inexistente	Ruim	Ruim	Residencial / Comercial / Serviços
Conversão à direita na Rua Nicola Silveira	150	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 12 metros)	Inexistente	Ruim	Inexistente	Ruim	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Projetada III	126	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 12 metros)	Ruim	Ruim	Inexistente	Médio	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Av. Um	137	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 12 metros)	Médio	Ruim	Inexistente	Médio	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Sete	129	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e (largura total= aproximada 9,0 metros)	Bom	Médio	Inexistente	Bom	Bom	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Dois	125	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 8,0 metros)	Médio	Médio	Inexistente	Bom	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Rua Ulisses Guimarães	145	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Médio	Médio	Inexistente	Bom	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Rua Um	130	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Médio	Médio	Inexistente	Bom	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Ulisses Guimaraes	30	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 10,0 metros)	Médio	Médio	Inexistente	Bom	Bom	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Antônio Vieira	159	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Bom	Bom	Inexistente	Bom	Bom	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Rua Flaten Merhi	64	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Bom	Bom	Inexistente	Bom	Bom	Predominantemente Residencial
Conversão à direita no Corredor Público	62	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 10,0 metros)	Ruim	Ruim	Inexistente	Ruim	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda Rua Márcia Mercedes F. Souza	31	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 10,0 metros)	Ruim	Médio	Inexistente	Médio	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda Rua Silvestre Silveira	355	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 11,0 metros)	Ruim	Ruim	Inexistente	Médio	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à direita Avenida Eptácio Pessoa	67	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Ruim	Médio	Inexistente	Médio	Bom	Predominantemente Residencial
Conversão à direita Rua Minas Gerais	235	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Ruim	Ruim	Inexistente	Bom	Bom	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Saturnino Silva Coelho	222	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Ruim	Ruim	Inexistente	Ruim	Ruim	Predominantemente Residencial
Conversão a esquerda na Rua Otávio Pitaluga	239	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 8,0 metros)	Ruim	Médio	Inexistente	Bom	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Rua Pedro Antunes de Souza	66	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 8,5 metros)	Ruim	Médio	Inexistente	Bom	Bom	Predominantemente Residencial
Conversão à direita na Rua Minas Gerais	233	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Médio	Médio	Inexistente	Bom	Médio	Predominantemente Residencial
Conversão à esquerda na Rua D	392	Via de mão dupla com uma faixa por sentido e estacionamento permitido em ambos os lados (largura total= aproximada 9,0 metros)	Médio	Médio	Inexistente	Bom	Médio	Predominantemente Residencial

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva



#### 4.4.1.3 Situação Atual - 2017

Em 18 de janeiro de 2017, a Concessionária Cidade de Pedra protocolou na Prefeitura de Rondonópolis um ofício relatando a devolução do serviço em 90 dias, deixaria de operar em Rondonópolis e mais de 200 trabalhadores seriam demitidos. A justificativa dada foi a grave crise financeira que estava enfrentando e que vem sofrendo prejuízo há pelo menos cinco anos (<http://www.atribunamt.com.br/2017/02/prefeito-discute-hoje-situacao-do-transporte-coletivo/>).

Diante dessa posição e, para evitar a paralização do serviço, o poder público autorizou, no dia 04 de fevereiro de 2017, o aumento pleiteado pela Concessionária em novembro/2016, fixando a tarifa em R\$ 3,60, um pouco inferior ao solicitado pela empresa que foi de R\$ 3,70.

Segundo a imprensa local a empresa continua operando em caráter de contrato precário (não foi possível se obter o instrumento legal que autoriza a permanência da empresa como operadora do sistema de transporte coletivo de Rondonópolis).

Através da página eletrônica da Prefeitura de Rondonópolis foi possível a obtenção da planilha utilizada pela Concessionária Cidade de Pedra para solicitar o aumento de tarifa em 2015, fixada através do Decreto 7538 de 16 de março em R\$ 3,00. Cópia da planilha será apresentada no Anexo 9.

A planilha foi elaborada segundo a metodologia preconizada pelo GEIPOT que utiliza valores correntes dos de aquisição de veículos, de insumos próprios de rodagem de veículos (combustível, lubrificantes, pneus), salários de motoristas e de fiscais e despachantes, seguros e impostos. Além destes indicadores, a metodologia propõe o rateio dos custos fixos e operacionais pelo IPK – Índice de Passageiros por quilometro que é obtido pela razão entre o número de passageiros transportados (pagantes) e do percurso médio mensal que é a quilometragem média percorrida por veículo e por mês.

Segundo dados constantes da planilha apresentada pela Cidade de Pedra, em 2015 a empresa contava com 80 veículos (70 veículos da frota operacional e dez veículos de reserva técnica), sendo 14 veículos do tipo leve (micro ônibus) e 66 veículos do tipo médio (convencional).

Dos 14 veículos leves, 7 (sete) tinham idade média superior a 9 (nove) anos e 7 (sete) com mais de 11 anos.

Dos 66 veículos médios, somente 8 (oito) veículos tinham idade média até 6 (seis). Dos demais veículos, 28 tinham idade média com mais de 10 anos.



