



Plano de **Mobilidade Urbana**

ELDORADO DO CARAJÁS/PA



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ELDORADO DO CARAJÁS

Plano elaborado de acordo à Lei Federal 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade.

Junho de 2022

Prefeitura Municipal de Eldorado do Carajás

CNPJ: 84.139.633/0001-75
Rua Rio Vermelho, QD 051 - Centro
Eldorado do Carajás - Pará

Prefeita Municipal

Iara Braga Miranda

Vice-prefeito

Clenilton de Albuquerque

Coordenação Geral

Marcelo Braga da Silva
Secretário de Planejamento

Comitê Diretor

Secretaria de Planejamento e Gestão

Eudes Rocha Fernandes
Fabio José Aleixo Vitorino

Câmara Municipal

Josemir Lima

Grupo de Trabalho

Wanellyse Sousa Menezes – *Arquiteta*
Gilmar José da Silva e Silva – *Engenheiro Civil*
Eduardo Rodolfo Rodrigues da Silva – *Topógrafo*
Neliane Estrela da Cruz Braga – *Administrativa*
Manoel Felício da Silva – *Administrativo*
Marta Ariane de Sousa Castro – *Assistente Social*
Heder Rocha Fernandes – *Administrativo*
João Pedro Martins da Silva – *Administrativo*
Samuel Custódio de Araújo – *Ouvidoria*

Assessoria Jurídica

Darc' Lane Oliveira Pereira – *Procuradora Geral*
Augusto Henrique Maia Cavalcanti – *Procurador Geral Adjunto*

Apoio Técnico

Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas – SEDOP

SIGLAS

ADEPARA- Agência de Defesa Agropecuária do Estado do Pará

ANTT- Agência Nacional de Transporte Terrestres

ARCON- Agência de Regulamentação e Controle de Serviços Públicos do Pará

BANPARA- Banco do Estado do Pará

CNH- Carteira Nacional de habilitação

CREAS- Centro de Referência Especializado de Assistência Social

DENATRAN- Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN- Departamento Estadual de Trânsito

DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

IBAMA- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH- Índice de Desenvolvimento Humano

INSS- Instituto Nacional de Seguro Social

ISS- Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza

ITDP- Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento

LOA- Lei Orçamentária Anual

MEC- Ministério da Educação e Cultura

ONU- Organização das Nações Unidas

PDMPJ- Plano Diretor Municipal Participativo

PIB- Produto Interno Bruto

PLANMOB - Plano Municipal de Mobilidade

PMEC- Prefeitura Municipal de Eldorado do Carajás

PNRS- Política Nacional de Resíduos Sólidos

PPA- Plano Plurianual

SEDOP- Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas

SEMAD- Secretaria Municipal de Administração

SEMED- Secretaria Municipal de Educação

SMS- Secretaria Municipal de Saúde

SEPLAN – Secretaria de Planejamento

SEMAS – Secretaria Municipal de Assistência Social

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Reunião do Grupo de Trabalho	10
Figura 2 - Localização do município no estado	19
Figura 3 - Distância de Eldorado do Carajás a Belém	19
Figura 4 - Limites do município de Eldorado do Carajás/PA	20
Figura 5 - Bairro Jardim Eldorado	21
Figura 6 - Bairro Ipê	21
Figura 7 - Mapa dos bairros	22
Figura 8 - Sede da Prefeitura	23
Figura 9 - Brasão Municipal	23
Figura 10 - Bandeira Municipal	23
Figura 11 - Crescimento do PIB per capita	24
Figura 12 - População de Eldorado	29
Figura 13 - Frota de ônibus escolares	33
Figura 14 - Mapa de hierarquia viária	41
Figura 15 - Terminal Rodoviário do KM 100	41
Figura 16 - Logo PLANMob	44
Figura 17 - Audiência Pública (espectadores)	45
Figura 18 - Audiência Pública (participantes)	45
Figura 19 - Convite para a Audiência Pública	46
Figura 20 - Mapa de hierarquia viária	50
Figura 21 - Mapa de ruas com acessibilidade parcial	53
Figura 22 - Mapa de pavimentação	55
Figura 23 - Mapa de pavimentação e recuperação asfáltica	56
Figura 24 - Mapa de declive da drenagem	57
Figura 25 - Avenida São Geraldo, esq. com Rua Carajás	58
Figura 26 - Avenida São Geraldo, esq. com Rua Amazonas	58
Figura 27 - Ponte sobre o Rio Vermelho	59
Figura 28 - Ponte sobre vazante do Rio Vermelho	59
Figura 29 - Estacionamento na Avenida São Geraldo, Centro	61
Figura 30 - Estacionamento na Avenida São Geraldo, Centro	61
Figura 31 - Estado das calçadas na Avenida Iguaçu, KM 02	63
Figura 32 - Estado das calçadas na Avenida São Geraldo, KM 100	63
Figura 33 - Estado das calçadas na Avenida São Geraldo, KM 100	63
Figura 34 - Estado das calçadas na Avenida São Geraldo, KM 100	63
Figura 35 - Calçada com acessibilidade, Banco SICREDI, KM 100	63
Figura 36 - Calçada com acessibilidade, Banco Banpará, KM 100	63
Figura 37 - Calçada do Hospital Municipal, KM 02	63
Figura 38 - Calçada da Escola Eldorado, KM 02	63
Figura 39 - Mapa de ruas com acessibilidade	65
Figura 40 - Mapa de interseção das rodovias com o município	67
Figura 41 - Mapa polos geradores de tráfego	71
Figura 42 - Terminal Rodoviário do KM 100 (interior)	72
Figura 43 - Terminal Rodoviário do KM 100 (exterior)	72
Figura 44 - Ponto de Mototáxi 01, KM 100	74
Figura 45 - Ponto de Mototáxi 02, KM 100	74
Figura 46 - Ponto de Mototáxi 03, KM 02	74
Figura 47 - Ponto de Mototáxi 04, KM 02	74
Figura 48 - Trevo do KM 100, bifurcação das rodovias BR-155 e PA-275	76
Figura 49 - Av. Iguaçu (esq. Av. Oziel Carneiro)	77
Figura 50 - Rua Carajás (esq. Av. São Geraldo)	77
Figura 51 - Mapa principais vias de acesso	78
Figura 52 - Imagem de satélite do Trevo do KM 100	96
Figura 53 - Projeto da rotatória para o Trevo do KM 100	96
Figura 54 - Imagem de satélite com destaque do trecho do KM 100 ao KM 02	96
Figura 55 - Projeto de iluminação pública em LED nas rodovias	96

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - PIB Municipal de 2014-2019	8
Quadro 2 - Funcionários públicos	8
Quadro 3 - Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda	27
Quadro 4 - Censo populacional por sexo e faixa etária	28
Quadro 5 - Escolas da zona urbanas	30
Quadro 6 - Escolas da zona rural	31
Quadro 7 - Rotas escolares	35
Quadro 8 - Produção agrícola municipal	36
Quadro 9 - Produção pecuária municipal	36
Quadro 10 - Produção de origem animal	37
Quadro 11 - Produção aquícola	37
Quadro 12 - Lotação de pessoal na prefeitura	40
Quadro 13 - Estatísticas de trânsito	42
Quadro 14 - Associações e organizações no município	43
Quadro 15 - Grupo de trabalho PLANMob	47
Quadro 16 - Distâncias e rotas para cidades vizinhas	51
Quadro 17 - Frota de veículos do Município de Eldorado do Carajás	69
Quadro 18 - Terminal Rodoviário das vans COOPERALT	72
Quadro 19 - Relação de Mototaxistas do Município	74
Quadro 20 - Taxistas em atividade no município de Eldorado do Carajás	75
Quadro 21 - Contribuições do seminário do Bairro Setor 1	79
Quadro 22 - Contribuições do seminário do Bairro Abaeté	79
Quadro 23 - Contribuições do seminário do Bairro Setor 4	80
Quadro 24 - Contribuições do seminário do Bairro Bom Jardim	80
Quadro 25 - Contribuições do seminário do Setor 01	80
Quadro 26 - Contribuições do seminário da Vila Tancredo Neves	80
Quadro 27 - Prazos para realização das ações	81
Quadro 28 - Outros projetos – convênios	99

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	10
2. INTRODUÇÃO	11
2.1 Fundamentação Teórica	12
2.2 Aspectos Históricos do Município	15
3. INSERÇÃO REGIONAL	18
3.1 Limites	20
3.2 Evolução urbana recente	20
4. ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS	23
4.1 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA	23
4.1.1 Principais atividades econômicas	24
4.2 PRODUTO INTERNO BRUTO – PIB	24
4.3 Emprego e renda	25
5. DEMOGRAFIA	27
5.1 Projeção populacional	28
5.2 Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	29
6. EDUCAÇÃO	30
6.1 Escolas que atendem a sede do município	30
6.2 Escolas que atendem a zona rural	30
6.3 Transporte público escolar	31
7. AGRICULTURA	35
8. PECUÁRIA	36
9. SISTEMA DE TELEFONIA CELULAR E INTERNET	37
10. SISTEMA DE COMUNICAÇÃO: EMISSORAS DE RÁDIO LOCAL/COMUNIT.	37
11. INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS	38
11.1 Estrutura Organizacional	38
11.2. Lotação de pessoal	40
12. INVENTÁRIO FÍSICO DO SISTEMA VIÁRIO	40
12.1 ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES	41
12.1.1 Via Terrestre	41
13. METODOLOGIA	42
13.1 Mapeamento dos atores	42
13.2 Estruturação dos canais de comunicação	43
13.3 Audiências públicas e reuniões técnicas	44
14. COMITÊ DIRETOR	46
14.1 Grupo de Trabalho	46
15. REUNIÕES TÉCNICAS	47
16. GESTÃO DA MOBILIDADE: DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL	48
16.1 PARTE I – RELATÓRIO TÉCNICO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA INVENTÁRIO FÍSICO DO SISTEMA VIÁRIO	48
16.1.1 Classificação e hierarquia viária	51
16.1.2 Acessibilidade	51
16.1.3 Pavimentação e Drenagem	53
16.1.4 Barreiras	59
16.1.5 Estacionamentos	59
16.1.6 Calçadas	61

16.1.6.1 Zonas de avaliação do estado das calçadas do município de Eldorado do Carajás.	63
16.1.7 Benfeitorias Públicas	66
16.1.8 Intersecção com Sistema Rodoviário	66
16.1.9 Transportes não-motorizados	67
16.1.9.1 Bicicletas	67
16.1.9.2 Veículos de tração animal	68
16.2 TRÁFEGO	68
16.2.1 Crescimento do tráfego	68
16.2.2 Polos geradores de tráfego	69
16.3 SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	72
16.3.1 Transporte coletivo	72
16.3.2 Mototáxi ou motofrete	72
16.3.3 Táxi	74
17. PESQUISA DE FLUXO DE TRÁFEGO	75
18. PERFIL VIÁRIO	76
19. DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES	79
19.1 Diagnóstico comunitário	79
20. PLANO DE AÇÃO E METAS	81
20.1 EIXO: GESTÃO DA MOBILIDADE	81
20.1.1 Do conceito	81
20.2 EIXO: INFRAESTRUTURA PARA PEDESTRES E ACESSIBILIDADE	86
20.3 EIXO: INFRAESTRUTURA PARA VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS	88
20.4 EIXO: INFRAESTRUTURA PARA VEÍCULOS MOTORIZADOS E ESTACIONAMENTOS	89
20.5 EIXO: INFRAESTRUTURA DE VIAS E ACESSIBILIDADE	90
20.6 EIXO: TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL COLETIVO: TAXI E MOTOTAXI	92
20.7 EIXO: TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, RODOVIÁRIA E HIDROVIÁRIA	92
20.8 EIXO: TRANSPORTE ESCOLAR	93
20.9 EIXO: TRANSPORTE DE CARGAS	94
20.10 EIXO: EDUCAÇÃO E CIDADANIA PARA O TRÂNSITO	95
21. PROJETOS EXISTENTES E FUTUROS	95
21.1 Rotatória	95
21.2 Ciclovia e Calçada	96
21.3 Iluminação pública em LED – Rodovias	97
21.4 Outros projetos – convênios	99
22. MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO	100
23. ANEXOS	102
23.1 Mapas relativos à mobilidade urbana	102
23.2 Decreto municipal	110
23.3 Atas das oficinas	113
23.4 Lista de presença das reuniões	118
23.5 Registros fotográficos das reuniões	120

1. APRESENTAÇÃO

Atendendo ao estabelecido pelo Estatuto da Cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei sob nº 12.586, de 03 de janeiro de 2012, que determinou as competências de cada ente dentro da política pública e também a elaboração do plano para cidades com mais de 20 (vinte) mil habitantes.

Segundo dados do IBGE, em 2012, apenas 10% dos 5.568 municípios possuíam plano de mobilidade, traduzindo a necessidade histórica de consolidação de um instrumento que volta os olhos para a forma de crescimento das cidades e para a garantia de locomoção das pessoas.

Organizado em etapas, o trabalho de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana foi desenvolvido utilizando o processo de construção coletiva. Foi criado na prefeitura um Grupo Executivo de Trabalho – GT, que atuando em parceria com demais secretarias e a comunidade, a Secretaria de Planejamento através dessa metodologia teve acesso ao conhecimento detalhado de todo processo de trabalho para conclusão do plano de mobilidade urbana.

O trabalho refere-se à consolidação das informações disponíveis, promovendo as devidas discussões com os atores locais relevantes e reuniões setoriais com toda a sociedade eldoradense, culminando na preparação do Anteprojeto de Lei da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, possibilitando o seu encaminhamento pelo Poder Executivo ao Poder Legislativo.

ETAPA 1	Levantamento dos dados, mobilização com reuniões setoriais com grupos específicos, organização do cronograma, elaboração do diagnóstico;
ETAPA 2	Audiências Públicas para apresentação do conceito, levantamento de demandas e apresentação de diagnóstico;
ETAPA 3	Elaboração das propostas baseadas no diagnóstico e prognóstico;
ETAPA 4	Audiências públicas para apresentação das propostas;
ETAPA 5	Elaboração do projeto de Lei para envio à Câmara Municipal.



Figura 1 – Reunião do Grupo de Trabalho /Fonte: Equipe técnica

2. INTRODUÇÃO

De acordo com o Ministério das Cidades, o modelo de desenvolvimento urbano brasileiro não induz o crescimento com equidade e sustentabilidade e os locais de trabalho e lazer se concentram nas zonas mais centrais enquanto a maior parte da população reside em áreas distantes, acarretando, assim, numa maior dispersão de pessoas dentro do perímetro urbano.

Além disso, há uma maior valorização dos terrenos em áreas mais desenvolvidas, o que obriga a população pobre a ocupar áreas cada vez mais distantes das zonas centrais, as quais se encontram desprovidas de infraestrutura e do acesso às políticas públicas do estado.

A dispersão territorial das cidades faz com que a quantidade e a distância dos deslocamentos diários se tornem ainda mais elevadas, o que força a população a ficar totalmente dependente dos mais diversos sistemas de transporte.

Desta forma, sem infraestrutura adequada das vias, combinados com outros fatores sociais e estruturais todos aqueles que dependem deste sistema estarão sujeitos a congestionamentos, que combinados com a falta de qualidade do transporte individual motorizado (automóveis e motos), irão acarretar em caos na malha viária.

Ainda, segundo o Ministério das Cidades, o modelo de transporte individualista vem apresentado diversas externalidades negativas. Com destaque, podemos pontuar que os acidentes de trânsito são responsáveis pela morte de quase 43 (quarenta e três) mil pessoas por ano e, de acordo com os dados do Ministério da Saúde, os motociclistas são as principais vítimas.

É importante destacar que o aumento do tempo nas viagens também deve ser considerado como interferência negativa, principalmente nos grandes centros urbanos, acompanhado das poluições atmosférica e sonoras que também são vistos como perniciosas aos sistemas de mobilidade. Desta maneira, investir na eficiência dos sistemas de transporte coletivo permite a redução de emissão de poluentes, ruídos e de impactos ambientais.

Especialistas afirmam que para alcançar a mobilidade urbana sustentável é importante minimizar os fatores externos prejudiciais para poder, assim, tornar as cidades socialmente inclusivas e, para isso, são necessárias mudanças estruturais, de

longo prazo, com planejamento e com vistas ao sistema como um todo, envolvendo todos os segmentos da sociedade e todas as esferas de governo.

É preciso adotar uma política que oriente e coordene esforços planos, ações e investimentos, para garantir à sociedade brasileira o direito à cidade, com equidade social, maior eficiência administrativa, ampliação da cidadania e sustentabilidade ambiental.

Para tanto, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei sob nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, vem estabelecendo princípio e objetivos para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, plano este que tem por objetivo principal o de contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

2.1. Fundamentação teórica

O desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana será pautado nos princípios e diretrizes estabelecidos na Lei sob nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que em seu artigo 24, §1º, dispõe sobre a obrigatoriedade da elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, para os municípios que possuem mais que 20.000 (vinte mil) habitantes, integrado e compatível com os respectivos planos diretores integrado e compatível com os respectivos planos diretores, e, ainda, no art. 6º da mesma norma legal, com as políticas de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, sendo devidamente pautado nos princípios e diretrizes estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Plano de Mobilidade Urbana terá como fundamento basilar nos seguintes princípios:

- I. Acessibilidade universal;
- II. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de serviço;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Em continuidade, temos no artigo 6º, da Lei supracitada, que trata sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que a mesma é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I. Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II. Prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III. Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV. Integração dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V. Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI. Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII. Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Outra base teórica para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PLANMob) de Eldorado do Carajás, se baseia no Caderno de Referências para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (2015), desenvolvido pelo Ministério das Cidades, bem como a Cartilha de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana para Municípios com até 100 Mil Habitantes (2019/2ª edição), elaborada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional, como, também, pelos princípios, diretrizes e instrumentos definidos na legislação aplicável e em programas e políticas públicas com interface com a Mobilidade Urbana, em particular, as legislações a seguir:

- Lei Federal nº 12.587/2012 – Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Resolução CONAMA nº 369/2006 – Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente – APP;
- Resolução CONAMA nº 303/2002 – Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente;
- Lei Federal nº 6.766/1979 – Parcelamento do Solo Urbano;
- Lei Federal nº 4.771/1965 – Código Florestal;
- Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e
- Lei municipal nº 1.145/2018 - Plano Diretor.

O Plano de Mobilidade foi elaborado com enfoque estratégico, tomando como referência cenários futuros qualitativamente distintos para o município de Eldorado do Carajás e estabelecendo diretrizes gerais do sistema de mobilidade, do modelo de gestão, considerando o horizonte de 10 (dez) anos para a sua implantação, com propostas de programas, projetos e ações de:

- Curto prazo, para implantação nos exercícios de 2021 a 2024
- Médio prazo, para implantação entre 2025 e 2028
- Longo prazo, para implantação de 2029 e anos subsequentes.

Sendo assim, as diretrizes do PLANMOB são:

- I. Garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as especificidades locais e regionais, priorizando o transporte coletivo – que é estruturante – sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre;
- II. Estar em perfeita consonância com o Plano Diretor Participativo - PDMP, constituindo-se instrumento coadjuvante de controle e ordenamento da expansão urbana, da universalização do acesso à cidade, da melhoria da qualidade ambiental, e do controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo;

- III. Garantir a ampla participação e o máximo envolvimento da sociedade em todas as suas etapas, desde a população usuária até os principais agentes econômicos e políticos locais;
- IV. Garantir que a gestão da Mobilidade Urbana ocorra de modo integrado com o Plano Diretor Municipal Participativo
- V. Propor programas, projetos e ações para:
 - A infraestrutura da circulação motorizada e não motorizada das pessoas e as mercadorias, incluindo: calçadas, travessias, passarelas, passagens inferiores, escadarias, ciclovias, terminais de ônibus, estacionamentos públicos, pistas de rolamento, viadutos, túneis e demais elementos físicos;
 - A funcionalidade da circulação, definindo as regras de apropriação da infraestrutura viária pelos diferentes modos de transporte e a regulamentação de seu uso, expressando prioridades;
 - A delimitação dos espaços de circulação dos modos de transporte, incluindo as prioridades;
 - Gestão da Mobilidade; Recursos e Fontes de Financiamento; Educação para o Trânsito e Cidadania; Transportes Coletivo e Individual; Infraestrutura Viária; Participação e Controle Social; Fiscalização, Avaliação e Revisão.

Assim, temos apresentada sua base principiológica e diretrizes de atuação e ação a serem aplicados no PLANMOB de Eldorado do Carajás/PA e, agora, seguimos para os aspectos históricos que irão corroborar e complementar com o presente estudo.

2.2. Aspectos Históricos do Município

O Município de Eldorado do Carajás originou-se de um loteamento particular, implantado dentro das terras do município de Curionópolis pelo senhor Geraldo Mendonça, proprietário da fazenda Abaeté, o qual, também, emprestou-lhe o nome e os primeiros moradores do loteamento Geraldo Mendonça foram os senhores Manoel Alves da Costa, conhecido na região como “o Gordo”, que chegou ao local em 02/05/1980, José Leandro, Cícero Tiago da Silva e vários outros trabalhadores.

Outras pessoas chegaram ao local atraídas pela implantação do Projeto Ferro Carajás e, posteriormente, pelo advento do garimpo de Serra Pelada. O somatório

desses fatores combinado com o consequente desenvolvimento que eles trouxeram para o loteamento contribuíram para que ele se transformasse numa das localidades mais importantes do Município de Curionópolis, passando a ser conhecida já com o nome de Eldorado do Carajás.

Quando em 1988, Marabá teve sua área territorial desmembrada para constituir o Município de Curionópolis, segundo a Lei nº 5.444, de 10 de maio de 1988, havia uma expectativa muito grande por parte da população local que queria saber se a nova sede municipal seria ou não instalada em Eldorado do Carajás. Alguns líderes chegavam a afirmar que ocorreram interferências políticas para que a sede fosse instalada em Curionópolis, em detrimento de Eldorado, tendo em vista oferecer melhores condições para isso. Este fato gerou um certo descontentamento entre os moradores de Eldorado, transformando-se, todavia, em um dos elementos primordiais e responsável por conseguir manter a sua população em permanente mobilização em busca de sua emancipação político-administrativa e, nesse ponto, a participação da comunidade foi condição decisiva.

Logicamente que outros fatores se somaram à insatisfação dos habitantes do lugar: a expansão dos serviços considerados essenciais para a comunidade não acompanhou, na mesma magnitude, o crescimento populacional; além disso, havia a crença de que a emancipação por si só seria a solução para todos os problemas existentes na comunidade.

A importância da localidade de Eldorado do Carajás para o Município Curionópolis era tanta, que a Câmara de Vereadores aprovou um documento dirigido à Assembleia Legislativa do Estado alertando os parlamentares para o prejuízo que Curionópolis iria sofrer caso Eldorado fosse emancipado.

A implantação de uma subprefeitura no povoado de Eldorado, então, foi uma tentativa de aproximar a administração pública dos problemas do lugar e poder solucioná-los, entretanto, na prática, a existência desta subprefeitura na área pouco serviu para que os problemas de ordem administrativa fossem solucionados a tempo.

E à medida que o povoado de Eldorado crescia, ampliavam-se as demandas por bens e serviços que continuavam a serem atendidos de maneira precária.

A primeira etapa da mobilização popular culminou com a elaboração de um abaixo-assinado pela impugnação do desmembramento de Curionópolis, uma vez que

também haviam opiniões contra a desvinculação da localidade de Eldorado daquele Município, caso o primeiro viesse a ganhar autonomia municipal.

Os trâmites legais para a emancipação de Eldorado do Carajás iniciaram-se no dia 18 de março de 1987, pelo Ofício sob nº 05/87, do Deputado Geovanni Queiroz ao presidente da Assembleia Legislativa, que à época era o Deputado Mariuadir Santos, encaminhando o abaixo-assinado dos eleitores residentes e domiciliados no então povoado de Eldorado requerendo a instalação do processo de emancipação político-administrativa.

Cumpridas as formalidades legais, o Tribunal Regional Eleitoral (TRE) fixou a data do plebiscito, que foi realizado no dia 28 de abril de 1991, oportunidade em que a população se manifestou favorável ao desmembramento da localidade de Eldorado do Município de Curionópolis.

Do total de 1.415 (ZZ) eleitores que compareceram ao pleito eleitoral, 1.323 votaram sim e 30 votaram não, além de 58 votos em branco e 4 nulos.

Pela Lei nº 5.687, estatuída pela Assembleia Legislativa do Estado do Pará e sancionada pelo Governador Jader Barbalho, no dia 13 de dezembro de 1991, foi criado o município de Eldorado do Carajás, com área desmembrada do município de Curionópolis, com sede onde é hoje Eldorado, que passou à categoria de cidade denominada de “Eldorado do Carajás”.

A escolha do nome Eldorado tem a ver com o “boom” do ouro naquela região, uma nova esperança para milhares de brasileiros que, tangidos pelo desemprego crônico, resultado da crise econômica, para lá migraram na expectativa de realizar seus sonhos de riqueza e, conseqüentemente, melhorar suas condições de vida. O complemento “do Carajás” foi em função da proximidade do Município com a Serra do Carajás e a influência que o Projeto exerce em toda aquela área. Compõe-se somente do distrito-sede de Eldorado do Carajás.

O nome Eldorado foi escolhido por representar a explosão mineral que a região vivenciava nos primeiros anos de sua formação; se relaciona com a antiga lenda narrada pelos índios aos espanhóis na época da colonização das Américas, que falava de uma cidade cujas construções seriam todas feitas de ouro maciço e cujos tesouros existiriam em quantidades inimagináveis.

O imaginário popular dos primeiros habitantes de Eldorado do Carajás refletia a busca pela "cidade perdida", pelas "montanhas de ouro". O termo Eldorado, El Dorado em castelhano, significa "o homem dourado". O complemento ao primeiro nome, Carajás, se deve à proximidade do município com o grande complexo geológico regional: a Serra dos Carajás. A influência dos projetos mineralógicos desenvolvidos no maciço da Serra dos Carajás acabou se encerrando no próprio nome do município, por fim, destacamos que o termo Carajás significa, basicamente, "estrela".

É importante ressaltar que assim como Eldorado, praticamente toda a região sul do Pará teve sua origem ligada aos grandes projetos minerários locais e suas referidas possibilidades de desenvolvimento.

Desde o início da década de 1970, a região de Eldorado vem fazendo parte do importante projeto Grande Carajás, em que se previa a instalação de infraestrutura para extração do minério da Província Mineral do Carajás e alojamentos de pessoal, instalação de indústrias de beneficiamento mineral, matriz energética, bem como na otimização na infraestrutura urbana e comercial, melhorias nas condições de logísticas e, por fim, investimento e desenvolvimento na cadeia produtiva local para abastecimento do projeto.

Diante das supracitadas expectativas Eldorado, portanto, passou a primar por se inserir, principalmente, na última categoria do projeto (desenvolvimento da cadeia produtiva local), pois além de cumprir com um dos grandes objetivos do governo militar de promover a ocupação de vazios demográficos, também permitia a instalação de uma colonização de caráter agrícola, que viria a resolver dois grandes problemas: migração da mão-de-obra e a produção local e, deste modo, a colonização da gleba Abaeté foi de sacramental importância, pois oferecia todas as condições para que pudesse ser realizada com êxito.

3. INSERÇÃO REGIONAL

O município de Eldorado do Carajás – PA, está localizado a 600 km de Belém, capital do Estado do Pará, e a 100 km de Marabá – PA, fazendo parte de sua Região Metropolitana.

O Município encontra-se situado entre os meridianos -05°47'34,85417" e -06°26'44,74786" e os paralelos -49°34'22,12211" E -48°51'31,96998" Seus principais polos são: KM 02 e KM 100 (Zona Urbana), Vila Betel, Vila Tancredo Neves, Castanheira, São Francisco, Vila 17 de Abril, Vila Bamerindus, Vila Gravatá, Gameleira, considerando ainda, que o município é o portal de entrada da maior jazida Mineral do Mundo "Projeto

Carajás”. Limita-se com os municípios, ao norte, Marabá, ao Sul, Xinguara, e Piçarra ao leste, São Geraldo do Araguaia e Piçarra e a Oeste com Curionópolis.

