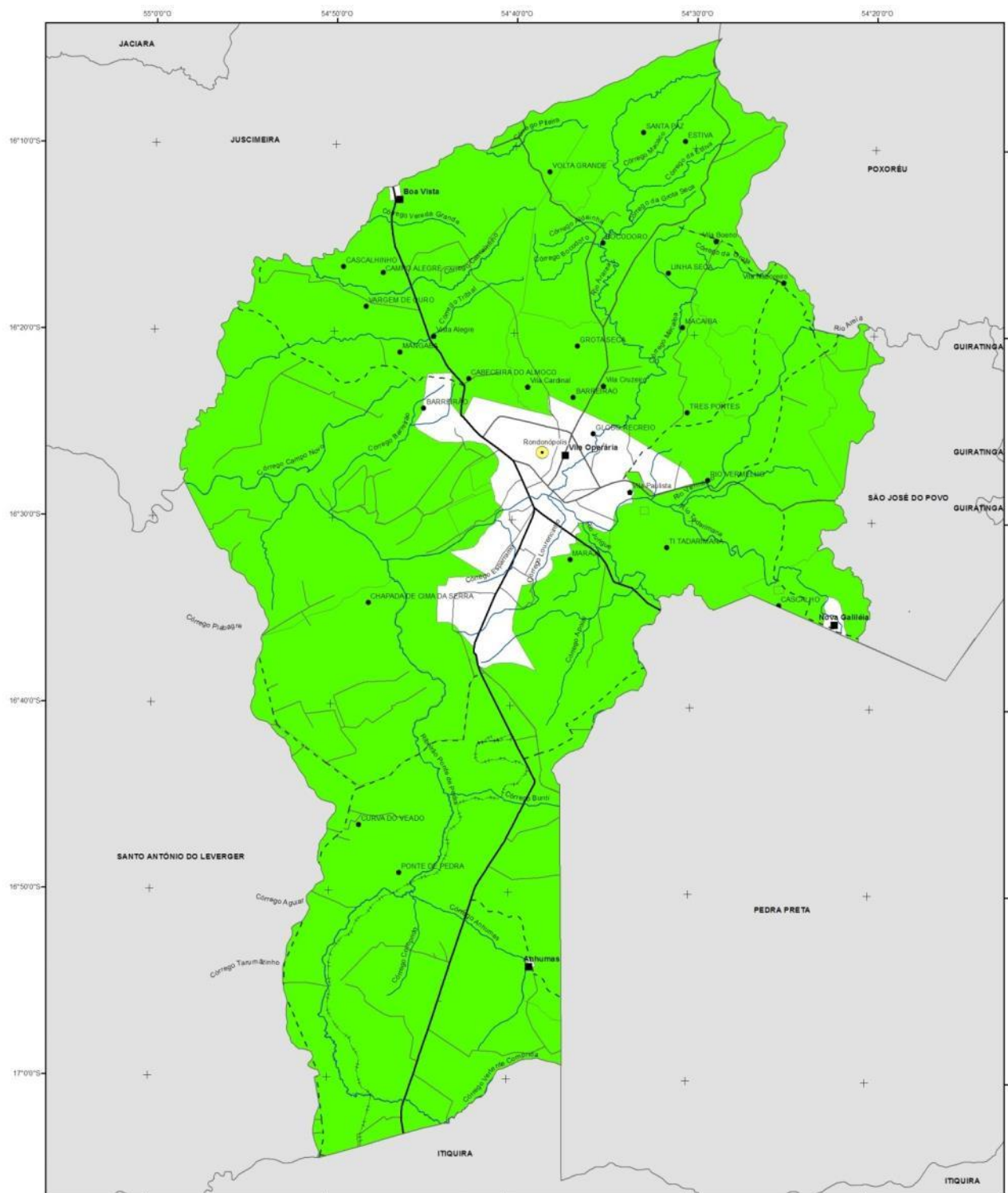




Figura 147: População Rural – Mulher de 60 anos e mais



Legenda
 Total de População Feminina com 60 anos ou mais
 0 -> 30

- Convenções**
- Vila Rural
 - Sede Distrital
 - Localidades
 - Sede Municipal
 - Hidrografia
- Sistema Viário Municipal**
- Estrada Municipal de Terra
 - Rodovia Estadual de Terra
 - Rodovia Estadual de Asfalto
 - Rodovia Federal de Asfalto
 - Ferrovias (Ferroviária ALL, Segregado R)



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

Mapa temático
POPULAÇÃO RURAL FEMININA DE 60 ANOS E MAIS NOS SETORES CENSITÁRIOS RURAIS DE RONDONÓPOLIS-MT

Respostas Nacionais

Fonte dos dados
 Setores Censitários a Censo 2010 - IBGE
 População Residente Domicílio particular - Censo, 2010

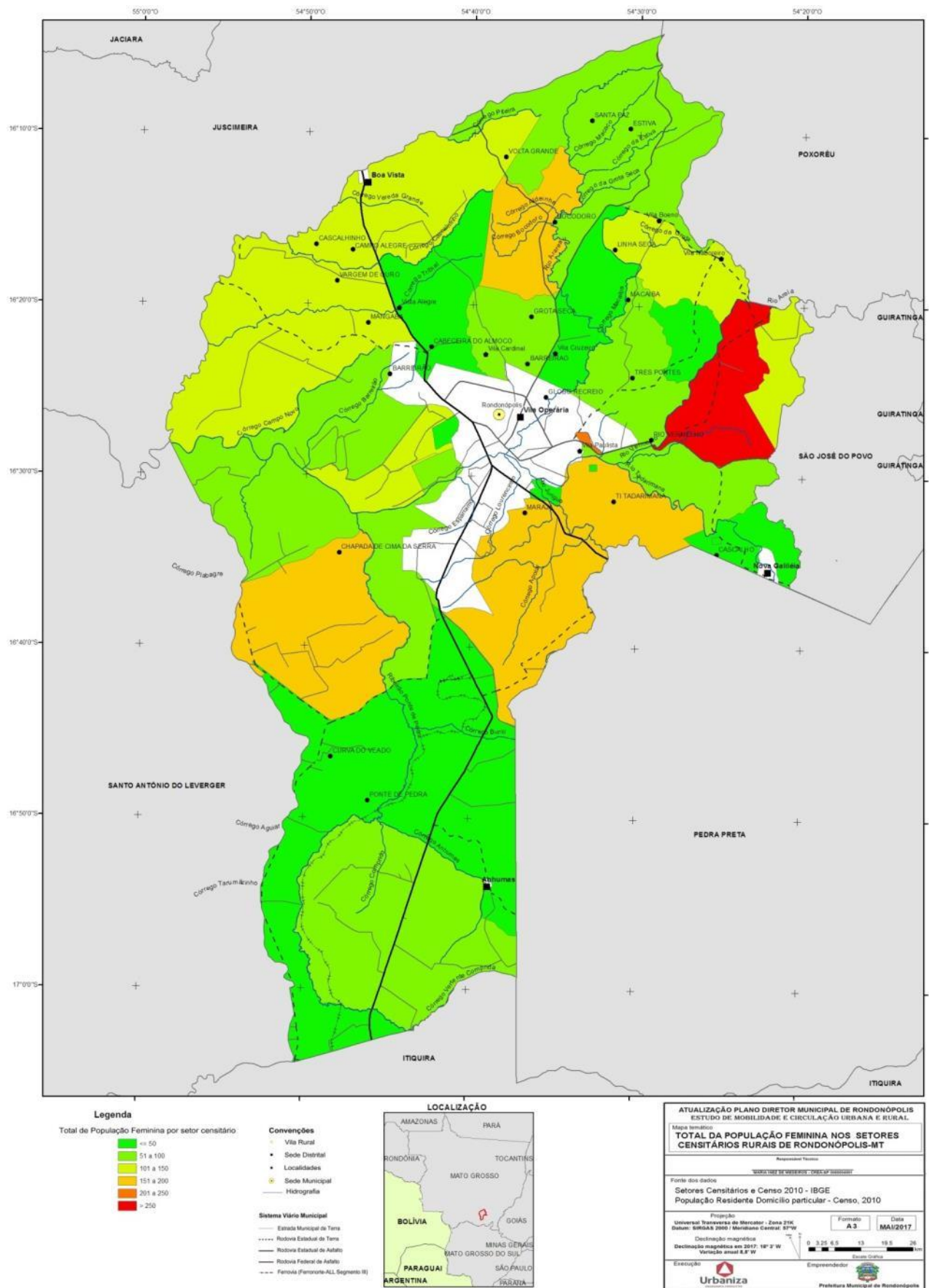
Projeção:
 Universal Transversa de Mercator - Zona 24K
 Datum: SIRGAS 2000 / Meridiano Central: 57°W
 Declinação magnética em 2017: 18° 3' W
 Variação anual 8,8" W

Execução:
 Urbaniza
 Empreendedor:
 Prefeitura Municipal de Rondonópolis

Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



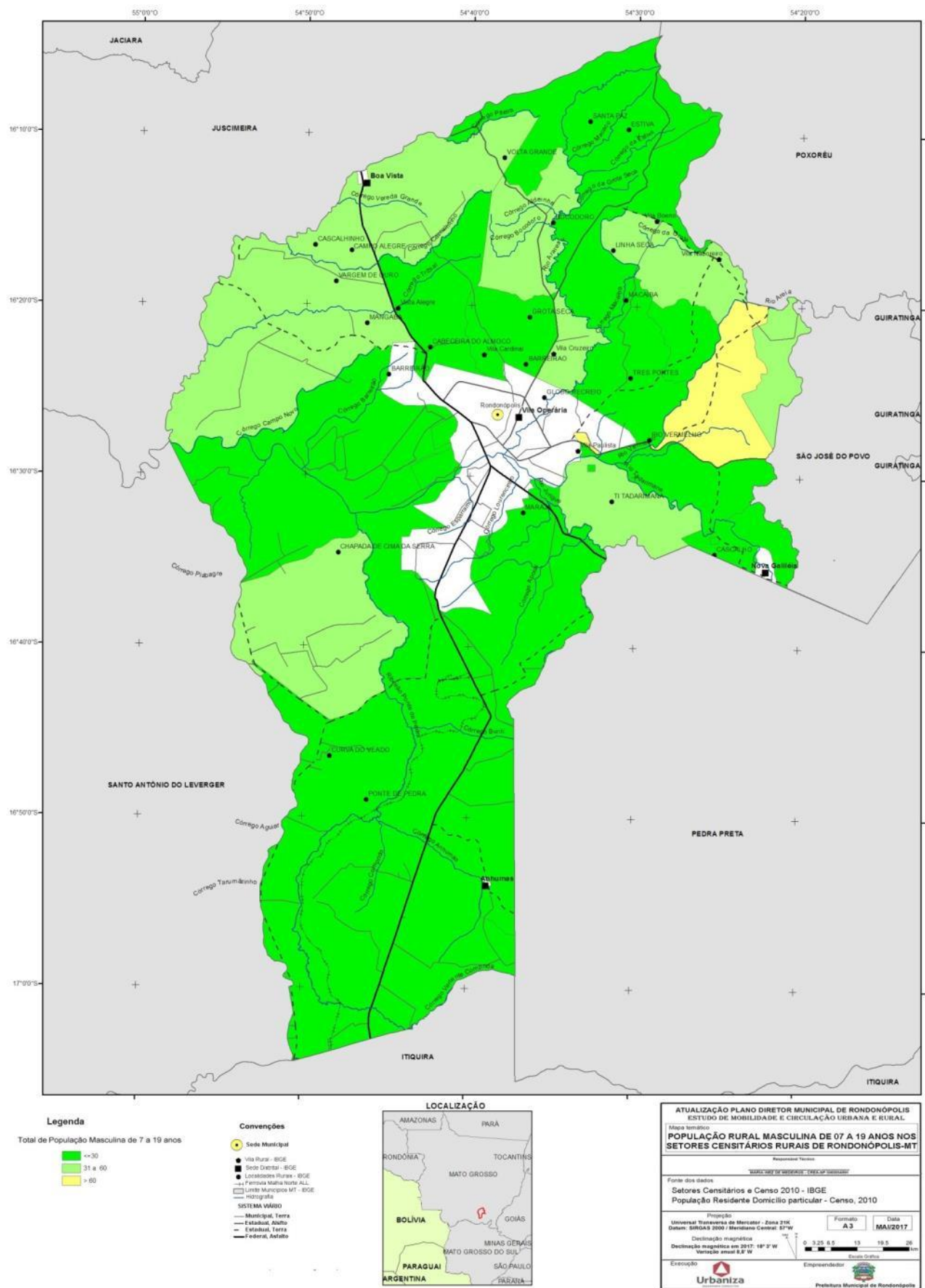
Figura 148: População Rural – Total Mulher



Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



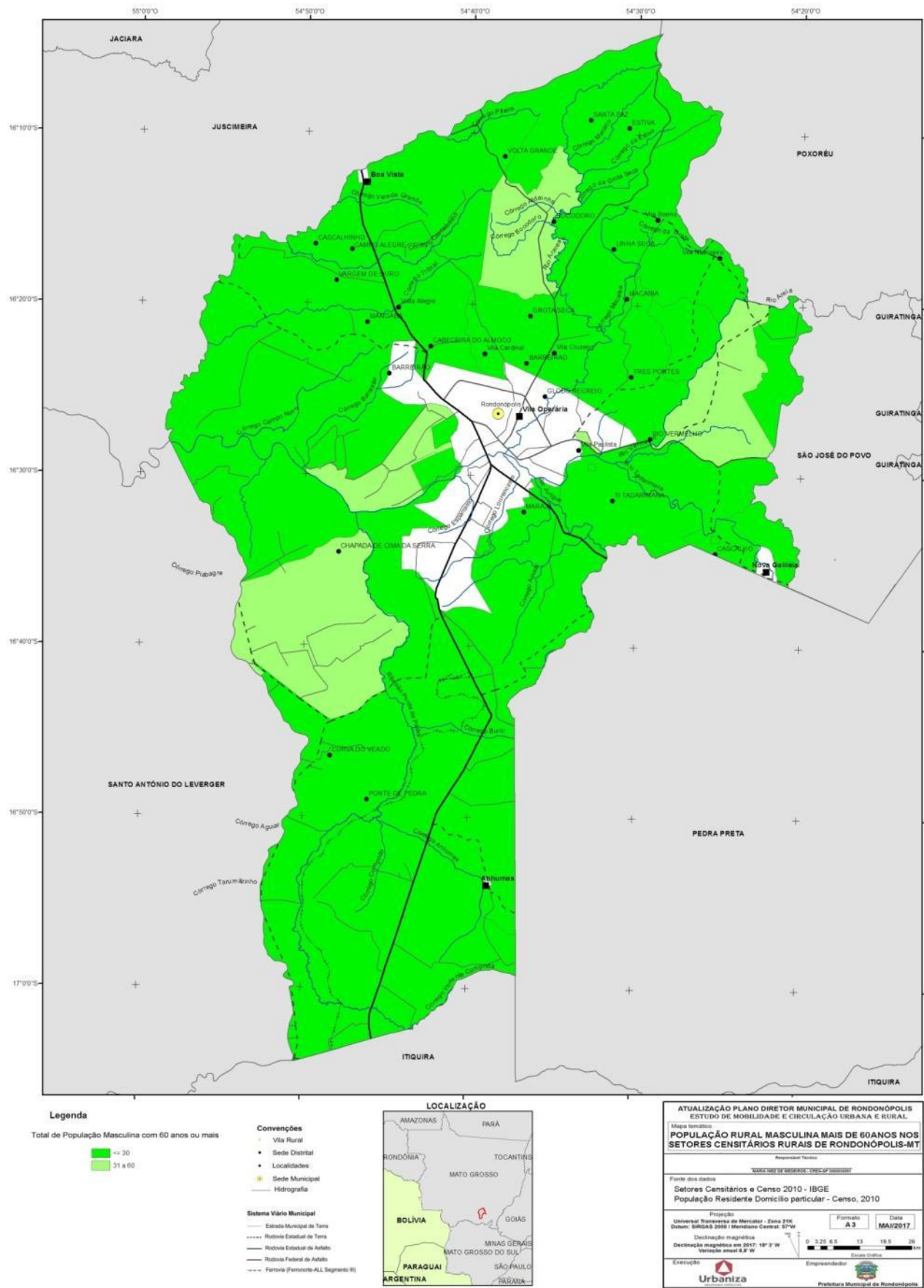
Figura 149: População Rural – Homem de 07 à 19 anos



Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



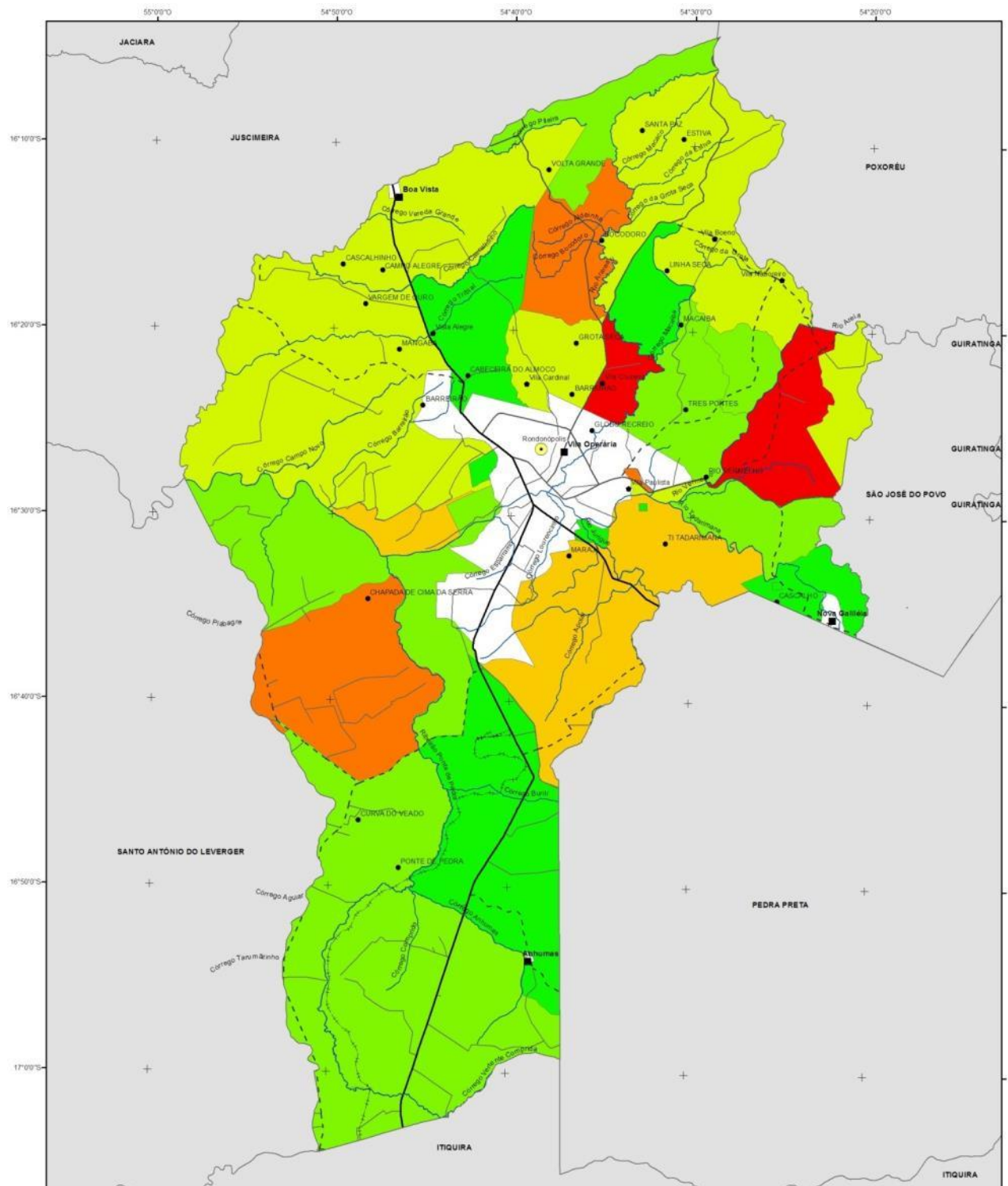
Figura 151: População Rural – Homem de 60 anos e mais



Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



Figura 152: População Rural – Total Homem



Legenda

Total da população masculina no setor censitário

- 40 a 50
- 51 a 100
- 101 a 150
- 151 a 200
- 201 a 250
- 250

Convenções

- Vila Rural
- Sede Distrital
- Localidades
- Sede Municipal
- Hidrografia

Sistema Viário Municipal

- Estado Municipal de Terceira
- Rodovia Estadual de Terceira
- Rodovia Estadual de Adolfo
- Rodovia Federal de Adolfo
- Ferrovias (Famostrel-ALL-Sagrado II)

LOCALIZAÇÃO

The inset map shows Rondonópolis located in the state of Mato Grosso, Brazil. It is bordered by Amazonas, Pará, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Argentina, and Bolívia. The map also shows the states of Rondônia and Mato Grosso do Sul.

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

Mapa temático
TOTAL DA POPULAÇÃO MASCULINA NOS SETORES CENSITÁRIOS RURAIS DE RONDONÓPOLIS-MT

Responsável Técnico

Fonte dos dados
Setores Censitários e Censo 2010 - IBGE
População Residente Domicílio particular - Censo, 2010

Projeção
Universal Transversa de Mercator - Zona 21K
Datum: SIRGAS 2000 / Meridiano Central: 57°W

Destinação magnética em 2017: 18° 3' W
Variação anual 8,8" W

Execução: Urbaniza

Empresário: Prefeitura Municipal de Rondonópolis

Formato: A3
Data: MAI/2017

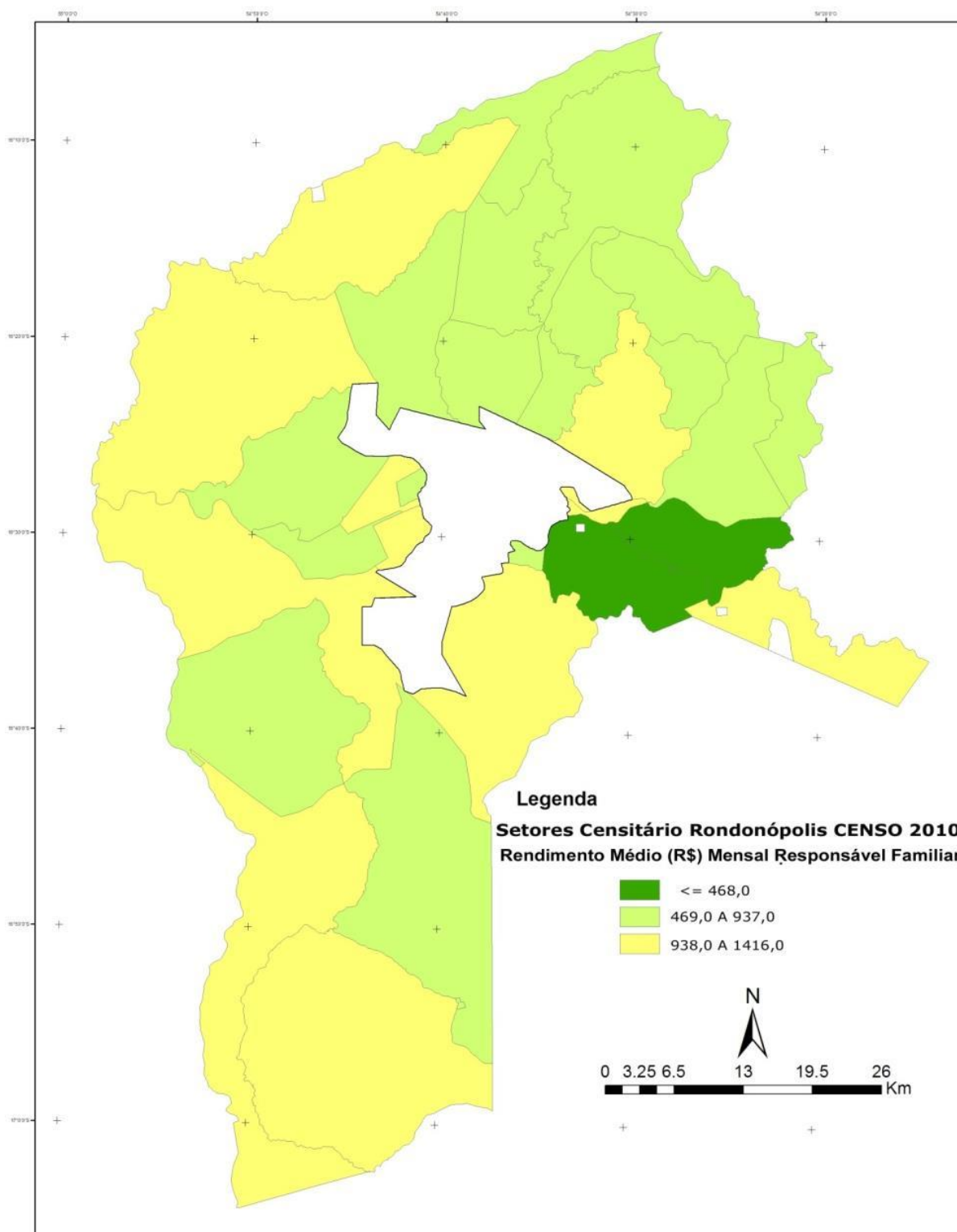
0 3,25 6,5 13 19,5 35 Km

Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

5.1.2 Renda média no espaço rural

A população da região norte de Rondonópolis apresenta renda de até um salário mínimo, situação inferior a apresentada pela região sul que chega a até R\$1416,0. A área da reserva indígena apresenta renda de até meio salário mínimo¹⁸.

Figura 153: Rendimento Médio Mensal da População Rural



Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

¹⁸ O valor estabelecido pelo Governo federal para o salário mínimo no ano de 2017 é de R\$937,0.



5.2 Infraestrutura Rural

5.2.1 Levantamento de localização e qualificação das escolas rurais

O tema foi tratado no item 4.4.3 Transporte Escolar.

5.2.2 Levantamento de localização de postos de saúde

O tema foi tratado no item 4.4.3 Transporte Escolar.

5.3 Levantamento de aspectos físicos e ambientais

5.3.1 Análise de declividades

Grande parte do território de Rondonópolis apresenta declividade de no máximo 9%, com excessão de alguns locais que se concentram na parte norte do município e do setor sudoeste onde sse encontra a Chapada de Cima da Serra. A figura a seguir apresenta a variação da declividade em Rondonópolis.



5.4 Sistema Viário Rural

5.4.1 Caracterização do Sistema Viário Rural

A caracterização do Sistema Viário Rural encontra-se descrita no item 3.2 Rondonópolis no Contexto Espacial, onde são apresentados os dados das principais rodovias federais e estaduais que cortam o município de Rondonópolis.