**Quadro 86: Faixa Etária da Frota da Concessionária Cidade de Pedra (2015)**

Faixa Etária (anos)	Veículo Tipo Leve		Veículo Tipo Médio		Veículo Tipo Pesado		Veículo Tipo Especial		Frota Total
	Chassi	Carroceria	Chassi	Carroceria	Chassi	Carroceria	Chassi	Carroceria	
0 - 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 - 6	0	0	8	8	0	0	0	0	8
6 - 7	0	0	10	10	0	0	0	0	10
7 - 8	0	0	10	10	0	0	0	0	10
8 - 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 - 10	7	7	10	10	0	0	0	0	17
10 - 11	0	0	18	18	0	0	0	0	18
11 - 12	1	1	0	0	0	0	0	0	1
+ de 12	6	6	10	10	0	0	0	0	16
<b>Frota Total</b>	14	14	66	66	0	0	0	0	80
<b>Frota Reserva</b>									10
<b>Frota Operante</b>									70

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis

(<http://www.rondonopolis.mt.gov.br/contaspublicas/transito-transporte>)

Os dados operacionais apresentados na planilha resultaram em um IPK de 0,96 pas/km, sendo 682 mil passageiros/mês pagantes dos quais, 160 mil pagam tarifa com desconto de 50% o que equivale a 522 mil passageiros/mês equivalentes para um percurso médio mensal de 546 mil km (desse total 10% equivale a quilometragem improdutiva, ou seja, aquela em que o veículo roda sem estar transportando passageiros).

Desses números vale a pena ressaltar que a quantidade de passageiros com desconto (estudantes) representa 27% dos passageiros pagantes, índice considerado elevado. Ao total dos 682 mil passageiros pagantes deve-se acrescentar uma parcela de passageiros transportados com gratuidade.

Para a elaboração do Plano de Mobilidade de Rondonópolis, a Concessionária Cidade de Pedra forneceu informações referentes à operação no período entre os dias 08 e 14 de maio de 2017, apresentadas no Quadro 87: Dados Operacionais – Concessionária Cidade de Pedra – Período: 08 à 14/05/2017.



### Quadro 87: Dados Operacionais – Concessionária Cidade de Pedra – Período: 08 à 14/05/2017

Dia	Segunda-feira - 08/05/2017	Terça-feira - 09/05/2017	Quarta-feira - 10/05/2017	Quinta-feira - 11/05/2017	Sexta-feira - 12/05/2017	Sábado - 13/05/2017	Domingo - 14/05/2017	Média - Dias Úteis
Viagens	1034	1023	1011	1041	980	701	325	1017,8
Frota	55	54	55	56	56	40	22	55,2
Km	9428	9178	9060	9318	8885	6.677,00	2.976,00	9173,8
Km Morta								
Comum	400	407	401	394	413	199	45	403
Escolar	5900	6225	6126	6175	5295	1262	112	5944,2
Gratuitos	3459	3019	2838	2687	2544	1238	443	2909,4
Integ.	1869	1919	1956	2028	1778	735	114	1910
Pagantes	5952	5267	5037	4868	4759	2.751	597	5176,6
VT	7146	7134	7210	7017	6744	3.625	638	7050,2
Total	24726	23973	23568	23169	21533	9.810	1949	23393,4
Equivalente	15964,86	15449,07	15259,36	14945,27	14179,58	7.084,23	1321,10	15159,628
IP K	2,62	2,61	2,6	2,49	2,42	1,47	0,65	2,548
IP K Equiv.	1,69	1,68	1,68	1,6	1,6	1,06	0,44	1,65
KVD	171,42	169,96	164,73	166,39	158,66	166,93	135,27	166,232
PVD	449,56	443,94	428,51	413,73	384,52	245,25	88,59	424,052
Rec/Km	6,1	6,06	6,06	5,77	5,75	3,82	1,60	5,92

Fonte: Concessionária Cidade de Pedra

Segundo essas informações foram realizadas 1.018 viagens/dia útil, 701 viagens no sábado e 325 viagens no domingo. Foi utilizada uma frota de 55 veículos percorrendo uma quilometragem média de 9.174km/dia útil, 6.677 km no sábado e 2.976 km no domingo. Nesse período o número de passageiros transportados foi de 128,7 mil passageiros (81,2 mil passageiros equivalentes), sendo as seguintes médias para os dias úteis:

### Quadro 88: Passageiros equivalentes transportados por tipo de tarifa (2017)

Tipo de Tarifa	Passageiros Transportados (Dia útil)	%
<b>Escolar</b>	5.944	25,9%
<b>Gratuitos</b>	2.909	12,7%
<b>Integração</b>	1.910	8,3%
<b>Pagantes</b>	5.177	22,5%
<b>Vale Transporte</b>	7.050	30,7%
<b>Total</b>	22.990	100,0%
<b>Total Equivalente</b>	15.160	-

Fonte: Concessionária Cidade de Pedra

Quando consideramos os dados operacionais de sábado e domingo, verificamos que nesses dias o serviço é subutilizado, sendo que no sábado são realizadas apenas 70% das viagens quando comparadas aos dias úteis e no domingo somente 35% das viagens. A demanda de passageiros, no entanto, não mantém essa proporção, sendo 42% no sábado e 8% no domingo. Esses dados indicam que o sistema precisa ser redimensionado, adequando-se os horários de viagens aos sábados e domingos. Caso contrário, esse resultado operacional continuará onerando o cálculo da tarifa, ou seja, caso o serviço fosse realizado apenas nos dias de semana, o IPK equivalente médio seria



de 1,69 passageiros/km e não 1,39. Mesmo assim, esse resultado demonstrado pelos dados reais apresentados pela empresa, é bem superior ao daquele informado na planilha de 2015, onde o IPK apurado foi 0,96 passageiros/km.