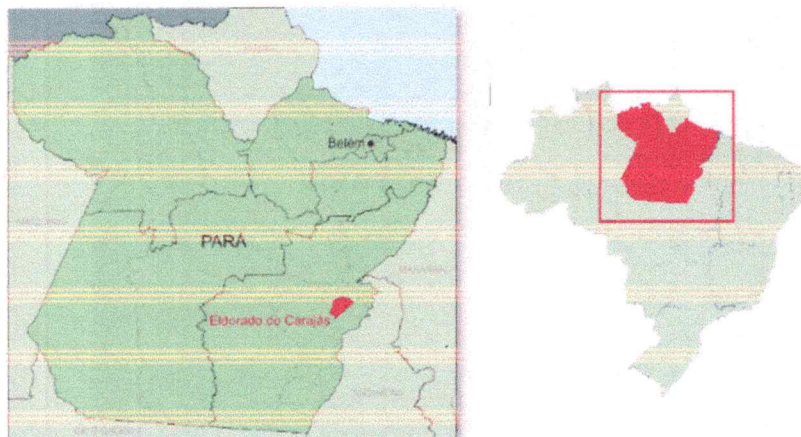


Figura 2: Localização do Município no Estado do Pará / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

O Município de Eldorado do Carajás pertence à Mesorregião Sudeste Paraense e à Microrregião Parauapebas. “A sede municipal tem as seguintes coordenadas geográficas: 06° 06’ 12” de latitude Sul e 49° 22’ 18” de longitude a Oeste de Greenwich. A distância da cidade de Eldorado do Carajás até a capital do estado é de 654km.

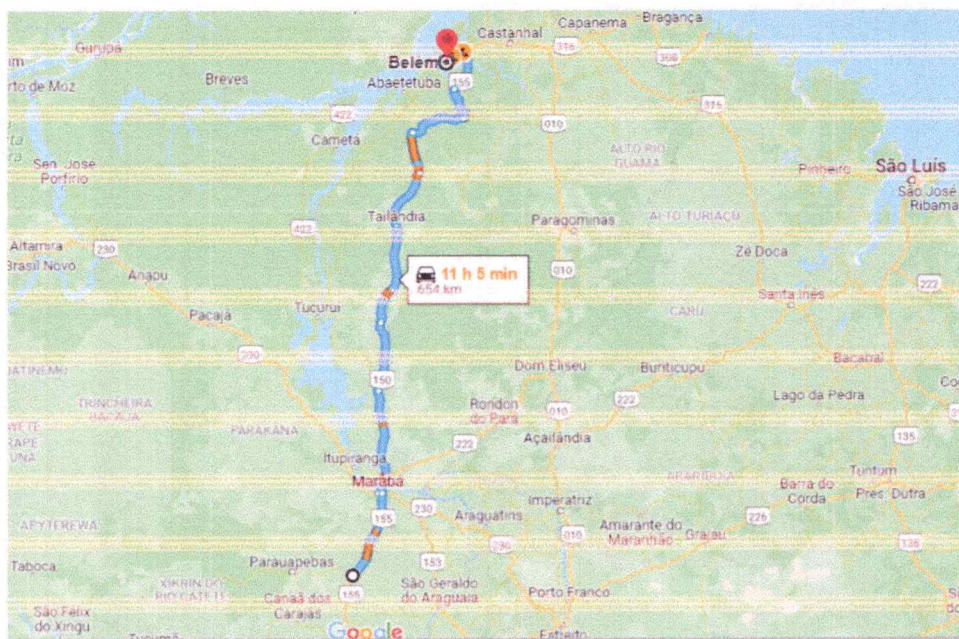


Figura 3: Distância de Eldorado do Carajás a Belém / **Fonte:** Google Maps 2022

3.1. Limites

Ao Norte - Município de Marabá

A Leste - Municípios de São Geraldo do Araguaia e Piçarra

A Oeste - Município de Curionópolis

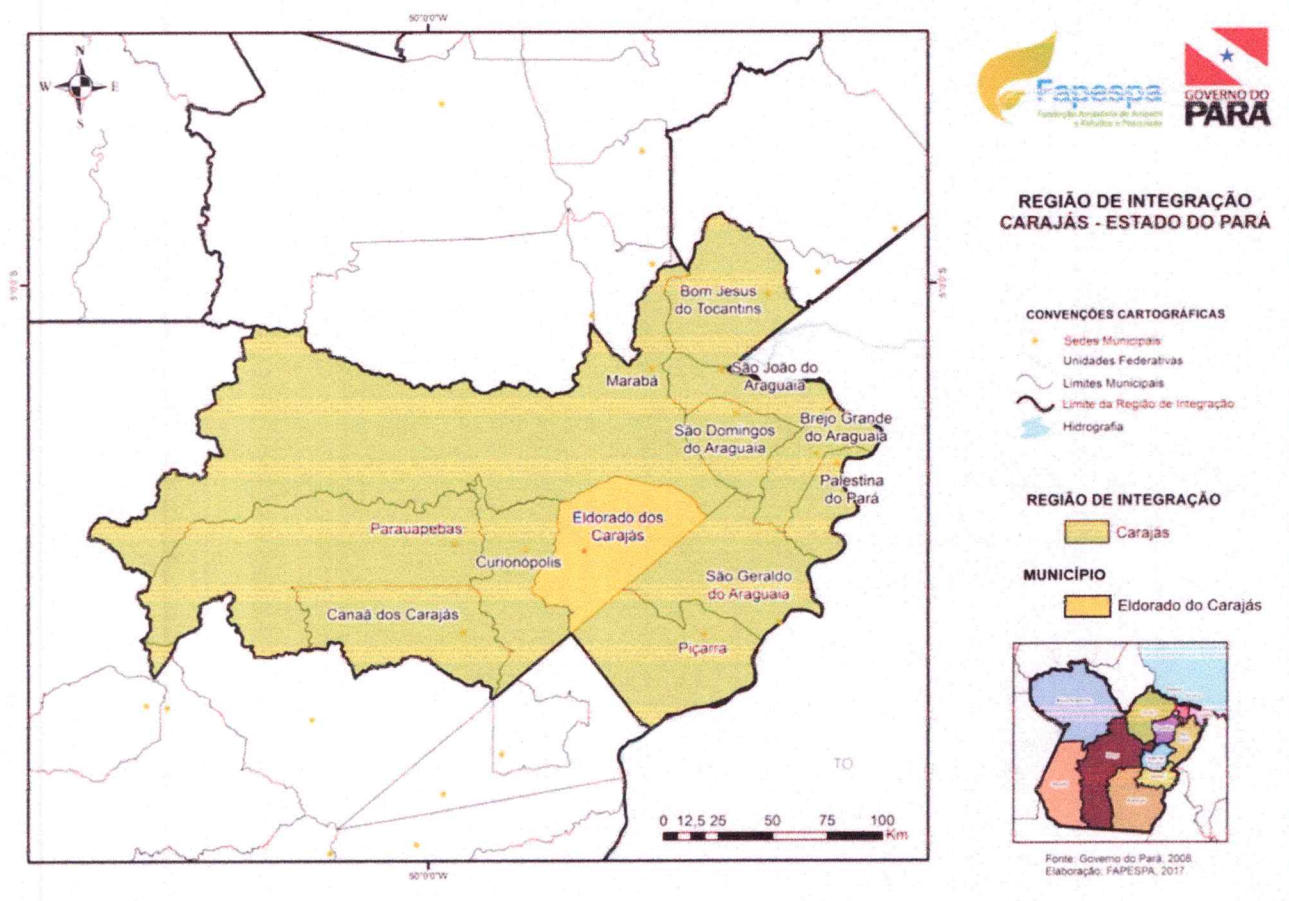


Figura 4: Limites do município de Eldorado do Carajás/PA

Fonte: Governo do Pará, 2008 – Elaboração FAPESPA, 2017 (com edição pela Equipe SEPLAN para destacar o município de Eldorado do Carajás).

3.2. Evolução urbana recente

A última expansão urbana significativa de Eldorado se deu basicamente na criação de dois novos bairros, Bairro Ipê e Bairro Jardim Eldorado, no ano de 2013. Desde então estes bairros/loteamentos foram sendo ocupados com moradores e no caso do Bairro Jardim Eldorado teve um impulsionamento de habitação no momento da construção das casas populares pelo governo em 2018/2019.



Figura 5: Bairro Jardim Eldorado / Fonte: Google Maps 2022

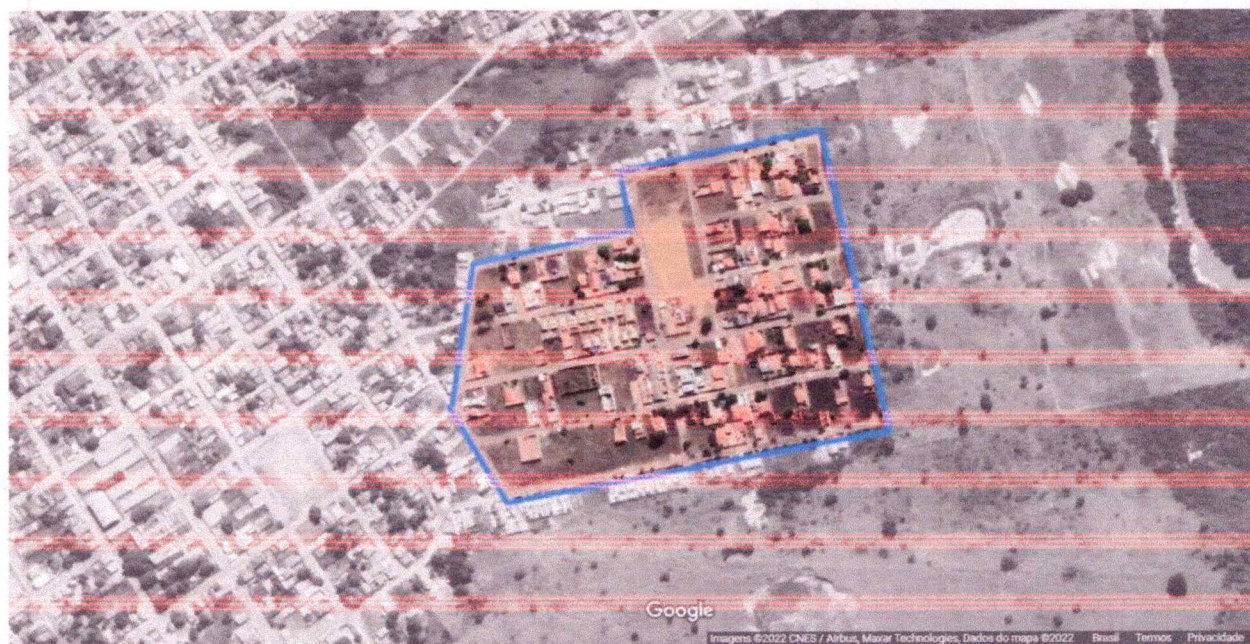


Figura 6: Bairro Ipê / Fonte: Google Maps 2022

MAPA DOS BAIRROS

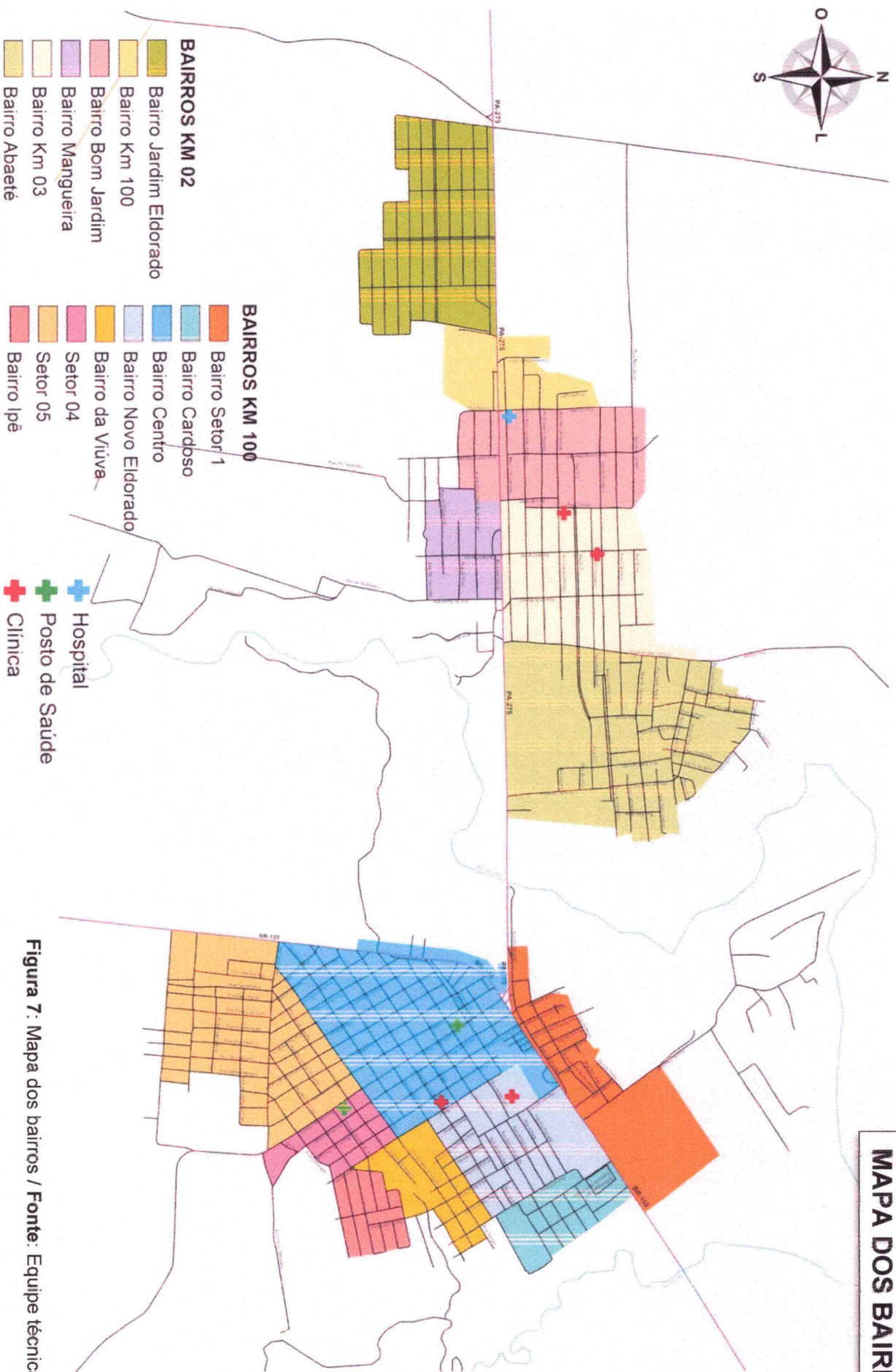


Figura 7: Mapa dos bairros / Fonte: Equipe técnica

4. ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

A Lei nº 5.687, estatuída pela Assembleia Legislativa do Estado do Pará e sancionada pelo Governador Jader Barbalho, no dia 13 de dezembro de 1991, criou o município de Eldorado do Carajás, com área desmembrada do Município de Curionópolis, tendo como abrangência um território de 2.957 km² com sede onde é hoje Eldorado, que passou à categoria de cidade denominada de “Eldorado do Carajás”, sendo composta somente pelo distrito-sede de Eldorado do Carajás e que tem a sede do Poder Executivo Municipal localizada à Rua Rio Vermelho, quadra 051, nº 01 – Centro, KM 100 – CEP 68.524-000 e tendo seus símbolos municipais os abaixo dispostos:



Figura 8: Sede da Prefeitura
Fonte: Equipe SEPLAN



Figura 9: Brasão Municipal
Fonte: ASCOM

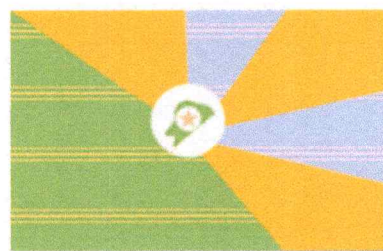


Figura 10: Bandeira Municipal
Fonte: Câmara Municipal

4.1. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA

Nesta senda, é importante destacar que as circunstâncias e aspectos que afetam tanto a ordem social como a economia desta Municipalidade são delimitadas em duas áreas e que se destacam como sendo áreas essencialmente econômicas, as quais são: o centro comercial localizado no KM 100 e no KM 02 e as duas áreas possuem significativo e intenso fluxo de pessoas e recursos e que determinam pleno funcionamento do setor comercial local.

No primeiro local, temos as instituições financeiras do Banco do Estado do Pará (Banpará), Banco da Amazônia S.A.(Basa), Banco Bradesco (Bradesco), Casa Lotérica com atendimento da Caixa Econômica Federal (CEF) e uma agência do Sistema de Crédito Cooperativo (Sicredi), bem como possui um setor comercial bem variado e que abrange a grande maioria das necessidades básicas do Município e, ainda, contamos com bons hotéis que são bem avaliados e possuem boas referências e uma vasta quantidade de oficinas e empresas de manutenção e reparo veicular.

Já na região denominada KM 02, temos uma Agência da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (Correios) e que funciona como divisão/agência da Instituição Financeira do Banco do Brasil. É importante destacar que nesta localidade o núcleo comercial é menor, prevalecendo maior quantidade de residências.

4.1.1. Principais atividades econômicas

É imperioso ressaltar que Eldorado do Carajás é uma região que abrange diversas oportunidades para a realização de inúmeras atividades econômicas, contudo é importante destacar que as principais atividades econômicas são:

- Funcionalismo Público;
- Pecuária;
- Agricultura;
- Comércio local e
- Laticínio.

4.2. PRODUTO INTERNO BRUTO – PIB

E ao se tratar das principais atividades econômicas é importante destacar que estas contribuem para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e que representa a soma, em valores monetários, de todos os bens e serviços finais produzidos numa determinada região, durante um determinado período.

O PIB é um dos indicadores mais utilizados na macroeconomia, e tem o objetivo principal de mensurar a atividade econômica de uma região. Na contagem do PIB, consideram-se apenas bens e serviços finais, excluindo da conta todos os bens de consumo intermediários.



Figura 11: Crescimento do PIB per capita / **Fonte:** Produto Interno Bruto dos Municípios IBGE.

Na oportunidade destacamos a evolução do Produto Interno Bruto (PIB) dos anos de 2014 a 2019 de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE):

PIB (R\$)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Preços Correntes	272.784,23	287.742,69	318.850,60	359.401,87	377.618,09	415.872,36
Per Capita	8.382,01	8.809,17	9.726,99	10.926,73	11.213,94	12.301,00

Quadro 1: PIB Municipal de 2014-2019 / **Fonte:** Produto Interno Bruto dos Municípios– IBGE.

4.3. Emprego e renda

Ao se falar de atividade econômica, deve-se destacar, ainda, o número de empregos (postos de trabalho) correspondes ao total de vínculos empregatícios ativos. Ou seja, deve-se avaliar com cautela, pois esta informação é diferente do número de pessoas empregadas, tendo em vista que um mesmo indivíduo pode estar ocupando mais de um posto de trabalho na data de referência.

Código	Descrição	Quantidade	Vantagens	Descontos	Líquido
7	AGENTE POLÍTICO	5	45.011,15	14.081,52	30.929,63
4	COMISSIONADOS	60	153.535,90	26.251,82	127.284,08
3	CONTRATADOS	373	584.037,33	52.972,35	531.064,98
2	EFETIVOS	947	2.408.000,97	578.850,30	1.829.150,67
6	PENSIONISTAS	1	344,78	0,00	344,78

Quadro 2:: Funcionários públicos / **Fonte:** Prefeitura Municipal de Eldorado do Carajás.

NÚMERO DE EMPREGOS FORMAIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

Total das Atividades			
IBGE Setor	Masculino	Feminino	Total
1 - EXTR MINERAL	28	6	34
2 - IND TRANSF	628	27	655
3 - SERV IND UP	10	1	11
4 - CONSTR CIVIL	23	1	24
5 - COMERCIO	202	180	382
6 - SERVICOS	208	159	367
7 - ADM PUBLICA	267	692	959
8 - AGROPECUARIA	89	6	95
Total	1.455	1.072	2.527
Faixas Etárias			
Faixa Etária	Masculino	Feminino	Total
2 - 14 a 17 anos	3	1	4
3 - 18 a 24 anos	291	132	423
4 - 25 a 29 anos	244	146	390
5 - 30 a 39 anos	490	355	845
6 - 40 a 49 anos	283	248	531
7 - 50 a 64 anos	134	184	318
8 - Acima de 65 anos	10	6	16

Ocupações com Maiores Estoques			
CBO 2002 Ocupação	Masculino	Feminino	Total
411010 - ASSISTENTE ADMINISTRATIVO	43	287	330
232105 - PROFESSOR DE ARTES NO ENSINO MEDIO	88	182	270
717020 - SERVENTE DE OBRAS	155	0	155
521110 - VENDEDOR DE COMERCIO VAREJISTA	46	69	115
782510 - MOTORISTA DE CAMINHAO (ROTAS REGIONAIS E INTERNACIONAIS)	103	0	103
Total	1.455	1.072	2.527

REMUNERAÇÃO MÉDIA DE EMPREGOS FORMAIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

Setores IBGE			
IBGE Setor	Masculino	Feminino	Total
1 - EXTR MINERAL	3.137,35	2.238,20	3.008,90
2 - IND TRANSF	2.470,76	2.397,46	2.467,69
3 - SERV IND UP	3.042,62	2.175,37	2.963,78
4 - CONSTR CIVIL	2.580,92	2.218,00	2.565,14
5 - COMERCIO	1.686,33	1.478,96	1.594,56
6 - SERVICOS	2.029,98	1.537,36	1.807,73
7 - ADM PUBLICA	2.818,79	2.594,80	2.657,78
8 - AGROPECUARIA	1.383,83	1.145,16	1.367,92
Total	2.321,04	2.251,01	2.291,47

Faixa Etária			
Faixa Etária	Masculino	Feminino	Total
2 - 14 a 17 anos	1.098,54	1.247,04	1.135,67
3 - 18 a 24 anos	1.494,31	1.407,72	1.468,06
4 - 25 a 29 anos	2.081,47	1.760,50	1.963,44
5 - 30 a 39 anos	2.489,53	2.286,36	2.405,22
6 - 40 a 49 anos	2.833,06	2.600,71	2.723,14
7 - 50 a 64 anos	2.744,53	2.673,73	2.703,23
8 - Acima de 65 anos	4.555,62	2.093,51	3.632,33
Total	2.321,04	2.251,01	2.291,47

Ocupações com Maiores Estoques			
CBO 2002 Ocupação	Remuneração Média Masculino	Remuneração Média Feminino	Remuneração Média Total
411010 - ASSISTENTE ADMINISTRATIVO	2.038,72	1.531,98	1.596,71
232105 - PROFESSOR DE ARTES NO ENSINO MEDIO	4.565,91	4.377,90	4.439,87
717020 - SERVENTE DE OBRAS	1.356,79	0,00	1.356,79
521110 - VENDEDOR DE COMERCIO VAREJISTA	1.965,94	1.656,76	1.790,93
782510 - MOTORISTA DE CAMINHAO (ROTAS REGIONAIS E INTERNACIONAIS)	2.951,82	0,00	2.951,82

Fonte: RAIS/MTPS. Obs.: Foram excluídos os ignorados para o cálculo da média.

VARIAÇÃO DO EMPREGO FORMAL EM 31 DE DEZEMBRO ENTRE 2019 E 2020

Setores IBGE			
IBGE Setor	Masculino	Feminino	Total
1 - EXTR MINERAL	7	0	7
2 - IND TRANSF	418	15	433
3 - SERV IND UP	1	0	1
4 - CONSTR CIVIL	16	-6	17

5 - COMERCIO	-41	-6	-47
6 - SERVICOS	61	39	100
7 - ADM PUBLICA	-30	-16	-46
8 - AGROPECUARIA	5	0	5
Total	437	26	470

Faixas Etárias

Faixa Etária	Masculino	Feminino	Total
2 - 14 a 17 anos	5	1	6
3 - 18 a 24 anos	485	240	725
4 - 25 a 29 anos	425	310	735
5 - 30 a 39 anos	824	706	1.530
6 - 40 a 49 anos	488	500	988
7 - 50 a 64 anos	226	342	568
8 - Acima de 65 anos	20	12	32
Total	2.473	2.111	4.584

Ocupações com Maiores Estoques

CBO 2002 Ocupação	Masculino	Feminino	Total
717020 - SERVENTE DE OBRAS	151	0	151
724205 - MONTADOR DE ESTRUTURAS METALICAS	61	0	61
782305 - MOTORISTA DE CARRO DE PASSEIO	46	0	46
782510 - MOTORISTA DE CAMINHAO (ROTAS REGIONAIS E INTERNACIONAIS)	36	0	36
710205 - MESTRE (CONSTRUCAO CIVIL)	31	0	31

Ocupações com Menores Estoques

CBO 2002 Ocupação	Masculino	Feminino	Total
239405 - COORDENADOR PEDAGOGICO	-12	-18	-30
782310 - MOTORISTA DE FURGÃO OU VEÍCULO SIMILAR	-12	0	-12
521125 - REPOSITOR DE MERCADORIAS	-9	-2	-11
232105 - PROFESSOR DE ARTES NO ENSINO MEDIO	-1	-8	-9
521140 - ATENDENTE DE LOJAS E MERCADOS	0	-9	-9

Quadro 3: Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda - Dados por Município.

Fonte: RAIS/MTPS.

Entende-se como vínculo empregatício a relação de emprego mantida com o empregador durante o ano-base e que se estabelece sempre que ocorrer trabalho remunerado com submissão hierárquica ao empregador e horário pré-estabelecido por este.

A presente relação pode ser regida pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) ou pelo Regime Jurídico Único (RJU), no caso de empregado estatutário, que é o caso da gestão pública municipal, estadual e federal.

5. DEMOGRAFIA

O Município tinha 31.786 (trinta e um mil e setecentos e oitenta e seis) habitantes, de acordo com o último censo registrado, com isso, tal informação coloca esta

municipalidade na 61ª posição dentre os 144 (cento e quarenta e quatro) municípios do Estado do Pará e se compararmos com outros municípios do Brasil, Eldorado do Carajás, fica na posição 983 (novecentos e oitenta e três) de um total de 5.570 (cinco mil e quinhentos e setenta).

Destacamos, também, que a sua densidade demográfica é de 10,75 hab/km² (habitantes por quilômetro quadrado), colocando-o na posição 68 (sessenta e oito) de 144 (cento e quarenta e quatro) do estado e, novamente, se comparado com outros municípios no Brasil, Eldorado do Carajás fica na posição 4.268 de 5.570.

Para fins de informação, destacamos que a população residente por religião na Comunidade Católica Apostólica Romana são 16.258 e na Evangélica 9.678.

FAIXA ETARIA	HOMEM	MULHER	TOTAL
00-04	1.814	1724	3538
05-092	1;934	1772	3706
10-14	2034	1898	3932
15-19	1772	1664	3436
29-29	2931	2754	5685
30-39	2172	1970	4142
40-49	1798	1543	3341
50-59	1256	997	2253
60-69	837	543	1380
70-79	338	201	539
80 +	102	61	163
TOTAL	16.988	15.127	32.115

Quadro 4: Censo populacional por sexo e faixa etária **Fonte:** IBGE/2010.

5.1. Projeção populacional

É de suma relevância levar em consideração as projeções que informações acerca das estimativas e indicadores demográficos prospectivos e são a principal fonte de informação populacional disponível para o período intercensitário.

No caso, a projeção populacional pode e deve ser utilizada no planejamento e monitoramento de políticas e ações tanto dos setores públicos, quanto privados.

A projeção da população elaborada pelo IBGE para o Estado do Pará, leva em consideração as estruturas etárias da população residente, níveis e padrões de fecundidade e mortalidade e saldo migratório.

As alterações na estrutura da população do município devem ser levadas em consideração, uma vez que são considerados indicadores que conduzem as políticas

públicas para atender as demandas daquela região e refletem as necessidades sobre a oferta de trabalho, ensino e prestações de serviços, saúde e seguridade social.

Esta taxa deve ser revista a cada censo, tendo em vista que os fatores populacionais e sociais são passíveis de constantes mudanças de comportamento, oportunidades e refletem a realidade do espaço físico da cidade.