5.4.2 Fundo Estadual de Transporte e Habitação – FETHAB

O Fundo Estadual de Transporte e Habitação – FETHAB foi criado pela Lei nº 7.263/2000 com a finalidade original de gerar receitas para pavimentação de estradas e para financiamento de políticas habitacionais. Trata-se de uma contribuição inicialmente cobrada das atividades ligadas à produção de soja e que foi ampliada através de vários decretos para outras atividades como gado, algodão, madeira, combustíveis e gás natural. O pagamento do FETHAB não é obrigatório, mas possui a vantagem de setor de obtenção do direito ao diferimento do ICMS (Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação).

Vinculado à Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SINFRA, o FETHAB é um repasse mensal de recurso para as 141 prefeituras do estado de Mato Grosso, que devem ser aplicados na melhoria das condições das estradas estaduais que cortam os municípios.

O Artigo 15º - Parágrafo 11º estabelece que os recursos devam ser investidos em:

I - na manutenção de rodovias estaduais não pavimentadas e suas obras complementares sob sua administração, como pontes de até 12 (doze) metros e bueiros, de acordo com as normas estabelecidas pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística - SINFRA, sem prejuízo de acordo entre os entes no sentido diverso;

II - na manutenção de rodovias municipais e suas obras complementares, como pontes e bueiros;

III - na aquisição e manutenção de equipamentos rodoviários, inclusive combustíveis, lubrificantes, peças e serviços de manutenção, para atender, exclusivamente, às obras e aos serviços relacionados nos incisos I e II deste parágrafo;

IV - para custear projetos de engenharia (básico e executivo) e ambientais.

Os Parágrafos 12º e 13º deste mesmo artigo estabelecem que:

§12º - Para aplicação desses recursos financeiros, fica o Poder Executivo Estadual autorizado a transferir aos municípios, mediante descentralização, a responsabilidade pela administração de parte ou totalidade de sua malha rodoviária não pavimentada, acompanhada de acessórios e benfeitorias, ficando os municípios responsáveis



pela sua manutenção e conservação, conforme padrões estabelecidos pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA; e

§13º - Para garantir o acompanhamento e fiscalização desses recursos financeiros, o Poder Executivo Municipal deverá:

I - no prazo de 120 (cento e vinte) dias, a contar da publicação desta Lei, criar Conselhos Municipais de caráter deliberativo e composição paritária, sendo 05 (cinco) membros do Governo e 05 (cinco) membros da sociedade civil, sob pena de suspensão imediata do repasse;

II - a cada 04 (quatro) meses, prestar contas dos recursos recebidos mediante o encaminhamento à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística -SINFRA e à Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte da Assembleia Legislativa de relatório previamente deliberado pelo Conselho Municipal.

Os recursos também poderão ser utilizados para:

§14º - A parcela das contribuições ao FETHAB destinada aos municípios poderá ser utilizada, dentro de sua finalidade e percentual legal, para o pagamento, aporte de recursos e garantia de contraprestação de concessões administrativas ou patrocinadas, devendo a garantia, quando prestada, ser efetivada por mecanismo contratual com instituição financeira depositária e operadora dos recursos vinculados.

§15º - Os recursos de que tratam o caput e o inciso II deste artigo poderão ser utilizados para o atendimento de programas e projetos de interesse social, executados através de parcerias público-privadas, facultado ao Estado, dentro do seu percentual no Fundo, suplementar o valor investido pelos municípios visando à boa execução da empreitada.

As receitas do FETHAB provêm das seguintes fontes:

I - recursos provenientes da arrecadação relativa à circulação de mercadorias, correspondendo a um percentual do valor da UPF/MT, vigente no período, sendo: 9,605% por tonelada de soja transportada, 11,76% por cabeça de gado transportada para o abate e 9,305% por metro cúbico de madeira transportada;

II - transferências à conta do Orçamento do Estado;

III - recursos decorrentes de convênios firmados com o governo Federal para aplicação em rodovias e habitação;

IV - contribuições e doações de pessoas jurídicas de direito público e privado, para fins específicos;



V - contribuições, doações e convênios de financiamentos efetuados por organismos internacionais de cooperação para aplicação no Sistema de Transporte e Habitação.

Os recursos arrecadados destas fontes são destinados integralmente para obras do setor de transporte rodoviário. Os recursos podem ainda ser utilizados a título de contrapartida da celebração de convênios com a União, quando o objeto for referente a obras e serviços do Sistema de Transporte e Habitação e ainda na aquisição de máquinas e equipamentos rodoviários, bem como para execução de travessias rodoviárias em perímetro urbano. Está expressa na lei a vedação em relação à utilização de recursos do FETHAB para despesas com pagamento de salários e quaisquer outras despesas com pessoal.

Também constitui fonte de recurso do FETHAB a arrecadação do ICMS devido ao Estado de Mato Grosso, nas operações com óleo diesel, sendo retido o valor de R\$ 0,21 (vinte e um centavos de real), por litro de produto fornecido. O montante total dos recursos obtidos dessa forma são destinados:

- 50% para o Estado
 - a) no mínimo 20% (vinte por cento) do total para habitação, saneamento e mobilidade urbana, sob gestão da Secretaria de Estado de Cidades - SECID;
 - b) no máximo 20% (vinte por cento) do total para pagamento de despesas obrigatórias e essenciais e investimentos;
 - c) no mínimo 7% (sete por cento) e no máximo 10% (dez por cento) para financiamento de ações da agricultura familiar, vedado o uso para folha de pagamento, custeios e encargos sociais.
- 50% para os Municípios:
 - a) no mínimo 35% (trinta e cinco por cento) do total para aplicação nas obras de construção e/ou manutenção das rodovias estaduais não pavimentadas e das rodovias municipais;
 - b) no máximo 15% (quinze por cento) do total para aplicação em habitação, saneamento e mobilidade urbana em projetos em parceria com a Secretaria de Estado de Cidades - SECI

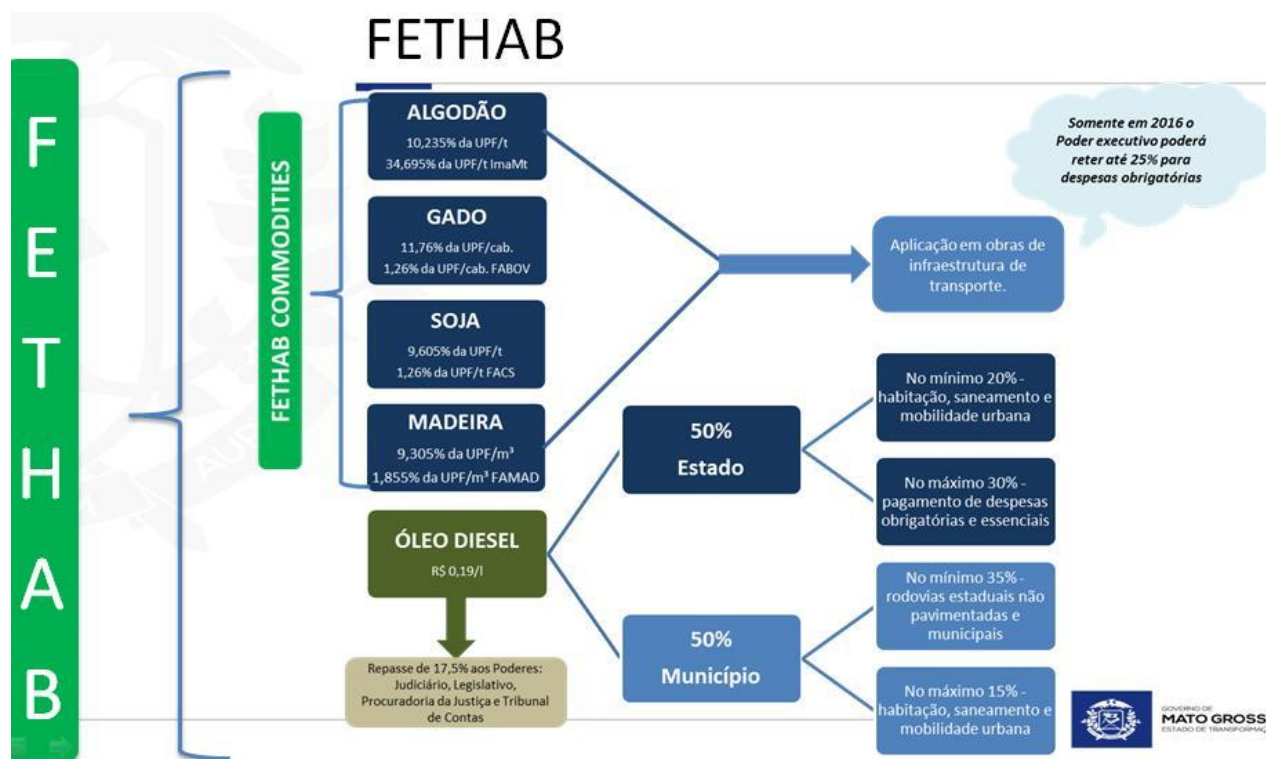
O valor é distribuído entre os 141 municípios, de acordo com o Índice de Participação dos Municípios no Fundo Estadual de Transporte e Habitação (IPMF) cujo critério de cálculo foi recentemente atualizado, tendo sido definida a seguinte regra:

- 0,1 para os municípios com IDHM maior ou igual à média do Brasil;
- 0,15 para os municípios com IDHM maior ou igual à média de Mato Grosso e menor que a média brasileira; e
- 0,232 para os municípios com IDHM menor que a média de Mato Grosso.

Atualmente está em vigência o FETHAB Rural, criado pela Lei Estadual nº 10.353/2015. O novo texto possibilitou ativar o CONSELHO DIRETOR DO FETHAB que agrega Secretarias de Estado e as principais entidades do agronegócio que contribuem com o fundo. A mudança na antiga lei foi necessária já que os recursos não eram suficientes para atender a crescente demanda por infraestrutura em Mato Grosso.

Foram criados nove fundos regionais que vão representar mais de R\$ 2 bilhões em investimentos nos próximos sete anos para melhorar a infraestrutura logística de Mato Grosso.

Figura 156: Organograma do FETHAB



Fonte: Secretaria da Infraestrutura e Logística de Mato Grosso

O FETHAB foi regulamentado pelo Decreto nº 1.261, de 30 de março de 2000, alterado pelo Decreto nº 441 de 07/03/2016.

O repasse para Rondonópolis até a data da última apuração foi de R\$ 8,6 milhões representando 1,7% do repasse total realizado pelo governo estadual aos municípios, que foi de R\$ 509,7 milhões. Em 2015 e 2016 foram repassados 3,8 milhões e até março/2017 já foram investidos R\$ 0,9 milhões em 2017. Com esse montante, Rondonópolis figura como o 3º município que mais recebeu investimentos do FETHAB nos últimos anos, ficando atrás dos municípios de Juara e Paratininga e ficando na frente de Cuiabá que recebeu R\$ 8,1 milhões.

A aplicação destes recursos em Rondonópolis está inserida no PPA 2016 – 2019 no Programa Pró-Estradas da Secretaria de Infraestrutura e logística, que tem por objetivo desenvolver e ampliar as condições de trafegabilidade da malha rodoviária, pavimentando novos trechos e melhorando as condições das rodovias, a fim de garantir melhor eficiência do sistema rodoviário através da construção e/ou reforma de pontes de madeira e conservação de rodovias pavimentadas

Para realizar o acompanhamento, a fiscalização e assessorar a Prefeitura no cumprimento dos recursos obtidos pelo FETHAB, foi criado o Conselho Municipal do FETHAB através da Lei nº 9.367 de 03 de Agosto de 2017. Além disso, o conselho poderá apresentar ao Prefeito sugestões de projetos que poderão ser beneficiados com recursos do fundo.



Segundo reportagem oficial da Prefeitura, “o Conselho tem acesso irrestrito a todos os documentos e informações sobre os repasses ao Município feitos pelo Estado por conta do FETHAB e sua aplicação.” O Artigo 2º determina a composição do conselho que terá mandato de dois anos, sendo:

Art. 2º Fica criado o Conselho Municipal do FETHAB, que será constituído por 5 (cinco) representantes titulares e suplentes do Poder Executivo a ser indicado pelo Prefeito Municipal, sendo um deles o Secretário Municipal de Infraestrutura ou Agricultura e Pecuária que presidirá o Conselho e 4 (quatro) representantes titulares e suplentes da Sociedade Civil e 01 (um) titular e suplente do Poder Legislativo, conforme relacionado abaixo:

I. 01 (um) representante da Secretaria Municipal de Agricultura e Pecuária;

II. 01 (um) representante da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito;

III. 01 (um) representante da Secretaria Municipal de Infraestrutura;

IV. 01 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças;

V. 01 (um) representante da Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo;

VI. 01 (um) Representante do Sindicato de Agricultores e Agricultoras Familiares – SAAF,

VII. 01 (um) Representante da União Rondonopolitana dos Moradores de Bairro – URAMB ou União das Associações de Moradores de Bairros da Região Salmen - UNISAL;

VIII. 01 (um) Representante Associação das Mulheres Afrodescendentes da Gleba Cascata (AMA)

IX. 01 (um) Representante do Sindicato de Produtores Rurais de Rondonópolis.

X. 01 (um) representante da Câmara Municipal;

5.4.3 Levantamento e localização e caracterização de pontes

O tema foi tratado no item 4.2.3 Pontes.