Após o reajuste da tarifa concedido em fevereiro deste ano, a Concessionária Cidade de Pedra não paralisou os serviços, mas, conforme divulgado pela mídia local, está realizando o serviço de forma precária, com menos viagens. Isso decorre dos problemas financeiros enfrentados pela empresa e pelos atrasos nos repasses por parte do poder público, como ressarcimento do Passe Livre, porém não foram fornecidos dados para serem divulgados neste estudo.

O atendimento atual, conforme os dados fornecidos e já apresentados reduziu o número de viagens ofertadas sendo que a quilometragem média mensal passou de 546 mil (2015) para 183 mil (2017), que representa uma queda de 67%, tendo como consequência a diminuição do número de passageiros transportados que caiu de 522 mil (2015) para 58 mil (2017), ou seja, 89%.

## 4.4.2 Transporte Coletivo Regional

### 4.4.2.1 Legislação

- **Resolução 003/2002**

A Resolução 003 de 08 de fevereiro de 2002 estabelece a sistemática de fiscalização do serviço de embarque e desembarque de passageiros das linhas interdistritais, intermunicipais, interestaduais e internacionais de ônibus, no perímetro urbano de Rondonópolis.

A partir desta resolução todos os embarques e desembarques só podem ser realizados nas plataformas do terminal Rodoviário e que a venda das passagens só pode ser realizada nas bilheterias do mesmo terminal.

A fiscalização e aplicação de medidas legais aos infratores são de competência da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.

- **Lei 3870 /2003**

A Lei 3870 de 12 de fevereiro de 2003 estabeleceu a proibição do transporte clandestino de passageiros coletivo e individual de passageiros e as regras para embarque e desembarque de passageiros dentro do município.

O Artigo 1º define que o transporte público só poderá ser realizado com veículos apropriados, desde que aprovados com base nas exigências legais pela Secretaria de Transporte e Trânsito que estejam devidamente cadastrados no mesmo órgão.

O Artigo 2º define que o transporte público remunerado de passageiros só poderá ser realizado por empresas concessionárias dos serviços de transporte coletivo por ônibus e/ou micro-ônibus, táxi e mototáxi, seja no território urbano ou rural.



Os Artigos 4º, 5º, 6º e 7º estabelecem as condições de operação sujeitas às atuações e seus respectivos valores.

O Artigo 8º estabelece e autoriza a Concessionária do Terminal Rodoviário de Rondonópolis deverá implantar 4 (quatro) mini terminais: Região Central de Rondonópolis e nas proximidades das saídas para Guiratinga, Campo Grande/Goiânia e Poxoréu. A localização destes mini terminais deverá ser definida pela Prefeitura, sendo implantados com a finalidade de controlar e centralizar os embarques de passageiros das linhas regionais tendo Rondonópolis como ponto de partida e ponto final.

- **Lei Complementar Estadual 149/2003**

No nível estadual, o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Mato Grosso é regulamentado pela Lei Complementar Estadual nº 149 de 30 de dezembro de 2003 que estabelece que as concessões e autorizações de serviços públicos de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros e as concessões de terminais rodoviários serão regidas pelas Leis Federais nº 8.987/1995 e 8.666/93, pelos artigos 316, 318, 320 e 322 da Constituição Estadual e pela própria lei em descrição.

No Artigo 2º apresenta para cada modalidade de transporte a forma de regulamentação do serviço, seja através de autorizações, delegação ocasional ou concessão. Apresenta ainda o glossário dos principais termos envolvidos na prestação dos serviços em pauta.

A Lei estabelece de forma clara e transparente a definição do serviço adequado (Capítulo II), Direitos e deveres dos usuários (Capítulo III), Encargos do Poder Concedente (Capítulo IV), Encargos das Transportadoras (Capítulo V), da Delegação dos Serviços e da Licitação (Capítulo VI), do Contrato de Concessão (Capítulo VII), da Modificação dos Serviços (Capítulo VIII), da Autorização Precária (Capítulo IX), das Autorizações para Fretamento (Capítulo X), da Extinção das Concessões e Autorizações Precárias (Capítulo XI), da Intervenção nas Concessões (Capítulo XII), da Política Tarifária (Capítulo XIII), da Fiscalização (Capítulo XIV), dos Terminais Rodoviários (Capítulo XV) e Disposições Finais e Transitórias (Capítulo XVI).

- **Portaria nº 0061/2005**

Através desta portaria datada de 12 de março de 2005, a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito autoriza em caráter provisório o embarque e desembarque de passageiros de linhas regionais no Terminal Urbano de Passageiros, localizado no cruzamento da Rua Fernando Correia da Costa e Avenida Bandeirantes. Somente as linhas que iniciam em Rondonópolis com destino final para as cidades próximas poderão realizar os embarques e desembarques neste local (excluem-se os destinos para Cuiabá, Campo Grande, Coxim e Barra dos Garças).

O embarque só pode ser realizado mediante apresentação de passagem emitida pelas empresas regularmente autorizadas para explorar o serviço.



As demais linhas que não atendem a condição acima apresentada, só podem realizar os embarques e desembarques no terminal Alberto Luz.