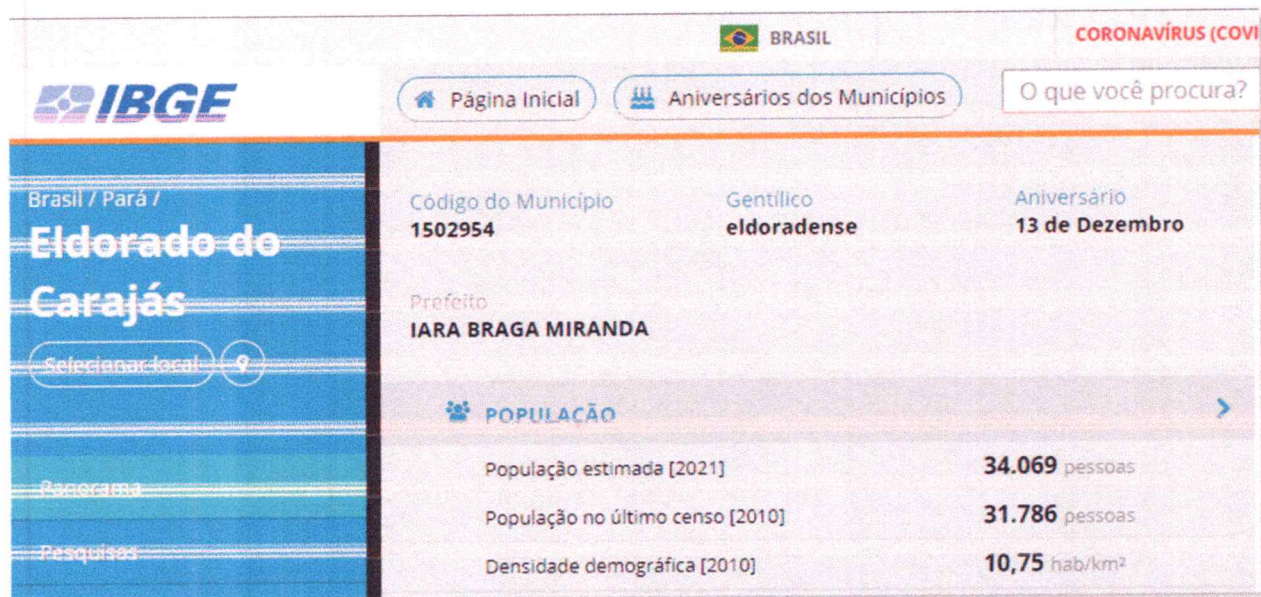


Figura 12: População de Eldorado / Fonte: IBGE.

5.2. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é considerado uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano, aos quais temos: a) longevidade (vida longa e saudável); b) educação (acesso ao conhecimento) e c) renda (padrão de vida).

Destaca-se que o índice pode variar de 0 (zero) a 1 (um) e entende-se que quanto mais próximo de 1 (um) for o resultado, maior é o desenvolvimento humano naquela amostra de análise, assim, os dados utilizados são do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e servem como parâmetros da realidade onde ocorreu a análise.

O acesso ao conhecimento é medido pela composição de dois subindicadores com pesos diferentes:

- Escolaridade da população adulta e
- fluxo escolar da população jovem.

A escolaridade da população adulta é medida pelo percentual de pessoas com 18 (dezoito) anos ou mais de idade, com ensino fundamental completo e tem peso 1.

Já o fluxo escolar dos jovens foi medido pela média aritmética do percentual de crianças entre 05 (cinco) e 06 (seis) anos frequentando a escola, do percentual de jovens entre 15 (quinze) e 17 (dezessete) anos com ensino fundamental completo e do percentual de jovens entre 18 (dezoito) e 20 (vinte) anos com ensino médio completo e tem peso.

6. EDUCAÇÃO

E de acordo com Lei Federal sob nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e outros sistemas normativos vigentes, temos, de maneira basilar, que a educação básica é obrigatória a partir dos 04 (quatro) anos de idade e a educação básica é organizada pela pré-escola, ensino fundamental e ensino médio;

É importante asseverar que a Base Nacional Comum Curricular (BNCC) é um documento criado que serve para delimitar e nortear os educadores e as instituições de ensino sobre os conhecimentos considerados essenciais e indispensáveis ao desenvolvimento daqueles que necessitam da rede de ensino e, ainda, propõe estratégias, conceitos e situações que devem ser trabalhadas em cada fase da educação básica.

6.1. Escolas que atendem a sede do município

NOME	BAIRRO/LOCALIDADE	ENDEREÇO
E M E F FRANCILANDIA	KM 100	AVENIDA SAO GERALDO
E M E F BENEVIDIA GOMES	CENTRO	RUA AMAZONAS
E M E F OGILVANISE MOREIRADE MOURA	CENTRO	IRMA ADELAIDE MOLINARI
E M E I NSRA DAS DORES	CENTRO	RUA DO AEROPORTO
E M E I DONA GERALDA	SETOR 05	AVENIDA SÃO GERALDO
E M E F ANTONIO JOSEBARRETO	ABAETÉ	BOA ESPERANCA
E M E F CONCEIÇÃO SILVEIRACAMPOS	SETOR 1	RUA SAO JOSE
E M E F ELDORADO	CENTRO	AVENIDA IGUAÇU
E M E I AQUARELA DO SABER	KM 100	RUA DUQUE DE CAXIAS

Quadro 5: Escolas da zona urbana / **Fonte:** SEMED.

6.2. Escolas que atendem a zona rural

NOME	BAIRRO/LOCALIDADE	ENDEREÇO
E M E F BOA ESPERANCA	ZONA RURAL	PEDRA FURADA
E M E F CARLITO MAIA	ZONA RURAL	DALCIDIO JURANDIR

E M E F LIBERDADE	ZONA RURAL	PA 150 VILA CASTANHEIRA
E M E F GETULIO VARGAS	ZONA RURAL	COLONIA GAMELEIRA
E M E F INAJA	ZONA RURAL	TANCREDINO NEVES
E M E F JADER BARBALHO	ZONA RURAL	PA - 150 KM 17
E M E F JOSE CARLOS	ZONA RURAL	PA 150 VILA GRAVATA RUA DASERINGUEIRA
E M E F NOSSA SENHORA APARECIDA II	ZONA RURAL	PA 150 SANTA MARIA
E M E F NSRA PERPETUO SOCORRO	BAMERINDUS	KM 16 DA ESTRADA ACESSO AO PA - ANGICO
E M E F OURO VERDE	ZONA RURAL	VILA BETEL
E M E F PEDRO ALVARESCABRAL I	ZONA RURAL	PA 150 VICINAL GRAVATA PAUPRETO
E M E F REI DAVI	COLONIA GAMELEIRA	GAMELEIRA
E M E F SANTO ANTONIO	ZONA RURAL	ASSENTAMENTO IRAQUE
E M E F SAO BENTO	ASSENTAMENTO CANUDOS	ZONA RURAL
E M E F SAO JOSE	ASSENTAMENTO CABANOS	ZONA RURAL
E M E F SIQUEIRA CAMPOS	ZONA RURAL	PA 150 VILA SAO JOAO
E M E F SANTA TEREZINHA	ZONA RURAL	PA 150 GUA FRIA
E M E F VITURINO FREIRE	ZONA RURAL	PA 150 COLONIA SAO FELIX DA TONA
E M E F FREI GIL	ZONA RURAL	PA 150 COLONIA TERRANOVA
E M E F RITA DE CASSIA	ZONA RURAL	PA 150 VICINAL GRAVATA BOCA DO LAGO
E M E F SANTOS DUMONT	ZONA RURAL	PA 150 VICINAL GRAVATA COLONIA ANTA
E M E F D PEDRO I	ZONA RURAL	PA 150 VICINAL GRAVATA PIRANHA
E M E F SANTA LUZIA	ZONA RURAL	PA - PROGRESSO VILA VIVEIROS
E M E F SAO FRANCISCO DE ASSIS	ZONA RURAL	PA 150 SANTA MARIA
E M E F ANTONIO JOSE BARRETO	ABAETÉ	BOA ESPERANCA
E M E F OZIEL ALVES PEREIRA	VILA 17 DE ABRIL	ZONA RURAL
E M E F PRIMAVERA II	ZONA RURAL	PA MOCA BONITA
E M E F DIVINO MESTRE	COLONIA GAMELEIRA	COLONIA FIGURA PA 150 ENTRADA NO KM 70
E M E F AYRTON SENA	ZONA RURAL	COLONIA FIGURA PA 150 ENTRADA NO KM 70
E M E F ANDORINHA	ZONA RURAL	REGIAO DA GAMELEIRA - ALTO BONITO
E M E F ANDORINHA	ZONA RURAL	REGIAO DA GAMELEIRA - ALTO BONITO
E M E F FREITAS SILVA	INDEFINIDO	PA 150 VICINAL GAMELEIRA
E M E F CONSTRUINDO CONHE. - ANEXO 1	ZONA RURAL	ASSENTAMENTO LOURIVAL SANTANA

Quadro 6: Escolas da zona rural / **Fonte:** SEMED

6.3. Transporte público escolar

A garantia de acesso à rede de ensino é um dever do estado a todos os beneficiários e o acesso ao transporte escolar é garantia constitucional o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

Na oportunidade, corroborando o mesmo entendimento, destaca-se a Lei Federal sob nº 9.394/96 também prevê direito as mesmas garantias constitucionais supracitadas, mediante a obrigação de acordo com as competências das entidades.

A Lei Federal sob nº 10.880/04 instituiu o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, bem como dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado combinado com a **Resolução/CD/**

FNDE sob nº 12, de 17 de março de 2011, que estabelece os critérios e as formas de transferência dos recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).

Desta maneira, o arcabouço jurídico apresentado apresenta regras e requisitos necessários para a utilização e aplicação do transporte escolar no Brasil, bem como normatiza os veículos autorizados a transportar alunos e seus padrões estabelecidos devem respeitar tanto o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), quanto as normas editadas pela Marinha do Brasil (tendo em vista que as embarcações escolares devem ser disciplinadas pela Marinha do Brasil, Organização Militar que exerce a Autoridade Marítima, conforme estabelecido na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.) e, ainda, demais normas técnicas correlatas, por fim, é permitido ao Departamento de Trânsito do Estado (Detran) autorizar o transporte de alunos em carros menores, desde que os veículos sejam adaptados para tal finalidade.

Apesar de existirem instrumentos que buscam dar qualidade e segurança no transporte dos alunos, deve-se destacar que o transporte escolar não deve ficar limitado somente aos veículos e deve, ainda, focar nas estradas/rotas que transitam, uma vez que tais situações ensejam em majoração/redução de gastos na manutenção dos veículos. Contudo, é importante asseverar que são vias municipais se encontram em precárias condições e que somente agora vem passando por melhorias e, mesmo assim, ainda surgem situações em que não existem veículos apropriados e disponíveis para a realização do trajeto estabelecido.

O transporte escolar oferecido no Município de Eldorado do Carajás vem cumprindo as regulamentações colocadas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em que no Art. 136 e seguintes, determinam que os veículos devem ter autorização emitida pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (Detran) e, para a mesma, o veículo deve preencher uma série de exigências estipuladas nesta mesma Lei.

Como adendo à temática de transporte público, é importante destacar que apesar de existir o serviço de transporte para a rede de ensino, esta Municipalidade não possui transporte público e o presente plano irá estabelecer o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que venham a garantir os deslocamentos de pessoas e cargas no território do municipal.

Entretanto, diferentemente do transporte público como citado anteriormente, o Município de Eldorado do Carajás/PA vem se organizando e estruturando sua frota de acordo com a disponibilidade e necessidade da rede de ensino, primando, na maioria dos casos em atender aos estudantes que residem nas áreas rurais, de difícil acesso, vicinais ou, ainda, que moram em áreas afastadas das respectivas unidades escolares.



Figura 13: Frota de ônibus escolares / **Foto:** Equipe técnica SEPLAN

ITEM/ ROTAS	DESCRIÇÃO DAS ROTAS ESCOLARES	QUANT/ KM/DIA (ESTIMADO)	QUANT.KM/DIA X 200 DIAS LETIVOS
01	POLO GROTA DO CAJÁ/ VICINAL BEIRA RIO. SAÍDA: SECRETÁRIA DE OBRAS CHEGADA: ESCOLA FRANCILÂNDIA. TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	182	36.400
02	POLO ÁGUA FRIA I. SAÍDA: VICINAL DO SERENO CHEGADA: ESCOLA FRANCILÂNDIA. TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	180,30	30.060
03	POLO ÁGUA FRIA II. SAÍDA: FAZENDA TOCANTINS CHEGADA: ESCOLA BOA ESPERANÇA TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	203	40.600
04	POLO MOÇA BONITA I SAÍDA: VILA DO ROXO CHEGADA: ESCOLA BOA ESPERANÇA TURNOS: MANHÃ/ TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	142,73	28.546
05	POLO P. FURADA I SAÍDA: CASA D. MARIA / CASA DO ADÃO CHEGADA: ESCOLA BOA ESPERANÇA TURNOS: MANHÃ/ TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	144,62	28.924
06	POLO SÃO JOÃO I SAÍDA: SÍTIO DO GÊNESIO / AÇAIZAL CHEGADA: ESCOLA BOM JARDIM/ ESCOLA SIQUEIRA CAMPOS. TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	174,90	34.980
07	POLO SÃO JOÃO II SAÍDA: SÍTIO DO DOMINGOS CHEGADA: ESCOLA SIQUEIRA CAMPOS. TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	207,98	41.596
08	POLO S. FÉLIX I SAÍDA: FAZENDA JOÃO DO TERTO CHEGADA: ESCOLA VITORINO FREIRE. TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	175	35.000
09	POLO S. FÉLIX II SAÍDA: SÍTIO DO JOELTON CHEGADA: ESCOLA VITORINO FREIRE. TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	153	30.600
10	POLO PERUANA I SAÍDA: CHÁCARA DO PISCA CHEGADA: ESCOLA C. CONHECIMENTO. TURNOS: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	208,50	41.700

11	POLO PERUANA II SAÍDA: CHÁCARA DO B. RICA CHEGADA: ESCOLA C. CONHECIMENTO. TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	204,75	40.950
12	POLO PERUANA III SAÍDA: RETIRO F. STA. MARIA CHEGADA: ESCOLA FRANCILÂNDIA/ESCOLA C. CONHECIMENTO. TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	175	35.000
13	POLO PERUANA KM 01 (MÉDIO) SAÍDA: RETIRO DO PERUANO KM 01 CHEGADA: ESCOLA FRANCILÂNDIA/ESCOLA C. CONHECIMENTO. TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	93	600
14	POLO MARIA BONITA (MÉDIO) SAÍDA: POLO MARIA BONITA CHEGADA: ESCOLA FRANCILÂNCIA TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	84	16.800
15	POLO MARIA BONITA II SAÍDA: FAZENDA MARIA BONITA CHEGADA: ESCOLA CARLITO MAIA TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	207	41.400
16	POLO GAMELEIRA I SAÍDA: SITIO DEODATO CHEGADA: ESCOLA GETULIO VARGAS TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	192,18	38.436
17	POLO GAMELEIRA II SAÍDA: SITIO A. CRISTINA CHEGADA: ESCOLA GETULIO VARGAS TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	148,80	29.760
18	POLO GRAVATA I SAÍDA: REGIÃO DO P. PRETO CHEGADA: ESCOLA JOSE CARLOS TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	140	28.000
ITEM/ROTAS	DESCRIÇÃO DAS ROTAS ESCOLARES	QUANT/KM/DIA (ESTIMADO)	QUANT.KM/DIA X 200 DIAS LETIVOS
19	POLO GRAVATA II SAÍDA: VICINAL IRAQUE CHEGADA: ESCOLA JOSE CARLOS TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	230	46.000
20	POLO VILA BETEL I SAÍDA: RETIRO DO IRAQUE CHEGADA: ESCOLA OURO VERDE TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	187,80	37.560
21	POLO VILA BETEL II SAÍDA: RETIRO F. SOCORRO CHEGADA: ESCOLA OURO VERDE TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	225	45.000
22	POLO VILA BETEL III SAÍDA: CHÁCARA DO GOIANO CHEGADA: ESCOLA OURO VERDE TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	201	40.200
23	POLO VILA BETEL IV SAÍDA: PORÇÃO DO ÓLEO PA SAPUCAIA CHEGADA: ESCOLA OURO VERDE TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	196,50	39.300
24	POLO CASTANHEIRA LIMA I SAÍDA: FAZENDA FLOR DA MATA CHEGADA: ESCOLA LIBERDADE TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	196,80	39.360
25	POLO CASTANHEIRA LIMA II SAÍDA: FAZENDA DO SERRADOR CHEGADA: ESCOLA LIBERDADE TURNO: MANHÃ/TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	210	42.200
26	POLO SANTA MARIA I SAÍDA: CHÁCARA DO CIGANO CHEGADA: ESCOLA NOSSA SENHORA APARECIDA. TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	134.51	26.902
27	POLO SANTA MARIA II SAÍDA: PONTA DA MATA/ ZÉ VICENTE CHEGADA: ESCOLA OGILVANISE/ ESCOLA NOSSA SENHORA APARECIDA. TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	175	35.000
28	POLO SANTA MARIA III SAÍDA: CHÁCARA DO CIGANO/ FAZENDA 2M CHEGADA: ESCOLA NOSSA SENHORA APARECIDA. TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	156,5	31.300
29	POLO 17 DE ABRIL I SAÍDA: 17 DE ABRIL I / VICINAL DA MARTA CHEGADA: ESCOLA OZIEL ALVES TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	190,20	38.040
30	POLO 17 DE ABRIL II SAÍDA: VILA SÃO JOSÉ CHEGADA: ESCOLA OZIEL ALVES TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ÔNIBUS.	205	41.000

31	POLO 17 DE ABRIL III SAÍDA: 17 DE ABRIL III CHEGADA: ESCOLA OZIEL ALVES TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	125,10	25.020
32	POLO 17 DE ABRIL IV SAÍDA: 17 DE ABRIL III/ VIC. PONTA GROSSA CHEGADA: ESCOLA OZIEL ALVES TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	144,12	28.824
33	POLO DO 04 SAÍDA: POLO 04 CHEGADA: ESCOLA ELDORADO DO CARAJÁS TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	175	35.000
34	POLO BAMERINDUS I SAÍDA: VICINAL DA PORTARIA CHEGADA: ESCOLA SANTA LUZIA TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	184,80	36.960
35	POLO BAMERINDUS II SAÍDA: VICINAL DO ANGICO CHEGADA: ESCOLA SANTA LUZIA TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	180,55	36.110
36	POLO BAMERINDUS III SAÍDA: VICINAL DO BARREIRO CHEGADA: ESCOLA SANTA LUZIA TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	184,80	36.960
37	POLO SANTA INÊS SAÍDA: CHÁCARA J. MARIA VICINAL DO BARREIRO CHEGADA: ESCOLA SANTA INÊS TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	72,40	14.480
38	POLO (KM 100, GROTA VERDE E KM13) SAÍDA: MULTI ESCOLA KM 2 E KM 100 CHEGADA: MULTI ESCOLA TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	195	39.000
39	ROTA PARA OS ALUNOS EM ATIVIDADES COMPLEMENTARES E EDUCAÇÃO ESPECIAL SAÍDA: UNIDADES ESCOLARES DA REDE MUNICIPAL EDUCAÇÃO A DEFINIR PELA SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO CHEGADA: ATENDERÁ OS PLANEJAMENTO PEDAGÓGICOS DA SECRETARIA DE EDUCAÇÃO JUNTO COM A UNIDADES ESCOLARES TURNO: MANHÃ/ TARDE/ NOITE, DE ACORDO COM A MATRÍCULA. TIPO DE VEÍCULO: MICROÔNIBUS/ ÔNIBUS.	300	60.000

Quadro 7: Rotas escolares / **Fonte:** SEMED

7. AGRICULTURA

Conforme dito anteriormente, devido a grande migração populacional para região do carajás em virtude das expectativas da exploração mineral, novos colonos chegavam na localidade e passaram a exercer atividades do agronegócio e, com o decurso do tempo, a produção agrícola passou a se destacar conforme dados levantados junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

PRODUÇÃO AGRÍCOLA DAS PRINCIPAIS CULTURAS – ÁREA COLHIDA, QUANTIDADE PRODUZIDA – ANO 2018/2019.

Produto das lavouras	Unidade de medida	1. Área colhida (Hectares)			2. Quantidade produzida		
		2018	2019	% (2019 / 2018)	2018	2019	% (2019 / 2018)
Mandioca	(t)	700	450	-35,71%	12.000	7.700	-35,83%
Milho (em grão)	(t)	1.600	1.600	0,00%	3.200	3.467	8,34%
Banana (cacho)	(t)	500	250	-50,00%	6.250	3.125	-50,00%
Abacaxi	(Mil frutos)	30	30	0,00%	750	750	0,00%
Maracujá	(t)	15	15	0,00%	150	150	0,00%
Açaí	(t)	15	35	133,33%	60	140	133,33%
Cacau (em amêndoa)	(t)	120	120	0,00%	108	108	0,00%
Arroz (em casca)	(t)	80	50	-37,50%	104	65	-37,50%
Laranja	(t)	2	2	0,00%	24	24	0,00%
Tangerina	(t)	3	3	0,00%	99	24	-75,76%

Coco-da-baía	(Mil frutos)	3	3	0,00%	24	24	0,00%
Limão	(t)	2	2	0,00%	22	22	0,00%
Feijão (em grão)	(t)	40	40	0,00%	20	20	0,00%

Fonte: Pesquisa Agrícola Municipal (PAM) - IBGE (2020) / Elaboração: SEDAP - NUPLAN/Estatística.

Quadro 8: Produção agrícola municipal

8. PECUÁRIA

Acompanhando o crescimento na região Eldorado do Carajás passou a se destacar com significativo potencial para a pecuária, com ênfase na atividade leiteira que, em 2008, tiveram apoio da Prefeitura de Eldorado do Carajás, Sagri e a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará (Emater) para seu desenvolvimento.

Além disso, na região havia instalação de estabelecimentos comerciais de grande porte que incentivou a cultura da pecuária para o corte e que propiciou na melhoria de renda de diversas famílias na região e que tiveram apoio com capacitações para técnicos e produtores na região e que, atualmente, necessita de suporte e atenção para toda a sua exploração e desenvolvimento.

PRODUÇÃO PECUÁRIA – REBANHO (EFETIVO) ANO 2018/2019

Tipo de rebanho	QUANTIDADE (EFETIVO)		%
	2018	2019	
Bovino	317.482	342.780	7,97%
Galináceos - total	81.100	97.315	19,99%
Galináceos - galinhas	34.000	38.500	13,24%
Vacas ordenhadas	28.570	33.900	18,66%
Equino	8.900	9.700	8,99%
Suíno - total	7.460	8.950	19,97%
Ovino	5.797	5.929	2,28%
Suíno - matrizes de suínos	3.350	3.900	16,42%
Caprino	1.431	1.473	2,94%
Bubalino	64	70	9,38%

Fonte: Pesquisa Pecuária Municipal (PPM) - IBGE (2020) / Elaboração: SEDAP - NUPLAN/Estatística.

Quadro 9: Produção pecuária municipal



PRODUÇÃO DE ORIGEM ANIMAL – ANO 2018/2019

Tipo de produto de origem animal	Unidade de medida	Produção de origem animal		%
		2018	2019	
Leite	(Mil litros)	20.280	22.200	9,47%
Mel de abelha	(kg)	12.000	12.500	4,17%
Ovos de galinha	(Mil dúzias)	85	96	12,94%

Fonte: Pesquisa Pecuária Municipal (PPM) - IBGE (2020) / Elaboração: SEDAP - NUPLAN/Estatística.

Quadro 10: Produção de origem animal

PRODUÇÃO AQUÍCOLA – ANO 2018/2019

Espécie	Unidade de medida	Produção – Espécies Aquícolas		%
		2018	2019	
Tambaqui	(kg)	35.000	32.000	-8,57%
Tambacu, tambatinga	(kg)	10.000	9.000	-10,00%

Fonte: Pesquisa Pecuária Municipal (PPM) - IBGE (2020) / Elaboração: SEDAP - NUPLAN/Estatística.

Quadro 11: Produção aquícola – 2018/2019

9. SISTEMA DE TELEFONIA CELULAR E INTERNET

O Município conta com a cobertura de 04 (quatro) operadoras de telefonia celular, às quais temos a Oi, Claro, Vivo e Tim. O sistema de acesso à internet via fibra ótica é fornecido por empresas que operam na área urbana (Liga Fibra, Júpiter, Coelho Tecnologia, Megasoft, entre outras).

Destaca-se que existem diversas localidades, principalmente nas áreas rurais, que o sinal de telefonia celular não alcança e, ainda, temos uma pequena parte é atendida com sistema de internet via rádio por empresas como *Megasoft* e *Speedlink*.

10. SISTEMA DE COMUNICAÇÃO: EMISSORAS DE RÁDIO LOCAL E COMUNITÁRIO

De acordo com a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) em seu sítio virtual foi realizada a consulta detalhada sobre as instalações de comunicação devidamente registrada na Autarquia Federal e restou identificada a Televisão Liberal LTDA e, ainda, restou identificada a rádio local conhecida como “Rádio Eldorado FM”.

11. INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS

11.1. Estrutura organizacional

I ÓRGÃOS DE ASSESSORAMENTO

- a) Gabinete do Prefeito
 - a. Chefia do Gabinete;
 - i. Assessoria Especial;
 - ii. Diretoria de Atendimento ao Cidadão;
 - b. Assessoria de Comunicação;
- b) Procuradoria Geral do Município
- c) Controladoria Geral do Município
- d) Ouvidoria Pública Municipal

II SECRETARIAS MUNICIPAIS

- a) Secretaria Municipal de Administração
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Administração;
 - b. Diretoria Administrativa;
 - i. Departamento de Vigilância Institucional
 - ii. Departamento
 - iii. Departamento Segurança Pública
 - iv. Departamento Municipal de Trânsito Urbano
 - v. Departamento Patrimonial
 - vi. Departamento de Identificação Civil e Criminal
 - c. Diretoria de Licitações e Contratos;
 - d. Diretoria de Compras;
 - e. Diretoria de Defesa Civil;
- b) Secretaria Municipal da Fazenda
 - a. Gabinete do Secretário Municipal da Fazenda;
 - i. Diretoria de Contabilidade e Orçamento
 - ii. Diretoria Financeira;
 - iii. Departamento de Arrecadação Fazendária.
- c) Secretaria Municipal de Urbanismo e Desenvolvimento Econômico
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Urbanismo e Desenvolvimento Econômico;
 - b. Diretoria Administrativa;
 - i. Departamento de Urbanismo e Habitação;
 - ii. Departamento de Terras
 - iii. Departamento de Iluminação Pública;
 - iv. Departamento de Limpeza, Coleta de Resíduos e Coleta Seletiva;
 - v. Departamento de Limpeza e Conservação de Praças, Cemitérios e Galerias.
 - c. Diretoria de Desenvolvimento Econômico.
- d) Secretaria Municipal Planejamento
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Planejamento;
 - b. Diretoria de Planejamento Administrativo;
 - c. Diretoria de Projetos e Convênios
- e) Secretaria Municipal de Esporte, Cultura e Turismo
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Esporte, Cultura e Turismo;
 - b. Diretoria de Apoio ao Esporte
 - c. Diretoria de Incentivo e Desenvolvimento Turismo;
 - d. Diretoria de Cultura
 - e. Diretoria de Juventude
- f) Secretaria Municipal de Agricultura, Pecuária e Pesca
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Agricultura;
 - b. Diretoria Administrativa
 - c. Diretoria Técnica e de Mecanização;

- d. Diretoria de Regularização Fundiária;
- e. Diretoria de Produção
- g) **Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura**
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Obras e Infraestrutura;
 - b. Diretoria Administrativa;
 - c. Diretoria de Serviços Urbanos;
 - d. Diretoria de Serviços Rurais.
- h) **Secretaria Municipal de Meio Ambiente**
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Meio Ambiente;
 - b. Diretoria Administrativa;
 - c. Diretoria de Licenciamento;
 - d. Diretoria de Fiscalização.
- i) **Secretaria Municipal Assistência Social**
 - a. Diretoria Executiva do Sistema Único de Assistência Social- SUAS;
 - b. Diretoria Administrativa;
 - i. Departamento dos Conselhos.
 - c. Diretoria de Finanças e Compras;
 - d. Diretoria de Cadastro Único e Programas Sociais do Governo Federal;
 - e. Diretoria de Proteção Social Básica;
 - i. Coordenação do Centro de Referência de Assistência Social - CRAS;
 - ii. Coordenação do Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculo – SCFV;
 - iii. Coordenação de Vigilância Socioassistencial.
 - f. Diretoria de Proteção Especial de Média e Alta Complexibilidade;
 - i. Coordenação do Centro de Referência de Assistência Social – CREAS;
 - ii. Coordenação de Unidade de Acolhimento.
 - g. Diretoria de Políticas Sociais Estratégicas.
 - i. Coordenadoria Municipal de Políticas Públicas para Mulheres;
 - ii. Departamento de Políticas de Igualdade e Inclusão Social;
 - iii. Departamento do Programa Alimenta Brasil – PAB.
- j) **Secretaria Municipal de Saúde**
 - a. Gabinete do Secretário Municipal de Saúde;
 - b. Diretoria Executiva;
 - c. Diretoria de Finanças e Compras;
 - d. Diretoria de Atenção Primária;
 - e. Diretoria de Atenção Especializada;
 - i. Coordenação do Centro de Atenção Psicossocial – CAPS;
 - ii. Coordenação do SAMU;
 - iii. Coordenação do Centro de Reabilitação;
 - f. Diretoria do Hospital Municipal;
 - i. Coordenação Hospitalar.
 - g. Diretoria de Vigilância em Saúde;
 - i. Coordenação de Vigilância Sanitária;
 - ii. Coordenação de Vigilância Epidemiológica;
 - iii. Coordenação de Imunização.
 - h. Diretoria de Planejamento;
 - i. Coordenação Administrativa;
 - ii. Coordenação de Planejamento e Gestão.
 - i. Diretoria de Assistência Farmacêutica.
- k) **Secretaria Municipal de Educação**
- l) **Diretoria Administrativa e de Gabinete;**
 - a. Coordenação de Estatísticas, Censo Escolar e Avaliação;
 - b. Coordenação de Recursos Humanos, Lotação e Avaliação do Servidor;
 - c. Coordenação de Manutenção e Infraestrutura Escolar;
 - d. Coordenação de Alimentação Escolar;
 - e. Coordenação de Transporte Escolar;
 - f. Coordenação de Almoxarifado e Patrimônio.
- m) **Diretoria de Planejamentos, Orçamentos, Programas e Sistemas Educacionais;**
 - a. Coordenação de Contratos, Convênios, Compras e Suprimentos;
 - b. Coordenação de Sistemas e Programas Educacionais;
 - c. Coordenação de Engenharia e Projetos;

- d. Coordenação de Prestação de Contas, Conselhos Escolares e Acompanhamento dos Órgãos de Controle.
- n) Diretoria de Ensino;
 - a. Coordenação de Normatização, Regulamentação e Autorização das Unidades Escolares;
 - b. Coordenação de Tecnologia Educacional, Formação e Qualificação dos Profissionais da Educação;
 - c. Coordenação de Educação Infantil e Alfabetização;
 - d. Coordenação do Ensino Fundamental e Educação de Jovens e Adultos;
 - e. Coordenação de Educação Integral e Inclusiva;
 - f. Coordenação da Área de Conhecimento e da Avaliação de Aprendizagem;
- o) Diretoria Escolar;
 - a. Vice-Diretoria Escolar;
 - b. Coordenação Pedagógica;
 - c. Secretaria Escolar
- p) Diretoria de Finanças e Compras.