5.4.4 Ferrovia

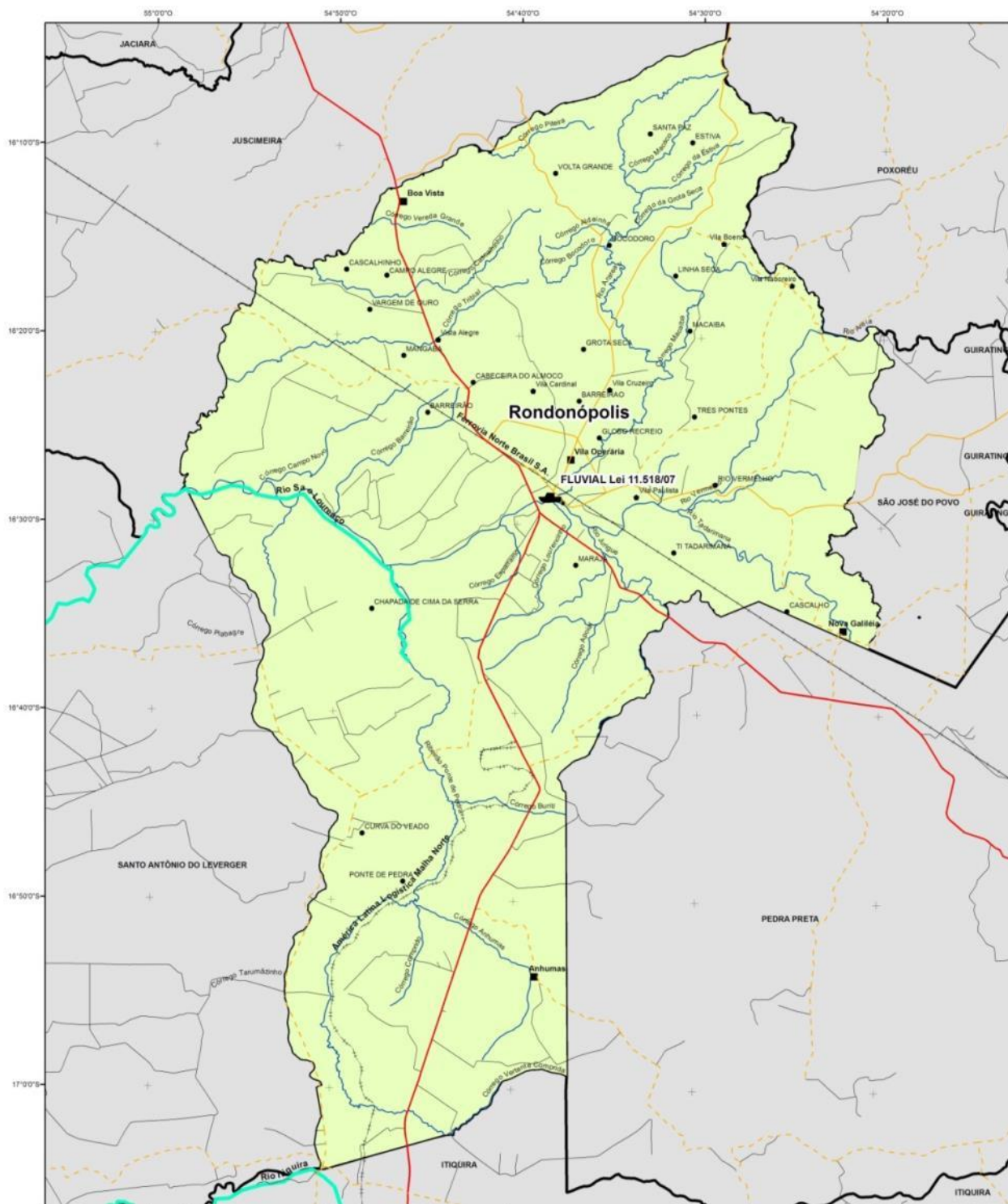
A linha férrea da Malha Norte e o Terminal Ferroviário da RUMO serão tratados no Estudo de Logística Urbana em Rondonópolis.

Com relação à Ferrovia Norte Brasil S.A., não será tratada neste plano, pois a mesma encontra-se em estudos e não irá interferir na mobilidade do município pelos próximos 10 anos.



A figura abaixo lista a localização da linha férrea da Malha Norte e a projeção da Ferrovia Norte Brasil S.A.

Figura 157: Traçado da Ferrovia



- Legenda**
- Rodovia Federal, Asfalto
 - Rodovia Estadual, Asfalto
 - Rodovia Estadual, Terra
 - Estrada Municipal, Terra
 - Ferrovia Malha Norte ALL
 - Malha Ferroviária Planejada - PNV
 - Portos Terminais PNLT
 - Hidrovias Projetadas - PNLT

- Convenções**
- Sede Municipal
 - Sede Distrital - 8032
 - Vila Rural - 8036
 - Localidade Rural - 8038
 - Hidrografia
 - Limite Municipal MT - (BGE, 2011)



ATUALIZAÇÃO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE RONDONÓPOLIS
ESTUDO DE SOBREVIVÊNCIA E CIRCULAÇÃO URBANA E RURAL

SISTEMAS VIÁRIOS EXISTENTES E PROJETADOS NO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS-MT

Projeto: Urbaniza Tratamento de Manuseio - Zona 210, Datum: SIRGAS 2000, Iterações: Central 07/10

Projeto: Engenharia: A3 Data: MAI/2017

Distribuição: Magnética

Declinação magnética em 2017: 18° 2' W

Variação anual: 0,8" W

Elaboração: Urbaniza Engenharia Consultiva

Engenheiro: [Assinatura]

Prefeitura Municipal de Rondonópolis

Fonte: Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

5.4.5 Hidrovia

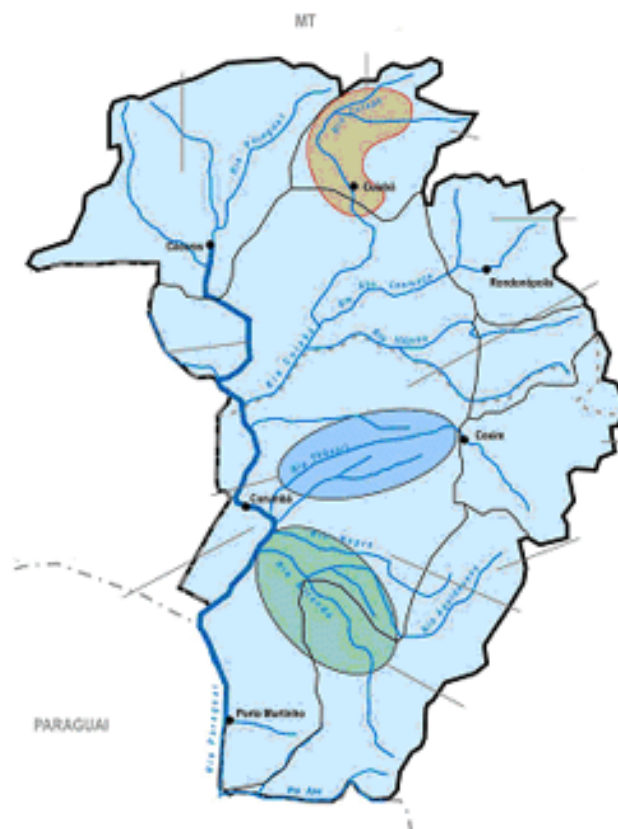
O Brasil, além de possuir uma enorme variedade de biomas, é riquíssimo em termos de disponibilidade hídrica, abrigando cerca de 12% das reservas mundiais de água doce onde e, se considerarmos as águas provenientes de outros países, esse índice se aproxima de 18%.

A Lei nº 9.433/1997 criou o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos (SINGREH) e estabeleceu os instrumentos da Política Nacional de Recursos Hídricos, entre os quais se destacam os Planos Nacionais de Recursos Hídricos (PNRH), definidos como planos diretores que visam fundamentar e orientar a implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e o Gerenciamento dos recursos hídricos, devendo ser elaborados por bacia hidrográfica (Plano de Bacia), por Estado (Planos Estaduais) e para o País (Plano Nacional).

O PNRH constitui-se em um planejamento estratégico para o período de 2005 a 2020, e estabelece diretrizes, metas e programas, pactuados socialmente por meio de um amplo processo de discussão, que visam assegurar às atuais e futuras gerações a necessária disponibilidade de água, em padrões de qualidade adequados aos respectivos usos, com base no manejo integrado dos recursos hídricos.

Rondonópolis está situado na Região Hidrográfica do Paraguai, a qual abrange 86 municípios, sendo ele um dos principais centros populacionais, juntamente com Cuiabá, Várzea Grande, Corumbá e Cáceres.

Figura 158: Região Hidrográfica do Paraguai



Fonte: Agência Nacional de Águas (ANA)

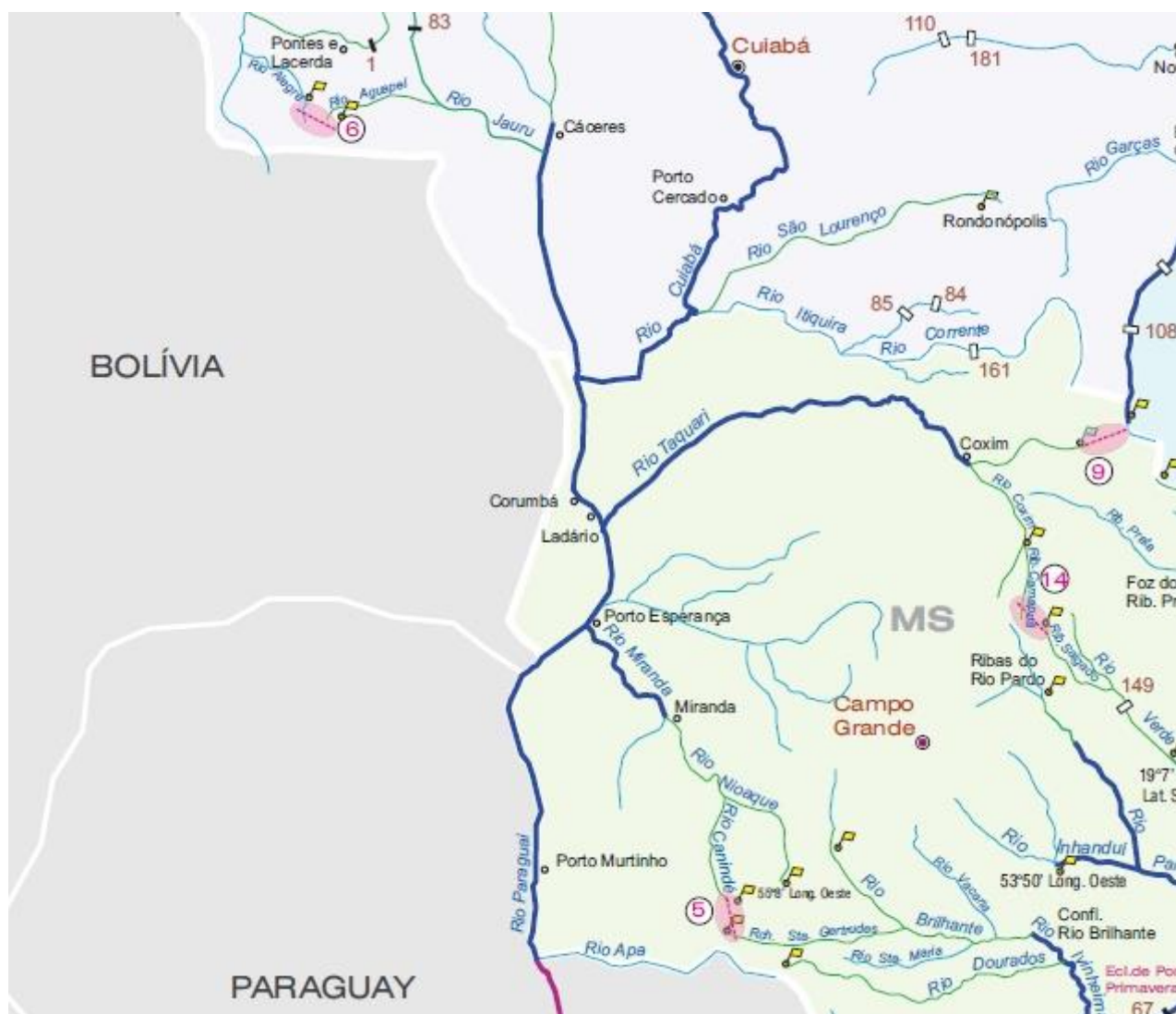
De acordo com dados da Agência Nacional de Águas (ANA), cerca de 2,2 milhões de pessoas viviam na Região Hidrográfica do Paraguai em 2010, equivalente a 1,1% da população do Brasil, sendo 87% em áreas urbanas.

Através do Decreto 2.716/1998 foi promulgado o acordo de transporte fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Brasil/ Porto Nova Palmira – Uruguai).

Com extensão total de 3.442 km, a hidrovia atravessaria 1.300 km do Pantanal, indo de Cáceres, no estado do Mato Grosso, até Nueva Palmira, no Uruguai. O propósito seria permitir o tráfego de embarcações 24 horas por dia, durante os 365 dias do ano, transportando majoritariamente soja, arroz, milho e madeira, além de cimento e derivados minérios de ferro e manganês.

O trecho brasileiro da hidrovia vai de Cáceres (MT) até a foz do Rio Apa (MS) e possui 1.272 km de extensão, sendo região de fronteira com a Bolívia por 58 km e com o Paraguai por 322 km. Os principais terminais portuários são Cáceres I e II, Aguirre, Corumbá, Gravetal, Sobramil, Ladário, Gregório Curvo, Murtinho, e Porto Cimento Itaú Portland S/A.