As empresas ou operadores de Vans e Microônibus que operam no modo normal ou alternativo de transporte não podem instituir paradas, pontos ou salas de embarque exceto nos locais precariamente autorizados, até que sejam implantados os mini terminais previsto na Lei 3870. Esses operadores só poderão executar o embarque e desembarque de passageiros no município de Rondonópolis se portarem a Guia de Recolhimento de Taxas de Embarques – GRMTE emitida pela Concessionária.

- **Ofício Circular nº 0072/2005**

Através deste ofício datado de 14 de março de 2005, a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito informa a todas as empresas que operam o transporte regional, intermunicipal e interestadual o conteúdo da Portaria 061/2005 acima descrito.

Salienta que a operação de embarque será acompanhada por um funcionário do Terminal Rodoviário Alberto Luz, responsável pela verificação da emissão de passagens e do recolhimento das respectivas taxas de embarque e que a fiscalização do cumprimento das determinações constantes das normas aplicáveis será de competência da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito através de seus agentes de fiscalização, com aplicação das penalidades previstas incluindo a possibilidade de aplicação de multa e apreensão do veículo da empresa infratora.

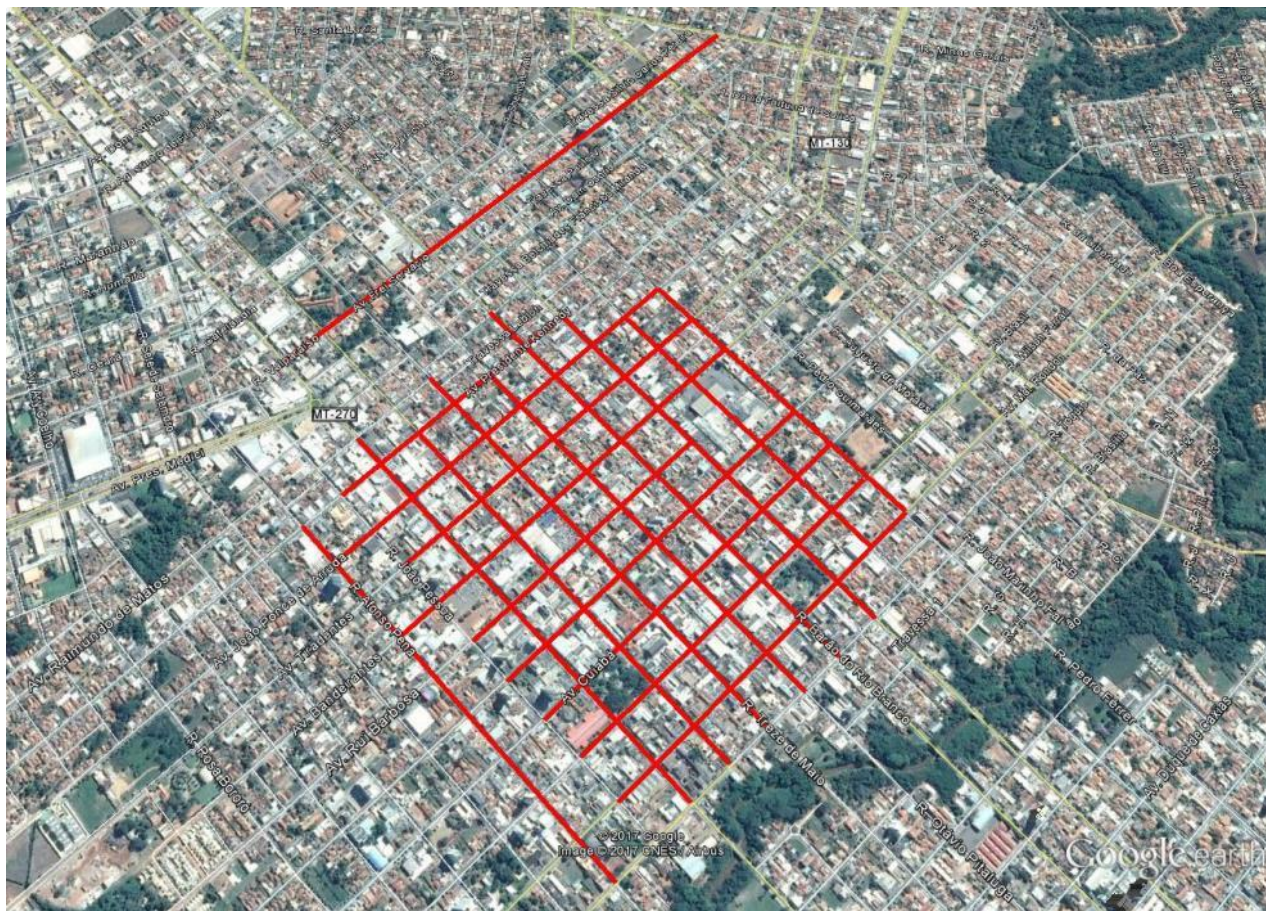
- **Lei 6595/2011**

A Lei 6595 de 11 de fevereiro de 2011 estabelece a criação da Zona de Restrição Máxima de Circulação em vias e logradouros públicos de Rondonópolis.