11.2. Lotação de pessoal

A administração do município de Eldorado do Carajás é composta por funcionários efetivos, Temporários, Comissionados e Prestadores de serviços, totalizando. 1.279 pessoas, conforme o quadro de lotação de pessoal.

QUADRO DE LOTAÇÃO DE PESSOAL DA PREFEITURA	
Efetivos	884
Temporários	250
Comissionados	145

Quadro 12: Lotação de pessoal na prefeitura / **Fonte:** Prefeitura de Eldorado

12. INVENTÁRIO FÍSICO DO SISTEMA VIÁRIO

O sistema viário de Eldorado do Carajás não é bem organizado em razão do dimensionamento das vias, não existindo uma perfeita hierarquização e tal fator decorre do crescimento historicamente desordenado da cidade e temos como definição de mãos viárias de forma adequada ocorre apenas em algumas vias centrais, sendo constatada a necessidade de criação de um sistema fluido e funcional.

Na malha viária urbana do centro da cidade destacam-se os eixos principais, com um traçado linear e ruas amplas no sentido norte-sul que convergem para a principal praça do município, a Praça das missões, e contrapõem ao tradicional tabuleiro de xadrez de ruas estreitas e quarteirões irregulares. A Rua S. Geraldo no KM 100 é o acesso mais utilizado por quem adentra a parte central da cidade, tanto por quem chega de outros municípios como por quem vem de outros setores.



Figura 14: Mapa de hierarquia viária / Fonte: Plano Diretor Municipal

12.1. ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES

12.1.1. Via Terrestre

A empresa Cooperativa Dos Proprietários De Veículos De Transporte Intermunicipal De Passageiros Do Sul Do Para - COOPERALT, foi aberta em 14/08/2003, situada em Eldorado do Carajás – PA, cuja atividade econômica principal é Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana.



Figura 15: Terminal Rodoviário do KM 100 / Fonte: Google Maps/Street View

ESTATÍSTICAS DE TRÂNSITO					
ANO	2017	2018	2019	2020	2021
MORTES	11	11	8	5	9
LESÃO	32	44	37	33	47

Quadro 13: Estatísticas de trânsito / **Fonte:** Sec. Adj. de Intelig. e Análise Criminal - SIAC / SEGUP-PA

13. METODOLOGIA

A metodologia de construção do Plano de Mobilidade Urbana ora proposta considera que o PLANMob seja realizado em 06 (seis) grandes etapas para geração de 10 (dez) produtos com destaque para as atividades participativas em todas as etapas de trabalho, detalhando na sequência, cada item associado.

13.1. Mapeamento de atores

A finalidade do Mapeamento de atores é identificar, classificar e analisar os diferentes setores, desenvolvendo estratégias de mobilização, envolvendo as entidades sociais e econômicas, as lideranças locais e associações comunitárias com a finalidade de aquilatar e avaliar as necessidades básicas no atendimento ao desejo da comunidade, em consonância com o Poder Público.

Metodologicamente, este tipo de trabalho consiste em levantar os diferentes setores sociais e/ou instituições que apresentam interface direta ou indireta com a temática urbana, por meio da sua identificação, classificação, bem como a análise das oportunidades e desafios que cada uma das partes interessadas apresenta ao desenvolvimento do PLANMob.

O trabalho se inicia trabalho com a identificação, mapeamento e avaliação dos principais atores, estabelecendo plataforma de suporte para a tomada de decisão em termos de comunicação social, engajamento e identificação dos principais riscos/ofensores.

Há ainda a necessidade de envolvimento político e compromisso com a Chefe do Poder Executivo e demais técnicos da Prefeitura com a elaboração e utilização do PLANMob.

Esse envolvimento garante a incorporação de diretrizes preliminares, alocação de recursos, estrutura de gestão e definição de prazos de acordo com as necessidades do município. Além disso, esse envolvimento garantirá a posterior incorporação do

PLANMob como instrumento de política de desenvolvimento urbano e gestão participativa.

A gestão participativa, exigida pelo Estatuto da Cidade e pela PNMU, começa pelo mapeamento dos atores que tenham interesse ou serão impactados pelo PLANMOB, buscando qualificar o planejamento e as estratégias de comunicação e de participação social.

Os atores identificados devem ser envolvidos nas estratégias de mobilização, nas estruturas organizacionais e técnicas da gestão do PLANMOB, conferindo ao Plano agilidade e transparência.

No cenário municipal, em especial nos últimos anos, os movimentos sociais vêm se organizando, e contam com uma diversidade de organizações com sede no município, conforme mostrado na **tabela abaixo**:

NOME	RESPONSÁVEL
ASDUR – Associação Solidária de Desenvolvimento Urbano e Rural	Fátima Miranda Brito
Associação das Mulheres Irmã Adelaide	Elba Lima Rocha Ribeiro
APIMEC - Associação dos Agricultores	Hélio Rios Soares
Associação dos Mototáxis KM 02 e KM 100	Welson Ferreira da Silva
APAE – Associação dos Pais e Amigos de Eldorado do Carajás	Jucélia Negreiros Borges Ramalho
ASKATEC – Associação das Artes Marciais Santana	Evilásio Belisário dos Santos Júnior
Associação Cultural, Educacional e Desportiva	Osvaldo Pereira da Conceição
Associação Grupo Vida (doação de sangue)	Antônio Augusto Castro Barros
Associação Liga Agremiações Blocos e Escolas de Samba	Cleriston dos Santos Rocha
Lions Clube	Clenilton Alves Albuquerque
Associação dos Associação dos Carroceiros	Grande e Emanuel
Associação dos Cadeirantes	Raimundo Nonato de O. dos Santos
ACIEC - Associação Comercial de Eldorado do Carajás	Celso Alves Pereira
Associação dos Feirantes	José Lopes Carvalho e Uires
Associação dos Pescadores	Fábio José Aleixo Vitorino
Associação dos Ribeirinhos	Antônio Alves de Oliveira
Associação dos Trilheiros	Elismar Alves de Souza
Associação Moto Cross	Elismar Alves de Souza
ASSOARDH - Associação de Amigos em Resgate da Dignidade Humana	João Pedro Martins da Silva
AEUEC - Associação dos Estudantes Universitário de Eldorado do Carajás	Ladson Silva de Freitas

Quadro 14: Associações e organizações no município / **Fonte:** SEMAS

13.2. Estruturação dos canais de comunicação

A Prefeitura Municipal de Eldorado do Carajás disponibilizará informações ao acesso público, através do sítio virtual <https://www.eldoradodocarajas.pa.gov.br> e pelo telefone (94) 3347-1195 vinculados aos canais de comunicação, atualizando-as ao longo de todo o processo de concepção do Plano de Mobilidade Urbana.

Também serão realizadas análises preliminares a respeito das exigências da Lei Federal sob nº 12.587/2012 e apreciação das principais características e problemas de mobilidade no município. A partir dessa serão identificados os dados, fontes de informação e consultas (leis, projetos e planos existentes), recursos humanos e demais necessidades para o desenvolvimento do PLANMob e a ser disponibilizado no “**Espaço PLANMob**”.

I.Criação da identidade do Plano de Mobilidade por meio de logomarca específica do PLANMOB com a identidade visual da administração municipal.



Figura 16: Logo PLANMob / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

II.Fornecer informações ao público através de website, e-mail e telefones vinculados aos canais de comunicação, atualizando-as ao longo do processo de concepção do Plano de Mobilidade Urbana.

III.Conteúdo do “Espaço Mobilidade” compreenderá:

- O que é Plano de Mobilidade?
- Para que serve?
- Quem participa?
- Por que o Plano de Mobilidade é importante para sua cidade?
- Etapas e cronograma de elaboração do PLANMob de Eldorado do Carajás.

13.3. Audiências públicas e reuniões técnicas

Ao longo de todo o processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana foram realizadas Reuniões Técnicas e Audiências Públicas para validação de produtos

entregues. Destacam-se as audiências de Proposições para elaboração e apresentação da minuta do Plano de Mobilidade finalizado.

Nesse sentido a Prefeitura de Eldorado do Carajás, através da ASCOM (Assessoria de Comunicação) disponibilizou os meios e as responsabilidades para a realização de sensibilização e convite para os eventos do PLANMob:

- Divulgação com carro de som, rádio, tv e redes sociais;
- Release para rádio e mídia espontânea provocada pela Prefeitura, através da Assessoria de Comunicação;
- A impressão dos banners, outdoor, faixas e folders
- Lista de presença constando, no mínimo, os campos nome, entidade representada, telefone e e-mail. As listas deverão ser digitalizadas e disponibilizadas ao poder público em formato de banco de dados (arquivo em Excel);
- Programação da audiência, que previu: apresentação de síntese do processo de elaboração do Plano de Mobilidade, apresentação do PLANMob e espaço para debates;
- O Registro das discussões realizadas, sugestões e críticas apresentadas
- Audiência na agenda da Prefeita e dos secretários envolvidos;
- Reserva do local de realização das audiências
- Dessa forma para a elaboração do PLANMob estão previstas as seguintes Audiências Públicas

1ª Audiência Pública – Câmara Municipal - 09/12/2021 às 8h

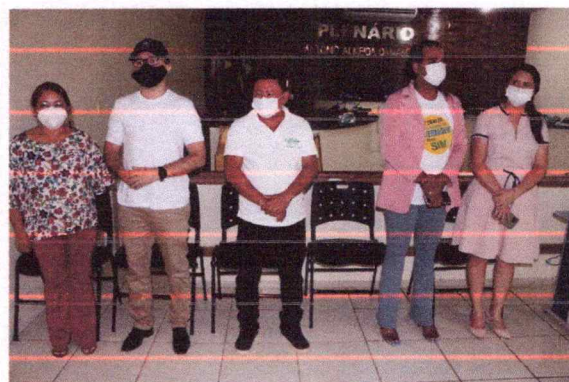


Figura 17/ Figura 18: Audiência Pública / **Fonte:** Equipe SEPLAN



Figura 19: Convite para a Audiência Pública na Câmara Municipal / **Fonte:** Equipe SEPLAN

14.COMITÊ DIRETOR

14.1. Grupo de Trabalho

Dentro de todo processo de acompanhamento e desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, cabe uma importante função para o Grupo (GT) de trabalho, e para que possa, efetivamente, cumprir a sua função dentro de todo o processo é fundamental que ele seja constituído por pessoas que possam opinar, esclarecer, colaborar e apoiar o desenvolvimento técnico do PLANMob.

Assim sendo, o Grupo de trabalho será composto da seguinte forma:

- **Poder Público:** deve ser realizada indicação principalmente de efetivos através de Decreto Municipal (técnicos da prefeitura com funções relacionadas ao trabalho e ao plano);
- **Legislativo:** ofício da Prefeitura solicitando indicação (com prazo para indicação), de um membro do Conselho de Transporte se houver.

Metodologicamente, o GT de elaboração do PLANMob terá como papel fundamental, orientar, gerir e acompanhar, cabendo ao mesmo, a função de fazer cumprir todo o processo de execução do plano no município com a participação efetiva de todos os participantes. Para a composição do Grupo de Trabalho apresentamos a seguinte composição:

NOME	ÓRGÃO
Fábio José Aleixo Vitorino	Secretaria de Planejamento
Eudes Rocha Fernandes	
Wanellyse Sousa Menezes	
Gilmar José da Silva e Silva	
Eduardo Rodolfo Rodrigues da Silva	
Neliane Estrela da Cruz Braga	
Manoel Felício da Silva	Secretaria de Educação
Marta Ariane de Sousa Castro	Assistência Social
Heder Rocha Fernandes	Secretaria do Meio Ambiente
João Pedro Martins da Silva	Secretaria de Saúde
Samuel Custódio de Araújo	Ouvidoria
Jose lima	Câmara Municipal

Quadro 15: Grupo de trabalho PLANMob / Fonte: SEPLAN

Para que este processo seja desenvolvido, os membros do GT participarão de reuniões sistemáticas, duas vezes no mês e sempre que necessário, reuniões extraordinárias e complementares, nos quais serão discutidos temas e conceitos da mobilidade, andamento do processo de elaboração do PLANMob dentre outros, com interação dos participantes.

As reuniões dos subgrupos: GT de sistematização e GT de elaboração de mapas, na sala da coordenadoria de Planejamento no prédio da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, por fim, o Grupo de Trabalho será coordenado por **Marcelo Braga, Secretário Municipal de Planejamento**.

15. REUNIÕES TÉCNICAS

Simultaneamente ao desenvolvimento das etapas de construção do Plano de Mobilidade Urbana serão realizadas reuniões técnicas de acompanhamento pela equipe de Técnicos da SEDOP com a presença do coordenador e demais integrantes para a apresentação dos resultados e dinâmica de debates, conforme detalhes a seguir:

- I. Reunião Técnica com equipe da Prefeitura – apresentação de produtos e discussão das propostas detalhadas e encaminhamento da próxima etapa.

1ª Etapa – elaboração de peças técnicas

- a) Plano de trabalho;

- b) Questionário SIMU;
- c) Questionário Institucional e
- d) Mapas temáticos.

2ª Etapa – Diagnóstico/estudo

3ª Etapa – Prognóstico/proposição/projeto de intervenção

4ª Etapa – Plano de Gestão/minuta do plano/consolidação do plano;

16. GESTÃO DA MOBILIDADE: DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

O presente Relatório Técnico foi desenvolvido com base em diferentes fontes, em especial o material disponível na prefeitura, pesquisas de campo, leituras comunitárias e leituras técnicas, além das contribuições coletadas ao longo das reuniões e seminários.

Por meio do estudo de campo, foram coletados dados em conversas com a comunidade, fotografias e estudos técnicos, nos vários bairros da área urbana e em vilas de distrito urbanizado.

Os dados foram recolhidos nas secretarias municipais diretamente com os técnicos de cada secretaria, permitindo assim a participação dos setores mais especializados em cada área de estudo. A comunidade participou de todo o processo, desde pesquisas de campo, até seminários onde puderam contribuir e opinar, fazendo perguntas e, muitas vezes recebendo respostas e esclarecimentos diretamente dos técnicos da prefeitura presentes nos eventos. Todas as contribuições foram analisadas e acatadas, quando pertinentes, na elaboração do diagnóstico, da minuta da Lei e dos anexos. O Relatório Técnico está dividido em 04 (quatro) Partes:

Parte I. Relatório Técnico do Plano de Mobilidade Urbano;

Parte II. Proposições das Contribuições recebidas – Propostas.

Parte III. Plano de Ação e metas

Parte IV. Mecanismos e instrumentos de financiamento

16.1. PARTE I - RELATÓRIO TÉCNICO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA INVENTÁRIO FÍSICO DO SISTEMA VIÁRIO

O sistema viário de Eldorado do Carajás não possui boa organização em razão do dimensionamento das vias, não existindo uma perfeita hierarquização.

Tal fator decorre do crescimento historicamente desordenado. A definição de mãos viária de forma adequada ocorre apenas em algumas vias de mão dupla, sendo constatada a necessidade de criação de um sistema fluido e funcional nas principais vias.

Na malha viária urbana do centro da cidade destacam-se os eixos principais, com um traçado linear e ruas amplas no sentido norte-sul que convergem para a principal praça do município, a Praça das Missões, e contrapõem ao tradicional tabuleiro de xadrez de ruas estreitas e quarteirões irregulares. A Rua São Geraldo no KM 100 é o acesso mais utilizado por quem adentra a parte central da cidade, tanto por quem chega de outros municípios como por quem vem de outros setores.

MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA

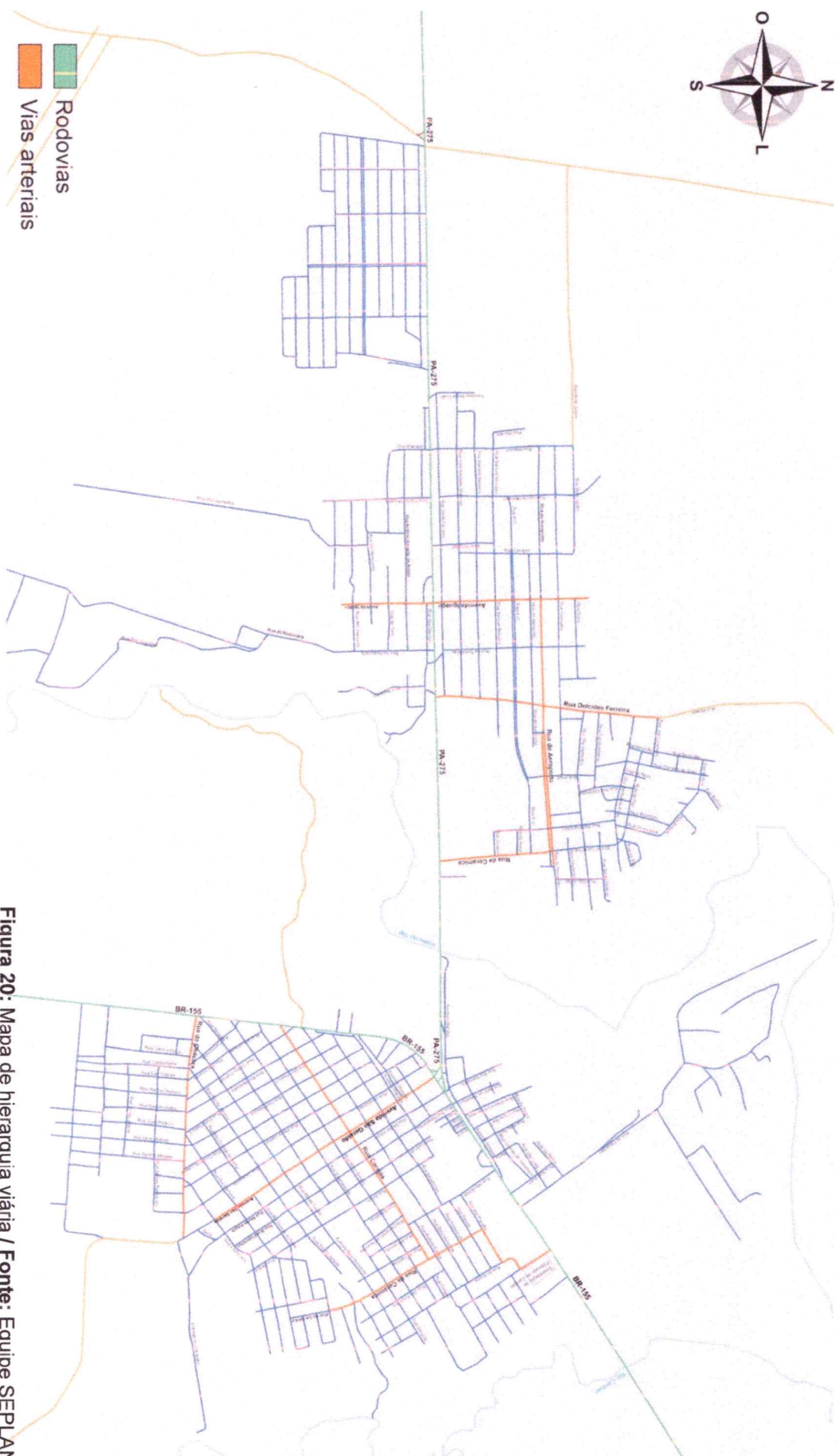


Figura 20: Mapa de hierarquia viária / Fonte: Equipe SEPLAN

16.1.1. Classificação e hierarquia viária

O Plano Diretor Participativo do Município de Eldorado do Carajás apresentou, em seu Mapa, a hierarquização viária dividindo as ruas em vias estruturais, arteriais, coletoras e locais.

As Vias estruturais são as rodovias estaduais e federais que atravessam a área urbana e rural do Município, cujas faixas de domínio e recuos para edificações deverão obedecer aos parâmetros expressos em norma do órgão estadual e federal responsável, e ainda àquelas previstas no PDP. São elas:

DISTÂNCIAS – ROTAS E RODOVIARIAS

CIDADES	ROTA RODOVIÁRIA	DISTÂNCIA
Marabá	BR-155	100 km
Xinguara	BR-155	142 km
Curionópolis	PA-275	30 km

Quadro 16: Distâncias e rotas para cidades vizinhas / **Fonte:** Equipe SEPLAN

As **Vias Arteriais** são as de circulação geral urbana, com pista dupla e canteiro central ou pista única, com vistas a proporcionar vazão do fluxo de trânsito ao longo da malha viária, constituído pelas vias de acesso à cidade e pelas vias de acesso e contornos dos bairros.

O Plano Diretor Participativo definiu como arteriais as seguintes vias:

- **KM 100** – Avenida São Geraldo, Avenida Carajás, Rua da Chácara, Rua da Cerâmica;
- **KM 02** – Rua do Aeroporto, Rua Delcídes Ferreira e Avenida Iguaçu.

16.1.2. Acessibilidade

Em termos gerais, garantir a acessibilidade significa possibilitar o acesso, a aproximação, a utilização e o manuseio de qualquer objeto. Esta definição genérica poderia ser associada a qualquer pessoa, mas, no Brasil, esse conceito está diretamente relacionado às pessoas com deficiência. Dessa forma, acessibilidade representa a condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, de acordo com suas capacidades individuais, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em

condições seguras, mesmo que para isso precise utilizar objetos e aparelhos específicos.

Por este prisma foi observado que Eldorado do Carajás é um município carente de acessibilidade, apesar de contar com alguma infraestrutura que a viabilize. Apenas alguns logradouros possuem rampas de acessibilidade e, mesmo assim, de forma parcial, sendo que a maioria das calçadas existente na cidade está com inconformidade em relação à acessibilidade.

Parte dos prédios públicos municipais não possui acessibilidade, especificamente os de construções mais recentes são os que estão recebendo esse modelo com rampas, sendo: UBS, Escola Francilândia, Creche Nossa Senhora das Dores, Cartório, e o banco Banpará.

Ainda dentro do conceito de acessibilidade, vale destacar a facilidade, considerando distância, tempo e custo, de alcançar com autonomia, os destinos desejados na cidade, com especial realce para os dois novos componentes fundamentais: o tempo e o custo dos deslocamentos.

Devem ser evidenciadas, ainda, duas outras dimensões agregadas ao conceito de acessibilidade dentro da política de mobilidade urbana, que não se limitam ao atendimento das pessoas com restrições de mobilidade e, sim, à provisão da infraestrutura urbana.

A primeira é a adequação das vias públicas às necessidades de deslocamentos das pessoas em termos de abrangência, quantidade e qualidade.

Tanto para o sistema viário como para o transporte coletivo urbano, é usual a existência de regiões da cidade com limitações de acessibilidade, como ruas em estado precário, intransitáveis em períodos de chuvas, ausência de calçadas ou bairros desatendidos por linhas de ônibus ou com atendimento parcial e insuficiente.

A segunda dimensão é qualitativa e refere-se ao padrão de mobilidade que a sociedade dispõe, mudando a forma tradicional de organizar a circulação urbana, não mais tendo o automóvel como foco privilegiado das políticas. Traduz-se pela nova forma de administração do sistema viário, priorizando o transporte coletivo, o pedestre e os meios de transporte não motorizados. Esta dimensão vai e produz ainda repensar a própria cidade, o desenho urbano, a localização e distribuição das atividades e a

localização dos equipamentos públicos, tendo como objetivos reduzir a necessidade de viagens motorizadas, reforçar novas centralidades, desconcentrar o processo de urbanização e valorizar as relações físicas.

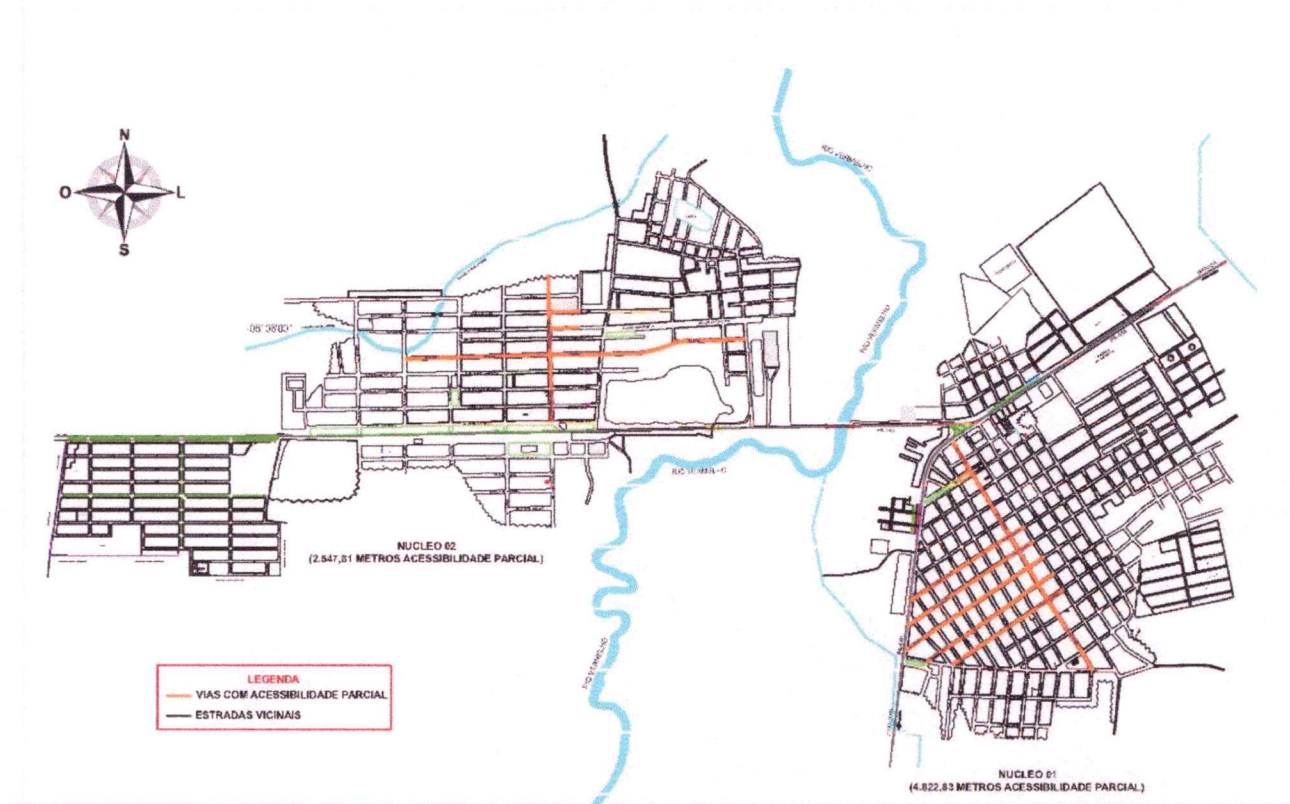


Figura 21: Mapa de ruas com acessibilidade parcial / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN.