Figura 159: Trecho brasileiro da Hidrovia Paraguai - Paraná



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

O objetivo do projeto original da Hidrovia Paraguai-Paraná (que envolve os cinco países da bacia do Rio da Prata: Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina), era de implantar melhorias nos trechos considerados críticos para a navegação, implicando em obras de retificação de curvas (aumentando o raio dos rios Paraná e Paraguai), dragagens, derrocamento de rochas e melhorias de portos.

Figura 160: Eixos de integração – Infraestrutura existente e projetada



Fonte: Programa de Ações Estratégicas para o Gerenciamento Integrado do Pantanal e da Bacia do Alto Paraguai



Porém, estudos de avaliação de impactos ambientais foram contestados pelas organizações não governamentais, repercutindo no âmbito internacional em função da previsão de impactos sociais e ambientais que poderiam ocorrer na região do Pantanal, alterando seus pulsos de inundação.

O projeto foi redimensionado, entretanto, o tema continua em pauta, com constantes debates e conflitos de ideias, em função da indefinição e da incerteza sobre as intenções dos governos dos países com as melhorias da hidrovia.

Conforme informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) as cidades brasileiras mais afetadas na área de influência da Hidrovia Paraguai-Paraná são Cuiabá, Cáceres e Poconé (no Mato Grosso) e Corumbá, Ladário, Miranda, Aquidauana e Porto Murtinho (no Mato Grosso do Sul).

Desta forma, o transporte hidroviário enquanto possibilidade regional de deslocamentos não afeta diretamente o município.

5.5 Transporte Escolar

5.5.1 Rede Atual

5.5.1.1 Recursos

Federal – PNATE

O Conselho Municipal de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação – FUNDEB, realizou em 11/05/2017, reunião para apresentação da prestação de contas do repasse de verba pelo governo federal referente ao PNATE, que em 2016 foi de R\$ 174.516,50 (cento e setenta quatro mil, quinhentos e dezesseis reais e cinquenta centavos), sendo que as despesas no mesmo período resultaram no total de R\$ 174.287,22 (cento e setenta e quatro mil, duzentos e oitenta e sete reais e vinte e dois centavos). Os recursos foram utilizados em serviços de mecânica, aquisições de pneus, serviços de reforma e mão de obra; aquisição de óleo lubrificante; peças em geral; impostos e taxas referentes ao período de execução do recurso (Ata 096/2017 da 2ª sessão).

Conforme informações obtidas no sítio eletrônico do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE, o total repassado ao município de Rondonópolis teria sido de R\$ 157.391,85 (cento e noventa e cinco mil, trezentos e noventa e um reais e oitenta e cinco centavos) referentes ao valor de R\$ 136, 27 per capita e o total de 1.155 alunos, sendo 788 das escolas municipais e 367 das escolas estaduais.

Federal – Caminho da Escola

Não foram disponibilizadas informações sobre a posição da Prefeitura de Rondonópolis com relação ao Programa Caminho da Escola, não tendo sido apurar se o município aderiu ao Programa ou se já foi, em algum momento, beneficiado por ele.

Estadual – Lei nº 8.469/2006



O transporte dos alunos da rede estadual é realizado em parceria com o município através de gestão compartilhada, sendo que os termos desta parceria são definidos pela Lei Estadual nº 8.469/2006/MT e Instrução Normativa Nº. 001/2016/GS/SEDUC/MT de 18/02/2016 já apresentadas.

Nessa cooperação, cabe ao Estado repassar os recursos para o transporte dos alunos e monitorar a frequência escolar de cada um deles. Já os municípios têm a responsabilidade de contratar ou prestar o serviço de transporte aos estudantes, assegurando veículos em perfeitas condições de uso e seguindo o calendário do ano letivo e horários da rede estadual.

Segundo informações da Seduc, em 2016 foi repassado aos municípios, um total de R\$ 76,5 milhões cabendo a Rondonópolis R\$ 1,03 milhão, correspondendo a 1,67%. Além dessa verba, foram repassados aos municípios cerca de dois milhões de litros de óleo diesel para serem utilizados nos ônibus de transporte escolar.

Segundo informações da Associação Mato-grossense dos Municípios - AMM, o valor repassado pelo Estado aos Municípios é considerado insuficiente pelos gestores municipais que chegam a pagar R\$ 5,00 em algumas rotas. Existe uma reivindicação dos gestores municipais para que seja realizado um estudo para verificar as condições de cada linha em operação determinando-se os custos reais de operação decorrentes das condições locais como, por exemplo, sistema viário e topografia (<http://www.amm.org.br/Noticias/Amm-volta-a-cobrar-reajuste-dos-repasses-para-o-transporte-escolar/> - publicado em 10 de março de 2017-publicado em 02 de Maio de 2017).

Diante desse clamor, recentemente, o Secretário de Estado de Educação, Esporte e Lazer, Marco Marrafon, anunciou a criação de comissões para tratar do transporte escolar rural que é uma das principais reivindicações dos municípios (<http://www.folhamax.com.br/cidades/seduc-reve-distribuicao-de-recursos-do-transporte-escolar/123036>).

Uma das comissões tem o objetivo de analisar e registrar as novas rotas para que os municípios possam receber complementação de recursos. A outra comissão está avaliando a forma de distribuição dos recursos. O valor repassado aos municípios se manteve em R\$1,80/km por cinco anos seguidos até 2015, quando houve um reajuste para R\$1,90. Em 2016, novo reajuste levou o repasse para R\$2,05 e em 2017, para R\$3,00. A AMM e os municípios propõem o valor de R\$ 3,50 por km e reivindicam que a compensação seja de R\$ 6 milhões em combustível até o final deste ano (<http://www.mt.gov.br/-/4329781-seduc-e-amm-discutem-repasse-para-o-transporte-escolar-publicado-em-15-de-junho-de-2016>).

5.5.1.2 Operação

Para a operação do transporte escolar através da frota de propriedade da Prefeitura de Rondonópolis, foi celebrado o Contrato 537/2016, em 20 de dezembro de 2016, entre a Prefeitura Municipal de Rondonópolis e a Cooperativa de Transporte Escolar Rural do Estado de Mato Grosso – COOTERMAT para Gestão da Frota de



Transporte Escolar de Propriedade do Município de Rondonópolis. O prazo do contrato é de 12 (doze) meses e o valor é de R\$ 2.918.938,71 (Dois milhões, novecentos e dezoito mil, novecentos e trinta e oito reais e setenta e um centavos), equivalentes à remuneração mensal de R\$ 243.244,89 (Duzentos e quarenta e três mil, duzentos e quarenta e quatro reais e oitenta e nove centavos).

Segundo esse contrato, os veículos de propriedade do Município passarão para a responsabilidade da COOTERMAT, que deve zelar pelo seu bom estado de conservação, isentando-se, tão somente da responsabilidade pela sua depreciação natural.

Os veículos só poderão ser utilizados no transporte de alunos das linhas conforme planilha de transporte escolar e/ou nas atividades extra curriculares e projetos sazonais, desde que autorizados através de ofício da Secretaria de Educação.

Os veículos, quando não estiverem em curso, deverão permanecer no pátio da Secretaria de Educação, podendo também permanecer na zona rural, no pátio da escola ou em outro lugar desde que autorizado pela Secretaria de Educação.

Ao final do prazo contratual, os veículos serão devolvidos à Secretaria de Educação, após vistoria.

Entre os principais itens contratuais, ressaltam-se:

Como obrigações da Contratada: manter os veículos em perfeitas condições de segurança, selecionar e preparar rigorosamente os funcionários ou cooperados que irão prestar os serviços, encaminhando a relação destes profissionais à Contratante, comprovar a qualificação técnica específica dos condutores de veículos mediante apresentação da habilitação expedida pelos órgãos competentes. Fazer seguro dos profissionais contra risco de acidentes de trabalho responsabilizando-se também pelos encargos trabalhistas, previdenciários e tributários resultantes da execução do contrato, fazer treinamento e reciclagem dos profissionais envolvidos na prestação do serviço, efetuar a substituição do condutor em no máximo 2 (duas) horas em caso de eventual ausência, manter controle de frequência e pontualidade da equipe, atender de imediato às solicitações da Contratante quanto às substituições da equipe devido a não qualificação ou procedimentos inadequados na prestação dos serviços, apresentar mensalmente à Contratante os comprovantes de pagamento das obrigações trabalhistas, previdenciárias e tributárias relativas aos seus empregados ou cooperados que tenham prestado serviço no período, assumir todas as despesas por danos materiais causados aos veículos ou bens de terceiros, bem como danos pessoais aos seus ocupantes ou a terceiros, de sua responsabilidade, responsabilizar-se civil e criminalmente, pelos danos causados ao Contratante ou a terceiros, decorrentes da execução do contrato, responsabilizar-se pelo pagamento de multas de trânsito e ambientais durante a execução do contrato;

Manutenção dos veículos: Utilizar somente peças, materiais e acessórios novos de primeiro uso e originais do fabricante dos veículos, realizar as manutenções preconizadas pelo Contrato (leve, preventiva e corretiva), abastecer os veículos somente com óleo diesel tipo S-20 e realizar os consertos necessários para manter os veículos nas condições ideais de utilização; realizar o pagamento dos encargos anuais (DPVAT e taxa de emplacamento), manter os veículos assegurados contra roubo, furto, danos materiais e



peçoais, inclusive de terceiros, cobertura total para caso de destruição total ou parcial e em casos de sinistros fazer o pagamento da franquia.

Qualificação Técnica dos Condutores: Condutores deverão ser habilitados na Categoria “D” conforme Lei 9053/97 – CTB – Artigo 138), com idade acima de 21 anos e ter sido aprovado em curso especializado (transporte escolar) nos termos da regulamentação do CONTRAN possuindo certificado e/ou documento equivalente, estar inscrito no Cadastro de Condutores do Órgão Executivo de Transporte Municipal, possuir certidão negativa do condutor expedida pelo DETRAN, comprovando não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses, possuir certidão negativa criminal expedida pelo Cartório Distribuidor Criminal e/ou Polícia Civil que comprove o não envolvimento em crime de estupro, sedução de menores e hediondos, apresentar Certidão de Sanidade Física e Mental, participar de cursos de treinamento específico para transporte escolar que vier a ser ministrado pela municipalidade, não ingerir bebidas alcoólicas em serviço, ser portador de boa conduta e idoneidade moral e se apresentar devidamente uniformizado;

Percursos, itinerários, horários e dias de atuação: os percursos, horários e dias de atuação dos veículos serão estabelecidos pela Secretaria da Educação, podendo sofrer alterações no transcorrer do contrato, o valor ser pago será fixo sendo que as distâncias dos itinerários é uma mera projeção estimada de percurso, no caso de ocorrer alterações dos percursos previamente definidos será celebrado termo de aditivo para atualizar a distância do percurso a ser percorrido (para mais ou para menos) levando em conta sempre o valor licitado por quilômetro, atendimentos extracurriculares ou sazonais serão pagos por quilômetro rodado, entrega mensal de relatório de gestão, relatório estatístico da quantidade de alunos transportados e relatório de ocorrências inerente a cada veículo, disponibilizar um funcionário que ficará na Secretaria da Educação – Divisão de Transporte Escolar, responsável pelo gerenciamento dos motoristas;

Contratante: fornecer para a Contratada todos os elementos e informações necessárias para o efetivo cumprimento do contrato, manter atualizada e organizada a documentação relativa aos veículos; acompanhar a execução dos serviços, intervindo sempre que necessário; fiscalizar a execução dos serviços através de sua unidade competente que deverá designar um representante, aplicar as sanções administrativas contratuais pertinentes, rejeitar (no todo ou em parte) os serviços realizados em desacordo com o contrato.

5.5.1.3 Gestão

O transporte dos alunos da rede municipal é regulamentado pela Lei Municipal 3.491/2001 e Norma Interna da Secretaria Municipal da Educação SEC nº 02/2010.

Como previsto na Lei 3491, a Secretaria de Trânsito e Transporte é responsável pelo Cadastro dos Permissionários do Transporte Escolar, incluindo os condutores, auxiliares, acompanhantes e veículos, e pelo sistema de controle do serviço.

Não foi possível obter informações sobre o cadastro e sobre o sistema de controle adotado pela SETTRAT.



Consta no Cadastro Mercantil de Contribuintes – Pessoa Jurídica as seguintes empresas que prestam o serviço privado de transporte escolar: Fernando Hernandes Transportes ME – desde maio/2014 e Valdiney Mezavila Lucas (Valmazza Transportes) – desde fevereiro/2017. Não foram fornecidos os dados sobre o atendimento realizado por esses operadores.

Em pesquisa realizada podem ser encontrados vários operadores do transporte escolar, que, no entanto, não estão cadastrados junto à Prefeitura para essa prestação de serviços.

COOTERMAT COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESCOLAR

MARCOS KLAIN TRANSPORTE ESCOLAR

NILMAR TRANSPORTES

ELLEN TUR

Fernando Transporte Escolar

Tio Rei Transporte Escolar

Colégio Adventista – Confinança Tur e Nilmar Nillo

5.5.1.4 Custos

Conforme informação fornecida pela Secretaria Municipal de Educação - SEMED, através da Gerente de Divisão de Transporte Escolar – Sra. Ellen Cristiny de Almeida Correa o total de despesas com o transporte escolar no ano de 2016 foi de R\$ 4,9 milhões. O detalhamento destas despesas é apresentado no quadro a seguir.

Quadro 101: Transporte Escolar – Despesas - 2016

Item	Despesa	Tipo	Valor (R\$)	Empresa
1	Combustível	Óleo Diesel S-10	R\$799.187,84	Comercial José Barriga Ltda.
2	Mecânica	Peças Serviços	R\$426.311,34 R\$314.435,99	Rondiesel Peças e Serviços Ltda.
3	Extintor/Pneus/Câmara/ Protetor/Licenciamento/Seguro	Aquisição	R\$111.281,51	
4	Transporte Escolar Terceirizado	Terceirização	R\$3.258.526,39	
	Total		R\$ 4.909.743,00	

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Pela Lei Orçamentária 2017 de Rondonópolis, está prevista uma despesa anual de R\$ 8,2 milhões com o Programa de Manutenção do Transporte Escolar, que representa 8,5% da despesa total da Secretaria da Educação e 1,2% da despesa total da administração direta. Esta previsão representa um acréscimo de 60% na despesa com transporte escolar.



5.5.1.5 Transporte Escolar - Linhas Existentes

As informações sobre as linhas de transporte escolar existentes, sob gestão da PMR ou terceirizadas, também foram disponibilizadas pela Sra. Ellen Cristiny de Almeida Correa. Segundo as informações fornecidas, existem 25 (vinte e cinco) linhas de transporte escolar sob responsabilidade da Prefeitura de Rondonópolis e 26 (vinte e seis) linhas terceirizadas. Por essas linhas, foram transportados 1.624 alunos no ano de 2016.

A frota utilizada para esse serviço é composta por 19 (dezenove) ônibus e 15 (quinze) micro-ônibus.

Quadro 102: Transporte Escolar Rural – Ano de 2016

Frota	Quantidade de Linhas	Total de KM	Alunos Transportados
Própria	25	Asfalto/dia	1.861
		Terra/dia	2.702,2
Terceirizada	26	Asfalto/dia	303
		Terra/dia	4.431,5
Total	51	KM/DIA	9.297,7

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Estas linhas atendem a dez (10) escolas rurais municipais e duas (02) estaduais que se distribuem por todo o território da zona rural de Rondonópolis atendendo diversas localidades (distritos, vilas, aglomerados rurais, assentamentos, glebas etc.) de Rondonópolis.

É interessante notar que juntamente com a maioria das escolas rurais há uma unidade da “Programa Saúde da Família” – PSF, aproveitando a estrutura para levar junto com o serviço de educação também o de saúde para os moradores da zona rural de Rondonópolis.

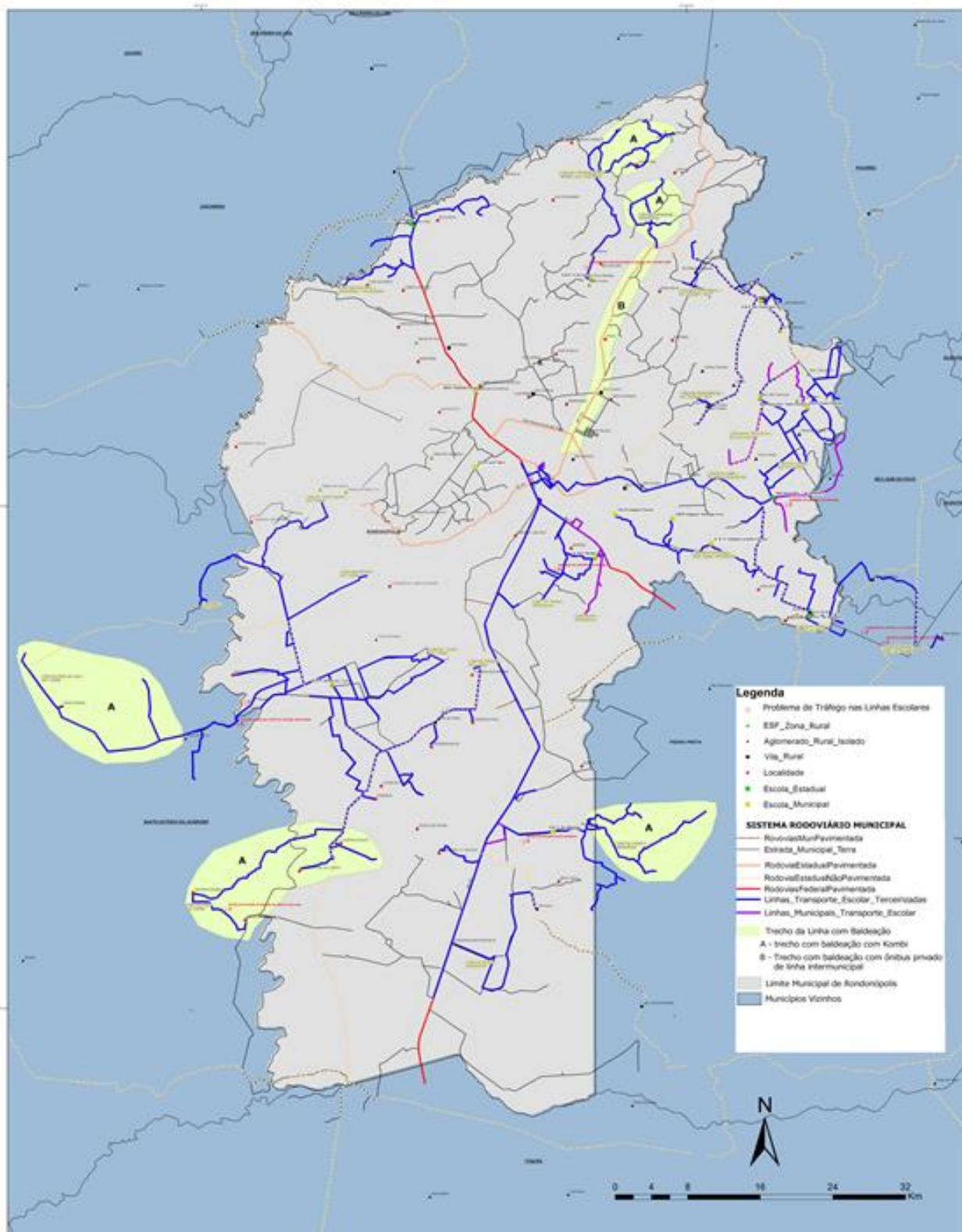
A figura apresenta-se a espacialização na Zona Rural de Rondonópolis das Linhas (Próprias e Terceirizadas) do Transporte Escolar Rural, Escolas (municipais e estaduais) Unidades de Programa de Saúde da Família - PSF, Rodovias Federais e Estaduais e Localidades Rurais (vilas, glebas, aglomerados etc.).

Analisando a Figura 140 pode-se observar que diversas linhas do transporte escolar rural de Rondonópolis possuem grande parte (ou até mesmo a maior parte) de seus trajetos fora dos limites do município. É o caso, no setor leste do município, da linha dois (02) terceirizada que transporta alunos do município de Pedra Preta para a Escola Estadual 7 de Setembro e da linha quatorze (14), também terceirizada que parte do seu trajeto é feito desnecessariamente pelo município de São José do Povo; já no setor sudeste do município três linhas (6, 11 e 26 todas terceirizadas) atendem mais estudantes do município de Pedra Preta do que de Rondonópolis. Já no setor sudoeste, é o caso das



linhas 10, 18 e 25 (todas terceirizadas) e que atendem basicamente alunos do município de Santo Antônio do Leverger.

Figura 161: Linhas Transporte Escolar Rural



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva



Linhas - Operação SEMED

São linhas cuja operação é realizada pelo poder público, através de funcionários da SEMED.

O quadro abaixo apresenta a relação das linhas e respectivas quilometragens, especificando-se os trechos pavimentados e em leito natural (terra).

Quadro 103: Transporte Escolar – Linhas Operação SEMED

Nº	KM ASFALTO	KM TERRA	LINHAS	OBSERVAÇÃO
1	39,5	69,7	Santo Antônio/ Escola Dersi I	
2	105,9	48,5	Alfredo de Castro/ Escola Princesa Isabel I	
3	108,6	63,2	Alfredo de Castro/ Escola Princesa Isabel II	
4	0,0	259,3	Assent. São Francisco/ Esc. Padre Dionísio	
5	145,6	46,9	Bajara/Vila Paulista/Rondonópolis	
6	0,0	158,4	Beroaba/Chico Mendes	
7	82,6	78,6	Breginho/Rondonópolis	
8	176,8	25,6	Café/Rondonópolis	
9	0,0	141,8	Campo Limpo/14 de Agosto	
10	0,0	244,8	Campo Limpo/Pinguela/14 de Agosto	
11	189,4	192,8	Canguçu/Rondonópolis	
12	89,2	98,2	Dom Oscar Romero/14 de Agosto	
13	0,0	105,6	Dom Osorio/Chico Mendes	
14	56,9	152,2	Entrada da Galileia/Esc. Padre Dionísio	
15	57,6	79,8	Faz. São José/São Sebastião	
16	48,6	164	Gleba Rio Vermelho/Esc. Dersi	
17	114,4	38,4	Gleba São João/Rondonópolis	
18	93,8	78,5	Globo Recreio/Mata Grande/Rondonópolis	
19	45,2	128,8	Junqueira/Esc. Dersi	
20	93,6	102,3	Marajá/Rondonópolis	
21	173,6	82,4	Paulicéia/Estiva/Esc. 14 de Agosto	
22	29,1	63,7	Santo Antônio/Escola Dersi II	
23	59,6	114,4	São Sebastião/Rondonópolis	
24	0,0	56,5	Sítio Farias/Gleba Dom Bosco	Linha extinta para 2017
25	151,0	107,8	Várzea do Ouro/Esc. Dersi	
Total	1.861,0	2.702,2		

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Em 2016, foram transportados 906 alunos nessas linhas, correspondendo a 56% do total de alunos transportados.

Linhas Terceirizadas

As linhas terceirizadas são operadas pela COOTERMAT, conforme contrato já apresentado anteriormente.

O quadro a seguir apresenta a relação das linhas e respectivas quilometragens, especificando-se os trechos pavimentados e em leito natural (terra).

**Quadro 104: Transporte Escolar – Linhas Terceirizadas**

Nº	KM ASFALTO	KM TERRA	LINHAS
1	84	138,2	Alto Marajá
2		131,2	Assentamento Bagagem/Catanduva
3		220,0	Assentamento Vale Encantado/Carimã
4		265,1	Fazenda Alexandre/Escola Carimã
5		180,0	Fazenda Tarumã/Escola Carimã
6		155,0	Canguçu/Chaparral
7	8	59,6	Estiva/Simão
8		281,8	Fazenda Carimã/Escola Carimã
9	165	181,8	Fazenda Monica/Rondonópolis
10		391,8	Fazenda Peixe de Couro/Carimã
11		186,3	Fazenda Verde/Carimã
12		161,3	Aldeia/Escola Carimã
13		186,0	Gleba Cascata/Escola Padre Dionísio I
14		145,8	Assent. Primavera/Escola Padre Dionísio
15			Gleba Cascata/Escola Padre Dionísio II
16		128,4	Nova Galileia/Escola 7 de Setembro
17		280,0	Olga Bernario/Chico Mendes
18		155,0	Fazenda Indaiá/Escola Carimã
19		221,1	Tadarimana/Rondonópolis
20		152,0	Três Pontes/Naboreiro
21	46	172,6	Tugore/Boa Vista
22		166,6	Vila Bueno/Naboreiro
23		135,0	Assentamento São Francisco/Escola Padre Dionísio V
24		82,5	Nova Galileia/Jardim Atlântico
25		114,4	Fazenda Indaiá/Escola Carimã II
26		140,0	Canguçu/Escola Rui Barbosa
Total	303	4431,5	

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Em 2016, foram transportados 718 alunos nas linhas terceirizadas, correspondendo a 44% do total de alunos transportados.





Quadro 105: Transporte Escolar – Escolas Atendidas pelas Linhas Existentes

Linha	KM - Asfalto	KM - Terra	Instituição de Ensino	Alunos que utilizam Transporte Escolar Público - Por etapa de ensino, segundo a localização/zona de residência ¹																Total
				Oferecido pelo Poder Público Estadual								Oferecido pelo Poder Público Municipal								
				Ed. infantil		Ens. fund.		Ens. Médio		EJA fundamental		EJA médio		Ed. infantil		Ens. fund.		EJA fundamental		
				Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	
1 – Alto Maraja	84,0	138,2	EMRPG Marajá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	6	10	0	0	26
			EM Albino Saldanha Dantas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	4	12	28	0	0	50
			EE Marechal Dutra	0	0	10	30	18	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81
			EE La Salle	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
			EE Joaquim Nunes Rocha	0	0	5	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
2 – Fazenda Mônica - Rondonópolis – Escola Rui Barbosa	165,0	181,8	EMRPG Rui Barbosa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	7	2	5	5	12	34
			EM Albino Saldanha Dantas																	
			EE Marechal Dutra																	
		EE La Salle																		
3 – Canguçu - Chaparral – Escola Rui Barbosa	0,0	155,0	EMRPG Rui Barbosa																	
4 – Canguçu – Escola Rui Barbosa	0,0	140,0	EMRPG Rui Barbosa																	
5 – Fazenda Peixe de Couro – Escola Carimã	0,0	391,8	EMRPG Carimã																	
6 – Aldeia – Escola Carimã	0,0	161,3	EMRPG Carimã																	
7 – Assentamento Vale Encantado – Escola Carimã	0,0	220,0	EMRPG Carimã																	
8 – Fazenda Alexandre – Escola Carimã	0,0	265,1	EMRPG Carimã																	
9 – Fazenda Carimã – Escola Carimã	0,0	281,8	EMRPG Carimã	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	32	26	159	2	55	276
10 – Fazenda Indaiá – Escola Carimã	0,0	155,0	EMRPG Carimã																	
11 – Fazenda Indaiá – Escola Carimã	0,0	114,4	EMRPG Carimã																	
12 – Fazenda Tarumã – Escola Carimã – Matutino	0,0	180,0	EMRPG Carimã																	
13 – Fazenda Verde – Escola Carimã	0,0	186,3	EMRPG Carimã																	
14 – Assentamento Bagagem Catanduva / Estilo	0,0	131,2	EE Sete de Setembro	0	0	4	55	2	24	2	20	2	17	0	0	0	0	0	0	126
15 – Nova Galileia – Jardim Atlântico	0,0	82,5	EE Sete de Setembro																	
			EE Elisabeth Freitas Magalhães	0	0	0	0	2	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	8
			EM Vila Paulista	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	10
			EE Adolfo Augusto de Moraes	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
			EE Odorico Leocádio da Rosa	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		EMEI Agton Kayro Leite Dos Santos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
16 – Nova Galileia – Escola Sete de Setembro	0,0	128,4	EE Sete de Setembro																	
17 – Tadarimana – Rondonópolis	0,0	221,1	EE Sete de Setembro																	
			EMI Leosidio Fermou	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
			EMI Toribugo Arau	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
		EMEI Pobore	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
18 – Assentamento Primavera – Escola Padre Dionísio	0,0	145,8	EMREF Padre Dionísio Kuduavicz																	
19 – Gleba Cascata – Escola Padre Dionísio	0,0	186,0	EMREF Padre Dionísio Kuduavicz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	8	116	0	27	165
20 – Gleba Cascata – Escola Padre Dionísio II	nd		EMREF Padre Dionísio Kuduavicz																	
21 – Assentamento São Francisco – Salas Anexas Escolas Padre Dionísio / Sete de Setembro	0,0	135,0	Salas Anexas - EMREF Padre Dionísio Kuduavicz e EE Sete de Setembro	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
22 – Estiva – Simão	8,0	59,6	Não foram identificadas escolas nessa rota	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
23 – Olga Bernaria – Chico Mendes	0,0	280,0	EMR 14 de Agosto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	99	0	20	133
24 – Três Pontes – Naboreiro	0,0	152,0	EMREF São Domingos Savio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	33	0	0	40
25 – Vila Bueno - Naboreiro	0,0	166,6	EMREF São Domingos Savio																	
26 – Tugore – Boa Vista	46,0	172,6	EE José Rodrigues dos Santos e CMEI Augustim Alves de Oliviera	0	0	1	17	53	105	7	14	12	27	0	0	0	0	0	0	236
Total	303,0	4.431,5																		



Linha	KM - Asfalto	KM - Terra	Instituição de Ensino	Alunos que utilizam Transporte Escolar Público - Por etapa de ensino, segundo a localização/zona de residência ¹																Total
				Oferecido pelo Poder Público Estadual								Oferecido pelo Poder Público Municipal								
				Ed. infantil		Ens. fund.		Ens. Médio		EJA fundamental		EJA médio		Ed. infantil		Ens. fund.		EJA fundamental		
				Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	
1 - Canguçu - Rondonópolis	189,4	192,8	EMRPG Rui Barbosa																	
2 - Nova Galileia - Escola Padre Dionísio	56,9	152,2	EMREF Padre Dionísio Kuduavicz																	
3 - Marajá - Rondonópolis	93,6	102,3	EMRPG Marajá																	
4 - Assentamento São Francisco - Escola Padre Dionísio	0,0	259,3	EMREF Padre Dionísio Kuduavicz																	
5 - Santo Antônio/ Escola Dersi I	39,5	69,7	EMREF Dersi Rodrigues de Almeida																	
6 - Gleba Rio Vermelho/ Esc. Dersi	48,6	164,0	EMREF Dersi Rodrigues de Almeida																	
7 - Santo Antônio/ Escola Dersi II	29,1	63,7	EMREF Dersi Rodrigues de Almeida	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	10	122	78	12	7	240
8 - Junqueira/ Esc. Dersi	45,2	128,8	EMREF Dersi Rodrigues de Almeida																	
9 - Varzea do Ouro/ Esc. Dersi	151,0	107,8	EMREF Dersi Rodrigues de Almeida																	
10 - Alfredo de Castro/ Escola Princesa Isabel I	105,9	48,5	EMEF Princesa Isabel																	
11 - Alfredo de Castro/ Escola Princesa Isabel II	108,6	63,2	EMEF Princesa Isabel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	36	0	0		41
12 - Bajara/Vila Paulista/ Rondonópolis	145,6	46,9	EM Vila Paulista	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	10
13 - Breginho/Rondonópolis	82,6	78,6		nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
14 - Cafe/Rondonópolis	176,8	25,6		nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
15 - Beroaba/ Chico Mendes	0,0	158,4	EMR 14 de Agosto																	
16 - Campo Limpo/14 de Agosto	0,0	141,8	EMR 14 de Agosto																	
17 - Campo Limpo/Pinguela/14 de Agosto	0,0	244,8	EMR 14 de Agosto																	
18 - Dom Oscar Romero/14 de Agosto	89,2	98,2	EMR 14 de Agosto																	
19 - Paulicéia/Estiva/ Esc. 14 de Agosto	173,6	82,4	EMR 14 de Agosto																	
20 - Dom Osorio/ Chico Mendes	0,0	105,6	EMR 14 de Agosto																	
21 - Faz. Sao Jose/Sao Sebastião	57,6	79,8	EE SAO JOSE OPERARIO	10	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 - Gleba Sao Joao/Rondonópolis	114,4	38,4																		
23 - Globo Recreio/Mata Grande/Rondonópolis	93,8	78,5																		
24 - Sao Sebastião/Rondonópolis	59,6	114,4																		
25 - Sítio Farias/Gleba Dom Bosco	0,0	56,5	EMEFR Gleba Dom Bosco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	11	33	5	0	0		94
Total	1.861,0	2.702,2		10	19	22	114	76	152	10	34	19	44	73	88	234	585	19	121	1.620
Escolas - sem identificação da linha que atende			EE Domingos Aparecido Dos Santos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			EE Sao Jose Operario	10	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			EMEF Arao Gomes Bezerra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0

Fonte: Secretaria Estadual de Educação/MT - Censo Escolar 2015 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva





5.5.1.6 Transporte Escolar - Frota

Para realizar o transporte de servidores e cerca de 1.600 alunos nestas 51 linhas que se acham atualmente operantes no município, a SEMED conta com uma frota de 59 veículos dos quais 25 são próprios. Destes, 15 são ônibus e 3 são micro-ônibus. Quanto a idade dos ônibus a maioria já está com cerca de 7 anos de uso. Já os micro-ônibus são bem mais velhos sendo o mais novo do ano de 2009 e o mais velho do ano de 2002.

Quadro 106: Veículos próprios Secretaria Municipal de Educação

Tipo de Veículo	ano fabricação									Sub-Total
	1996	2002	2003	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
ônibus	1			3	7			4		15
micro-ônibus		1	1	1						3
caminhão	1									1
carro de passeio				1	2					3
Komby							1			1
moto				1		1				2
Total Geral										25

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Além dos veículos da própria SEMED/PMR o município conta também com 13 veículos que são disponibilizados pelo governo do estado de Mato Grosso em sistema de comodato. Destes 4 são ônibus e 9 são micro-ônibus. Quanto a idade desses veículos os ônibus ainda estão em boa situação apresentando no máximo 4 anos de utilização. Contudo os micro-ônibus já estão bastante desgastados sendo 3 do ano de 2010 e 6 do ano de 2011.

Quadro 107: Veículos em comodato com o Governo do Estado do Mato Grosso

Tipo de Veículo	ano fabricação							Sub-total
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
ônibus			1		2	1		4
micro-ônibus		3	6					9
Total Geral								13

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Visto que tais veículos precisam cumprir diariamente um percurso de cerca de 9.000 km/dia, dos quais cerca de 7.000 km são por estradas sem pavimentação (estradas de terra), é necessário que a frota não seja composta por muitos veículos velhos, pois do contrário a qualidade do serviço ofertado ficará comprometida.

Neste sentido, chama a atenção o fato de que na execução do serviço de transporte de duas linhas no setor norte do município e diversas no seu setor sul (Figura 140) há baldeação dos estudantes que são transportados parte do trajeto em veículo tipo Kombi e parte em veículos maiores (ônibus ou micro-ônibus). Tal estratégia se faz necessário devido as restrições de trafegabilidade das estradas dessas linhas conforme já comentado anteriormente neste relatório.

Entretanto, nas Tabelas 04 e 05 que descrevem os veículos que compõem a frota da SEMED só há um veículo tipo Kombi citado em tais tabelas! Tal fato ganha mais



dimensão ainda considerando-se que segundo informações obtidas junto a Secretaria de Transito da Prefeitura Municipal de Rondonópolis, não foi feita nenhuma inspeção para fiscalizar as condições desses veículos nos dois últimos anos.

A seguir apresenta-se a relação de veículos utilizados para o transporte escolar.

Quadro 108: Veículos adquiridos com recurso FNDE

Nº	PLACA	VEICULO	MARCA/MODELO	ANO	MODELO	CAP/POT/CIL
1	NPL-7121	ONIBUS	VWV 15-190 EOD E. HD ORE	2010	2011	48P/185 CV
2	NPL-7131	ONIBUS	VWV 15-190 EOD E. HD ORE	2010	2011	48P/185 CV
3	NPL-7141	ONIBUS	VWV 15-190 EOD E. HD ORE	2010	2011	48P/185 CV
4	NPL-7151	ONIBUS	VWV 15-190 EOD E. HD ORE	2010	2011	48P/185 CV
5	NPL-7161	ONIBUS	VWV 15-190 EOD E. HD ORE	2010	2011	48P/185 CV
6	NPL-7181	ONIBUS	VWV 15-190 EOD E. HD ORE	2010	2011	48P/185 CV
7	WV-7991	ONIBUS	MAN 15.190 EOD E.HD ORE	2010	2011	59P/185CV
8	NTX-2955	ONIBUS	MAN 15.190 EOD E.HD ORE	2013	2013	48P/186 CV
9	NTX-2945	ONIBUS	MAN 15.190 EOD E.HD ORE	2013	2013	42P/1896CV
10	OBM-4381	ONIBUS	MERCEDES BENS ORE 3	2013	2014	60P/185CV
11	OBM-4351	ONIBUS	MERCEDES BENS ORE 3	2013	2014	60P/185CV
12	NPG-3734	MICRO-ONIBUS	IVECO/CITYCLASS 70C16	2010	2011	29P/155CV
13	NPG-3744	MICRO-ONIBUS	IVECO/CITYCLASS 70C16	2010	2011	29P/155CV
14	NPG-3754	MICRO-ONIBUS	IVECO/CITYCLASS 70C16	2010	2011	29P/155CV
15	NPG-3764	MICRO-ONIBUS	IVECO/CITYCLASS 70C16	2010	2011	29P/155CV
16	OBO-5936	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO /VOLARE V8L EM	2012	2013	20/152CV
17	QBJ-3274	MICRO-ONIBUS	IVECO/CITYCLASS 70C16	2013	2014	23P/127CV

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Quadro 109: Veículos com termo de comodato com Estado de Mato Grosso

Nº	PLACA	VEICULO	MARCA/MODELO	ANO	MODELO	CAP/POT/CIL
1	OB0-6182	ONIBUS	MAN 15.190 EOD END ORE	2013	2013	48P/186CV
2	OBS-5024	ONIBUS	MAN 15.190 EOD E.HD ORE	2013	2013	28P/186CV
3	QBD-0650	ONIBUS	VWV 15.190 EOD E.HD ORE	2014	2014	48P/186CV
4	N PH-2034	ONIBUS	MAN 15.190 EOD E.HD ORE	2010	2011	60P/185CV
5	N PM-6351	MICRO-ONIBUS	IVECO CITYCLASS 70C16	2011	2011	29P/155CV
6	NPM-6381	MICRO-ONIBUS	IVECO CITYCLASS 70C16	2011	2011	29P/155CV
7	NUG-5117	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2010	2010	31P/115CV
8	NUG-0447	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2010	2010	31P/115CV
9	NUF-5537	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2010	2010	31P/115CV
10	NJV-7592	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2011	2011	31P/115CV
11	NJU-8222	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2011	2011	31P/115CV
12	NJV-0182	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2011	2011	31P/115CV
13	NJV-1402	MICRO-ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2011	2011	31P/115CV

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

**Quadro 110: Veículos adquiridos com recurso próprio**

Nº	PLACA	VEICULO	MARCA/MODELO	ANO	MODELO	CAP/POT/CIL
1	NJG-0492	ONIBUS	VW 15.190 EOD ESCOLAR HD	2009	2009	57P/185 CV
2	NJO-7835	ONIBUS	VW 15.190 EOD ESCOLAR HD	2009	2009	57P/185 CV
3	NJQ-6845	ONIBUS	VW 15.190 EOD ESCOLAR HD	2009	2009	57P/185 CV
4	NPC-3827	ONIBUS	MARCOPOLO/VOLARE V8L ESC	2009	2009	31P/115CV

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

5.5.1.7 Condições de Tráfego

Após a conclusão da sistematização das informações sobre o transporte escolar, foi realizada uma inspeção in loco em algumas das linhas de modo a se verificar o estado de trafegabilidade das estradas (tipo de pavimentação, estado das pontes, presença de sinalização) bem como de obstáculos que podem comprometer esse transporte (cadeado em porteiros, pontos de inundação na estrada, cursos d'água sem ponte, aclives e declives muito fortes, presença de animais de grande porte soltos na estrada etc.).

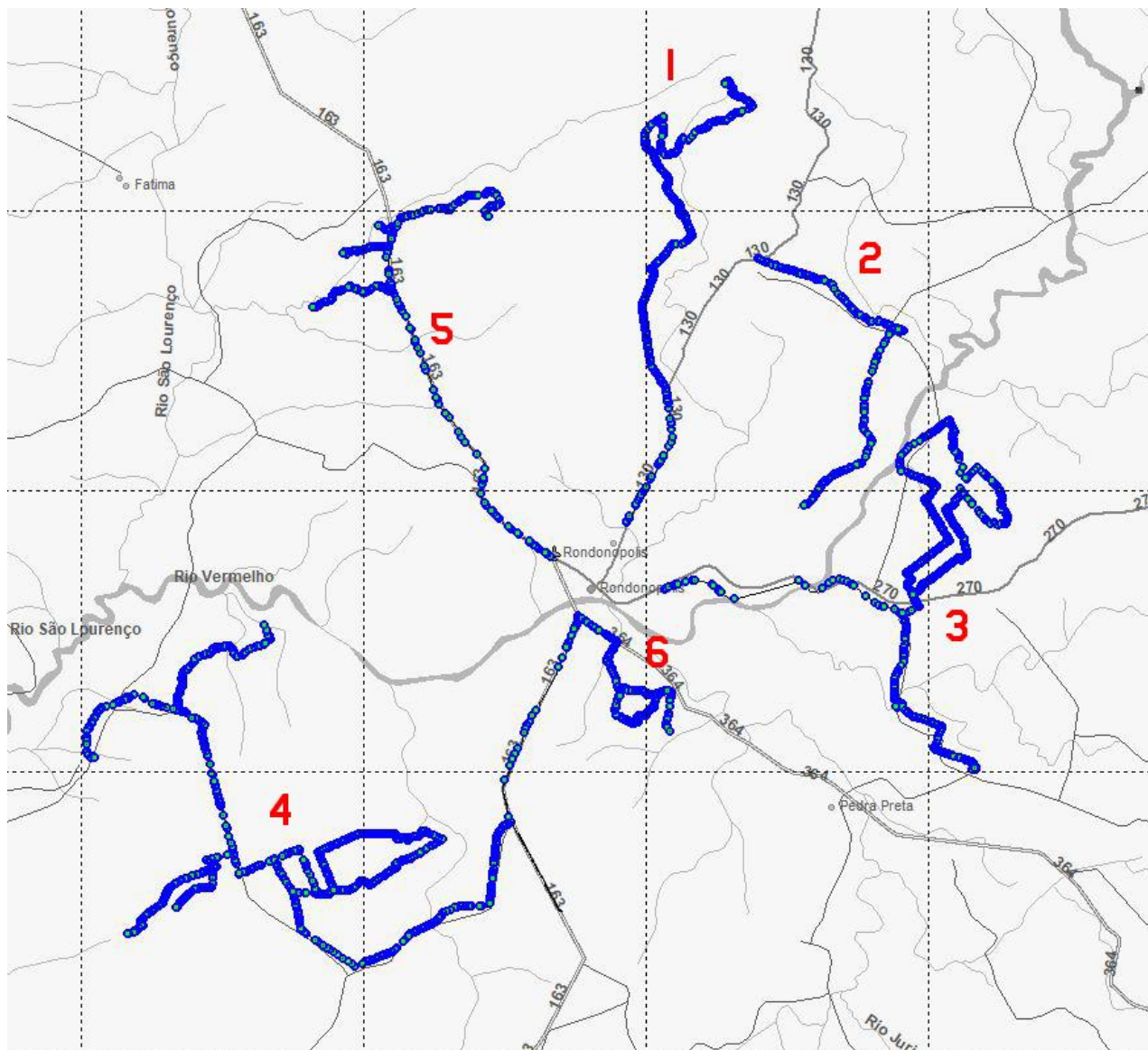
Foram realizadas inspeções in loco em 16 das 51 linhas conforme apresentado no quadro e figura a seguir. As vistorias foram realizadas no período de 02 a 06 de junho de 2017.



Quadro 111: Linhas de Transporte Escolar Rural - Mapeamento e/ou Inspeção

Nº da Linha	LINHAS PRÓPRIAS SEMED	MAPEADAS	INSPECIONADAS
1	Faz. Santo Antonio/Esc. Dersi I		
2	Alfredo de Castro / Escola Princesa Isabel I		
3	Alfredo de Castro / Escola Princesa Isabel II		
4	Assent. São Francisco / Esc. Padre Dionísio	X	X
5	Bajara / Vila Paulista-Rondonópolis		
6	Beroaba / Assent. Chico Mendes		
7	Breginho / Rondonópolis		
8	Café / Rondonópolis		
9	Campo Limpo / Esc. 14 de Agosto		
10	Campo Limpo-Pinguela / Esc. 14 de Agosto		
11	Canguçu / Rondonópolis	X	
12	Assent. Dom Oscar Romero / Esc. 14 de Agosto		
13	Assent. Dom Osório / Chico Mendes		
14	Entrada da Galiléia / Esc. Padre Dionísio	X	X
15	Faz. São José / São Sebastião		
16	Gleba Rio Vermelho / Esc. Dersi		
17	Gleba São João / Rondonópolis		
18	Globo Recreio-Mata Grande / Rondonópolis		
19	Junqueira / Esc. Dersi		
20	Marajá / Rondonópolis	X	X
21	Paulicéia-Estiva / Esc. 14 de Agosto		
22	Santo Antonio/Esc. Dersi II		
23	São Sebastião / Rondonópolis		
24	Sítio Farias / Gleba Dom Bosco		
25	Várzea do Ouro / Esc. Dersi		
Nº da Linha	LINHAS TERCEIRIZADAS	MAPEADAS	INSPECIONADAS
1	Alto Marajá / Esc. Marajá	X	X
2	Assent. Bagagem-Catanduva / Esc. 7 Setembro Nova Galiléia	X	
3	Assent. Vale Encantado / Esc. Carimã	X	X
4	Faz. Alexandre / Esc. Carimã	X	X
5	Faz. Tarumã / Esc. Carimã (matutino)	X	
6	Canguçu-Chaparral / Esc. Rui Barbosa	X	
7	Estiva-Simão	X	
8	Faz. Carimã / Esc. Carimã	X	X
9	Faz. Mônica / Rondonópolis	X	
10	Faz. Peixe de Couro / Esc. Carimã	X	X
11	Faz. Verde / Esc. Carimã	X	X
12	Aldeia / Esc. Carimã	X	X
13	Gleba Cascata / Esc. Padre Dionísio I	X	
14	Assent. Primavera / Esc. Padre Dionísio	X	
15	Gleba Cascata / Esc. Padre Dionísio II	X	X
16	Nova Galiléia / Esc. 7 de Setembro	X	X
17	Assent. Olga Benário - Chico Mendes / Esc. 14 de Agosto	X	X
18	Faz. Indaia / Esc. Carimã (vespertino)	X	
19	Tadarimana / Rondonópolis	X	
20	Três Pontes / Naboreiro	X	X
21	Faz. Tugore / Boa Vista	X	
22	Vila Bueno / Naboreiro	X	X
23	Assent. São Francisco / Esc. Padre Dionísio	X	X
24	Nova Galiléia / Jd. Atlântico-Rondonópolis	X	
25	Faz. Indaia / Esc. Carimã II (noturno)	X	
26	Canguçu / Esc. Rui Barbosa	X	

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Figura 162: Linhas de Transporte Escolar Rural Inspecionadas

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

As rotas mapeadas na figura acima representam o transporte de alunos para as seguintes escolas rurais:

- Rota 1 – Localidades atendidas pela Escola E. M.R. 14 de Agosto
- Rota 2 – Localidades atendidas pela Sala Anexa da E.M.R. Padre Dionísio
- Rota 3 - Localidades atendidas pela E.M.R. Padre Dionísio (Distrito de Naboreiro) e E. E. 7 de Setembro (Distrito de Nova Galiléia)
- Rota 4 - Localidades atendidas pela E.M.R. Carimã
- Rota 5 - Localidades atendidas pela E. E. José Rodrigues
- Rota 6 - Localidades atendidas pela E.M.R. Marajá

O número de linhas inspecionadas poderia ter sido maior se a SEMED tivesse mapeado a rota da maior parte das linhas que são executadas pelos funcionários da própria SEMED. De qualquer modo, a amostra levantada com a inspeção nas 16 linhas vistoriadas no período de 02 a 06 de junho de 2017 já foi bastante significativa para se



avaliar as condições de trafegabilidade das rodovias federal e estadual que passam pelo território municipal de Rondonópolis, bem como da rede de estradas municipais.

Assim, com base em tal levantamento foi possível verificar tanto as condições de rodagem nessas estradas (trechos pavimentados e não pavimentados), situação da pavimentação, situação das estradas não pavimentadas e ainda das pontes de tais estradas.

Desse modo foi verificado, por exemplo, nas linhas 10, 18 e 25 (que transportam alunos para a escola Carimã) e linha 2 (que transporta alunos para a Escola 7 de Setembro no distrito de Nova Galiléia) há problemas de inundação em trechos das estradas das linhas (Figura 141). Mesmo na época seca regional os veículos precisam passar por dentro do leito de córregos que cruzam o trajeto dessas linhas.

Em outras linhas o problema é a colocação de cadeados nas porteiças das fazendas, como ocorre na linha própria número 14 (Entrada da Galiléia/Esc. Padre Dionísio), e linha 01 terceirizada (alto marajá / Rondonópolis). E também estradas mal conservadas e com pontes também muito velhas e em péssimo estado de conservação, como verificado na linha 17 terceirizada (Assent. Olga Benário-Chico Mendes / Esc. 14 de Agosto) no setor noroeste do município.

Diante do exposto, constata-se a necessidade urgente de se otimizar o serviço de transporte escolar rural no município de Rondonópolis, tanto pela exclusão de algumas linhas como pela mudança em parte do trajeto de outras, seja pela baixa demanda de usuários ou pelo fato destes pertencerem a municípios vizinhos.

Ficou claro pelos relatos obtidos, que os veículos do transporte escolar são a única opção de mobilidade da população do território rural de Rondonópolis, seja para o serviço de educação seja para o de saúde (acesso as unidades ESF pela população não estudantil), visto que os ônibus do serviço privado de transporte intermunicipal só trafegam pelas rodovias Federais e Estaduais do município e que são pavimentadas (asfaltadas). E o número de pessoas na zona rural de Rondonópolis é muito alto visto que só assentamentos rurais são nove (09), fora o grande número de vilas, glebas, aglomerados rurais etc.).

5.5.2 Caracterização das Linhas de Transporte Escolar

Linhas Terceirizadas – Cootermat

1 - Alto Marajá - Escola Marajá	
ITINERÁRIO:	Na zona rural essa linha dá atendimento para a EMRPG Marajá . Percorre 23,0 km em vias não pavimentadas atendendo (X), (Y), (Z) na área rural passando pelo PSF Marajá . Atravessa o perímetro urbano nas proximidades do Recanto Santa Tereza, seguindo pela Rua Projetada e Rua Fortunato G. Vetorasso (EM Aparecida de Souza Vetorasso e PSF Verde Teto) até a Av. Ítório Corrêa da Costa - BR-364. A partir deste ponto inicia o trecho pavimentado, seguindo por essa via até a Vila Goulart percorrendo as Ruas Dr. Reinaldo A. de Almeida Costa, Santos Dumont e Tamandare (EM Albino Saldanha Dantas). Prossegue pela Av. Ítório Corrêa da Costa - BR-364 (UMEI Natalia Maximo, EM Vila Rosely e EM Giselio da Nobrega) até Av. Presidente Medici e R Mascarenhas de Moraes (EE José Salmen Hanze), Av. Bahia (EE Joaquim Nunes Rocha), Rua Piauí, Av. Presidente Medici, Rua Afonso Pena (EE Marechal Dutra), Av. Amazonas, Av. Presidente Medici (Pronto Atendimento - Unimed Rondonópolis – distante 700 metros), Rua João Pessoa (EE Major Otavio Pitaluga, EE Alfredo Marien, CEFAPRO, EE Sagrado Coração de Jesus, Clínica São João e Laboratório Oswaldo Cruz), Av Joao Ponce de Arruda (EE Emanuel Pinheiro e Laboratório São João), Rua Arnaldo Estevão de Figueiredo, Rua Cafelândia (CEDIRLAB) e R Treze de Maio (EE La Salle).
Extensão:	11,6 km (vias pavimentadas) + 23,0 km (vias não pavimentadas)
ESCOLAS:	UBS / PSF:
EMRPG Marajá	PSF Marajá
EM Aparecida De Souza Vetorasso	PSF Verde Teto
EM Albino Saldanha Dantas	CEDIRLAB
UMEI Natalia Maximo	Pronto Atendimento - Unimed Rondonópolis
EM Vila Rosely	Laboratório São João
EM Giselio Da Nobrega	Clínica São João
EE José Salmen Hanze	Laboratório Oswaldo Cruz