**Quadro 89: Vias incluídas na Zona de Restrição Máxima de Circulação**

<b>Via</b>	<b>Trecho</b>
<b>Avenida Kennedy</b>	Entre as Ruas Dom Pedro II e João Pessoa
<b>Avenida João Ponce de Arruda</b>	Entre as Ruas Afonso Pena e Pedro Ferrer
<b>Avenida Tiradentes</b>	Entre as Ruas Pedro Ferrer e João Pessoa
<b>Avenida Bandeirantes</b>	Entre as Ruas Afonso Pena e Pedro Ferrer
<b>Avenida Rui Barbosa</b>	Entre as Ruas Pedro Ferrer e João Pessoa
<b>Avenida Marechal Dutra</b>	Entre as Ruas Pedro Ferrer e João Pessoa
<b>Avenida Cuiabá</b>	Entre as Ruas Pedro Ferrer e João Pessoa
<b>Avenida Amazonas</b>	Entre as Ruas Pedro Ferrer e João Pessoa
<b>Avenida Marechal Rondon</b>	Entre as Ruas Pedro Ferrer e João Pessoa
<b>Rua Pedro Ferrer</b>	Entre as Avenidas João Ponce de Arruda e Mal. Rondon
<b>Rua Domingos de Lima</b>	Entre as Avenidas João Ponce de Arruda e Mal. Rondon
<b>Rua Dom Pedro II</b>	Entre as Avenidas Dom Wunibaldo e Kennedy
<b>Rua Rio Branco</b>	Entre as Avenidas Raimundo de Matos e Dom Wunibaldo
<b>Rua Otávio Pitaluga</b>	Entre as Avenidas Dom Wunibaldo e Kennedy
<b>Rua 13 de Maio</b>	Entre a Rua Araçatuba e Avenida Dom Wunibaldo
<b>Rua Arnaldo Estevão de Figueiredo</b>	Entre as Avenidas Dom Wunibaldo e Kennedy
<b>Rua Fernando Correia da Costa</b>	Entre a Rua Araçatuba e Avenida Dom Wunibaldo
<b>Rua Afonso Pena</b>	Entre as Avenidas Dom Wunibaldo e Kennedy
<b>Avenida Frei Servácio</b>	Entre a Avenida Aeroporto e Rua Fernando C. da Costa

Fonte: Lei Municipal 6595/2011

**Figura 137: Zona de Restrição Máxima de Circulação**

Fonte: Lei Municipal 6595/2011

Na ZRMC é proibido o trânsito, circulação, parada e estacionamento de veículos de transporte de carga e passageiros, correspondendo a ônibus, micro-ônibus, vans, caminhão, caminhão articulado, trator de rodas, trator misto, chassi plataforma, motor-casa, reboque e semirreboque e suas combinações. A proibição vale para todos esses veículos, independente de estarem ou não carregados.

Excetuam-se da proibição de circulação, parada e estacionamento os veículos do transporte coletivo urbano e os veículos de carga com 2 eixos e PBT/PBTC (peso bruto total / peso bruto total carregado) de até 10 mil kg, os veículos Vans com 2 eixos e capacidade de até 24 ocupantes e todos os veículos que prestem serviços públicos, de uso militar, de socorro e de transporte de valores.

A carga e descarga transportada por veículos pesados ou similares é permitida na ZRMC das 18 horas às 8 horas de segundas às sextas-feiras, aos sábados a partir das 14 horas e domingos durante todo o dia.

Poderá ser requerida autorização especial mediante requerimento justificado e protocolado na SETRAT com antecedência mínima de quatro dias úteis.

A fiscalização é de competência da SETRAT através dos agentes de fiscalização de trânsito devidamente investidos e identificados, bem como da Polícia Militar, mediante convênio.



A área mínima da ZRMC está fixada no Centro de Rondonópolis entre o entroncamento das Ruas Afonso Pena e Pedro Ferrer e das Avenidas Frei Servácio e Marechal Rondon.

Dentro do perímetro urbano de Rondonópolis e fora da ZRMC, fica proibida a circulação, parada e estacionamento de veículos com mais de três eixos, que não se destinem à entrega de mercadorias ou à prestação de serviços. Nestes casos o motorista portar documento fiscal competente que ateste a condição pré-estabelecida.

### **Terminal Rodoviário**

O Decreto 3317 de 21 de junho de 2001 aprovou o Regulamento Geral do Terminal Rodoviário de Rondonópolis a ser administrado pela Construtora Metron Ltda., responsável pelo terminal conforme Contrato de Concessão 538/98 de 14 de agosto de 1998, sendo este o instrumento regulador de todas as atividades e serviços disponíveis.

Conforme definido no Regulamento Geral, a finalidade principal do Terminal é a de centralizar o transporte coletivo, interdistrital, intermunicipal, interestadual ou internacional, que tenham Rondonópolis como ponto de partida, chegado ou passagem.

A administração do terminal deve assegurar condições adequadas para embarque e desembarque dos passageiros, garantindo as condições de higiene, segurança e conforto aos usuários, passageiros ou não, comerciantes e funcionários das empresas de transportes que nele operam. Para tanto o terminal deve ser dotado de infraestrutura apropriada de serviços e comércio.

O horário de operação é ininterrupto, durante as 24 horas do dia, sendo que as agências e bilheterias das empresas operam, no mínimo, até o último horário de partida ou trânsito das linhas. O horário de funcionamento dos serviços de apoio e das unidades comerciais é estabelecido de comum acordo com a Administração, podendo ser variável.