16.1.3. Pavimentação e Drenagem

A malha urbana encontra-se pavimentada em sua grande maioria e a referida situação decorre do fato de que a pavimentação das vias de circulação, atualmente, é uma das exigências da prefeitura para aprovação de novos loteamentos. Entretanto, alguns setores mais antigos e outros irregulares ou clandestinos ainda não possuem esta infraestrutura.

O centro da cidade é todo pavimentado com asfalto e, em alguns trechos, com bloquetes hexagonais, porém com inúmeras desconformidades, que precisam ser recuperados e reparados.

A cidade de Eldorado do Carajás, possui um elemento natural que interfere incisivamente na drenagem, a declividade de grande parte de suas ruas que direcionam as águas de enxurradas em direção de casas ou valas já criada pela chuva.

O método mais utilizado para o escoamento de águas pluviais no meio urbano no município é a drenagem superficial através de meio fio e sarjeta e em alguns trechos se faz necessária a estruturação de drenagem por galerias subterrâneas.

As galerias que foram criadas para drenagem sofrem ações deletérias de sedimentação proveniente de resíduos sólidos que são jogados nas ruas pela própria população.

MAPA DE PAVIMENTAÇÃO

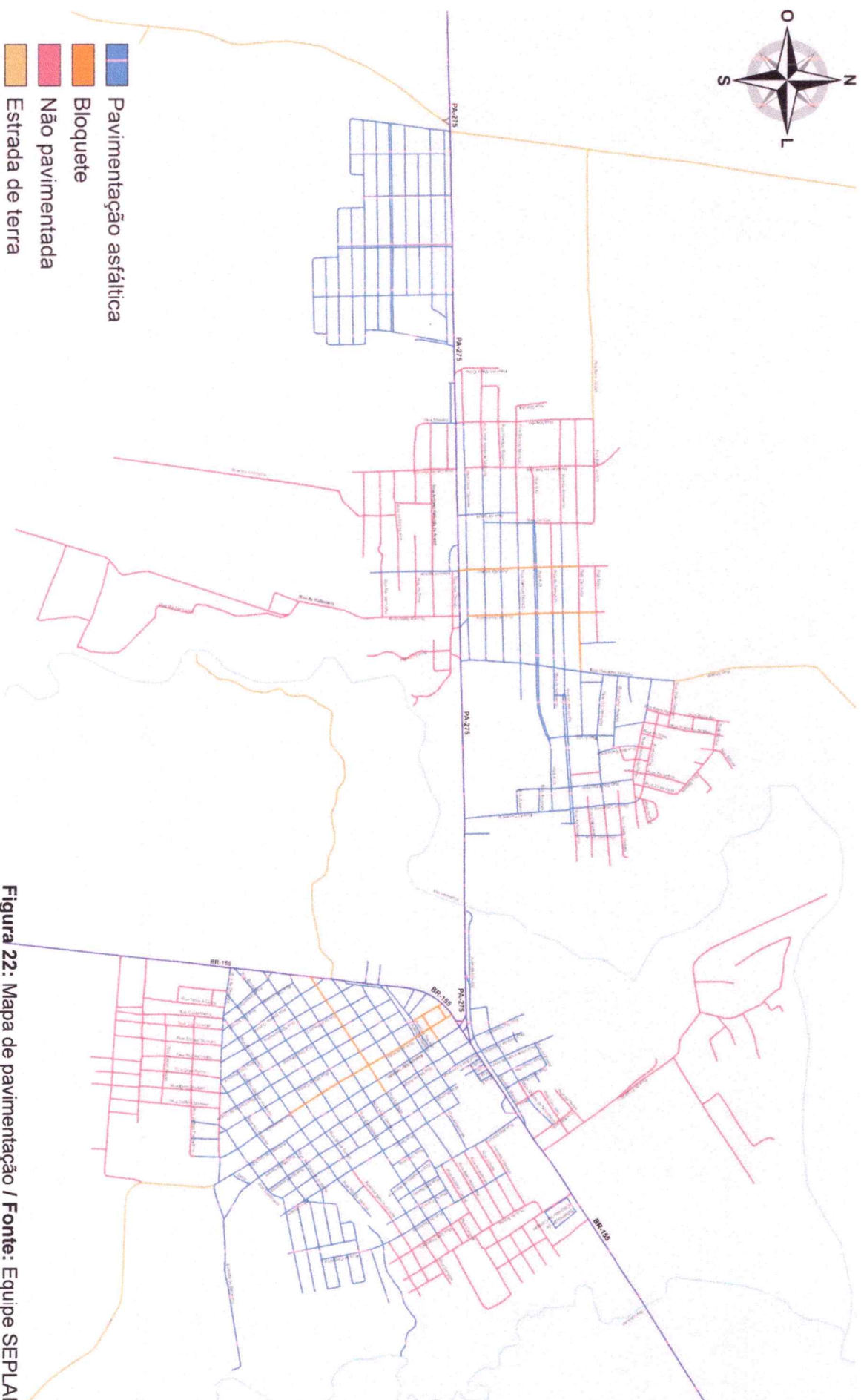


Figura 22: Mapa de pavimentação / **Fonte:** Equipe SEPLAN

MAPA DE PAVIMENTAÇÃO E RECUPERAÇÃO ASFÁLTICA

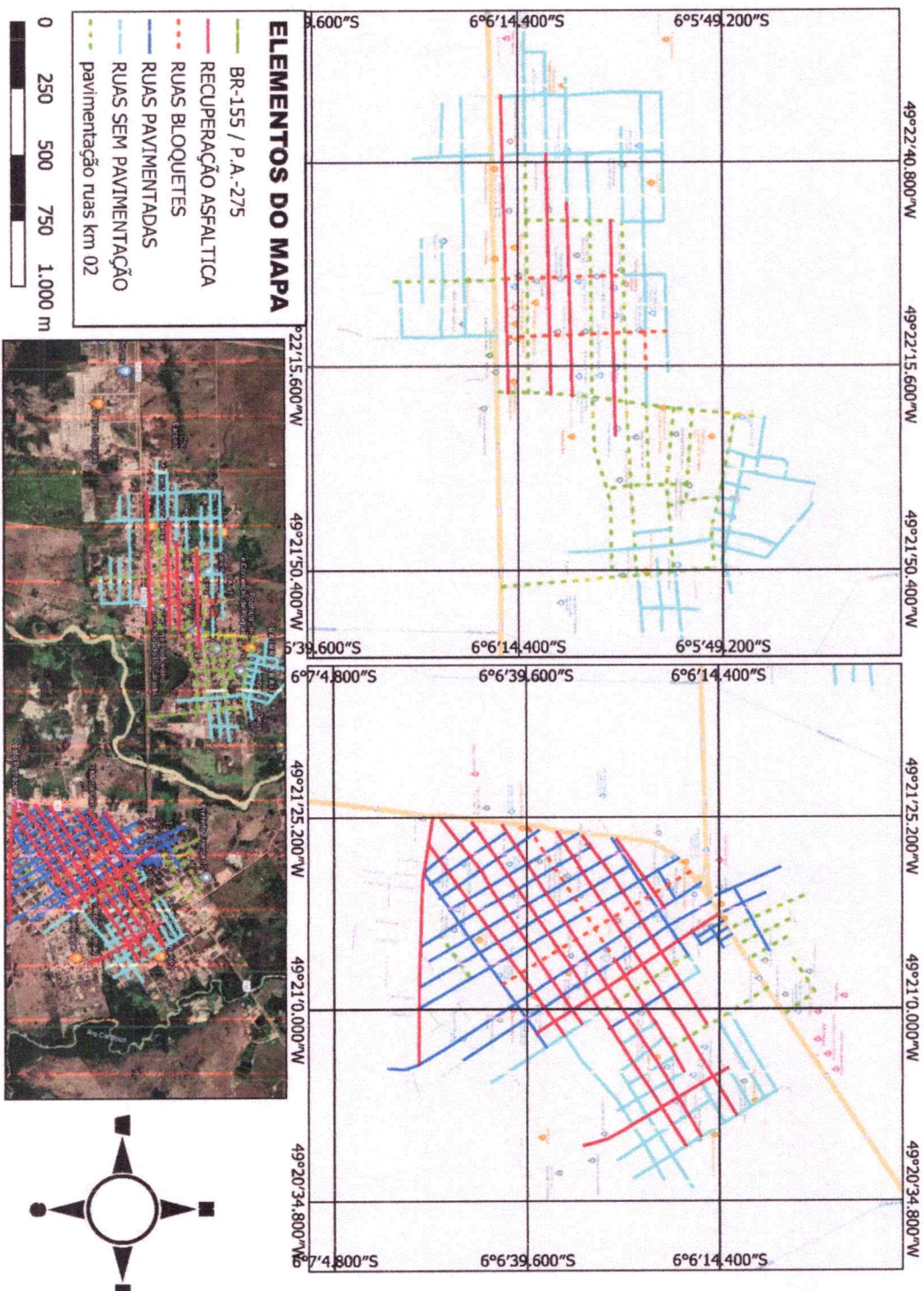


Figura 23: Mapa de pavimentação e recuperação asfáltica / Fonte: Plano Diretor Municipal

MAPA DE DECLIVE DA DRENAGEM



Figura 24: Mapa de declive da drenagem / Fonte: Equipe SEPLAN

MEIO FIO E DRENAGEM



Figura 25: Avenida São Geraldo, esq. com Rua Carajás – Centro / Foto: Equipe SEPLAN.



Figura 26: Avenida São Geraldo, esq. com Rua Amazonas – Centro / Fonte: Equipe técnica SEPLAN.

16.1.4. Barreiras

O sistema viário da cidade é constituído, sobretudo, de vias com caixas estreitas, articulando-se entre si com poucas avenidas para realizar a ligação entre os bairros. Geralmente passam pelo centro comercial tradicional, sobrecarregando, com isto, o movimento local. Nestas ligações entre bairros, há barreiras que recortam a malha viária e devem ser consideradas no Plano de Mobilidade Urbana.

A primeira delas é as duas pontes que cortam os dois bairros KM 02 e KM 100. Situados à margem do rio vermelho. Contudo, apesar de contemplar nas principais vias de acesso do município e possibilitar a ligação entre os bairros, ainda não há passagens ou passarelas em desnível para sua transposição por pedestres. A segunda barreira é a inexistência de acesso ao pedestre e o ciclista devido as duas pontes ser estreitas e dificulta em algumas ocasiões até a passagem de veículos de grande porte.

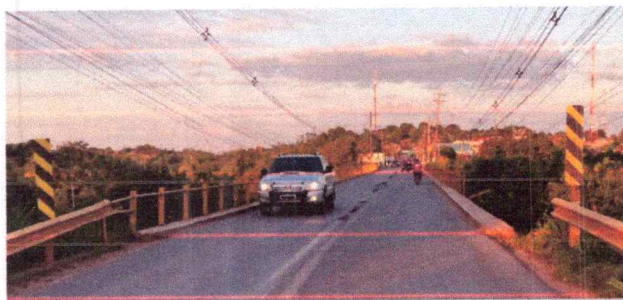


Figura 27: Ponte sobre o Rio Vermelho
Fonte: Equipe técnica SEPLAN

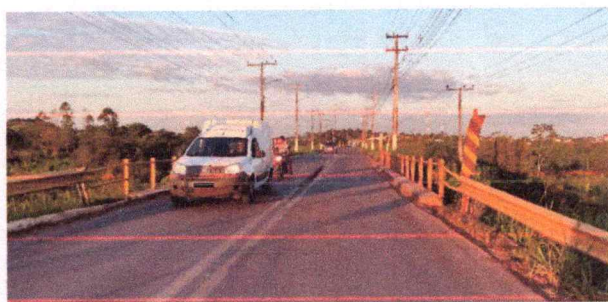


Figura 28: Ponte sobre vazante do Rio Vermelho
Fonte: Equipe técnica SEPLAN

16.1.5. Estacionamentos

Estacionamento é o nome dado à área onde os motoristas podem estacionar seus carros em uma área demarcada (chamada de vaga), dentre as quais podemos dar como exemplo o terreno de um hospital, centro comercial, estádio e / ou qualquer outra estrutura e é importante esclarecer que existem estacionamentos tanto abertos, quanto fechados.

O artigo 181 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) proíbe o estacionamento nos seguintes locais: nas esquinas a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal; afastado da guia da calçada a partir de 50 cm; em posição inadequada; nas pistas de rolamento das vias públicas; junto ou sobre hidrantes de incêndio, registros de água ou tampas de poços de visita de galeria subterrânea; nos acostamentos, salvo motivo de força maior; no passeio, sobre faixa de pedestre, em

ciclovias, nos canteiros, gramados, jardins públicos e outros; onde houver guia de calçada rebaixada para entrada ou saída de veículos; impedindo a movimentação de outro veículo; ao lado de outro veículo em fila dupla; na área de cruzamento de vias; nos viadutos, pontes e túneis; onde houver sinalização delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros, na contramão de direção; em aclive (subida) ou declive (descida), não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas.

A Resolução sob nº 180/2007 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) combinado com outros artigos do CTB, estabelecem que o descumprimento destas regras acarretará na remoção do veículo (guinchamento), multas e a perda de pontos na habilitação do motorista.

A legislação, dessa forma, ao impor estas obrigações e consequente penalidade para os infratores, tais medidas se fazem necessárias, uma vez que as sanções existem com o objetivo de coibir e educar os condutores que cometem algum tipo de infração de trânsito e, desta maneira, o Estado passa a organizar e primar pela harmonia do sistema imposto.

As dúvidas sobre a legislação de trânsito podem ser esclarecidas com uma simples leitura do CTB, acompanhada das resoluções complementares expedidas pelos órgãos públicos competentes que compõem o Sistema Nacional de Trânsito que é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade principal o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, bem como a educação, engenharia e operação do sistema viário, policiamento, fiscalização e julgamento de infrações e de recursos e, ainda, aplicação de penalidades e seus referidos processos administrativos.

Pontua-se que poucos comércios, estabelecimentos, instituições públicas ou privadas, na região, possuem estacionamentos próprios e há apenas um terreno particular com vagas de estacionamento para aluguel e o que se observa é o adensamento de veículos estacionados nas vias públicas e, ainda, na Praça das Missões (KM 02), já se encontra implantado um estacionamento no local.

A ausência de fiscalização e educação no trânsito causa desconforto para a população, especialmente em decorrência do aumento do número de veículos e

crescimento do município. Ademais, verifica-se o desconforto também nas vias estreitas de mão dupla onde não há qualquer sinalização proibindo o estacionamento às suas margens e impedindo a passagem do fluxo de veículos.



Figura 29: Estacionamento na Avenida São Geraldo, Centro / **Foto:** Equipe técnica SEPLAN



Figura 30: Estacionamento na Avenida São Geraldo, Centro / **Foto:** Equipe técnica SEPLAN

16.1.6. Calçadas

Segundo dados apresentados pelo IBGE (2010), no Brasil, cerca de 30% das viagens cotidianas são realizadas a pé, principalmente em função do alto custo do transporte público.

Além da importância para o transporte, as calçadas funcionam também como um "sensor" da qualidade de urbanização de uma cidade. Alguns pensadores afirmam que se pode medir o nível de civilização de um povo pela qualidade das calçadas de suas cidades, desta maneira, observamos que as cidades são feitas para pessoas e estas primordialmente transitam e caminham.

A necessidade de calçadas de qualidade vale para todos, tanto jovens, quanto adultos e, também, para crianças, idosos e pessoas com deficiência física, uma vez que tal ferramenta demanda pavimentos bem nivelados, sem buracos e dotados de rampas de acesso para cadeiras de rodas.

As calçadas devem ser suficientemente largas e, sempre que possível, protegidas por arborização para conforto de quem anda sob o sol e, ainda, precisam ser bem sinalizadas e iluminadas para os que caminham à noite.

Outro item a ser considerado são bancos e jardins que, sempre que houver espaço para sua inserção, é um sinal de gentileza urbana precioso e se contrapõe à correria da atualidade.

Ainda, as calçadas devem ser complementadas por faixas de segurança ao qual é considerado um equipamento básico para a travessia segura das ruas e não se deve esquecer, também, os semáforos especiais, placas de sinalização e outros equipamentos de segurança necessários nas vias de maior movimento.

Durante o estudo das calçadas do município, a equipe técnica do Plano de Mobilidade Urbana observou os seguintes itens:

- Irregularidades no piso;
- degraus que dificultam a circulação;
- outros obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas de ambulantes e de jornais, entulhos, etc;
- inexistência de rampas de acessibilidade;

A seguir, os exemplos de calçadas encontradas no município, as quais, apesar da existência de calçadas adequadas, estão, em sua grande maioria, em desconformidade com a mobilidade urbana desejada:



Figuras 31 a 38: Estado das calçadas / Fonte: Equipe técnica SEPLAN

16.1.6.1. Zonas de avaliação do estado das calçadas do município de Eldorado do Carajás.

- A **Zona 01**, que abrange os **setores 01** apresenta 0% de suas calçadas adequadas, 100% possuem obstáculos ou estão em estado de conservação que impossibilitam a acessibilidade e mais de 99% dos lotes não possuem calçadas pavimentadas.
- A **Zona 02**, composta pelos **setores 04 e 05 e Residencial Ipê e Cidade Jardim** é uma zona com grande deficiência em suas calçadas. A Zona possui 0% das

calçadas adequadas, 100% apresentam obstáculos ao tráfego de pedestres e cerca de 97% dos lotes não possuem qualquer calçamento.

- A **Zona 03** tem os seguintes setores: **Centro km 03**, essa zona possui 100% de lotes sem calçadas pavimentadas, 100% contêm obstáculos que impossibilitam a circulação.
- A **Zona 04** abrange apenas o setor **Central KM 02 e Centro do KM 100**, o mais antigo e com apenas 3% dos lotes sem calçadas pavimentadas, 97% delas possuem obstáculos e 100% não são boas e não permitem o bom fluxo de pedestres e cadeirantes.
- A **Zona 05** abrange os setores do **Bairro Abaeté**. Nessa zona, 100% dos lotes não possuem calçadas pavimentadas, 100% apresentam calçadas com obstáculos e 100 % delas estão inadequadas.
- A **Zona 06** refere-se à parte do Setor **Bairro das Mangueiras**. Desta, 0% dos lotes encontram-se sem calçada e sem pavimentação, 100% das calçadas possuem obstáculos e 0% das calçadas estão inadequadas à boa circulação.
- A **Zona 07** abrange o Setor **Cidade Jardim e Residencial Ipê**, nele, cerca de 3% dos lotes não possuem calçadas pavimentadas, 100% possuem obstáculos que comprometem a circulação e apenas 0% são consideradas acessíveis.
- A **Zona 08** compreende os setores **Vila 17 de Abril**. Nesta, 100% dos lotes apresentam calçadas sem pavimentação, 100% com obstáculos e 0% delas adequadas a boa circulação.
- A **Zona 09** trata de loteamento de Vilas e chácaras, não possuem pavimentação asfáltica e, conseqüentemente, não é servida de calçadas. De forma geral, englobando todas as zonas, 100% dos lotes não possuem calçadas pavimentadas, porém com obstáculos que impossibilitam a acessibilidade, e 0% estão adequadas ao tráfego de pedestre.

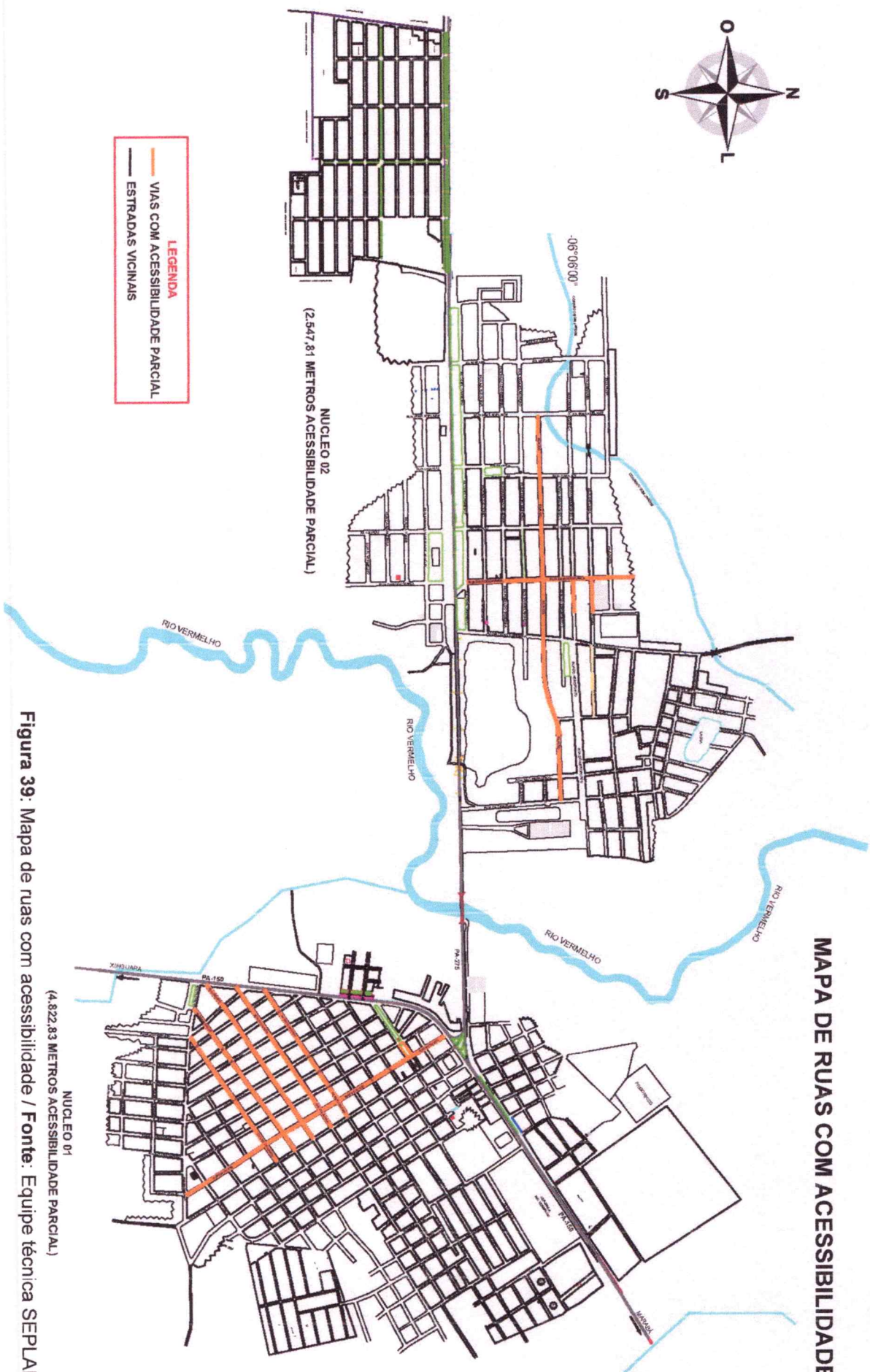


Figura 39: Mapa de ruas com acessibilidade / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

16.1.7. Benfeitorias Públicas

As benfeitorias públicas relacionadas com mobilidade urbana podem ser observadas nas pavimentações das ruas e das calçadas, nos ajardinamentos das praças, canteiros centrais e rotatórias, nas sinalizações viárias, na infraestrutura para drenagem urbana, assim como em qualquer elemento necessário, útil ou voluptuoso do espaço público que interfira, de alguma forma, na mobilidade dentro da cidade.

Na cidade de Eldorado do Carajás as benfeitorias públicas ainda não atendem todas as necessidades e nem alcançam a qualidade ideal.

Como mencionado anteriormente, o Município não está contemplado em sua integralidade com benfeitorias úteis e necessárias para a mobilidade urbana, tais como pavimentação das ruas e calçadas, além de possuir sinalização deficiente em alguns pontos.

16.1.8. Intersecção com Sistema Rodoviário

Inicialmente, deve-se explicar que a Intersecção é a área em que duas ou mais vias se cruzam ou se unificam.

O projeto dos elementos geométricos que constitui uma interseção baseia-se, em geral, nos mesmos princípios que orientam o projeto geométrico dos outros componentes da estrada.

A qualidade do projeto de uma rodovia, no que se refere à eficiência, segurança, custos de operação, capacidade e velocidade é afetada significativamente pela qualidade do projeto de suas interseções. As interseções podem ser classificadas de acordo com os níveis que apresentam, podendo ser simples, quando estão no mesmo nível, e complexas, quando possuem níveis diversos. No município de Eldorado do Carajás não existem interseções Complexas de Nível, apenas simples. As interseções de mesmo nível podem ser dos tipos: Diretas e Rotatórias.

As Diretas podem ter variadas configurações e quantidades de ramos. As Rotatórias são interseções em nível com ilha central, utilizada para permitir a execução de todos os movimentos possíveis com eficiência e segurança, uma vez que evita muitos acidentes pela baixa velocidade. É especialmente indicada onde há intensidade de tráfego e grandes fluxos de conversão à esquerda e distâncias suficientemente grandes entre as aproximações para permitir o entrelaçamento.

O município possui duas rodovias com as quais faz interseção, as quais representam barreiras, são elas: BR 155 e PA 275. Segue mapas que destacam os pontos em que essas rodovias estaduais fazem interseção com vias do município.



Figura 40: Mapa de interseção das rodovias com o município / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

16.1.9. Transportes Não-Motorizados

A Política Nacional de Mobilidade Urbana classifica os modos de transporte urbanos como motorizados e não motorizados e conceitua como transportes não motorizados aqueles que se deslocam sem a necessidade de um motor (seja a combustão, elétrico ou de outra matriz energética) e, ainda, se enquadram os transportes de tração animal.

16.1.9.1. Bicicletas

A **bicicleta**, como meio de transporte é pouco utilizada pela população eldoradoense, apesar de as distâncias serem favoráveis. As políticas públicas praticadas não privilegiam o seu uso, inclusive, as ciclovias não existentes e os espaços que existem são aproveitadas pelos pedestres, sem qualquer indicativo de seu uso para ciclistas. O número de pessoas que utiliza a bicicleta como meio de lazer e prática de atividades físicas é consideravelmente pequeno, no entanto, carece de vias específicas no meio urbano que viabilizem o seu exercício de modo seguro.

Há uma proposta de se criar um plano para o sistema de ciclovias e/ou ciclo faixas da cidade. Entretanto, este deve ser mais bem estudado, trabalhando-se com a articulação deste, com o sistema de transporte coletivo que vier existir.

O **Ciclismo** e o **Cicloturismo** representam forte opção de turismo em uma cidade. As duas modalidades são grandes alternativas de lazer para os munícipes e outras pessoas que vem até o município para utilizar as diversas trilhas que funcionam durante o ano todo. Destaca-se também o fato de o município ser sede de uma das etapas do campeonato eldoradense de motocross. O ciclismo vem crescendo tanto em número quanto em qualidade em todo território nacional e em Eldorado do Carajás não seria diferente tendo inclusive uma equipe representando o município já nessa modalidade.

16.1.9.2. Veículos de tração animal

Devido ao seu intenso uso nos primeiros anos do município, as carroças têm grande valor histórico e cultural na sua formação. Hoje estes veículos foram substituídos por veículos motorizados e poucas circulam pela cidade.

Há apenas uma à disposição para fretes e as demais que circulam pela zona urbana são oriundas da zona rural e geralmente servem para transportar mercadorias produzidas nos sítios.

16.2. TRÁFEGO

16.2.1. Crescimento do tráfego

Os indicadores relativos à frota de veículos urbanos vêm aumentando em Eldorado do Carajás, como pode ser visto no Quadro a seguir, que demonstra a evolução de 7.169 veículos no ano de 2017, para 9.950 em 2021, representando um aumento de mais de 38,79%. Em decorrência, o trânsito vem se intensificando e apresentando problemas até então não vivenciados pela população Eldoradense como escassez de estacionamento em alguns pontos.

FROTA DE VEÍCULOS DE ELDORADO DO CARAJÁS/PA					
Descrição	2017	2018	2019	2020	2021
Automóvel	988	1.076	1.157	1.315	1.728
Caminhão	216	229	229	250	336
Caminhão Trator	18	15	25	34	77
Caminhonete	558	606	663	781	987
Camioneta	43	52	48	62	90

Ciclomotor	7	7	6	6	6
Micro-ônibus	54	57	55	60	61
Motocicleta	4.212	4.372	4.549	4.789	5.141
Motoneta	948	978	1.023	1.111	1.221
Ônibus	28	29	28	31	32
Reboque	54	58	62	71	109
Semirreboque	27	29	47	50	99
Triciclo	7	9	11	12	15
Utilitário	9	10	22	27	47
Outros	0	0	0	1	1
Total de Veículos	7.169	7.527	7.926	8.600	9.950

Quadro 17: Frota de veículos do Município de Eldorado do Carajás, entre 2017 e 2021

Fonte: Denatran – Ministério da Infraestrutura

16.2.2. Polos geradores de tráfego

Os polos geradores de tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres. A implantação e a operação de polos geradores de tráfego comumente causam impactos na circulação viária, requerendo uma abordagem sistêmica de análise e tratamento que leve em conta simultaneamente seus efeitos indesejáveis na mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículos e o aumento da demanda de estacionamento em sua área de influência.

Tal situação produz muitos efeitos indesejáveis, tais como congestionamentos, que provocam o aumento do tempo de deslocamento dos usuários do empreendimento e daqueles que estão de passagem pelas vias de acesso ou adjacentes, além do aumento dos custos operacionais dos veículos utilizados; deterioração das condições ambientais da área de influência do polo gerador de tráfego, a partir do aumento dos níveis de poluição, da redução do conforto durante os deslocamentos e do aumento do número de acidentes, comprometendo a qualidade de vida dos cidadãos; conflitos entre o tráfego de passagem e o que se destina ao empreendimento e dificuldade de acesso às áreas internas destinadas à circulação e ao estacionamento, com implicações nos padrões de acessibilidade da área de influência imediata do empreendimento. Com

relação ao aumento da demanda de estacionamento, os efeitos serão indesejáveis se o projeto do polo gerador de tráfego deixar de prever um número suficiente de vagas de estacionamento em seu interior, conduzindo o usuário ao uso irregular da via pública e, conseqüentemente, restringindo a capacidade da via, visto que os veículos passam a ocupar espaços até então destinados à circulação, reduzindo a fluidez do tráfego. Toda essa situação é agravada quando as áreas de carga e descarga e de embarque e desembarque não são previstas no projeto ou são subdimensionadas, acarretando, mais uma vez, a utilização de espaços nas vias de acesso para tais atividades.

O mapa a seguir mostra os polos que atualmente existem no município, como, escolas, unidades de saúde e bancos.

MAPA POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

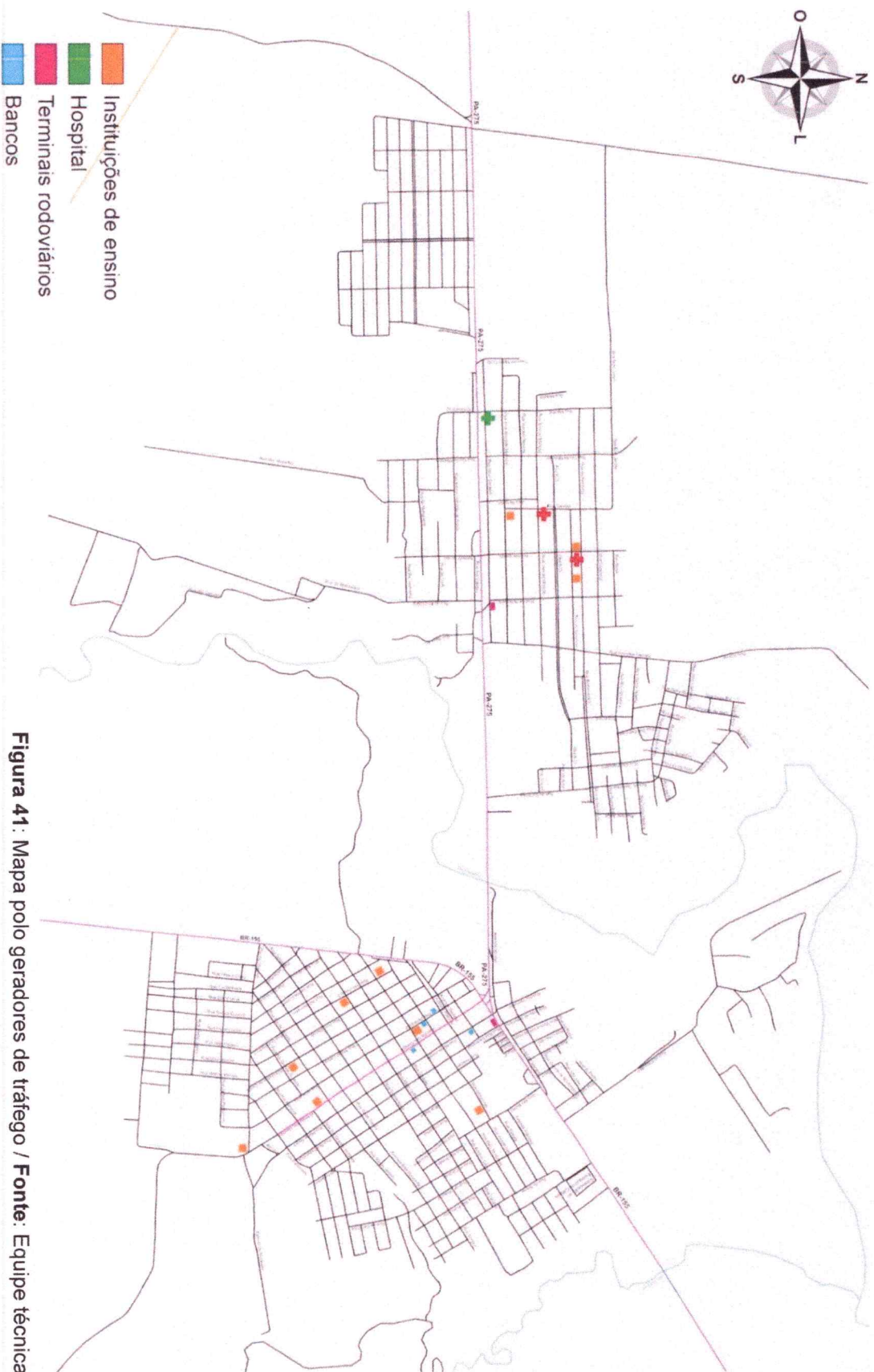


Figura 41. Mapa polo geradores de tráfego / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

16.3. SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

16.3.1. Transporte coletivo

O serviço de transporte público coletivo de passageiros é inexistente, mas é uma das propostas de solicitação da população eldoradense.

A COOPVAN representa a atuação sistêmica dos agentes responsáveis pela prestação do serviço, com tratamento unificado das questões afetas aos deslocamentos da população pelos meios coletivos de transporte, em tudo aquilo que conforma um sistema de transporte, ou seja, na sua dimensão físico- espacial (vias, terminais, corredores); logística (linhas, trajetos, horários, meios e forma de integração); de modelo de operação e de acesso dos passageiros ao serviço (tarifas, forma de pagamento, forma de controle), assegurando a universalidade, a acessibilidade e a mobilidade da população.



Figura 42 e 43: Terminal Rodoviário do KM 100 / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

DESTINO	TARIFA (individual)
Curionópolis	R\$ 15,00
Parauapebas	R\$ 28,00
Marabá	R\$ 35,00
Xinguara	R\$ 40,00
São Geraldo	R\$ 70,00

Quadro 18: Terminal Rodoviário das vans COOPERALT (Eldorado do Carajás/PA)

16.3.2. Mototáxi ou motofrete

Enquadram-se na atividade de moto frete as motocicletas e motonetas utilizadas para exercer a atividade econômica, de natureza comercial, para transporte de cargas e

de outras pessoas, mediante remuneração, e, ainda, as pessoas jurídicas que, apesar de sua atividade empresarial principal não ser a exploração do serviço de moto frete, utilizam motocicletas próprias para entrega dos produtos que comercializa (como pizzarias, bancos, farmácias e outras empresas) por meio da atividade conhecida por *delivery* (serviço de entregas).

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito sob nº 410/12 traz as novas regras nacionais para o transporte remunerado em motocicletas e motonetas.

A regulamentação decorre do reconhecimento legal das profissões de motofretista e mototaxista (condutores de motocicletas e motonetas que realizam, respectivamente, o transporte remunerado de cargas e de pessoas) que, por meio da Lei nº 12.009/2009, incluiu o Capítulo XIII-A no Código de Trânsito Brasileiro, sendo complementado pela Resolução do CONTRAN nº 356/10.

Apesar de citada Resolução ter entrado em vigor em 04/08/2011, à época, o Departamento Nacional de Trânsito expôs o entendimento de que deveria ser concedido prazo de 01 (um) ano para as adequações destes profissionais, tendo em vista que o artigo 8º da Lei nº 12.009/09 mencionava este período de adaptação, tão logo vigorassem as regras estabelecidas pelo CONTRAN.

Embora as normas mencionadas tenham validade nacional, é necessário destacar, entretanto, que as atividades de motofrete e mototáxi somente podem ser desenvolvidas nas cidades em que exista legislação própria, que fixe os requisitos para a concessão da respectiva autorização pelo Poder público.

Neste sentido, prevê o artigo 139-B do CTB que “o disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto frete no âmbito de suas circunscrições”, o que é corroborado pelo artigo 16 da Resolução do CONTRAN nº 356/10, que estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta e dá outras providências, sendo necessário verificar, portanto, em cada município, se existem normas específicas para estes tipos de transporte.

O Município de Eldorado do Carajás, não dispõe de uma legislação específica que regule o trabalho desses profissionais e conforme dados colhidos

pela equipe técnica mostram que existem 76 (setenta e seis) profissionais na área e que se encontram trabalhando em 04 (quatro) pontos.

Estes estão divididos na cidade, sendo 02 (dois) pontos no KM 100 e 02 (dois) pontos no KM 02, mas atendem a todo o município, inclusive a zona rural.

PONTO	QTD.	LOCAL	TARIFA
01	19	Av. São Geraldo c/ Av Planalto KM 100	R\$ 5,00 a R\$ 15,00
02	19	Rod. 155 c/ Rua Boa Esperança, KM 100	R\$ 5,00 a R\$ 15,00
03	19	Av. Oziel Carneiro, KM 02	R\$ 5,00 a R\$ 15,00
04	19	Av. Iguaçu c/ Av. Oziel Carneiro, km 01	R\$ 5,00 a R\$ 15,00

Quadro 19: Relação de Mototaxistas do Município / **Fonte:** Equipe Técnica 2021.



Figura 44: Ponto de Mototáxi 01



Figura 45: Ponto de Mototáxi 02



Figura 46: Ponto de Mototáxi 03



Figura 47: Ponto de Mototáxi 04

Fonte: Equipe técnica SEPLAN

16.3.3. Táxi

A Lei Federal sob nº 12.468/2011 regulamentou a profissão de taxista e estabeleceu em seu artigo 2º que é atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, sete passageiros.

Esta Lei trouxe maior dignidade aos trabalhadores do serviço de táxi, por meio do reconhecimento como categoria profissional e dos direitos trabalhistas e previdenciários tanto para taxistas quanto para auxiliares de taxistas autônomos.

Assim, o taxista profissional autônomo, o auxiliar de condutor autônomo e taxista locatário podem visualizar o momento de sua aposentadoria após os 35 (trinta e cinco) anos de contribuição, solucionando problemas trabalhistas que enfrentavam como a falta de carteira assinada.

Porém há, nos termos da Lei, a necessidade de “certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço”; no município, para que os trabalhadores possam se regularizar e ter seus direitos validados.

O município não possui regulamentação do serviço de taxi no âmbito municipal nem dispõe de tal certificação. Segundo dados colhidos pela equipe técnica, atualmente são apenas dez taxistas em atividade trabalhando em três pontos. O quadro abaixo traz relação desses profissionais e seus pontos e contatos.

PONTO	QTD.	LOCAL	TARIFA (individual/trecho)
01	3	Rod. 155 c/ Rua Boa Esperança, KM 100	R\$ 25,00 a R\$ 30,00
02	4	Av. Oziel Carneiro, KM 02	R\$ 25,00 a R\$ 30,00

Quadro 20: Taxistas em atividade no município de Eldorado do Carajás.

Fonte: Equipe Técnica 2021

17. PESQUISA DE FLUXO DE TRÁFEGO

As pesquisas de fluxos de tráfego medem o volume de veículos em determinados trechos da via pública durante um período de tempo, podendo ser classificadas por tipo de veículo (ônibus, caminhões, veículos de passeio, motocicletas, etc.); as contagens podem ser realizadas manualmente, utilizando pesquisadores de campo, ou com equipamentos que as realizam automaticamente.

A Equipe Técnica realizou pesquisa de fluxo de tráfego na intersecção das duas ruas de maior fluxo de veículos do município, Avenida São Geraldo (localizada no KM 100) e Avenida Iguaçu (localizada no KM 02).

Realizou-se uma análise que teve como duração o período de 01 (uma) hora, entre as 09h e 10h, no dia 26 (vinte e seis) de fevereiro de 2018 e foi observado fluxo moderado de veículos nas vias.

Em virtude de o horário selecionado não ser considerado um horário de grande movimentação (popularmente conhecido por horário de pico), observa-se o quão intenso é o trânsito no local e corrobora com a metodologia da análise em campo de que a via possui grande fluxo de veículos.

É imperioso destacar que na análise realizada, restou-se comprovado que as faixas são consideradas estreitas demais, o que dificulta consideravelmente o tráfego, somando-se com o grande número de veículos parados e/ou estacionados nos dois lados da via e conclui-se que existe uma situação crítica nos horários de pico de trânsito, ao qual gera tumulto nas vias, lentidão, engarrafamentos e outros problemas.

No Município, devido ao crescimento populacional e, conseqüente, crescimento no número de veículos, surgiram pontos de velocidade reduzida no trânsito e que ***merecem estudo e posterior intervenção as seguintes vias:***

a) Avenida São Geraldo (KM 100): Esta via é uma das de maior fluxo de veículos no município, ele é predominantemente comercial e apresenta pontos de diminuição na velocidade do tráfego em intersecções com outras vias. Os dois pontos de maior retardo foram na intersecção com as ruas Belo Horizonte e com a Avenida Carajás. Em horários de pico de trânsito chega-se à velocidade de 10 a 20 km/h e até se pontos de paralisação com a formação de filas de veículos. A lentidão na avenida é muito grande em vários horários do dia e o quadro piora porque existem carros estacionados dos dois lados da via e fluxo de caminhões de descarga no supermercado e lojas e ônibus escolares próximo à Escola Francilândia. A velocidade também fica em torno dos 10/20 km/h, chegando a paralisar com formação de filas de veículos em alguns momentos.

18. PERFIL VIÁRIO



Figura 48: Trevo do KM 100, bifurcação das rodovias BR-155 (à esq.) e PA-275 (à dir.)

Foto: Equipe técnica SEPLAN



Figura 49: Av. Iguaçu (esq. Av. Oziel Carneiro

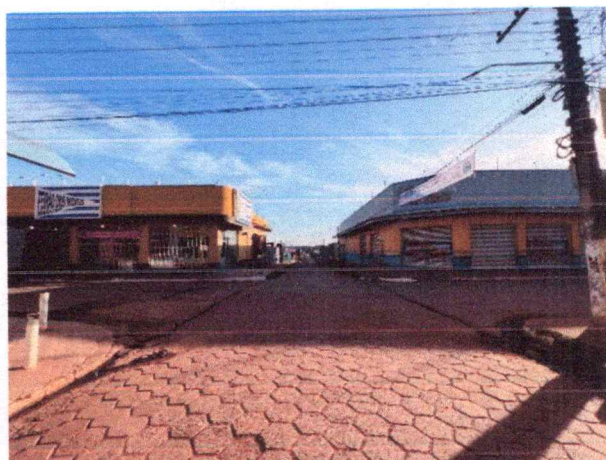
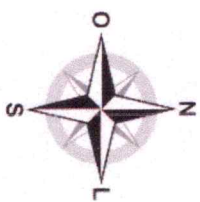


Figura 50: Rua Carajás (esq. Av. São Geraldo)

Fonte: Equipe técnica SEPLAN

O perfil viário mostra como estão caracterizadas as principais vias urbanas do município. a maioria delas possuem pavimentação asfáltica, porém quase a totalidade das calçadas são irregulares e inadequadas no ponto de vista da acessibilidade e apenas as principais possuem meio fio, enquanto as ciclovias e ciclofaixas são inexistentes, conforme demonstrado no mapa a seguir:



MAPA PRINCIPAIS VIAS DE ACESSO



Figura 51: Mapa principais vias de acesso / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

19. DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES

19.1. Diagnóstico comunitário

As contribuições foram realizadas de formas escritas e orais pelos participantes das oficinas, seminário e audiências públicas e estão relacionadas a seguir:

MOBILIDADE / ACESSIBILIDADE E TRANSPORTE

1. Pavimentação;
2. Calçadas
3. Iluminação Pública;
4. Transporte Coletivo;
5. Estacionamento;
6. Melhoria na infraestrutura viária;
7. Construção e qualificação de parques e áreas públicas;
8. Sinalização de vias;
9. Ciclo faixas e Ciclovias.

Algumas contribuições recebidas nas oficinas por bairros.

KM 100 – Setor 1, Novo Eldorado e Centro

CONTRIBUIÇÕES ESCRITAS – SEMINÁRIO	
1	Expansão da Iluminação Pública
2	Pavimentação Asfáltica
3	Praças com Playground e Academia ao Ar Livre
4	Estacionamentos
5	Ciclovias e Ciclofaixas,
6	Organização do trânsito no bairro.
7	Calçadas com acessibilidades
8	Quebra Molas nas ruas
9	Sinalização
10.	Transporte Coletivo

Quadro 21: Contribuições do seminário do Bairro Setor 1 / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

KM 02 – Abaeté

CONTRIBUIÇÕES ESCRITAS NO SEMINÁRIO	
1.	Expansão da Iluminação Pública
2.	Pavimentação Asfáltica
3.	Praças com Playground e Academia ao Ar Livre
4.	Estacionamentos
5.	Ciclovias e Ciclofaixas,
6.	Organização do trânsito no bairro.
7.	Calçadas com acessibilidades
8.	Quebra Molas nas ruas
9.	Sinalização
10.	Transporte Coletivo

Quadro 22: Contribuições do seminário do Bairro Abaeté / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

KM 100 – Setor 4

Urbanismo – Infraestrutura	
1.	Expansão da Iluminação Pública
2.	Pavimentação Asfáltica
3.	Praças com Playground e Academia ao Ar Livre
4.	Estacionamentos
5.	Ciclovias e Ciclofaixas,
6.	Organização do trânsito no bairro.
7.	Calçadas com acessibilidades
8.	Quebra Molas nas ruas
9.	Sinalização
10.	Transporte Coletivo

Quadro 23: Contribuições do seminário do Bairro Setor 4 / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

KM 02 – Bom Jardim

Urbanismo – Infraestrutura	
1.	Expansão da Iluminação Pública
2.	Pavimentação Asfáltica
3.	Praças com Playground e Academia ao Ar Livre
4.	Estacionamentos
5.	Ciclovias e Ciclofaixas,
6.	Organização do trânsito no bairro.
7.	Calçadas com acessibilidades
8.	Quebra Molas nas ruas
9.	Sinalização
10.	Transporte Coletivo

Quadro 24: Contribuições do seminário do Bairro Bom Jardim / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

KM 100 – Ipê e Viúva

Urbanismo – Infraestrutura	
1.	Pavimentação de qualidade em todas as ruas
3.	Iluminação pública em todo bairro e manutenção da mesma
4.	Saneamento básico
5.	Construção de uma praça
6.	Academia ao ar livre
Mobilidade – Acessibilidade – Transporte	
1.	Transporte coletivo
2.	Acessibilidade urbana

Quadro 25: Contribuições do seminário do Setor 01 / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

Vila Tancredo Neves

Urbanismo – Infraestrutura	
1.	Pavimentação de qualidade em todas as ruas da vila
3.	Iluminação pública em todo bairro e manutenção da mesma
4.	Saneamento básico
5.	Construção de uma Praça com Academia ao ar livre
Mobilidade – Acessibilidade – Transporte	
1.	Transporte coletivo
2.	Acessibilidade urbana
Política Habitacional	
1.	Distribuição de casas popular

Quadro 26: Contribuições do seminário da Vila Tancredo Neves / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

20. PLANO DE AÇÃO E METAS

Para o desenvolvimento desse plano, foram levantadas propostas de intervenções na mobilidade, através de oficinas, consulta e audiências públicas. Essas propostas foram classificadas por temas específicos.

Os temas foram agrupados em Eixos Temáticos conforme relação abaixo:

Os Eixos Temáticos foram elaborados para facilitarem a compreensão, dimensão e o desenvolvimento de metas para as intervenções propostas, as quais, passaram a constituir as ações que serão desenvolvidas pelo Plano de Mobilidade Urbana, após serem submetidas a apreciação da sociedade e organizadas neste documento. A partir das ações, foram definidos os objetivos de cada Eixo, que são os resultados que se deseja alcançar a partir da implementação das ações.

Também foram estabelecidos prazos para realização de cada ação, de acordo com os seguintes parâmetros:

IMEDIATO	ATÉ 1 ANO
CURTO	ATÉ 4 ANOS
MEDIO	ATÉ 8 ANOS
LONGO	ATÉ 20 ANOS

Quadro 27: Prazos para realização das ações / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

20.1. EIXO: GESTÃO DA MOBILIDADE

20.1.1. Do conceito

Nos últimos anos tem se discutido a questão da acessibilidade a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida no sentido de propiciar melhor acesso aos espaços públicos.

Neste sentido, a Lei sob nº 10.098/2000, tem como eixo norteador estabelecer normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade desse grupo de pessoas, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

A norma elenca, em seu artigo 2º, alguns conceitos importantes para a melhor compreensão do tema, quais sejam:

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para **utilização, com segurança e autonomia**, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, **de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;**

Barreiras: qualquer **entrave, obstáculo, atitude ou comportamento** que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

- a) **Barreiras urbanísticas:** as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;

Ex.: Falta de rampa de acesso para cadeirantes nas vias públicas;
Falta de calçadas com guias para portadores de deficiência visual.
- b) **Barreiras arquitetônicas:** as existentes nos edifícios públicos e privados;

Ex.: Falta de banheiros com portas largas, que permitam o acesso para cadeirantes; Falta de rampas de acesso para cadeirantes em estabelecimentos públicos e privados.
- c) **Barreiras nos transportes:** as existentes nos sistemas e meios de transportes;
Ex.: Coletivos urbanos que não possuem elevador para cadeirantes.
- e) **Barreiras nas comunicações e na informação:** qualquer **entrave, obstáculo, atitude ou comportamento** que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de **mensagens e de informações** por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação.

Pessoa com deficiência: aquela que tem **impedimento de longo prazo** de natureza **física, mental, intelectual ou sensorial**, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas;

Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, **permanente ou temporária**, gerando redução efetiva da

mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, **incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso.**

Elemento de urbanização: quaisquer componentes de obras de urbanização, tais como os referentes à pavimentação, saneamento, encanamento para esgotos, distribuição de energia elétrica e de gás, iluminação pública, serviços de comunicação, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico.

Mobiliário urbano: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga.

Tecnologia assistiva (ou ajuda técnica): produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social.

Comunicação: forma de interação dos cidadãos que abrange, entre outras opções, as línguas, inclusive a Língua Brasileira de Sinais (**Libras**), a **visualização de textos, o Braille**, o sistema de sinalização ou de **comunicação tátil**, os caracteres ampliados, os dispositivos multimídia, assim como a **linguagem simples, escrita e oral**, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizados e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação, incluindo as tecnologias da informação e das comunicações;

Desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.

É importante ressaltar que a Lei de Acessibilidade vigente só contempla as pessoas com deficiência cujo impedimento seja **de longo prazo** ou com mobilidade reduzida **permanentemente ou temporária**, pelo fato de demandarem atendimento especializado. Outro aspecto a ser mencionado é que determinado entrave ou obstáculo

será considerado barreira **somente se impedir o acesso seguro das pessoas** ao ambiente.

Uma vez entendidos os termos mais comuns abordados na Lei da Acessibilidade, fica mais fácil compreender o conjunto de capítulos e artigos que regem a mesma.

Entre os artigos mais “importantes” da Lei da Acessibilidade estão os 3 a 7 que trazem diretrizes sobre os espaços públicos, dispostos abaixo:

Vias públicas, parques e demais espaços de uso público (art.4º), Projeto e traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário(art.5º), Banheiros de uso público(art.6º), Estacionamento de veículos em vias ou em espaços públicos (art.7º).

Conforme aduz o artigo 5º, **todos os espaços públicos** devem estar adaptados de forma a proporcionar conforto e bem-estar a esse grupo de pessoas.

Outro ponto importante trazido pela Lei de Acessibilidade é que os **semáforos para pedestres** instalados nas vias públicas deverão estar equipados apenas com mecanismo que emita **sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo que sirva de guia ou orientação** para a travessia de pessoas com deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem (art. 9º).

Ainda nos termos da **Lei n. 10.098/2000**, constam disposições de acessibilidade nos **edifícios públicos ou nos edifícios privados destinados ao uso coletivo**, assim como de acessibilidade nos edifícios de uso privado em que seja, ou não, obrigatória a instalação de elevadores. Em outros termos, significa dizer que todas as edificações, em todas as cidades brasileiras, sem exceção, deverão adaptar-se de forma a proporcionar o que a Lei em si estabelece.

Existem diversos exemplos de **Órgãos Públicos** que em todo o Brasil modificaram suas edificações de forma a proporcionar as condições mínimas necessárias para que estas pessoas tenham certo conforto ao acessar e utilizar suas dependências e serviços.

Pode-se, também, afirmar que as **instalações dos teatros** devem ser acessíveis a essas pessoas, **inclusive as áreas de acesso aos artistas**, como os camarins. Isso porque o art. 12 dispõe que os locais de espetáculos, conferências, aulas e **outros de**

natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante.

A Lei de Acessibilidade também estabelece obrigações do **Poder Público para com a acessibilidade**, tal como **garantir** às pessoas com deficiência o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer, conforme dispõe o art. 17 da Lei. Além disso, o **Poder Público implementará a formação de profissionais** intérpretes de escrita em braile, linguagem de sinais e de guias-intérpretes, para facilitar qualquer tipo de comunicação direta à pessoa com deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação (art. 18)

Como determina a Lei de acessibilidade todos os prédios, edificações, ruas, avenidas ou equipamentos públicos e particulares do poderão ser construídos após Análise e aprovação do projeto de acessibilidade pelo poder público.

META

- Criação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;
- Criação do Departamento de Trânsito e dos órgãos componentes e
- Criação do Conselho Municipal de Mobilidade e do Fundo Municipal de Mobilidade.

AÇÕES

- I. Criação do Departamento de Trânsito com realização de estudos e elaboração de proposta de estrutura organizacional, atribuições ao departamento e perfis de cargos e competências;
- II. Aquisição e montagem da infraestrutura física;
- III. Elaboração de proposta técnica para criação de cargos e definição de salários ao departamento para inclusão por meio de concurso público, regulamentando o desenvolvimento do trabalho com equipe técnica específica;
- IV. Criação do Conselho e fundo para planejar, debater, deliberar e fiscalizar a mobilidade municipal;

- V. Garantir a posse dos conselheiros e elaboração do regimento interno para funcionamento do referido órgão;
- VI. Instalação do FUMMOB com dotação orçamentaria definida na LOA;
- VII. Captar recursos financeiros e linhas de financiamento para obras de infraestrutura e operação do sistema voltadas à mobilidade urbana;
- VIII. Modernizar a gestão de tráfego (semáforos, vídeo monitoramento, lombada eletrônica)
- IX. Fiscalizar os serviços de transporte coletivo (regularidade, pontualidade, itinerários);
- X. Estabelecer parceria entre a prefeitura, lojistas e moradores para requalificar áreas da cidade;
- XI. Desenvolver banco de dados compartilhado que inclua informações sobre políticas públicas e a mobilidade;
- XII. Elaborar programa para capacitação continuada dos agentes de trânsito e órgãos gestores em conformidade à legislação em voga;
- XIII. A nova estrutura do DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO deverá considerar:
 - Elaboração e encaminhamento do projeto de Lei do CONSELHO e FUMMOB à Câmara Municipal.
- XIV. Criação de ouvidoria na prefeitura para atendimento com relação ao trânsito e os serviços de transporte;
- XV. Criação do departamento de análise de projetos de acessibilidade, o qual terá o papel de analisar se os projetos de construção estão de acordos com a Lei de Acessibilidade, levando em conta as normas vigentes da acessibilidade.

PRAZO: CURTO

20.2. EIXO: INFRAESTRUTURA PARA PEDESTRES E ACESSIBILIDADE

META

- Plano para regularização qualificação de calçadas em áreas residenciais;

- Plano para regularização qualificação de calçadas em áreas comerciais;
- Atualização do Código de Postura, Urbanismo e Edificações;
- Programas de adequação do sistema viário e dos meios de transportes, com ênfase na acessibilidade para portadores de necessidades especiais;
- Programa para construção e adequação de calçadas em áreas de população de baixa renda e
- Legislação municipal para acessibilidade.

AÇÕES

- I. Proibição do uso indevido e comercialização nas calçadas pelo comércio local em todas as vias da cidade;
- II. Eliminação de tráfego de passagem, moderação de tráfego, para melhorar a qualidade de vida dos moradores;
- III. Definir calçadas de circulação exclusiva para pedestres em área comercial ou outras áreas de grande fluxo de pedestres;
- IV. Definir medidas moderadoras de tráfego, de proteção à travessia de pedestres, faixas elevadas, etc.;
- V. Construir calçadas em áreas de grande afluência de pedestres, centros comerciais ou vias de grande intensidade de tráfego de veículos e pedestres, que não atendam ao disposto na Lei, especialmente com relação a acessibilidade, transitabilidade e segurança viária;
- VI. Implementação de sinalização vertical e horizontal, para pedestres incluindo faixa e sinalização para pedestres com deficiências sejam elas: visuais, sonoras, auditivas ou físicas;
- VII. Priorizar as áreas especiais tais como: hospitais, escolas, centros de atendimento e demais locais onde há vulnerabilidade de pedestres;
- VIII. Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal referentes à aprovação de projetos de construção, reforma e ampliação, e ao licenciamento de atividades comerciais e de prestação de serviços;

- IX. Ampliar a acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas de travessia e rotas acessíveis;
- X. Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando os terminais e pontos de parada de equipamentos e infraestrutura adequados para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- XI. Ampliar a autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos dotando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente;
- XII. Requalificar a área central e comercial da cidade, para adequação da acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, incluindo rebaixamento de guias, rampas, informação acessível;
- XIII. Ampliar os investimentos em iluminação das ruas, policiamento, campanhas de segurança no trânsito, entre outros e
- XIV. Requalificar 100% (cem por cento) da infraestrutura urbana existente para acessibilidade universal na área central da cidade.

PRAZO: CURTO

20.3. EIXO: INFRAESTRUTURA PARA VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

META

- Políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas;
- Instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza os meios de transportes não motorizados e
- Incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte econômico e sustentável.

AÇÕES

- I. Implantar e construir ciclovias;
- II. Construção de bicicletários;
- III. Ampliar rede de vias e estacionamentos para bicicletas;
- IV. Elaborar programas de incentivo ao uso da bicicleta com as Indústrias, Comércio, Sindicatos, Associações;

- V. Os incentivos podem ser econômicos, na forma de redução de impostos e “prêmios” para os trabalhadores que usarem a bicicleta para suas viagens casa/trabalho;
- VI. Instalação de infraestrutura adequada para os ciclistas como vestiários e estacionamentos para bicicletas, entre outros;
- VII. Valorizar a bicicleta como meio de transporte;
- VIII. Assegurar prioridade ao pedestre no uso do espaço público;
- IX. Garantir equidade no uso do espaço público de circulação;
- X. Prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e a fluidez dos deslocamentos;
- XI. Definição de áreas para estacionamento de bicicletas e
- XII. Implantação de bicicletários na área central e nos principais polos geradores de viagem, além de outros pontos estratégicos.

PRAZO: CURTO

20.4. EIXO: INFRAESTRUTURA PARA VEÍCULOS MOTORIZADOS E ESTACIONAMENTOS

META

- Requalificação do entorno do hospital municipal dando prioridade ao fluxo de pedestres (fechamento ou estreitamento da via para fluxo de automóveis);
- Inclusão da mobilidade urbana no planejamento dos novos bairros ou conjuntos habitacionais a serem implantados (arborização, calçadas, pavimentação, pontos de parada, ciclovias etc);
- Áreas de estacionamento;
- Garantir 5% (cinco por cento) de reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados para veículos que transportem pessoas com deficiência;
- Garantir 5% (cinco por cento) de reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados para idosos;
- Criar estacionamentos para bicicletas;
- Demarcar vagas de estacionamento gratuitos em 10 (dez) vias públicas;

- Constituir como mão única as avenidas São Geraldo.

AÇÕES

- I. Estabelecer a política de estacionamento como instrumento de gestão da mobilidade urbana;
- II. Racionalizar o estacionamento de todos os modos de transporte na área central da cidade e nos principais polos geradores de viagem;
- III. Organização e demarcação das vagas, na área central e nos principais polos geradores de viagem, incluindo vagas para motos, bicicletas, automóveis etc.;
- IV. Fechamento de vias em grandes eventos (festivais e datas comemorativas e outros);
- V. Realizar um projeto piloto, com fechamento de vias para utilização de pedestres e ciclistas em finais de semana;
- VI. Melhorar a segurança urbana e segurança do trânsito do município;
- VII. Redução da velocidade para veículos motorizados em determinadas zonas da cidade;
- VIII. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade e
- IX. A Avenida São Geraldo deverá ser de mão única com calçadas de acessibilidade, estacionamento para motos, bicicletas e veículos leves, proibindo veículos de carga nos horários comerciais de fazer qualquer tipo de carga ou descarga de produtos ou matérias.

PRAZO: CURTO

20.5. EIXO: INFRAESTRUTURA DE VIAS E ACESSIBILIDADE

META

- Promover a acessibilidade universal;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade;

- Atender aos princípios do desenho universal e as normas técnicas de acessibilidade;
- Assegurar o deslocamento de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- Proporcionar a população deslocamentos rápido e seguro;
- Rebaixamento de guias ou meios-fios em esquinas e locais onde houver faixa para travessia de pedestres na área central da cidade;
- Qualificar a infraestrutura de calçadas em 100% (cem por cento) dos bairros centrais e
- Priorizar o investimento em infraestrutura voltada ao transporte não motorizado.

AÇÕES

- I. Realização de estudo técnico para a colocação de novos semáforos;
- II. Realização de estudo para realocação de semáforos;
- III. Realização de estudos de engenharia de tráfego para melhoria da circulação viária;
- IV. Realização de estudo técnico para a estipulação do sentido único de deslocamentos nas vias;
- V. Realização de estudo técnico para a retirada ou colocação de lombadas (quebra-molas ou redutores) nas ruas;
- VI. Realização de estudo para identificar a causa dos principais acidentes de trânsito;
- VII. Realização de estudo técnico para um novo concurso público para agentes de trânsito;
- VIII. Articulação com o governo estadual para duplicação da PA-275, implantação de redutores de velocidade, barreiras eletrônicas, calçadas com a cessibilidade e ciclovia no perímetro urbano;
- IX. Implantação de projeto de arborização nas principais vias;
- X. Elaborar plano de adequação, recuperação e manutenção de passeios públicos;
- XI. Realização de estudos para definição de locais para implantação de piso tátil e

- XII. Realização de estudo prévio para definição das intervenções de acessibilidade a serem realizadas, incluindo, pontos de parada, travessias, interior de veículos e outros.

PRAZO: CURTO

20.6. EIXO: TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL COLETIVO: TÁXI E MOTO TÁXI

META

- Regular o serviço de transporte por táxi;
- Regular o serviço de transporte por mototáxi;
- Regular o serviço de transporte por aplicativo;
- Regular o serviço de transporte de cargas por motofrete e
- Regular a tarifa de acordo com a legislação vigente ou outros parâmetros.

AÇÕES

- I. Formação de curso especializado de todos os condutores de táxi
- II. Implantação de taxímetro;
- III. Formação de curso especializado de todos os mototaxistas
- IV. Implantação de sentido único de deslocamento;
- V. Padronizar a identificação visual de 100% da frota de táxi e mototáxi
- VI. Fiscalizar o serviço de taxi e mototáxi quanto a segurança do usuário

PRAZO: CURTO

20.7. EIXO: TRANSPORTE PUBLICO COLETIVO, RODOVIÁRIA E HIDROVIÁRIA

META

- Organizar e otimizar a circulação dos serviços de transporte público individual;
- Buscar a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- Promover a articulação com demais esferas envolvidas para intervenções em trechos urbanos de rodovias estaduais e federais;

- Promover a segurança viária;
- Integrar o planejamento da circulação viária com a política de uso e ocupação do solo.
- Reduzir em 90% (noventa por cento) os acidentes de trânsito na área urbana do município;
- Adequar a sinalização horizontal e vertical em toda a cidade;
- Ampliar em 60% o número de placas com sinalização de informação e
- Buscar mecanismo para implantação de transporte público municipal.

AÇÕES

- I. Ampliar a fiscalização com relação ao cumprimento da legislação de trânsito;
- II. Definir a estrutura do Departamento de Trânsito para realização da atividade de fiscalização;
- III. Construção da rodoviária municipal;
- IV. Intensificar a fiscalização nos pontos de embarque e desembarque;
- V. Construção de rampas para acesso às plataformas de embarque e desembarque no terminal rodoviário e
- VI. Realizar através de chamadas publicas a implantação do transporte público municipal.

PRAZOS: MÉDIO

20.8. EIXO: TRANSPORTE ESCOLAR

META

- Adequar toda a frota municipal de transporte escolar para acessibilidade;
- Requalificação da infraestrutura existente para atender a demanda do transporte escolar;
- Melhorar as condições das vias de acesso na zona rural e
- Otimizar a oferta de transporte escolar observando as condições dos veículos, a capacidade e a segurança para os alunos.

AÇÕES

- I. Organizar e otimizar a circulação dos serviços de transporte escolar;
- II. Implantar sentido único de deslocamento em vias de fluxo intenso e
- III. Formação de curso especializado de todos os condutores de transporte escolar.

PRAZOS: CURTO

20.9. EIXO: TRANSPORTE DE CARGAS

META

- Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos do deslocamento de cargas no município;
- Reduzir o nível de poluentes locais;
- Promover o desenvolvimento econômico, viabilizando a entrega de mercadorias;
- Preservar a infraestrutura urbana;
- Preservar o patrimônio histórico;
- Realização de estudo para definição da estratégia de circulação para o transporte de cargas e
- Realização de estudo para implantação de centro logístico de distribuição.

AÇÕES

- I. Regulamentar a circulação de veículos pesados no centro da cidade;
- II. Implantar 01 (um) centro logístico;
- III. Demarcar 100% das áreas de carga e descarga na região central da cidade;
- IV. Regulamentar as paradas, rotas, restrições e horários de circulação do transporte de cargas;
- V. Regulamentar as paradas, rotas, restrições e horários de circulação do transporte de cargas;
- VI. Implantar barreiras para o transporte de cargas nas vias do centro da cidade;
- VII. Instituir o marco normativo do transporte de cargas municipal;

- VIII. Criação de área de estacionamento para o transporte de cargas, para impedir a entrada de caminhões na área urbana do município;
- IX. Estabelecimento de restrição de horário de circulação;
- X. Definição de locais e regras para carga e descarga;
- XI. Fiscalização das atuais normas presentes na legislação federal, estadual e municipal e
- XII. Implantação de sinalização viária específica para veículos de carga.

PRAZOS: CURTO

20.10. EIXO: EDUCAÇÃO E CIDADANIA PARA O TRÂNSITO

META

- Firma parceria com departamento de trânsito estadual e outros órgãos.

AÇÕES

- I. Realização de ações educativas sobre segurança de trânsito;
- II. Realização de ações educativas voltadas a melhorar o serviço de mototáxi;
- III. Realização de ações educativas voltadas a melhorar o serviço de táxi
- IV. Realizar audiência públicas para chamamento público de implantação do transporte público municipal.

PRAZO: IMEDIATO.

21. PROJETOS EXISTENTES E FUTUROS

21.1. Rotatória

O trevo resultante das rodovias BR-155 e PA-275 provoca vários conflitos no fluxo de tráfego e a rotatória se mostra uma forma de resolver isto com o máximo de eficiência e o mínimo de custo de implementação e manutenção:



Figuras 52 e 53: Projeto da Rotatória do KM 100 (BR-155 e PA 275) / **Fonte** Equipe técnica

21.2. Ciclovia e Calçada

O trecho da rodovia PA-275 que liga o KM 100 ao KM 02 possui 02 (dois) quilômetros de extensão com pista de mão dupla relativamente estreita, que devido ao fluxo de tráfego de pessoas entre os dois bairros há uma grande necessidade de implementação de ciclovia e calçada. Para atender essa necessidade está em elaboração um projeto de construção em que um lado da rodovia terá uma Ciclovia de 1,5m com mão dupla e no outro lado uma calçada de 1,2m, ambas com guarda corpo adequado.



Figura 54 e 55: Projeto Ciclovia e Calçada / **Fonte:** Equipe técnica SEPLAN

ILUMINAÇÃO PÚBLICA EM LED - Trecho urbano das rodovias PA-275 e BR 155

Posteamento bilateral alternado

40 40 40 40

POSTE
Flangeado

Fixação flangeada

PA-275

BR 155

Km 0+00 Km 0+25

Km 0+00 Km 0+25

97



21.4. OUTROS PROJETOS – CONVÊNIOS		
OBJETO	VALOR	GOVERNO
Pavimentação asfáltica da cidade, com meio fio, sarjetas e calçadas	R\$ 30.000.000,00	Federal, Estadual e Empresas Públicas
Construção de Ciclovias na Cidade	R\$ 6.000.000,00	Federal, Estadual e Empresas Públicas
Construção de Calçadas no KM 02, Abaeté e Bom Jardim, Km 03 e Bairro da Torre	R\$ 9.000.000,00	Estadual e MDR
Construção das Calçadas de Acessibilidade no KM 100	R\$ 5.000.000,00	MDR
Construção de 02 Pontes de Concreto Armado, uma sobre Igarapé Água Fria e outra sobre o Rio Vermelho	R\$ 3.158.965,53	Federal MDR/SEDEC
Aquisição de veículos rodoviários	R\$ 529.007,00	Federal / SUDAM
Recuperação de estradas vicinais no projeto de assentamento do município/INCRA	R\$ 506.784,89	Federal / INCRA
Recuperação de estradas vicinais no município/MDR	R\$ 450.000,00	Federal / MDR
Aquisição de equipamentos/máquinas para melhoria da trafegabilidade em estradas vicinais no município.	R\$ 511.000,00	Federal / INCRA
Pavimentação Asfáltica	R\$ 7.374.636,53	Estadual / SEPLAD
Recuperação das estradas vicinais no município, com 224,10 km de extensão sendo: 25km vicinal Jandaia, 27km Vicinal São Pedro, 25km PA Baguá, 23,5km Vicinal Moça Bonita, 24,6km PA Limão, 22km Vicinal Iraque, 21km Vicinal dos Goianos, 31km Vicinal Piranha, 25km PA Volta do Rio /SETRAN PA	R\$ 5.297.475,98	Estadual / SETRAN
Construção de Bueiros na Zona Rural do Município	R\$ 332.217,23	Estadual / SEDOP
Construção de Ponte de Concreto de 20m sobre o Igarapé Castanheira	R\$ 962.919,09	Estadual / SETRAN
Construção de pontes de concreto sobre o Rio Sororó no PA Gameleira	R\$ 2.609.787,66	Estadual / SETRAN

Quadro 28: Outros projetos – convênios / **Fonte:** SEPLAN

22. MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO

Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura:

Diagnóstico

Há a necessidade da realização de estudos técnico mais aprofundados para a especificação da ação do orçamento anual do município para realização de algumas das ações presentes no plano de mobilidade urbana, bem como para identificar outras fontes, caso estejam definidas, que assegurem a execução do plano.

Objetivos

- Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana
- Buscar a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos
- Buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana
- Articular com os governos estadual e federal o financiamento de obras de infraestrutura

Recursos municipais

- a) Criar um fundo para mobilidade urbana
- b) Reservar recursos provenientes das multas de trânsito para uso em ações educativas

Recursos federais

- a) Acompanhamento de possibilidades de obtenção de recursos de fontes federais;
- b) Acompanhamento de possibilidades de obtenção de recursos de fontes do Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR, dentre outros

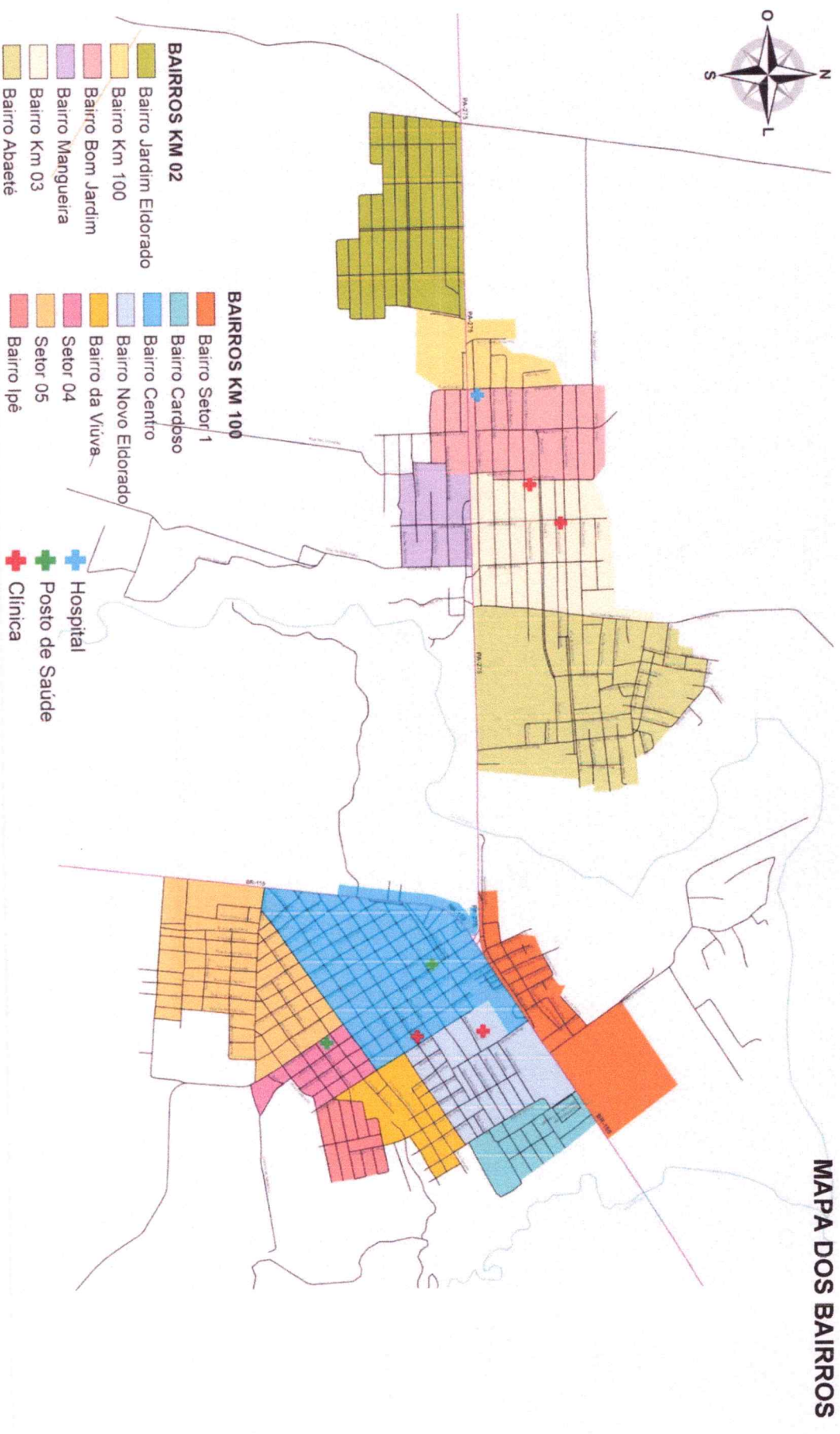
Recursos estaduais

- a) Acompanhamento de possibilidades de obtenção de recursos de fontes estaduais;
- b) Instituição de contribuição de melhoria para custeio de obras de infraestrutura de mobilidade urbana;
- c) Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica;

- d) Captar recursos através de emenda parlamentar, para realização das obras estruturantes;
- e) Órgão responsável pelo acompanhamento da implantação do plano: Secretaria Municipal de Planejamento;
- f) Revisão de aplicabilidade do plano em 05 (cinco) anos e atualização deste plano 10 (dez) anos a contar de sua conclusão;
- g) Será instituído um banco de dados permanente sobre mobilidade urbana no município
- h) O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será Responsável pela Fiscalização do Plano.
- i) Serão definidos indicadores para monitoramento e avaliação do plano de mobilidade urbana
- j) O plano será instituído em Lei municipal, e terá seus membros eleitos pela administração pública e pela sociedade civil, sendo sempre composta paritariamente.
- k) Os membros do conselho serão escolhidos em assembleia ou reunião para esta finalidade, após a escolha a prefeitura deverá editar decreto nomeando os membros do conselho e fundo.

23. ANEXOS

23.1. Anexo 1 - Mapas relativos à mobilidade urbana



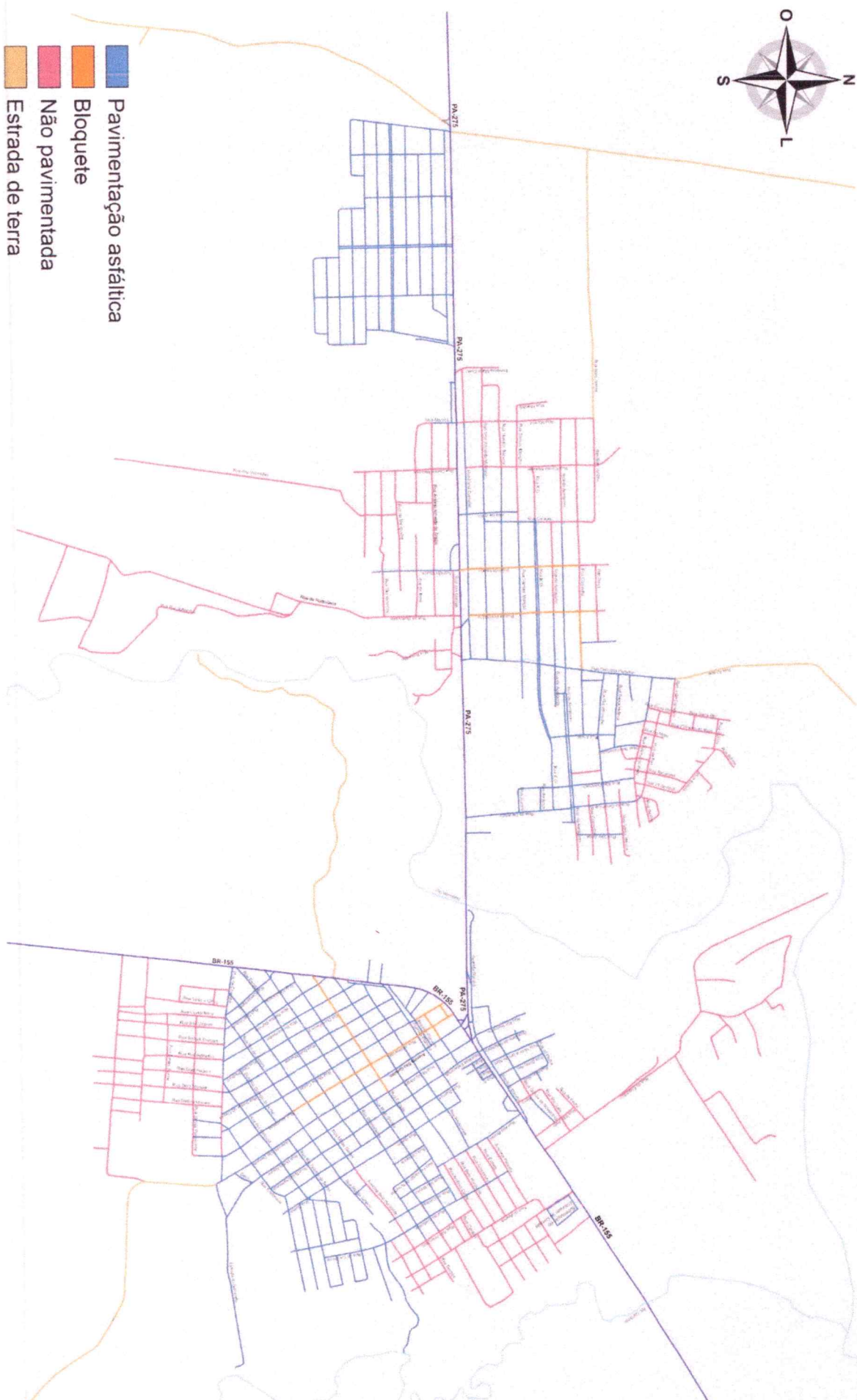
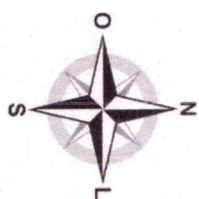
MAPA DRENAGEM / DECLIVE