Conforme o contrato de concessão, a manutenção e operação do terminal são remuneradas das seguintes formas:

- Tarifa de embarque no terminal, paga pelos passageiros no ato da compra de seus bilhetes de embarque;
- Valor referente ao título de Cessão de Direito de Uso dos espaços destinados à exploração comercial ou de serviços, incluindo as áreas ocupadas pelas empresas de transportes ali estabelecidas, e;
- Valor de locação mensal dos espaços destinados à exploração comercial ou de serviços, incluindo as áreas ocupadas pelas empresas de transportes ali estabelecidas.

O Regulamento Geral estabelece ainda outras regras para a Administração do terminal, incluindo a operação das plataformas e a fiscalização, as obrigações das empresas comerciais ou pessoas físicas que atuem no terminal, principalmente das empresas de transportes, as proibições e penalidades e os serviços de apoio aos usuários e às empresas de transporte (sistema de sonorização, rede de relógios com comando central, posto telefônico, agência ou posto de Correios e Telégrafos, guarda-volumes, estacionamento e serviço de informações, carregadores, coleta de lixo).

Na área de jurisdição do terminal, o policiamento, fiscalização e orientação de trânsito são de responsabilidade das autoridades competentes realizada através dos órgãos oficiais em colaboração com a Administração do terminal, que poderá a seu critério, complementar o serviço através da contratação de empresa especializada em segurança pública ou utilizar serviços próprios.

Os serviços de assistência social e de proteção ao menor são desenvolvidos pelos órgãos competentes de acordo com suas atribuições específicas, em colaboração com a Administração do terminal.

A atividade dos táxis e mototáxi no terminal deve ser desenvolvida através de contrato específico conforme previsto no Contrato de Concessão 538/98. Os pontos de parada são posicionados junto à entrada e saída do terminal, sinalizados adequadamente, sendo que os serviços são utilizados por ordem cronológica de chegada dos usuários, sendo vedado o embarque ou desembarque de passageiros em locais fora das áreas estabelecidas.

Até dezembro de 2001, o terminal rodoviário situava-se na Avenida Bandeirantes, região central de Rondonópolis (local utilizado atualmente como ponto inicial das linhas urbanas).

Após outorga da Concessão (Contrato de Concessão 1998), o antigo terminal foi desativado em virtude de ser muito pequeno para a grande demanda de usuários, principalmente nos feriados e final de ano.

### **Figura 138: Antigo Terminal Rodoviário**



Fonte: Regional MT (<http://www.regionalmt.com.br/print.php?id=12623>)



Nesta mesma data foi inaugurado o Terminal Rodoviário Alberto Luz, localizado na Rua 31 de Dezembro nº 326, no bairro Jardim Belo Horizonte. Com área total de 35 mil m<sup>2</sup> e área coberta de 7.900m<sup>2</sup>, foi recentemente construído com projeto moderno e contemporâneo cujo projeto é de autoria de Francisco Luz, neto de Alberto Luz que dá nome ao terminal foi homenageado. A construção foi realizada pela Construtora Metron, cujo engenheiro responsável é Alberto Luz Filho, que é detentora da Concessão para Operação do Terminal.

São 16 (dezesseis) plataformas para embarque e desembarque de passageiros, todas cobertas. O terminal possui restaurante (área de 337,70m<sup>2</sup>), três lanchonetes (lanchonete central - área de 51,50m<sup>2</sup>, lanchonete lateral - área de 48,00m<sup>2</sup> e café - área de 35,00m<sup>2</sup>), 21 (vinte e uma) lojas com áreas variáveis, três lanchonetes, lojas, revistaria e tabacaria, drogaria e sorveteria.

Na área de espera foram colocadas facilidades que ficam à disposição dos passageiros como bancos, lixeiras, guarda volumes, sanitários e caixa eletrônico.

Na área de apoio aos operadores existem 22 boxes, com área de 15,40m<sup>2</sup>, cada um, utilizados também para a venda dos bilhetes de embarque. Existe um espaço para manuseio de encomendas de mercadorias que serão transportadas pelas operadoras.

Além destes espaços o terminal dispõe ainda de um espaço reservado para o Poder Público com áreas reservadas para a Secretaria Municipal de Ação Social, para a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso (Ager) e um posto de fiscalização da Secretaria de Fazenda (Sefaz).

Na área externa existem áreas destinadas ao estacionamento de táxis, mototáxi e veículos de passeio para desembarque de passageiros.

Em Rondonópolis, operam 15 empresas que realizam 100 (cem) viagens por dia. Algumas viagens têm início no terminal e outras são de linhas de passagem fazendo ligações interestaduais, conforme descrito a seguir:



**Quadro 90: Empresas operantes no Terminal Rodoviário**

Ordem	Empresa	Município	Estado	Condição no Terminal
1	Andorinha (15 horários)	Cuiabá	MT	Inicial e Passagem
		Campo Grande	MS	Passagem
		Maringá	SP	Passagem
		São Paulo	SP	Passagem
		São Bernardo do Campo	SP	Passagem
2	Chapadense (3 horários)	Guiratinga	MT	Inicial
		Barra dos Garças	MT	Inicial
		Primavera do Leste	MT	Inicial
3	Eucatur (18 horários)	Porto Velho	RO	Passagem
		Cascavel	PR	Passagem
		Porto Alegre	RS	Passagem
		Aripuanã	MT	Passagem
		Brasília	DF	Passagem
		Criciúma	SC	Passagem
		Rio Branco	AC	Passagem
		Curitiba	PR	Passagem
		Aripuanã	MT	Passagem
		Brasília	DF	Passagem
		Criciúma	SC	Passagem
Rio Branco	AC	Passagem		
Curitiba	PR	Passagem		
4	Expresso São Luiz (13 horários)	Cuiabá	MT	Passagem
		Recife	PE	Passagem
		Brasília	DF	Passagem
		Goiânia	GO	Inicial e Passagem
		Alta Floresta	MT	Passagem
5	Gontijo (10 horários)	Porto Velho	RO	Passagem
		Mantena	MG	Passagem
		Juiz de Fora	MG	Passagem
		Belo Horizonte	MG	Passagem
		Cuiabá	MT	Passagem
		São Paulo	SP	Passagem
		Recife	PE	Passagem
6	Helios (2 horários)	Carazinho	RS	Passagem
		Aripuanã	MT	Passagem
7	Itamarati (2 horários)	Araputanga	MT	Passagem
		São Paulo	SP	Passagem
8	Lopes Sul (2 horários)	Cruz Alta	RS	Passagem
		Paranatinga	MT	Passagem

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva



**Quadro 91: Empresas operantes no Terminal Rodoviário (continuação)**

Ordem	Empresa	Município	Estado	Condição no Terminal
9	Nova Integração (7 horários)	Cuiabá	MT	Inicial e Passagem
		Campo Grande	MS	Passagem
		Maringá	SP	Passagem
		São Paulo	SP	Passagem
		São Bernardo do Campo	SP	Passagem
10	Rotas (3 horários)	Porto Velho	RO	Passagem
		São Paulo	SP	Passagem
		Rio Branco	AC	Passagem
11	Rubi (6 horários)	Paranatinga	MT	Inicial
		Campo Verde	MT	Inicial
		Guiratinga	MT	Inicial
		Primavera do Leste	MT	Inicial
		Dom Aquino	MT	Inicial
12	Valtur (2 horários)	Jarudore	MT	Inicial
		Marau	RS	Passagem
13	Viação Motta (4 horários)	Juina	MT	Passagem
		Rio de Janeiro	RJ	Passagem
		Campo Grande	MS	Passagem
		Cuiabá	MT	Inicial e Passagem
14	Viação Ouro Prata (4 horários)	Londrina	PR	Passagem
		Santarém	PA	Passagem
		Porto Alegre	RS	Passagem
		Ijuí	RS	Passagem
		Canarana	MT	Passagem
		Araputanga	MT	Passagem
		Cuiabá	MT	Passagem
15	Viação São Luiz (9 horários)	Cáceres	MT	Passagem
		Itiquira	MT	Inicial
		Pedra Preta	MT	Inicial
		Alto Taquari	MT	Passagem
		Votuporanga	SP	Passagem
		Araçatuba	SP	Passagem
		São José do Rio Preto	SP	Passagem

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

**Terminal Rodoviário José Martins Boigues**

Terminal localizado na Avenida Marechal Rondon nº 1603, inaugurado em 31 de agosto de 2007, implantado seguindo o Regulamento Geral do Contrato de Concessão 538/98, para funcionar como um mini terminal com a finalidade de controlar e centralizar os embarques de passageiros das linhas regionais tendo Rondonópolis como ponto de partida e ponto final.

**Figura 139: Terminal Rodoviário José Martins Boigues**

Fonte: Regional MT

Este terminal foi desativado em junho de 2016. A justificativa apresentada pela Construtora Metron, detentora da Concessão do Terminal Rodoviário, é a baixa demanda de passageiros que utilizavam este terminal e o crescimento do transporte clandestino de passageiros para municípios da região Sudeste. Em comunicado entregue para a Prefeitura Municipal de Rondonópolis e para a Câmara Municipal, a empresa esclarece que a implantação deste terminal representou um alto investimento e foi realizado para cumprimento do Contrato de Concessão, mas que pelas estatísticas da época de sua implantação, o investimento teria retorno durante a vigência do contrato o que não ocorreu, principalmente pela falta de fiscalização para coibir os embarques fora dos terminais conforme legislação específica já apresentada.

Abaixo reproduzimos um trecho do documento encaminhado pela Construtora Metron.

*“..., por motivos diversos, o poder público tanto Municipal como Estadual (AGER/MT), se omitiram na fiscalização, permitindo a prática ilegal no transporte de passageiros em veículos impróprios e locais inadequados para embarques e desembarques de passageiros o que, com o passar do tempo, ocasionou o desmantelamento das empresas de ônibus regulares (Rubi, Chapadense, Viação São Luiz e Viação Mota) e a dificuldade da Concessionária do terminal em executar o*



contrato de concessão nos moldes estabelecidos, principalmente quanto ao retorno do investimento e a conseqüente manutenção do terminal rodoviário.

No ano de 2007, por determinação do Município de Rondonópolis, através da Lei 3870/2003, construímos o Terminal Central José Martins Boigues, localizado na Av. Mal Rondon, com a garantia de que a partir de sua inauguração, nenhum embarque seria permitido fora dos dois terminais, fato que não ocorreu, aumentando ainda mais o nosso investimento na concessão sem a devida contra prestação pelo poder concedente, sendo que no ano de 016 fomos obrigados a desativá-lo, pois pela falta de fiscalização, as próprias empresas de ônibus optaram por efetuar os embarques irregularmente e sem o devido recolhimento da taxa de embarque.