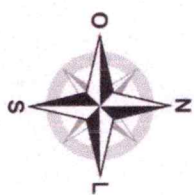




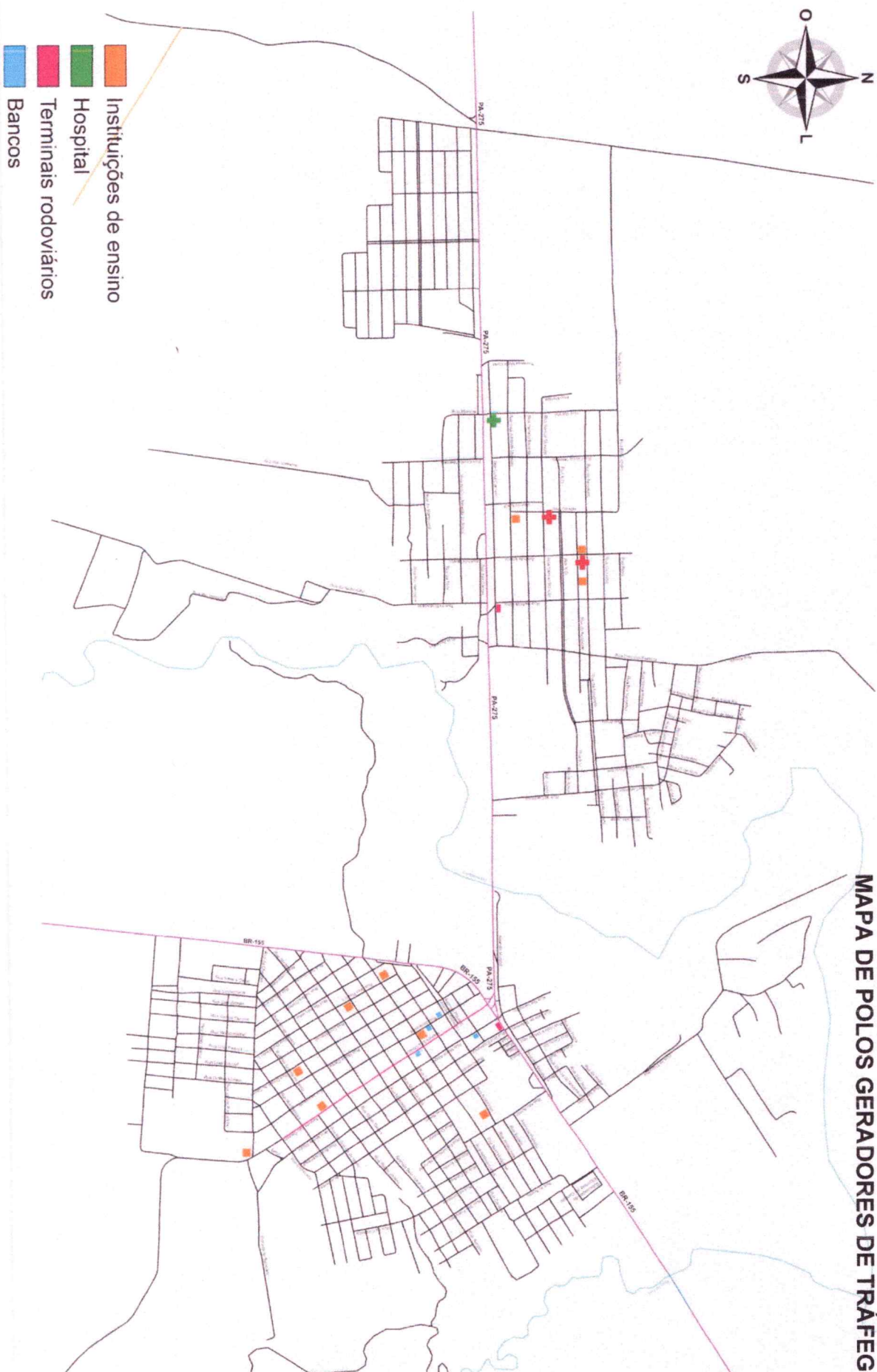


MAPA DE PAVIMENTAÇÃO

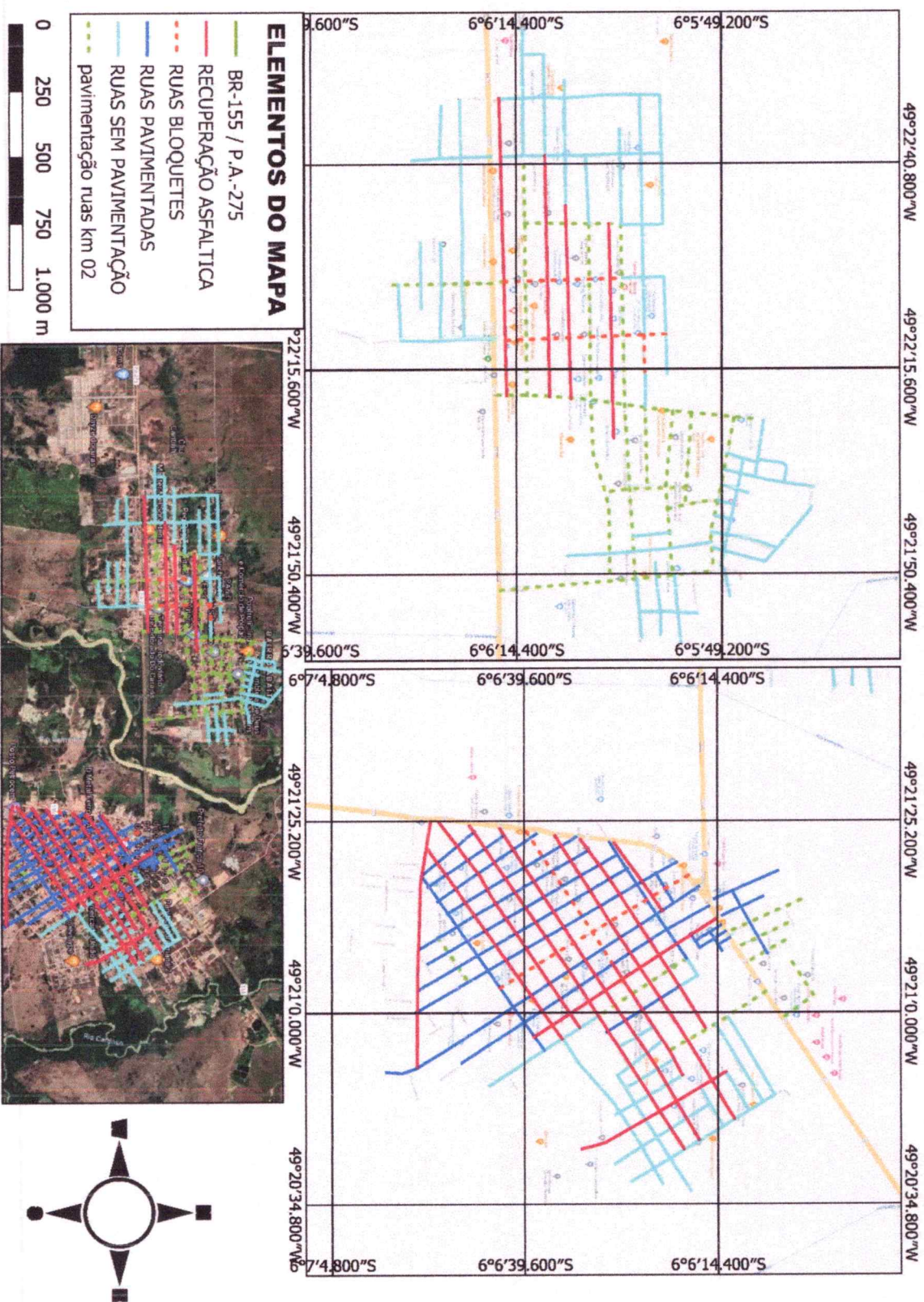




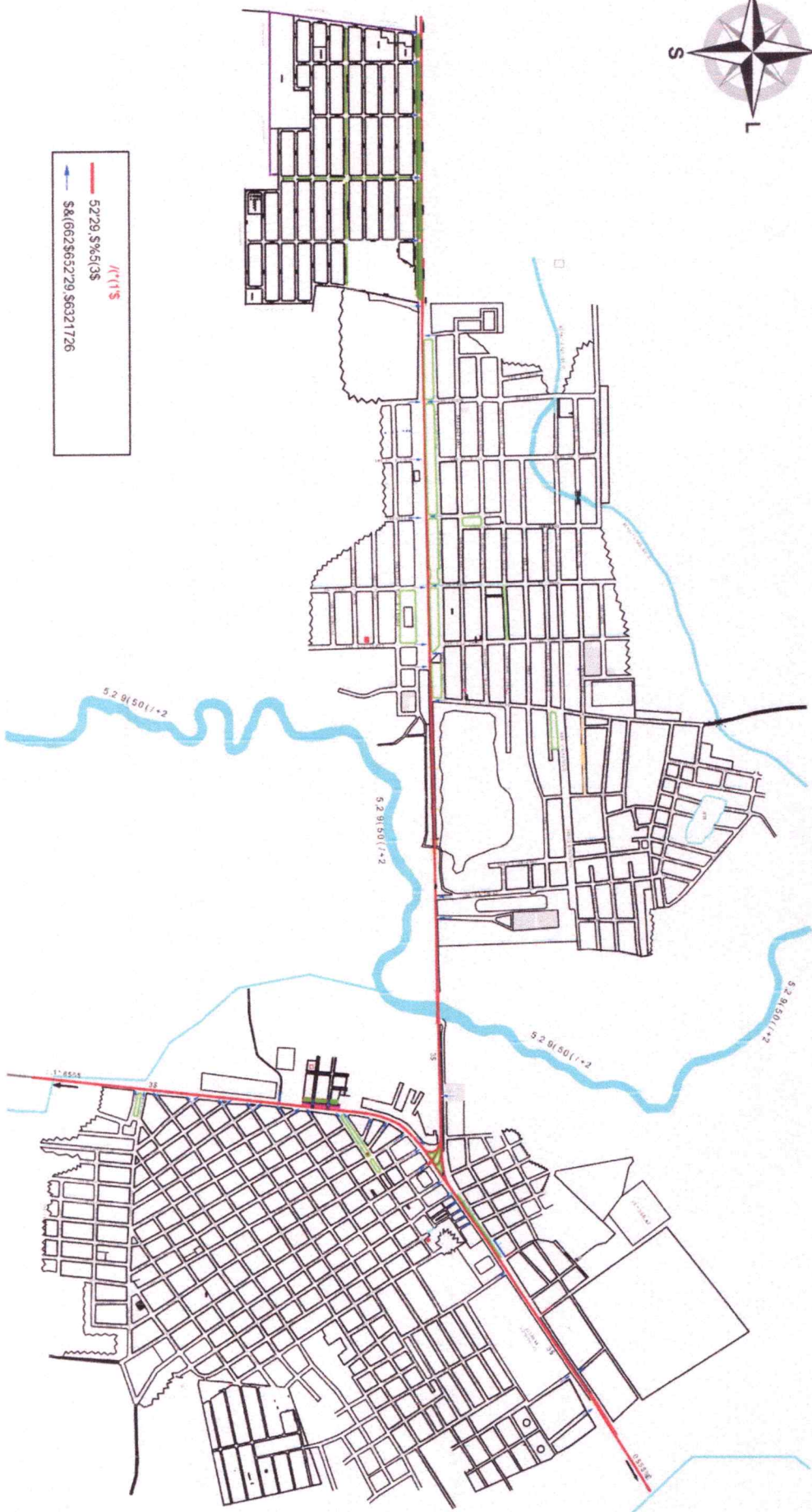
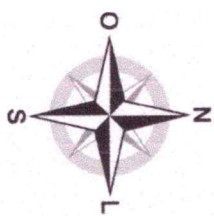
MAPA DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO



MAPA DE PAVIMENTAÇÃO E RECUPERAÇÃO ASFÁLTICA



MAPA RODOVIAS



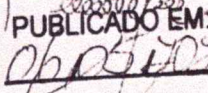
23.2. Anexo 2 – Decreto municipal

**Prefeitura de
Eldorado
do Carajás**

Prefeitura de Eldorado do Carajás
GABINETE – GAB
CNPJ 84.139.633/0001-75



DECRETO MUNICIPAL Nº 54/2021 – GPM, DE 06 DE MAIO DE 2021

PUBLICADO EM:


Dispõe sobre a nomeação da Comissão Municipal que irá desempenhar a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Eldorado do Carajás/PA e dá outras providências.

A PREFEITA MUNICIPAL DE ELDORADO DO CARAJÁS, ESTADO DO PARÁ, EXMA. Srª IARA BRAGA MIRANDA, no uso de suas atribuições legais e com fulcro no artigo 66 e seguintes da Lei Orgânica Municipal.

CONSIDERANDO que é de competência da Municipalidade, planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano e, ainda, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial.

CONSIDERANDO que é dever da Municipalidade capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município, garantindo, mediante políticas sociais e econômicas o melhor interesse da coletividade e a preservação do erário público;

CONSIDERANDO que o presente ato tem como objeto a criação de comissão que irá atuar conjuntamente com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas (SEDOP), para realização de etapas técnicas destinadas à elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com fulcro na Lei sob nº 12.587/2012 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana e em conformidade com as especificações e necessidades municipais.

DECRETA:

Art. 1º A Nomeação da Comissão Municipal de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Eldorado do Carajás/PA que irá atuar no processo participativo na elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana nos termos da legislação vigente.

Art. 2º A Comissão Municipal de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Eldorado do Carajás/PA será composta pelos representantes abaixo relacionados:

- I Representantes da Secretaria Municipal de Planejamento:
 - EUDES ROCHA FERNANDES, devidamente inscrito no CPF sob nº 833.400.682-91 (DESIGNER);
 - WANELLYSE SOUSA MENEZES, devidamente inscrito no CPF sob nº 016.514.372-03 (ARQUITETA);
 - GILMAR JOSE DA SILVA E SILVA, devidamente inscrito no CPF sob nº 909.372.362-68 (ENGENHEIRO CIVIL);
 - EDUARDO RODOLFO RODRIGUES DA SILVA, devidamente inscrito no CPF sob nº 552.123.872-72 (TOPÓGRAFO);



Prefeitura de Eldorado do Carajás

GABINETE – GAB

CNPJ 84.139.633/0001-75



- NELIENE ESTRELA DA CRUZ BRAGA, devidamente inscrito no CPF sob nº 849.047.632-20 (ADMINISTRATIVO);
- FABIO JOSÉ ALEIXO VITORINO, devidamente inscrito no CPF sob nº 244.122.952-49 (ADMINISTRATIVO)
- II Representante da Secretaria Municipal de Obras:
 - JOSÉ RICARDO GALVÃO ARAÚJO, devidamente inscrito no CPF sob nº 925.678.943-49 (TOPÓGRAFO);
- III Representante da Secretaria Municipal de Educação:
 - MANOEL FELÍCIO DA SILVA, devidamente inscrito no CPF sob nº 291.067.613-72 (ADMINISTRATIVO)
- IV Representante da Secretaria Municipal de Assistência Social e Promoção Social.
 - MARTA ARIANE DE SOUSA CASTRO, devidamente inscrito no CPF sob nº 950.976.272-53 (ADMINISTRATIVO)
- V Representante da Secretaria Municipal de Meio Ambiente.
 - HEDER ROCHA FERNANDES, devidamente inscrito no CPF sob nº 784.453.882-15 (ADMINISTRATIVO)
- VI Representante da Secretaria Municipal de Saúde.
 - JOÃO PEDRO MARTINS DA SILVA, devidamente inscrito no CPF sob nº 039.727.252-99 (ADMINISTRATIVO)
- VII Representante da Procuradoria Geral do Município.
 - JUCÉLIA DOS SANTOS PINTO SOUSA, devidamente inscrito no CPF sob nº 026.008.822-60 (ADMINISTRATIVO)
- VIII Representante da Ouvidoria Geral do Município.
 - SAMUEL CUSTÓDIO DE ARAÚJO, devidamente inscrito no CPF sob nº 953.194.762-72 (ADMINISTRATIVO)

Art. 3º A Comissão Municipal de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Eldorado do Carajás/PA, de acordo com a necessidade da Municipalidade, deverá elaborar edital de convocação e participação dos representantes indicados do legislativo e da sociedade civil organizada, com o fito de garantir o debate e o engajamento de todos os segmentos ao longo do processo participativo.

Art. 4º O Processo de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Eldorado do Carajás/PA, demanda medidas específicas de acordo com a competência de cada um dos órgãos ou entidades para prestar esclarecimentos e justificar ações realizadas, bem como deverá a comissão proporcionar meios e formas eficientes de participação da comunidade para intercâmbio de interesses e necessidades acerca da realidade urbana identificando problemas de mobilidade urbana.

Art. 5º A participação da Comissão Municipal de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Eldorado do Carajás/PA será considerada atividade de

Isaías 41:26: "Para que todos vejam, e saibam: a mão do SENHOR fez isto."

Rua da Rodoviária nº 30 – Centro – km 02, CEP: 68524-000 – Eldorado do Carajás/PA

PREFEITURA DE
Eldorado
do Carajás

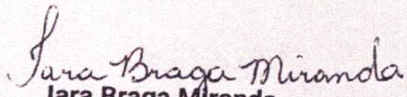
Prefeitura de Eldorado do Carajás
GABINETE - GAB
CNPJ 84.139.633/0001-75



interesse público essencial não sendo a presente atividade remunerada.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, e poderá ser revisto a qualquer tempo, revogando-se as disposições em contrário.

REGISTRE-SE, PUBLIQUE-SE E CUMPRA-SE.


Lara Braga Miranda
Prefeita de Eldorado do Carajás/PA

23.3. Anexo 3 – Atas das Oficinas



Prefeitura de Eldorado do Carajás
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO - SEPLANGEC



ATA DA PRIMEIRA REUNIÃO DE CAPACITAÇÃO PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ELDRADO DO CARAJÁS, ESTADO DO PARÁ

Aos quatro dias do mês de dois mil e vinte um, na sala de reuniões da secretaria de assistência social, as nove horas da manhã, deu inicio abertura da primeira reunião para elaboração do Plano de mobilidade urbana do município de Eldorado dos Carajás Estado do Pará, abriu a reunião a Sra. Prefeita Eldorado Iara Braga Miranda, que iniciou agradecendo a Sr. Antônia, técnica da Secretaria de Desenrolamento e Obras Públicas, que veio ao nosso município, para capacitar os técnicos locais e montar a equipe de trabalho para elaboração do plano, logo em seguida a senhora Antônia, eu inicio aos capacitação falando dos passos para elaboração, na ocasião foi apresentados os Secretários municipais presentes, Secretario de Planejamento e Gestão Sr. Marcelo Braga, Secretário de Obras Sr. Orivan Rodrigues, secretário de Administração Sr. Damião Vieira, Ouvidor Municipal Sr. Samuel Araújo, estavam presentes ainda diversos técnicos como segue em anexo a lista. Dando seguimento a capacitação foi apresentado todos os requisitos para elaboração do plano, começando pela apresentação do plano de trabalho em seguida apresentação do diagnostico e prognostico todos temas de presença obrigatórios previsto na Lei nº 12.587/2012, e o plano de ação, em seguida a sra. Antônia solicitou dos secretários a indicação dos profissionais para fazer parta da comissão de elaboração do plano, o Sr. Secretário de Planejamento Marcelo Braga, apresentou o Sr. Eudes Rocha Fernandes, Designer, Wanellise Sousa Menezes, arquiteta, Gilmar da Silva e Silva, engenheiro civil, Eduardo Rodolfo Rodrigues da Silva, topografo, Neliene Estrela da Cruz Braga, e Fabio Jose Aleixo Viturino administrativo, , secretário de Obras indicou o Sr. Jose Ricardo Galvão Araujo, Topografo, representante da secretaria de Educação Manoel Felício da Silva, assistência Social Marta Ariane de Sousa castro, secretaria de meio Ambiente, Heder Rocha Fernandes, secretária de Saúde João Pedro Martins da Silva, Jurídico Jucelia dos Santos Pinto Sousa, ouvidoria Samuel Custodio de Araújo, ambos fazem parte da comissão técnica para elaboração do plano. Essa equipe constará no decreto municipal que elaborara o plano, nada mais havendo a tratar damos por encerrada essa reunião, eu João Pedro Martins da Silva, assino a presente ata com os demais.

João Pedro Martins da Silva

Isaias 41:20 "Para que todos vejam, e saibam: a mão do SENHOR fez isto."



Prefeitura de Eldorado do Carajás



**ATA DA 2ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE
ELDORADO DO CARAJÁS – PA.**

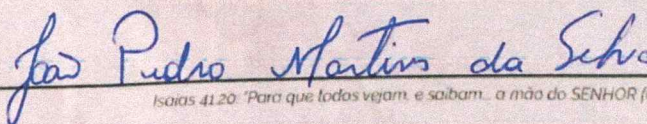
Aos 5 (cinco) dias do mês de maio de 2021, reuniram-se às 14h na Secretária de Assistência Social, localizada na rua Duque de Caxias, S/N, Setor 05, Eldorado do Carajás – PA, para estudo aprofundado do Plano de Mobilidade Urbana a equipe definida em reunião anterior conforme decreto para definição do grupo de trabalhos referentes ao PlanMob. Na oportunidade, a senhora Antônia Ribeiro, técnica da SEDOP deu início aos trabalhos apresentando modelo do Plano de Trabalho para conhecimento da equipe. Ato contínuo, foi dado a conhecer tópico a tópico o PlanMob, bem como metodologia, suas 7 etapas e 10 produtos. Em seguida foi levantado a necessidade de mapeamento pela assistente social, Marta Ariane a respeito de todos os representantes da sociedade civil (igrejas, associações, cooperativas, etc).

Posteriormente, foi abordado também a necessidade de criação das abas de acompanhamentos no site de transparência da Prefeitura Municipal. Em seguida, ficou definido para preenchimento do plano de trabalho conforme colhimento de todas as informações, o senhor Fabio Aleixo Viturino e Neliene Estrela da Cruz com prazos para entrega até o dia 14 de maio de 2021. A assessoria jurídica, na pessoa de Jucelia dos Santos Pinto de Sousa ficou responsável pela elaboração do decreto que institui o grupo de trabalho, com data de publicação até o dia 07 de maio de 2021. Dando continuidade, ficou sob responsabilidade de Jucelia dos Santos Pinto de Sousa, o preenchimento do primeiro produto que é o Questionário Institucional, e para o recolhimento do segundo produto já preenchido pelos membros da equipe, o SIMU, ficou responsável Eudes Rocha Fernandes.

Prosseguindo com a reunião, foi discutido sobre o Relatório da Situação das Zonas de Tráfego e Situação Viária do Município, e para este ficaram responsáveis Manoel Felício e Ricardo Galvão, com prazo de entrega até o dia 14 de maio de 2021. Conforme a necessidade de preenchimento do PlanMob e para registro no banco de dados da SEDOSP, Eduardo Rodolfo Rodrigues da Silva fica responsável pela elaboração dos mapas temáticos com o apoio de Wanellyse Menezes.

Após estudos a respeito de como deverão ser conduzido os trabalhos, planejamento das etapas necessárias bem como a escolha de cada responsável por cada produto, foi definida a reunião do grupo para o dia 12 de maio de 2021. Nada mais havendo a tratar, foi dada como encerrada a reunião, na qual eu Joao Pedro Martins da Silva li e assinei a presente ata.

Eldorado do Carajás – PA, 05 de maio de 2021.



Isaías 41:20: "Para que todos vejam, e saibam... a mão do SENHOR fez isto."



Prefeitura de Eldorado do Carajás



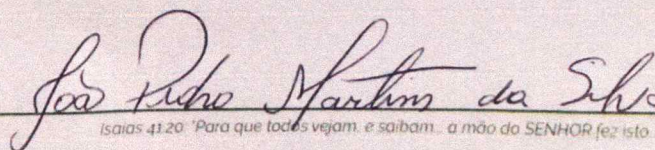
**ATA DA 3ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO PARA O PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE ELDORADO DO CARAJÁS – PA.**

Aos 6 (seis) dias do mês de maio de 2021, reuniram-se às 09h na Secretária de Assistência Social, localizada na rua Duque de Caxias, S/N, Setor 05, Eldorado do Carajás – PA, reuniram-se grupo de trabalhos referentes ao PlanMob. Iniciando os trabalhos, começou o preenchimento do Questionário Institucional e SIMU pelos membros Fabio Aleixo, Gilmar José da Silva, Manoel Felício, Ricardo Galvão e Neliene Estrela da Cruz, para ser entregue este primeiro produto do Plano de Mobilidade Urbana. A técnica Antônia Ribeiro, juntamente com o topógrafo Eduardo Rodolfo começara a trabalhar nos mapas temáticos de Eldorado, explanando o necessário a ser feito dentro dos mapas e de acordo com a realidade do Município.

Em seguida, foi dado início à elaboração do Plano de Trabalho, onde Antônia Ribeiro (técnica da SEDOP) instruiu o responsável pelo plano Eudes Rocha, dando o maior suporte e informação de como os trabalhos devem ser feitos da melhor maneira.

Após os trabalhos serem elaborados, bem como o bom andamento dos mesmos e da realização das atividades supracitadas, nada mais havendo a tratar, foi dada como encerrada a reunião, na qual eu Joao Pedro Martins da Silva li e assinei a presente ata.

Eldorado do Carajás – PA, 06 de maio de 2021.



Isaias 41:20. "Para que todos vejam, e saibam... a mão do SENHOR fez isto."



Prefeitura de Eldorado do Carajás



FREQUENCIA DA 3ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ELDORADO DO CARAJÁS – PA.

Aos 6 (seis) dias do mês de maio de 2021, reuniram-se às 09h na Secretária de Assistência Social, localizada na rua Duque de Caxias, S/N, Setor 05, Eldorado do Carajás – PA, reuniram-se grupo de trabalhos referentes ao PlanMob.

Nome:	Telefone:	Função:
Gilmar José da S. S. S.	91743759	Eng. Civil
João Pedro Martin da Silva	991695451	Téc. Sec. Saúde
Antônia M. Ribeiro	91-98196-4048	Técnica
Eduardo Rodolfo Rodrigues da S.	94-99140-7631	Téc. Agimensura
Meliane Estrela do Brum	94-99244-6547	Acessoria
Manoel Felipe da Silva	94-99264-5897	SEMED
João Carlos Gomes Araújo	94-99266-9141	Téc. Civil / Obras
Fabio José Araújo Lacerda	94-99264-8972	Coord. Convênios
Eudes Rocha Fernandes	(94)99266-3021	Designer

Eldorado do Carajás – PA, 06 de maio de 2021.



Prefeitura de Eldorado do Carajás



ATA DA 4ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ELDORADO DO CARAJÁS – PA.

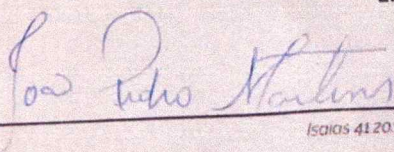
Aos 14 (quatorze) dias do mês de maio de 2021, reuniram-se às 14h na sala de reuniões da Prefeitura Municipal de Eldorado, à rua da Rodoviária, n 30, centro, Eldorado do Carajás – PA, reuniram-se grupo de trabalhos referentes ao PlaMob. Iniciando as atividades, foi apresentado novos membros para a comissão, Heleno Rabelo Meireles (Assistência Social), Rogério Silva Borges (Gabinete) e Adriana Costa Rodrigues (Ascom).

Em seguida, foi dado início à leitura dos tópicos do Plano de Mobilidade Urbana de Eldorado, para melhor entendimento de como se deu o início de todos os trabalhos, desde a elaboração do Plano diretor até o dado momento com a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Ato contínuo, após a leitura dos tópicos, iniciou-se a discussão a respeito dos pontos expostos, os presentes na reunião expressaram suas opiniões e questionamentos, e assim ia seguindo até que pudessem todos conseguir compreender a necessidade de elaboração do PlaMob. Buscando uma melhor compreensão de como deve ser trabalho o Plano, o estudo nesta reunião dispõe a cada membro da comissão de trabalho enriquecer sua capacidade cooperativa para a melhor formação do PlaMob Eldorado. O material estudado será enviado no e-mail de cada membro para um estudo mais aprofundado individualmente para que na próxima possa ser mais discutido e frutuoso. Foi entregue também já devidamente preenchido o relatório do Sistema Viário que estava sob responsabilidade do membro da equipe, Manoel Felício.

Após o bom andamento dos trabalhos e da realização das atividades supracitadas, nada mais havendo a tratar, foi dada como encerrada a reunião, na qual eu Joao Pedro Martins da Silva, li e assinei a presente ata.

Eldorado do Carajás – PA, 17 de maio de 2021.



Isaias 41:20. "Para que todos vejam, e saibam, a mão do SENHOR fez isto."

23.4. Lista de presença das reuniões:

REUNIAO: PLANO DE MOBILIDADE URBANA
de Eldorado do Carajás 14/05/2021
LISTA DE PRESENÇA

NOME	CELULAR
1 Eudes Rocha Fernandes	(94) 99266-3021
2 Lucília dos Santos Pinto Sousa	(94) 98808-4045
3 Fabris Goy Abima Vitoriano	(94) 99264-8972
4 Heleno Raposo Nogueira	(94) 991781281
5 Felipe Nogueira	(94) 981505075
6 Adriana Costa Rodrigues	(98) 98402-2777
7 João Pedro Martin da Silva	(94) 991695451
8 Rogério Borges de Sá V.	(94) 991168889
9 Gilmar José da S. Silva	(94) 991743759
10	

EMAIL

- 1 eudesrocha1@gmail.com
- 2 lucia_pantos@hotmail.com
- 3 Fabris_eldo@hotmail
- 4 helenohpma@gmail.com
- 5 Rogerioborges@hotmail.com / Rogerioborges27@gmail.com
- 6 GilmarJS525@hotmail.com
- 7 adriana_viegas193@gmail.com
- 8 João Pedro joão pedro.martins19@hotmail.com
- 9

AUDIÊNCIA PÚBLICA DE APRESENTAÇÃO DO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA - 09/12/2021

Lista de presença



Nº	NOME	ENTIDADE	TELEFONE
1.	Marcelo Dourado da Silva	Sec. Planejamento	91168899
2.	Antônia Maria Ribeiro Almeida	SEDDP	981964048
3.	Camila M.	SEDDP	982729550
4.	Wapellyse Sousa Menezes	Sec. Planejamento	999803895
5.	Allyson Estrela da Cruz Araújo	Sec. Planejamento	949944-6147
6.	Eduardo da Silva	Sec. Planejamento	94992407631
7.	Camilo Gabriel N. da Silva	Comerciante	9498544773
8.	Júlia dos Santos Pinto Sousa	Procuradoria	1041988084045
9.	Ricardo Guimarães de Aguiar	MEIO AMB	9927141737
10.	Dominus Vitoria da Silva	ADJ.	992635995
11.	José Lopes CARVALHO		
12.	Eudes Rocha Fernandes	Sec. Planejamento	9499266-3021
13.	Juliany da Silva e Silva	GABINETE	94199145-1940
14.	Plumia Aguiar Santos	Gabinete	911987265671
15.	João Afonso de Sousa	ASCOM	9499175-3168
16.	Monaldo dos Santos Sousa	Agricultura	94199773385
17.	Felipe José de Almeida	ASCOM	94199269-8972
18.	Samuel C. de Araújo	Curso Idade	99151-3087
19.	Augusto Henrique Maria Campos	PROCURADORIA	198198256-6726
20.	João C. Z. F.	SEFIN	
21.	Oliver R. Oliveira	SFMOB	949913354142
22.	Hilton Duarte Seno	DIBIKS	94991397323
23.	João Paulo Marques de Almeida	Planejamento	94991669860
24.	Gabriella Stephanie Santos dos Santos	ASCOM	94198805-2501
25.	Carla Feitosa Ferreira	ASCOM	194198801-2564
26.	André Costa do Nascimento	ASCOM	94991069660
27.	Raymundo Fátima M. de Brito	ASDUR	94992031785
28.	Patricia de Souza		99991225760
29.	Marcos Eliene A.S.S. Moais	Gabinete	94999897825
30.	Paula F. L. de Almeida	Unidade	84-8814173625
31.	Francisca Melo da Rocha Santos	SEMAPS	94-98421-0402
32.	Carla F. L. de Almeida	SEMAPS	941984210412
33.	Roberto da Silva	ONEVEC	94992471212
34.	Roberto da Silva		
35.	Wilson J. da Silva	COOPETIVA	941991240557
36.	João Maria S. da Silva	A.D.M	941999360439
37.	Leandro F. F. de Almeida	INCOA	94-992555005
38.	Felipe dos Santos Leite		
39.			
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			

23.5. Anexo 5 - Registros Fotográficos das Reuniões