Informamos também, que pelas estatísticas anteriores à implantação do terminal Rodoviária Alberto Luz, até o ano de 2000, o embarque médio de passageiros na antiga rodoviária era de 1.200 passageiros por dia, e hoje, 15 anos após a implantação do novo Terminal, acreditamos que com o crescimento da cidade e região, a demanda local é de aproximadamente 1.800 passageiros por dia, o que nos leva a afirmar que a evasão de passageiros do terminal (embarques fora – Mercados, praças, pontos de bairros, etc.) totaliza aproximadamente 1.400 passageiros/dia.”

A Construtora Metron, realizou no dia 18/02/2013, uma pesquisa para quantificar o número de embarques realizados fora do Terminal. A pesquisa constatou 972 embarques fora dos Terminais Rodoviários Alberto Luz e José Martins Boigue. Os principais locais em que ocorreram os embarques foram:

**Quadro 92: Embarques realizados irregularmente**

<b>Vila Operária</b>	47	4,8%	Viação Rubi
<b>Bar do Flavio</b>	29	3,0%	Viação Rubi e S.J. Povo Tur
<b>Baratão</b>	12	1,2%	S.J. Povo Tur
<b>Atacadão</b>	173	17,8%	Ônibus Particular Naboreiro, Beroaba, Jarudore e Pontal da Areia, Cristal - Fátima S. Lour, Viação São Luiz - Itiquira, S.J. Povo Tur - S. José do Povo e Vans de Ouro Branco, Itiquira, Sonora e Jaciara
<b>Tend-Tudo</b>	32	3,3%	Viação São Luiz
<b>Hospital Reg.</b>	22	2,3%	Viação Rubi e Viação São Luiz
<b>Sala Vip</b>	4	0,4%	Viação Motta
<b>Cais</b>	21	2,2%	Viação São Luiz
<b>Pç. Carreiros</b>	6	0,6%	Andorinha e Viação Rubi
<b>Pç. Saudade</b>	5	0,5%	Viação Rubi e Viação São Luiz
<b>P. Esplanada</b>	19	2,0%	Andorinha e Viação Motta
<b>Detran</b>	2	0,2%	S.J. Povo Tur
<b>Mal Dutra</b>	600	61,7%	Automóveis - Pedra Preta
<b>Total</b>	<b>972</b>	<b>100,0%</b>	

Fonte: Construtora Metron – Fevereiro/2013



A maioria destes locais de embarques está inserida na ZRMC, sendo vedado a circulação, parada e estacionamento de ônibus que não seja do transporte coletivo urbano, conforme previsto na Lei 3870/2003.

#### **4.4.3 Transporte Escolar**

##### **4.4.3.1 Legislação**

A organização do transporte escolar em Rondonópolis está fundamentada nas legislações federal, estadual e municipal. Trata-se de uma coletânea de instrumentos legais para regulamentação do serviço que é considerado como de interesse público e essencial para a municipalidade.

A seguir, apresenta-se um resumo da legislação pertinente.

#### **A) Federal**

##### **Constituição da República Federativa do Brasil/1988**

A Constituição Federal de 1988 dispôs sobre a educação elevando-a a categoria de princípio e de pilar para o desenvolvimento da sociedade brasileira, indicando, como principal objetivo, o pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. Destaca-se, entre os princípios apontados para o desenvolvimento do ensino, a promoção de ações que assegurem a igualdade de condições para o acesso e a permanência na escola.

Sendo o contexto social brasileiro permeado pela desigualdade e pela falta de oportunidades ao exercício de muitos dos direitos fundamentais do cidadão, a simples disponibilização do ensino público e gratuito não é suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola. O aluno, em especial o mais carente, possui inúmeras dificuldades para se manter na escola, tais como alimentação, transporte, vestuário e material didático para uso diário.

Frente a essa realidade, na Constituição Federal de 1988, especificamente no Artigo 208<sup>o</sup>, foram atreladas ao dever de oferecer a educação, outras obrigações que se podem chamar de “acessórias”, mas que, na verdade, complementam o direito ao ensino público e por meio das quais é facilitado o acesso e a permanência do educando no ambiente escolar.

*“Art. 208 - O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de:*

*...*

*VII atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.*

*...*



### **Lei Federal 8.069/1990**

A Lei Federal 8.069 de 13 de julho de 1990 instituiu o Estatuto da Criança e do Adolescente e estabelece:

*Artigo 54º- Inciso VII - É dever do Estado assegurar à criança e ao adolescente atendimento no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.*

*Artigo 208º - Inciso V - Regem-se pelas disposições desta Lei as ações de responsabilidade por ofensa aos direitos assegurados à criança e ao adolescente, referentes ao não oferecimento ou oferta irregular de programas suplementares de oferta de material didático-escolar, transporte e assistência à saúde do educando do ensino fundamental.*

### **Lei Federal 9.394/1996**

A Lei Federal 9.394 de 20 de dezembro de 1996 estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e apresenta em seus Artigos 10º e 11º as obrigações do Estado e do Município, respectivamente, para a educação de sua população, não contemplando, porém, a questão do transporte escolar.

### **Lei Federal nº 9.503/1997**

A Lei Federal 9.503 de 23 de setembro de 1997 instituiu o Código Brasileiro de Trânsito, que rege o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.

Especificamente com relação ao transporte escolar, o CTB estabelece regras claras quanto aos veículos e aos condutores.

Artigo 21º Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, no âmbito de sua circunscrição:

*I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;*

*II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;*

Artigo 24º Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição:

*I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;*

*II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas*