



Plano Municipal de
MOBILIDADE URBANA
Terra Santa - Pará

CADERNO II
DIAGNÓSTICOS

JULHO/2024



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. OBJETIVOS	13
3. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO	13
3.1 Aspectos históricos do Município	13
3.2 Formação administrativa	14
3.3 Localização	14
3.4 Evolução urbana	16
3.5 Aspectos ambientais	17
4. DADOS SÓCIO ECONÔMICOS	18
4.1 Economia e Finanças.....	18
4.2 Dados habitacionais	18
4.3 Saúde.....	20
4.4 Educação	21
4.5 Serviço de Assistência Social no Município.....	22
4.6 Segurança pública	23
5. INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS	24
5.1 Energia elétrica (EQUATORIAL, FORNECIDO PELA GUASCOR).....	24
5.2 Comunicação e serviços bancários.....	24
5.3 Política de Saneamento Básico	25
5.4 Setor produtivo	27
6. DIGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO	28
6.1 Gestão da mobilidade	28
6.2 Estrutura viária ou sistema viário geral	29
6.3 Estrutura viária da zona rural.....	31
6.4 Formas de acesso via terrestre	32
6.5 Formas de acesso via fluvial.....	34
6.6 Transporte Aeroviário	35
6.7 Transporte Coletivo urbano e rural	36
6.8 Transporte Hidroviário.....	36



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



6.9	Pavimentação das vias	40
6.10	Hierarquia viária.....	41
6.11	Polos geradores de tráfego (polo gerador de viagem – PGV)	43
6.12	Infraestrutura e acessibilidade para pedestres e calçadas	44
6.13	Sinalização.....	46
6.14	Estacionamentos.....	47
6.15	Infraestrutura para veículos não motorizados	48
6.16	Transporte motorizado individual coletivo: Taxi e Moto taxi.....	49
6.17	Transporte Público Coletivo.....	51
6.18	Rodoviária	52
6.19	Transporte escolar	52
6.20	Transporte de cargas	57
7.	MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	58
8.	EDUCAÇÃO E CIDADANIA PARA O TRÂNSITO.....	59
9.	PESQUISA DE COMPORTAMENTO NA CIRCULAÇÃO	59
9.1	Deslocamento e indicadores do sistema viário	59
9.2	Pesquisa origem-destino.....	60
9.3	Pesquisa no sistema Hidroviário.....	61
10.	RELATÓRIO DO DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL	62
11.	PROGRAMA DE INVESTIMENTOS	74
12.	MONITORAMENTO E REVISÃO DO PLANO.....	75
13.	PROPOSTAS PARA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA	76
13.1	Proposta de hierarquia viária.....	76
13.2	Proposta para o sistema ciclovitário	77
13.3	Proposta para adequação e organização do trânsito	78
13.4	Proposta para abrigo de passageiros.....	79
14.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	80
15.	ANEXOS	84



LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Mapa de Terra Santa/PA.....	14
Figura 2 - Mapa de localização do município na Região de Integração do Baixo Amazona	15
Figura 3 - Mapa de localização e limites intermunicipais	15
Figura 4 - Mapa de macrozoneamento urbano	16
Figura 5 - Imagem aérea de Terra Santa.....	16
Figura 6 - Mapa de cobertura e uso do solo em Terra Santa, Pará	17
Figura 7- Índice de Desenvolvimento Humano do Município	18
Figura 8- Mapa de incidência de acidentes	20
Figura 9 - Delegacia de policia	24
Figura 10 - Consumidores de Energia Elétrica Por Classe 2004/2010/2013.....	24
Figura 11 - Agências do Banco Bradesco e Banco Banpará	25
Figura 12 - Mapa de bairros.....	30
Figura 13 - Avenida Marcos Carvalho	31
Figura 15 - Rodovia PA-441.....	33
Figura 16 - Ponte do Posto Aurora.....	33
Figura 19 - Via fluvial -Empresas que Transportam Cargas e Passageiro)	35
Figura 20 - Aeródromo Municipal de Terra Santa	35
Figura 21 - Aeródromo Municipal de Terra Santa, espera.....	36
Figura 22 - Mapa Hidrográfico, cursos e corpos d'água	37
Figura 23 - mapa das comunidades do município de Terra Santa.....	37
Figura 24 - Trapiches na zona rural.....	38
Figura 25 - Imagem aérea do Porto e Hidroviária.....	39
Figura 26 - Hidroviária de Terra Santa	39
Figura 27 - Rampa de embarque/desembarque Hidroviária de Terra Santa	40
Figura 28 - Mapa de pavimentação das vias urbanas.....	40
Figura 29 - Mapa do sistema viário.....	43
Figura 30 Calçadas utilizadas e ocupadas de forma irregular.....	45
Figura 31 - Mapa de incidência de acidentes	46
Figura 32 Estacionamento na calçada	48
Figura 33 Uso da bicicleta para praticas esportivas.....	49
Figura 34 Associação de Mototaxistas.....	50
Figura 35 - quadro de avisos dos horários dos ônibus.....	51
Figura 36 - mapa de rota dos ônibus Terra Santa-Porto trombetas.....	51
Figura 37 - Mapa de proposta da hierarquia	77
Figura 38 - Mapa de proposta de ciclovia.....	78



Figura 39 - Proposta de ciclovias	78
Figura 40 - Proposta de paraciclo	78
Figura 41 - proposta para organização e adequação do trânsito	79
Figura 42 - proposta de abrigo baixo custo para passageiros	79

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - situação dos habitantes por domicílios.....	19
Tabela 2 - Unidades escolares na sede	21
Tabela 3 - Unidades escolares na área rural.....	21
Tabela 4 - Quantidade Produzida e Valor da Produção dos Principais Produtos das Lavouras	27
Tabela 5 - Área Colhida, Quantidade Produzida e Valor da Produção dos Principais Produtos das Lavouras Permanentes 2022.....	27
Tabela 6 - Quantidade e Valor dos Produtos de Origem Animal 2021-2022.....	27
Tabela 7 - Extrativismo vegetal/mineral	27
Tabela 8 Desflorestamento Acumulado (km ²), Incremento (Desflorestamento km ²), Área de Floresta (km ²), Hidrografia (km ²) e Número de Focos de Calor 2010-2022	28
Tabela 9 - Cadastro Ambiental Rural (CAR) - Boletim do CAR por Município 2018-2023	28
Tabela 10 - Receita tributária e outras receitas.....	28
Tabela 11 - Principais vias e suas dimensões.....	30
Tabela 12 - Ramais vicinais com maior trafegabilidade e dimensões	32
Tabela 14 - Linha de transporte coletivo existente em Terra Santa.....	36
Tabela 15 - Dimensões aproximadas de vias pavimentadas por bairro e entorno	41
Tabela 16 - Linha de transporte coletivo existente em Terra Santa.....	51
Tabela 17 - Linha de Transporte Escolar (FNDE), existente em Terra Santa.	53
Tabela 18 - Rotas do Transporte Escolar Licitado, existente em Terra Santa.	53
Tabela 19 - Pontos de contagem volumétrica de tráfego de veículos e pedestres.....	59
Tabela 20 - Embarcações atracadas nos portos	62
Tabela 21 Principais pontos de discussão.....	62

LISTA DE GRAFICOS

Gráfico 1 - deslocamento por meio dos transportes utilizados no Município.	60
Gráfico 2 - Principais modais utilizados	60
Gráfico 3 - Principais modais utilizados	61
Gráfico 4 - Principais dificuldades.....	61



1. INTRODUÇÃO

O presente Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) do município de Terra Santa foi elaborado de acordo com a Lei Federal Nº 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A área de estudo compreende o município de Terra Santa no estado do Pará, que faz parte da Região do Baixo Amazonas, sua população estimada em 2021 é de 18.872 habitantes e possui aproximadamente 1.895,883 km². Está dividido em área urbana e rural, incluindo as áreas ribeirinhas. A elaboração deste plano foi realizada com a colaboração de uma comissão técnica municipal constituída através do decreto Nº 135 de 2023, com a participação popular, através das oficinas temáticas realizadas em todos os setores ou bairros da sede e nas localidades mais adensadas na zona rural, com objetivo de coletar informações relativas aos problemas do trânsito e mobilidade que a população enfrenta no cotidiano e que possibilitem elaborar um diagnóstico de acordo com a realidade do município. O Plano de Mobilidade Urbana de Terra Santa embora restrito aos limites geográficos e mais especificamente a área urbana do município, considera todo o contexto do município e dos seus demais distritos, bem como a suas principais inter-relações com municípios limítrofes.

Este Relatório Técnico foi elaborado a partir da coleta de dados de diferentes fontes, do material disponível no site da prefeitura, pesquisas de campo, oficinas 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 já realizados e disponibilizados na rede pública, nos vários bairros da área urbana e nas comunidades mais adensadas que se constituem em núcleos urbanos. 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 população 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 mobilidade, transporte e trânsito, da minuta da lei e dos anexos.



2. OBJETIVOS

- Proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social e sustentabilidade;
- Proporcionar à população acesso às oportunidades que a cidade oferece com condições adequadas ao exercício de mobilidade tanto dos cidadãos, quanto de bens e serviços;
- Ampliar a mobilidade da população em condições qualificadas e adequadas e a diminuição dos índices de imobilidade, principalmente na população de baixa renda, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social, principalmente através do acesso ao serviço de transporte coletivo;
- Diminuir a necessidade de longas viagens, proporcionando deslocamentos mais eficientes, com o fortalecimento das centralidades nas regiões, bairros e vilas e melhorando o acesso entre a integração urbana e rural.

3. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO

3.1 Aspectos históricos do Município

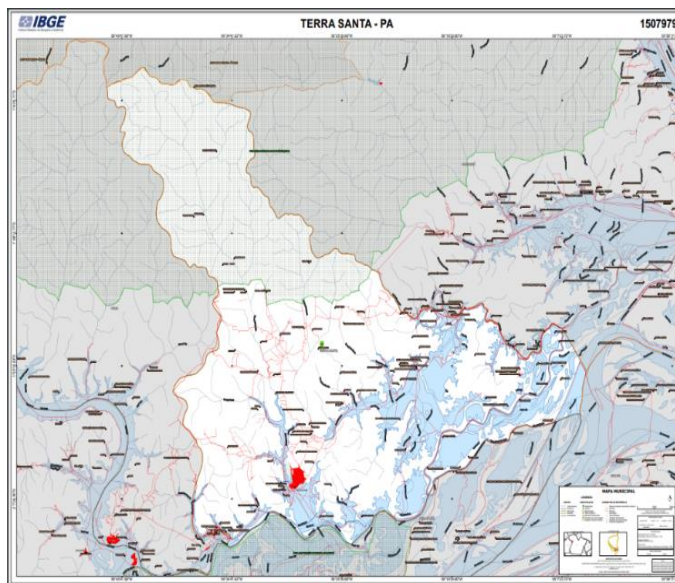
Originalmente, o lugar onde está a cidade de Terra Santa era conhecido por “Ponta Santa”, pois, segundo a lenda, contada pelos mais antigos, as índias amazonas foram acometidas de um surto de gripe, na época doença fatal. O pajé, então determinou que as índias se banhassem junto às pedras do lago, afirmando que ali as águas eram sagradas. As índias obedeciam e ficavam curadas.

Segundo os estudos da FAPESPA sobre as origens do lugar, a exploração do território começou por volta de 1883, graças à procura pelas riquezas naturais que ali eram abundantes, tais como a borracha, essência de pau-rosa, peles de animais, pesca, madeiras-de-lei. Entre os pioneiros, estavam o índio Buni, com sua companheira Jussara; o português Manoel José, casado com a índia Marciana; Carolina Maria do Rego, Francisco Coelho, Máximo Menezes, Raimundo dos Santos, entre outros. Terra Santa passou à categoria de Município por meio da Lei nº 5.699, de 13 de dezembro de 1991, sancionada pelo Governador Jáder Barbalho, desmembrado dos municípios de Faro, com sede na localidade da vila de Terra Santa, que passou à categoria de cidade, com a denominação de Terra Santa. Sua instalação aconteceu em 1º de janeiro de 1993, com a posse do prefeito, vice-prefeito e vereadores eleitos no pleito municipal de 03 de outubro de 1992. Além do distrito-sede,



o Município possui vilas e povoados. Entre eles: Conceição, Alemã, Santa Maria Terezinha, Varre-Vento, Porto Aurora, Paraíso, Nazaré e **Timbó**.

Figura 1- Mapa de Terra Santa/PA



Fonte: IBGE (2021)

3.2 Formação administrativa

Em divisões territoriais datadas de 31-12-1936 e 31-12-1937, figura no município de Faro o distrito de Terra Santa. Em divisão territorial datada de 1-07-1960, o Distrito de Terra Santa permanece no município de Faro. Assim, permanecendo em divisão territorial datada de 1988. Elevado à categoria de município com a denominação de Terra Santa, pela lei estadual nº 5699, de 13-12-1991, desmembrado dos municípios de Faro (Sede do antigo distrito de Terra Santa) e Oriximiná, sancionada pelo Governador Jader Barbalho. Sua instalação aconteceu em 1º de janeiro de 1993, com a posse do prefeito, vice-prefeito e vereadores eleitos no pleito municipal de três de outubro de 1992. Além do distrito-sede, o município possui diversas comunidades ribeirinhas e de terra firme. Entre elas: Conceição, Alemã, São Francisco, Cabeceira dos Cláudios, Chuedá, Jauaruna, Capote, Paraíso, Nascimento, Urupanã, Casa Grande, Uxi, Itaupal, Bom Jardim, Piraruacá, Pirarucu, entre outras.

3.3 Localização

Terra Santa é um dos treze municípios da Região de Integração Baixo Amazonas, que integra a mesorregião Baixo Amazonas. A sede municipal está situada entre as coordenadas geográficas 2°6'16" de latitude Sul e 56°29'15" de longitude a Oeste de Greenwich. Apresenta extensão territorial de 1.895,88 km² e tem como municípios limítrofes: Oriximiná, Juruti e Faro.

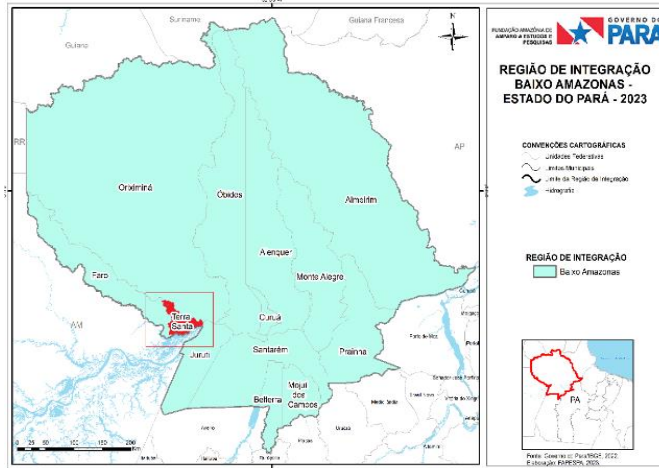


MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



O Município localiza-se ao norte Brasileiro, situado a uma altitude de 19 (dezenove) metros acima do mar. Distante da capital 891 (oitocentos e noventa e um) km (em linha reta) e 1.097,923 (um milhão, noventa e sete mil e novecentos e vinte e três) km (via fluvial). Tendo como Municípios limítrofes: Faro, Oriximiná, Óbidos, Juruti, Nhamundá (AM), Parintins (AM). Sua população conforme o IBGE 2022, é de 18.917 (dezoito mil e novecentos e dezessete) habitantes, distribuídos em uma área de 1.896 (um mil e oitocentos e noventa e seis) km² de extensão territorial.

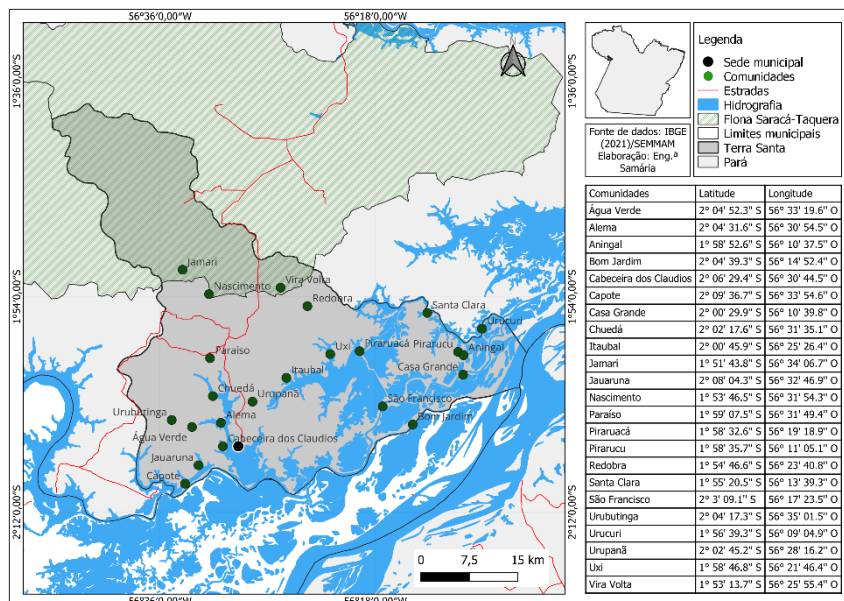
Figura 2 - Mapa de localização do município na Região de Integração do Baixo Amazona



Fonte: <https://fapespa.pa.gov.br/sistemas/radar2023/portfolio.html>

O Município de Terra Santa faz divisa com o Estado do Amazonas, interligados pelo Rio Nhamundá e a Floresta Nacional Saracá-Taquera.

Figura 3 - Mapa de localização e limites intermunicipais

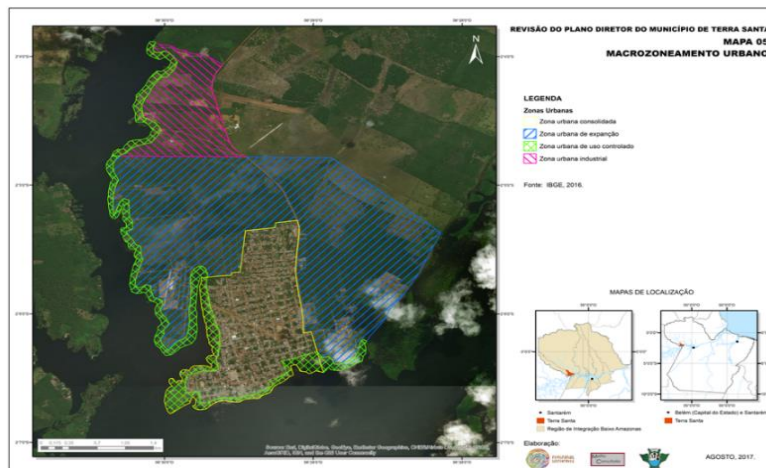


Fonte: IBGE (2021). Elaboração: SEMMAM Terra Santa, 2023

3.4 Evolução urbana

A primeira rua construída foi a Rua Rui Barbosa que fica às margens do lago Algodal, tendo como referência a casa paroquial e praça Santa Isabel e se expandiu com a criação dos bairros: Centro, Juvenil, Aparecida, Santa Clara, São Francisco, Cidade Nova, e mais recentemente Conquista, Palmares e Jamary. As vias dos bairros: Centro, Juvenil, Aparecida e São Francisco estão 100% pavimentadas em concreto, asfáltica e bloquete. As demais estão parcialmente pavimentadas, houve uma expansão imobiliária em aproximadamente 2.000(dois mil) lotes na área denomina da Conquista que fica localizada ao lado direito da PA-441, além desses, existem ainda loteamentos particulares sendo estruturados, denominados Palmares e Jamary.

Figura 4 - Mapa de macrozoneamento urbano



Fonte: IBGE (2021) Elaboração, PDM, terra Santa, 2017

A estimativa de crescimento populacional do município de Terra Santa foi realizada com dados do último censo demográfico do IBGE (2022). Para isso, foram projetados os valores de população para o ano inicial (2024) de 12.945 habitantes na zona urbana e de 5.851 habitantes na zona rural.

Figura 5 - Imagem aérea de Terra Santa



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação, 2024.

3.5 Aspectos ambientais

Clima

O clima em Terra Santa é tropical. Só existe uma curta época seca e não é muito eficaz, enquanto que na maioria dos meses do ano existe uma pluviosidade significativa. O clima é classificado como ameno, segundo a Köppen. A temperatura média em Terra Santa é 27.4 °C. Pluviosidade média anual de 2.358 Milímetros.

Cobertura e uso do solo

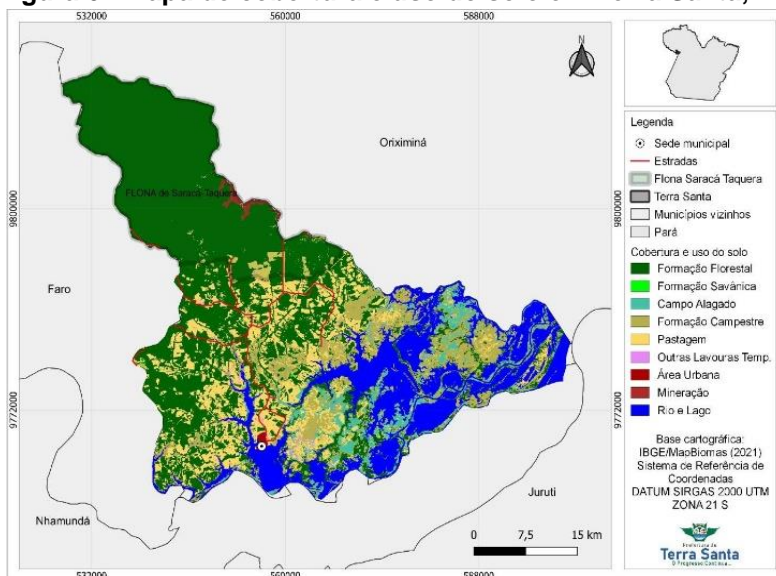
O mapa de uso e cobertura do solo permite visualizar diferentes coberturas existentes numa determinada região. Na Figura 06, ilustra-se a distribuição espacial das classes de cobertura e uso da terra no município de Terra Santa, Pará.

Observou-se que aproximadamente 924,69 km² (48%) da extensão territorial do município de Terra Santa é coberto por floresta, sendo desse total, 520,2 km² pertence à Floresta Nacional Saracá – Taquera, Unidade de Conservação da categoria de uso sustentável (BRASIL, 2000).

As áreas de formação campestre são paisagens naturais formadas, principalmente, por vegetação herbácea (ervas), gramíneas e arbustos de pequeno porte e possuem cerca de 224,8 km² (11,9%) distribuídos no município. O uso pecuário foi contabilizado em 286,6 km² de pastagem cultivada (15%).

Notou-se ainda uma porção considerável de rios e lagos, com abrangência total estimada em 345 km². Também foram registrados 94 km² de campos alagados e 9 km² de uso para mineração. A área urbanizada tem aproximadamente 2,63 km².

Figura 6 - Mapa de cobertura e uso do solo em Terra Santa, Pará



Fonte: IBGE/MAPBIOMAS (2021)- SEMMAM

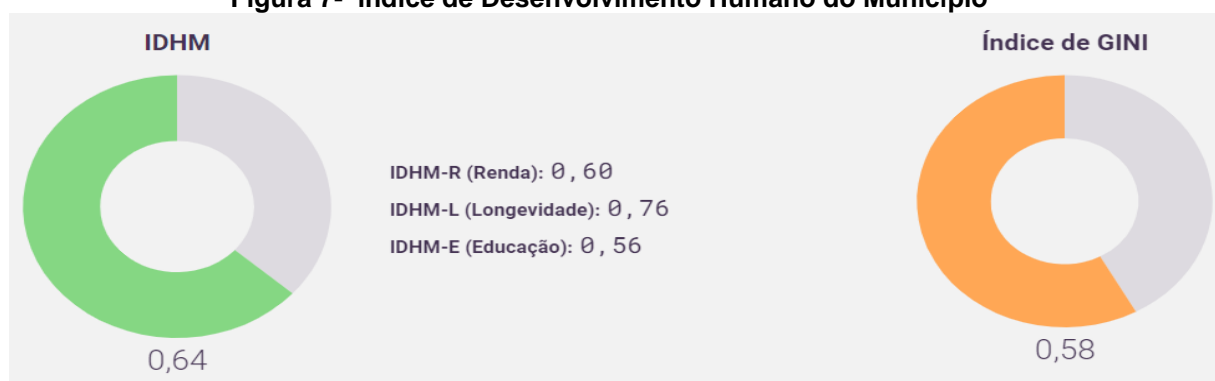


4. DADOS SÓCIO ECONÔMICOS

4.1 Economia e Finanças

O município possui sua economia baseada na pecuária, agricultura, o extrativismo em geral, bem como a projeção de exploração mineral de bauxita. Em 2021, o PIB per capita era de R\$ 27.253,9. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 26 de 144 entre os municípios do estado e na 2390 de 5570 entre todos os municípios. Já o percentual de receitas externas em 2015 era de 95,8%, o que o colocava na posição 17 de 144 entre os municípios do estado e na 612 de 5570. Em 2017, o total de receitas realizadas foi de R\$ 56.895,47 (x1000) e o total de despesas empenhadas foi de R\$ 51.664,67 (x1000). Isso deixa o município nas posições 81 e 88 de 144 entre os municípios do estado e na 1626 e 1609 de 5570 entre todos os municípios. A partir da média geométrica das três dimensões do IDHM (renda, longevidade e educação) é calculado o Índice de Desenvolvimento Humano do Município. O IDHM de Terra Santa é 0,64, o que é considerado médio.

Figura 7- Índice de Desenvolvimento Humano do Município



Fonte: <https://infosanbas.org.br/municipio/terra-santa-pa/>

4.2 Dados habitacionais

Este indicador, que comumente se utiliza, está relacionado diretamente às deficiências do estoque de moradias, abarcadas aquelas sem condições de serem habitadas em razão da precariedade das construções ou do desgaste da estrutura física, inclui-se ainda, a necessidade de incremento do estoque, em função da coabitação familiar forçada (famílias que pretendem constituir um domicílio unifamiliar), dos moradores de baixa renda com dificuldades de pagar aluguel nas áreas urbanas e dos que vivem em casas e apartamentos alugados com grande densidade, incluindo a moradia em imóveis e locais com fins não residenciais. O déficit habitacional pode ser



entendido, portanto, como déficit por reposição de estoque e déficit por incremento de estoque (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2018).

Considera situações de reposição ou incremento do estoque de moradias, e adota os seguintes componentes:

- **Habitação precária:** Domicílios rústicos e improvisados Coabitação familiar soma das famílias conviventes secundárias (apenas as que declaram sua intenção de ter domicílio exclusivo).
- **Coabitação familiar:** soma das famílias conviventes secundárias (apenas as que declaram sua intenção de ter domicílio exclusivo)
- **Adensamento excessivo:** em domicílios alugados relacionado a moradias em que o número de moradores por dormitório é maior que três.
- **Ônus excessivo com aluguel:** Domicílios urbanos em que a renda familiar é de até três salários mínimos e nos quais se despende mais de 30% da renda mensal com aluguel da moradia.

O Programa Nacional de Habitação Rural (PNHR) é uma das faces do Programa Minha Casa Minha Vida e foi criado para incentivar a manutenção da família no campo e oferecer moradia por meio da reforma ou da construção de novas moradias. As unidades habitacionais deverão atender as condições mínimas estabelecidas pelo programa, garantindo qualidade e soluções de água, esgoto, iluminação, segurança e qualidade de vida para as famílias contempladas. No município de Terra Santa a situação dos habitantes por domicílios era de 4,69 habitantes por unidades domiciliares permanentes, no ano de 2010. A tabela 01 (DATASUS/MS) demonstra a trajetória desta situação no período de 1996, 2000, 2007 e 2010.

Tabela 1 - situação dos habitantes por domicílios

Ano	População (Hab.)	Unidades domiciliares	Habitantes/unidades domiciliares
1996	13.043	2.164	6,03
2000	14.592	2.499	5,84
2007	15.316	3.522	4,35
2010	16.949	3.617	4,69

Fonte: DATASUS/MS - Elaboração: IDESP/SEPOF, 2014

Fonte: IBGE/COHAB/IDESP, 2014, Censo 2010. Elaboração: Projetos e Assessoria Técnica Ltda (2010). FAPESPA, 2019.



4.3 Saúde

A infraestrutura de saúde encontrada em Terra Santa, segundo DATASUS/MS (2013) Unidades Ambulatoriais cadastradas no SIASUS o Município não possui policlínica; hospital especializado; laboratório central de saúde pública; unidade de vigilância em saúde, entre outras. No município já existe uma farmácia municipal regularizada. Em relação aos profissionais de saúde, o Departamento de Informática do Serviço Único de Saúde do Brasil (DATASUS), considera-se ainda, todos os profissionais que trabalham na área da saúde, inclusive os da área administrativa.

As principais causas de óbitos no município para os anos de 2011 e 2012 evidencia as doenças do aparelho respiratório como causa de maior frequência, seguidas por doenças do aparelho digestivo e geniturinário. Em 2012 houve o surgimento de óbitos por transtornos mentais e comportamentais e do sistema nervoso e o desaparecimento de causas externas morbidade e mortalidade.

São poucos os registros de mortes ou acidentes de trânsito na área urbana do município nos últimos anos, mas é possível que ocorram sinistros isolados envolvendo principalmente motocicletas e pedestres na área urbana que não são notificados.

Acidentes de trânsito/índices/fatores/locais de maior incidência)

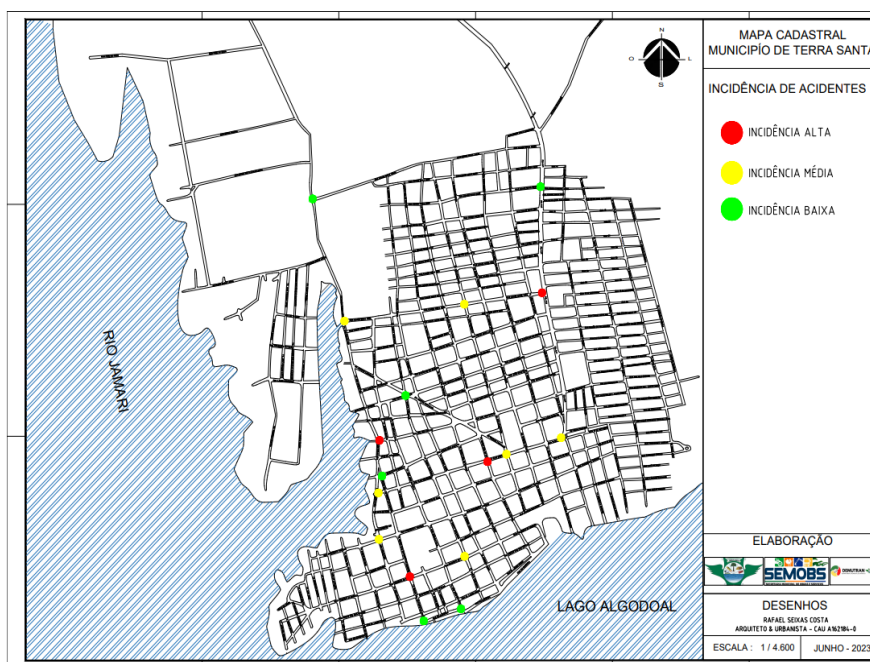
Acidentes de trânsito:

ANO 2021: Total de 130 acidentes;

ANO 2022: Total 309 acidentes (03 óbitos);

ANO 2023: 311 lesionados, 05 óbitos. Total 316

Figura 8- Mapa de incidência de acidentes



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023



4.4 Educação

A educação básica é composta, segundo a Lei de Diretrizes e Bases da Educação – LDB nº 9394/96, pela Educação Infantil; Ensino Fundamental e Ensino Médio, garantida constitucionalmente para todos os brasileiros (“Direito de todos, dever do Estado e da Família”).

Para compreensão ampliada dos índices educacionais, foram utilizados dados oficiais do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisa Anísio Teixeira - INEP e do Ministério da Educação - MEC, dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Educação de Terra Santa, embasamento teórico, entre outras informações relevantes.

A rede de ensino do município de Terra Santa é composta de 27 estabelecimentos educacionais, sendo 26 da rede municipal; 1 da rede estadual e 0 da rede privada distribuídas entre a zona urbana e rural. O município não possui rede de ensino superior.

A educação infantil é responsabilidade da Secretaria Municipal de Educação percebendo-se os avanços para esta modalidade, principalmente no que diz respeito à valorização dos profissionais que atuam nesta área.

Tabela 2 - Unidades escolares na sede



ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TERRA SANTA SECRETARIA
MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO

ANO LETIVO 2024

Nº	INEP	Nome da Escola	Endereço	Comunidade	Bairro	Contagem total de ALUNOS
1	15004830	E M E I CRECHE NOVA VIDA	RUA 15 DE NOVEMBRO, 236		CENTRO	143
2	15579522	E M E I PARAISO DA CRIANÇA	RUA JUSCELINO KUBITSCHKE, 760		SANTA CLARA	255
3	15004775	E M E I PROFESSORA JULIENE CAVALCANTE FERREIRA	TRAV NOSSA SENHORA DE FATIMA,438		SAO FRANCISCO	140
4	15004864	E M E F JOSE PICANCO BENTES	TRAVESSA 3 DE OUTUBRO, 599		JUVENIL	141
5	15005011	E M E F PE JOSE NICOLINO	RUA 8 DE MAIO, 397		CENTRO	229
6	15571513	E M E F NEUSA BENTES DIOGO	RUA BARAO DO RIO BRANCO, 181		APARECIDA	291
7	15004872	E M E F PROF LEONOR MACHADO FERNANDES	RUA MAGALHAES BARATA, 109		APARECIDA	165
8	15106055	E M E F SIMONE DAS NEVES PINHEIRO	TRAVESSA SAO FRANCISCO, 989		SANTA CLARA	146
9	15210022	E M E I E F PROFª EDMARA CUNHA CARVALHO	RUA DOIS, 300		CIDADE NOVA	448
10	15004767	E M E F S SEBASTIAO	RUA NOSSA SENHORA DAS GRACAS, 316		CENTRO	525
11	15152804	E M E F PROFª NÚBIA BENTES PICANCO	TRAV STA TEREZINHA, S/N		CENTRO	355
12	15527565	E M E F NO CAMPO PROF FRANCISCA SOUZA BARBOSA	RUA SENADOR NILO COELHO, 1557		SANTA CLARA	303
13	15107159	E M E F RAIMUNDA DA COSTA BENTES	RUA 01, 521		CIDADE NOVA	516
14	15171469	ESCOLA MUNICIPAL DE MUSICA NILSON DA SILVA RIBEIRO	TRAVESSA SAO SEBASTIAO,272		CENTRO	0

Fonte: SEMED, Terra Santa, 2022

Tabela 3 - Unidades escolares na área rural

15	15152740	E M E F ARTEMISIA ARAUJO PESSOA	IGARAPE DO NHAMUNDA	SÃO FRANCISCO	ZONA RURAL	6
16	15152766	E M E F BOM JARDIM	PARANA DO BOM JARDIM	BOM JARDIM	ZONA RURAL	5
17	15004996	E M E F NOSSA SRA DA CONCEICAO	RIO NHAMUNDA	CASA GRANDE	ZONA RURAL	16
18	15004899	E M E F NSRA DO PERPETUO SOCORRO	IGARAPE DOS CURRAIS	URUCURI	ZONA RURAL	6
19	15004902	E M E F PEDRO CARLOS DE OLIVEIRA	LAGO DO PIRARUACA	PIRARUACA	ZONA RURAL	25
20	15005020	E M E F S JOAO	COMUNIDADE DO CAPOTE	CAPOTE	ZONA RURAL	16
21	15005046	E M E F SANTA IZABEL	CABECEIRA DO ALEMA	ALEMA	ZONA RURAL	0
22	15004988	E M E F SANTA MARIA	IGARAPE DOS CURRAIS	PIRARUCU	ZONA RURAL	6
23	15005038	E M E F SAO PEDRO	ITAUBAL	ITAUBAL	ZONA RURAL	0
24	15005054	E M E F STO ANTONIO	CABECEIRA DO JAUARUNA	JAUARUNA	ZONA RURAL	0
25	15586600	E M E I F DO ACAIZAL	COMUNIDADE PARAISO	PARAISO	ZONA RURAL	0
26	15586596	E M E I F SANTA CLARA	BOCA DOS CURRAIS	SANTA CLARA	ZONA RURAL	5
27	15177165	E M E I E F FRANCISCA SOUSA SEIXAS	COMUNIDADE REDOBRA	REDOBRA	ZONA RURAL	0
28	15177173	E M E I E F NELSON ROCHA DOS REIS	COMUNIDADE NASCIMENTO	NASCIMENTO	ZONA RURAL	0

Fonte: SEMED, Terra Santa, 2022



Em relação à captação de recurso, a educação infantil é contemplada com os seguintes programas do governo federal: Programa Nacional de Alimentação Escolar-PNAE, Programa Nacional Biblioteca na Escola - PNBf, Programa Dinheiro Direto na Escola-PDDE, Programa Saúde na Escola-PSE.

A Secretaria Municipal de Educação, atende todas as escolas municipais com materiais de manutenção e material didático como complementação. Quanto a gestão escolar, existe um diretor em cada escola. A educação infantil tem por objetivo o desenvolvimento integral da criança até 5 (cinco) anos de idade, em seus aspectos físico, afetivo, psicológico, intelectual e social, complementando a ação da família e da comunidade.

4.5 Serviço de Assistência Social no Município

Na área da Assistência Social, o Município dispõe do Programa de Atenção Integral a Família - PAIF, do Programa de Erradicação do Trabalho Infantil - PET, Programa Saúde na escola, do Benefício de Prestação Continuada - BPC, Centros de Referência de Assistência Social - CRAS, Programa Bolsa Família - PBF, entre outros.

O Programa Bolsa Família (PBF) é um programa de transferência condicionada de renda que beneficia famílias pobres e extremamente pobres, inscritas no Cadastro Único. O município aderiu ao Programa Bolsa Família do Governo Federal com intuito de apoiar as famílias mais pobres e garantir a elas o direito à alimentação e o acesso à educação e a saúde. O Programa visa à inclusão social dessa faixa da população brasileira, por meio de transferência de renda e da garantia de acesso a serviços essenciais. O Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome tem apoiado os municípios na ampliação e melhoria do acompanhamento das famílias mais vulneráveis por intermédio do Programa de Atenção Integral à Família (PAIF). O PAIF é implementado por meio dos Centros de Referência da Assistência Social — CRAS, unidades públicas de base territorial, localizadas em territórios de vulnerabilidade social, que atuam com as famílias e indivíduos em seu contexto comunitário. Em Terra Santa, foi implantado o Centro de Referência da Assistência Social - CRAS que é responsável pela oferta de serviços de Proteção Social Básica do Sistema Único de Assistência Social (SUAS), realizando trabalho social de caráter continuado com famílias, no sentido de fortalecer a função protetiva das mesmas, promovendo o acesso e usufruto de direitos que venha contribuir na melhoria da qualidade de vida das famílias



ATENDIMENTOS CRAS – PAIF

- Famílias em situação de extrema pobreza – 2.742
- Famílias beneficiárias do PBF – 2.666
- Famílias com membros beneficiários do BPC - 260
- Famílias com crianças ou adolescentes no SCFV - 06 a 15 anos - 119
- Famílias com adolescentes no SCFV - 15 a 17 anos - 90
- atendimentos individualizados – 191 (setembro 2017)
- Famílias encaminhadas para inclusão no cadastro único – 191 (setembro 2017)
- Famílias encaminhadas para atualização do cadastro único – 05 (setembro de 2017)
- Indivíduos beneficiários do BPC - 397

Para o fortalecimento da agenda municipal da assistência social, segundo o boletim divulgado pelo MDS foi disponibilizado recursos para a ampliação da rede e a qualificação dos seus serviços.

OUTROS PROGRAMAS SOCIAIS FEDERAIS

- Serviço de convivência e fortalecimento de vínculos;
- Serviço para crianças e adolescentes de 6 a 15 anos – 119;
- Serviço para adolescentes e jovens de 15 a 17 anos – 90;
- Serviço para idosos – 70;
- Benefício de prestação continuada – BPC –total 397;
- Curso de Capacitação para geração de renda (4 cursos): 30;

4.6 Segurança pública

No município de Terra Santa a segurança pública conta com 01 Delegacia de Polícia Civil e 01 Departamento de Polícia Militar (DPM). A polícia civil é composta por 01 delegado, 02 investigadores e 01 escrivão. O Departamento da polícia militar possui 02 equipes com 12 (doze) policiais que se revezam, 02 (duas) viaturas e 2 motos atendendo as necessidades da Polícia Militar e 02 (duas) viaturas atendendo as necessidades da polícia Civil.

O município possui índice de violência e crimes baixos por caracterizar-se como uma cidade pacata. Quanto aos crimes contra a pessoa, contra o patrimônio e crimes violentos ocorridos no período de 2007 a 2012 no município, observa-se que houve aumento em todas as classes de crimes.

Figura 9 - Delegacia de policia



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação PMTS, 2024

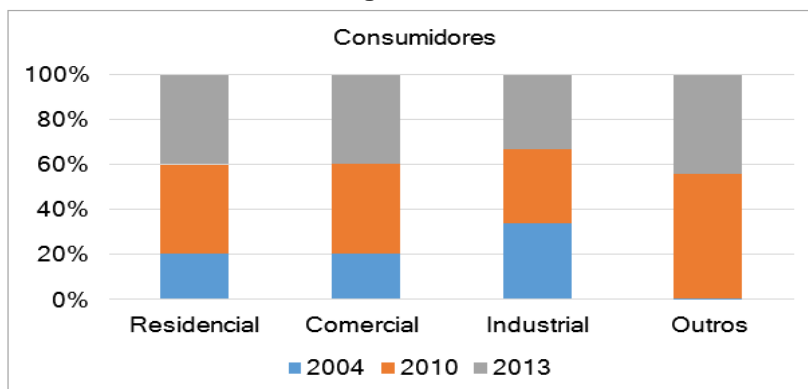
5. INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS

5.1 Energia elétrica (EQUATORIAL, FORNECIDO PELA GUASCOR)

O sistema de energia elétrica está a cargo da Equatorial Energia, gerado por termelétricas, beneficiando 5.941 consumidores, decorrente de grande investimento do programa Luz para Todos do governo federal (IDESP, 2014).

Em 2013, o consumo de energia elétrica no município de Terra Santa totalizou 11.219.487 milhões de quilowatts-hora (KW/h) (IDESP, 2014). Ao longo do período de 2004 a 2013, o ramo industrial manteve-se com o menor consumo energético, influência provável da menor quantidade de consumidores industriais em relação aos residenciais e comerciais no município (figura XXX).

Figura 10 - Consumidores de Energia Elétrica Por Classe 2004/2010/2013



Fonte: IDESP, 2014

5.2 Comunicação e serviços bancários

O Município de Terra Santa recebe a transmissão da estação de rádio. Toda população que tem acesso a televisão, assiste a programações da Rede Globo, SBT,



Bandeirante, Cultura, Rede Record e outros canais nacionais através de antenas parabólicas.

O Município também dispõe da cobertura de telefonia e canal fechado da operadora Tim e Vivo.

A empresa brasileira de Correios e telégrafos-CORREIOS se constitui como importante instrumento de desenvolvimento do território, pois proporciona sua integração com outras regiões do país. Portanto, oferece serviços de comercialização de selos, telegramas, envelopes, caixas de encomendas, títulos de capitalização, pagamento de boletos bancários, pedido de CPF e licenciamento de veículos automotores.

Os agentes financeiros do município estão representados por duas agências bancárias Banco Bradesco e Banco Banpará e possui também uma Casa Lotérica.

Figura 11 - Agências do Banco Bradesco e Banco Banpará



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação PMTS, 2024

5.3 Política de Saneamento Básico

O Saneamento Básico é o conjunto de serviços públicos, infraestruturas e instalações operacionais, compostos por quatro eixos:

a) abastecimento de água potável: constituído pelas atividades e pela disponibilização e manutenção de infraestruturas e instalações operacionais necessárias ao abastecimento público de água potável, desde a captação até as ligações prediais e seus instrumentos de medição;

b) esgotamento sanitário: constituído pelas atividades e pela disponibilização e manutenção de infraestruturas e instalações operacionais necessárias à coleta, ao transporte, ao tratamento e à disposição final adequados dos esgotos sanitários, desde as ligações prediais até sua destinação final para produção de água de reuso ou seu lançamento de forma adequada no meio ambiente;



c) limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos: constituídos pelas atividades e pela disponibilização e manutenção de infraestruturas e instalações operacionais de coleta, varrição manual e mecanizada, asseio e conservação urbana, transporte, transbordo, tratamento e destinação final ambientalmente adequada dos resíduos sólidos domiciliares e dos resíduos de limpeza urbana; e

d) drenagem e manejo das águas pluviais urbanas: constituídos pelas atividades, pela infraestrutura e pelas instalações operacionais de drenagem de águas pluviais, transporte, detenção ou retenção para o amortecimento de vazões de cheias, tratamento e disposição final das águas pluviais drenadas, contempladas a limpeza e a fiscalização preventiva das redes;

No município de Terra Santa, o abastecimento de água é realizado pela Companhia de Saneamento do Pará (COSANPA), através de fontes subterrâneas obtidas por meio de poços de captação, seguido pelo processo de distribuição para as residências.

Quanto ao sistema de esgotamento sanitário, não há rede pública de coleta de esgoto. Dessa forma, a disposição é realizada por meio de sistemas individuais alternativos de saneamento, com cada residência possuindo sua própria fossa séptica ou sumidouro. As águas residuais, provenientes de atividades domésticas como cozinha e banheiro, são descartadas diretamente na via pública, sem tratamento adequado, resultando em esgoto a céu aberto, que é direcionado através das sarjetas para o lago Algodão.

A gestão de resíduos sólidos domiciliares e urbanos é conduzida pela prefeitura municipal e mais duas empresas terceirizadas. As atividades operacionais incluem coleta, transporte e destinação final para um lixão a céu aberto. Os serviços compreendem coleta domiciliar porta a porta, bem como a execução de serviços de limpeza, como varrição, capina, roçagem, poda e outras atividades relacionadas em vias e espaços públicos.

No que diz respeito à drenagem pluvial, o município ainda carece de uma rede de drenagem abrangente em sua área urbana. Embora existam algumas vias públicas equipadas com drenagem superficial, apenas uma avenida de extensão aproximada de um quilômetro possui uma rede completa, incluindo sarjetas, bocas de lobo, poços de visita e galerias subterrâneas. Nessas áreas, são realizadas atividades de limpeza e desobstrução, removendo terra, areia, plásticos e outros materiais depositados nas vias públicas que possam obstruir o sistema de drenagem.

Informações coletadas do Plano de Saneamento Básico elaborado em 2022 e Política de Saneamento Básico LEI Nº 312/2022



5.4 Setor produtivo

- Agricultura

Tabela 4 - Quantidade Produzida e Valor da Produção dos Principais Produtos das Lavouras

Produtos	Área Colhida (ha)			Quant. Produzida (t)			Valor (mil reais)		
	2022	-	-	2022	-	-	2022	-	-
Abacaxi (mil frutos)	-			-			-		
Cana-de-açúcar	5			100			50		
Feijão (em grão)	2			1			3		
Mandioca	64			632			284		
Melancia	8			120			132		
Milho (em grão)	10			7			7		

Fonte: IBGE/PAM
Elaboração: FAPESPA/SEPLAD

- Pecuária

Tabela 5 - Área Colhida, Quantidade Produzida e Valor da Produção dos Principais Produtos das Lavouras Permanentes 2022

Produtos	Área Colhida (ha)			Quant. Produzida (t)			Valor (mil reais)		
	2022	-	-	2022	-	-	2022	-	-
Açaí	-			-			-		
Banana (cacho)	5			45			45		
Laranja	4			48			48		
Maracujá	1			9			18		

Fonte: IBGE/PAM
Elaboração: FAPESPA/SEPLAD

Tabela 6 - Quantidade e Valor dos Produtos de Origem Animal 2021-2022

Tipo de Rebanho	Efetivo							
	2021	2022	-	-	-	-	-	-
Bovino	32.706	33.500						
Equino	2.129	2.655						
Bubalino	693	869						
Suíno - Total	2.080	2.296						
Suíno - Matrizes de Suínos	228	245						
Caprino	714	698						
Ovino	1.401	1.485						
Galináceos - Total	5.960	5.740						
Galináceos - galinhas	1.100	1.205						
Codornas	-	-						
Vacas Ordenhadas	2.518	5.025						

Fonte: IBGE/Pesquisa Pecuária Municipal
Elaboração: FAPESPA/SEPLAD

Nota 1: A série de efetivos dos rebanhos, por tipo, foi encerrada no ano de 2012, iniciando uma nova série a partir de 2013
Nota 2: Os dados sobre matrizes de suínos só estão disponíveis a partir de 2013.

- Extrativismo vegetal

Tabela 7 - Extrativismo vegetal/mineral

Produtos	Quantidade Produzida (t)				Valor (mil reais)			
	2021	2022	-	-	2021	2022	-	-
ALIMENTÍCIOS								
Açaí (fruto) (t)	4	3			9	9		
Castanha-de-caju (t)	-	-			-	-		
Castanha-do-pará (t)	118	105			296	284		
Outros (t)	602	561			1.089	967		
MADEIRAS								
Carvão vegetal (t)	60	59			48	53		
Lenha (m³)	4.621	3.970			97	79		
Madeira em tora (m³)	68.278	59.959			46.209	29.020		
OLEAGINOSOS								
Copaíba (óleo) (t)	0	0			1	1		
Outros (t)	0	0			0	0		

Fonte: IBGE/PEVS
Elaboração: FAPESPA/SEPLAD



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



Tabela 8 Desflorestamento Acumulado (km²), Incremento (Desflorestamento km²), Área de Floresta (km²), Hidrografia (km²) e Número de Focos de Calor 2010-2022

Anos	Desflorestamento Acumulado (km ²)	Incremento (Desflorestamento km ²)	Área de Floresta (km ²)	Hidrografia (km ²)	Número de Focos de Calor
2010	340,79	4,24	764,00	396,60	32
2011	342,18	1,39	762,60	396,60	30
2012	342,82	0,64	762,00	396,60	58
2013	345,80	2,98	759,00	396,60	55
2014	349,70	3,90	755,10	396,60	83
2015	354,25	4,55	750,60	396,60	96
2016	357,29	3,04	747,50	396,60	46
2017	359,50	2,21	745,30	396,60	32
2018	360,90	1,40	743,90	396,60	24
2019	365,46	4,56	739,30	396,60	18
2020	368,25	2,79	736,60	396,60	50
2021	372,14	3,89	732,70	396,60	18
2022	377,07	4,93	727,70	396,60	62

Fonte: INPE/PRODES
Elaboração: FAPESPA/SEPLAD

Tabela 9 - Cadastro Ambiental Rural (CAR) - Boletim do CAR por Município 2018-2023

Anos	Área Territorial (IBGE/km ²)	Área Cadastrável (km ²)	% Área Cadastrável	Área de CAR (km ²)	% de Área de CAR
2018	1.895,17	1.165,63	61,51	676,65	58,05
2019	1.895,17	1.165,63	61,51	717,62	61,57
2020	1.895,17	1.060,85	55,98	688,72	64,92
2021	1.895,17	1.060,85	55,98	704,51	66,41
2022	1.895,88	1.060,85	55,96	715,06	67,40
2023	1.895,88	1.060,85	55,96	1.060,85	68,36

Fonte: SEMAS-SICAR
Elaboração: FAPESPA/SEPLAD

*Nota: Dados extraídos em fev/2024.

- Receitas Municipais

Tabela 10 - Receita tributária e outras receitas

Receitas Municipais	2021	2022	-	-	-
Receita Corrente	78.803.424	111.047.745			
Receita Tributária	3.822.296	5.443.447			
Impostos	3.569.450	4.929.981			
IPTU	122.221	147.846			
ISSQN ⁽¹⁾	1.438.289	2.666.532			
ITBI	26.013	24.881			
IRRF	1.982.928	2.090.723			
Taxas	252.845	513.466			
Outras Receitas Próprias	61.939	-			
Receitas Transferidas	74.327.495	103.513.818			

Fonte: STN

Elaboração: FAPESPA/SEPLAD

(1) Até o ano de 2001 a sigla desse imposto era ISS.

Nota: O total da Receita Própria equivale à soma da Receita Tributária e Outras Receitas Próprias

6. DIGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO

6.1 Gestão da mobilidade

A Lei nº. 311/2022, de 16 de maio de 2022, dispõe sobre a criação do Departamento Municipal de Trânsito – DEMUTRAN, e da Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI, estando vinculado à Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, para exercer as competências do art. 24, da Lei Federal nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.



O Departamento Municipal de Trânsito do Município de Terra Santa está localizado na Rua Nossa Sra. Das Graças, s/n, bairro São Francisco, funciona em prédio alugado. Vale ressaltar que a estrutura administrativa do município, regulamentada através da Lei nº. 320/2022, organiza o Departamento Municipal de Trânsito da seguinte forma:

- 1) Departamento Municipal de Trânsito;
- 2) Junta Administrativa de Recursos de Infrações;
- 3) Divisão de Engenharia e Sinalização;
- 4) Divisão de Fiscalização, Tráfego e Administração;
- 5) Divisão de Educação de Trânsito;
- 6) Divisão de Controle e Análise de Estatística de Trânsito.

No entanto, apesar da estruturação administrativa e espaço físico adequado, o quadro de servidores é composto pelo Diretor de Departamento e Agente Administrativo, que realizam trabalhos somente administrativos. Em razão da falta de servidores efetivos no quadro municipal do DEMUTRAN e da Municipalização do Trânsito, os demais departamentos deixam de realizar as atividades relativas à Mobilidade e Trânsito do Município.

6.2 Estrutura viária ou sistema viário geral

O Sistema Viário de uma cidade é o conjunto de vias públicas, devidamente hierarquizadas, que constituem o suporte físico da circulação urbana no território do município e deve ser construído e organizado com o objetivo de permitir uma mobilidade condizente com as necessidades de todos os agentes do trânsito.

“A mobilidade urbana é um atributo associado a pessoas e bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamentos, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamentos a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas) e motorizados (coletivos e individuais). (M. Cidades, 2013, p. 20).

O Sistema viário é um dos instrumentos que devem ser utilizados para permitir a mobilidade da população envolvida, com rapidez, segurança e conforto. Ele deve ser elaborado em conjunto com Plano Diretor Local. Compete aos órgãos ou entidades municipais de trânsito administrar as vias públicas urbanas municipais quanto ao



planejamento, à operação, à regulamentação do trânsito de veículos, à sinalização, à manutenção e à operação do sistema de estacionamento rotativo. Artigo 24 CTB (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015).

Observa-se que, a configuração do sistema viário e a topografia constituíram um sistema viário adequado para as ligações radiais entre os bairros e as áreas centrais, por meio de rotas diretas, o que torna possível separar o conjunto de vias em: **Sistema Viário Principal** com rotas de maior fluxo de transportes e usuários e; **Sistema Viário Secundário** com rotas de menor fluxo e que servem, sobretudo, de ligações entre os bairros, as vias locais e as rotas principais.

Tabela 11 - Principais vias e suas dimensões

BAIRROS	LARGURA DAS VIAS
CENTRO	VARIAM ENTRE 6 e 7,5M
JUVENIL	VARIAM ENTRE 6 e 7,5M
APARECIDA	VARIAM ENTRE 6,5 e 7,5M
SÃO FRANCISCO	VARIAM ENTRE 6,5 e 7,5M
SANTA CLARA	VARIAM ENTRE 6,5 e 7,5M
CIDADE NOVA	VARIAM ENTRE 7 e 7,5M
CONQUISTA	VARIAM ENTRE 6,5 e 7M
JAMARY	VARIAM ENTRE 6,5 e 7M
PALMARES	VARIAM ENTRE 6,5 e 7M

Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2023

Considerando a origem do município e a dinâmica de ocupação do espaço, a maioria das vias do centro da cidade só possuem larguras adequadas para canalizar tráfego de veículos em mão única, as demais vias estão adequadas para o fluxo em mão dupla, pois, acabam adquirindo essa função por conta da localização na malha viária e do papel que desempenham na rede de articulação com as demais vias. Porém, em algumas vias por conta do padrão de arruamento, são utilizadas para a mobilidade dos modos motorizados, não motorizados e pedestre, sem uma definição dos espaços ou sinalização que indique o correto uso da via com segurança. Na readequação das vias principais observa-se a existência de sinalização horizontal.

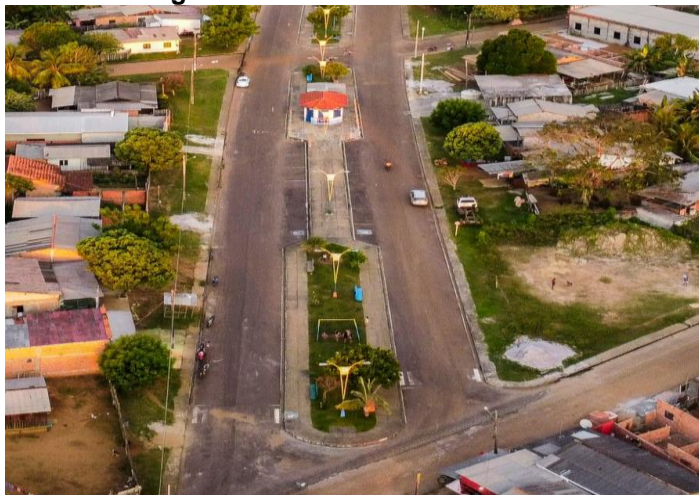
Figura 12 - Mapa de bairros



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023

A avenida denominada Marcos Carvalho, uma das mais largas, é dividida por um canteiro central arborizado, medindo na sua totalidade aproximadamente 21,00m de largura com calçamento para pedestre e local de estacionamento, cada uma das vias mede 7,00m de largura.

Figura 13 - Avenida Marcos Carvalho



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação, PMTS, 202

A PA-441 possui duas vias medindo 7,5m cada, e um canteiro central arborizado medindo 1,5m, conforme imagem abaixo.

Figura 14 - PA-441



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação PMTS, 2024

6.3 Estrutura viária da zona rural

As vias que dão acesso às localidades rurais são de terra batida, com ocorrência de buracos, declives, e em períodos chuvosos acabam se formando poças e lamaçais. Ressalta-se ainda que quem trafega pela parte da noite se depara com a ausência de iluminação. É também caracterizada pela grande quantidade de pontes, fato este que



também se torna um grande desafio uma vez que precisa mantê-las em bom estado de conservação. Nos últimos anos, foram reformadas e realizada manutenção de aproximadamente 12 pontes, feitas de madeira.

O acesso para a zona rural se faz pelos ramais vicinais que se expandem da PA-441, são aproximadamente 17 (dezessete) ramais vicinais, todas estradas de chão que variam de aproximadamente 6,5m a 6,80m de largura. Esses ramais vicinais, dão acesso para várias comunidades via terrestre conforme Tabela 12: ramais vicinais com maior trafegabilidade.

Tabela 12 - Ramais vicinais com maior trafegabilidade e dimensões

RAMAIS VICINAIS	LARGURA
VICINAL PORTO GRANDE	6,50m
VICINAL PERU DE RODA	6,50m
VICINAL CARANÁ	6,50m
VICINAL PARAÍSO 02	6,50m
VICINAL URUPANA 02	6,50m
VICINAL SUCURIJÚ	6,80m
VICINAL REDOBRA	6,80m
VICINAL URUBUTINGA	6,50m
VICINA JAMARY	6,80m
VICINAL REMEDIO	6,50m
VICINAL BARANDA	6,80m
VICINAL RANCHO FUNDO	6,50m
VICINAL 13 PORTEIRAS/NASCIMENTO	6,80m
VICINAL MARIA LOPES	6,50m
VICINAL DO PARQUE	6,80m
VICINAL CHICO ALMEIDA	6,50m
VICINAL CANÁRIO/KENED/CAMBÃ/ROCHICO	6,50m
VICINAL VIRA VOLTA	6,80m
VICINAL PARAÍSO	6,80m
VICINAL NASCIMENTO	6,80m
VICINAL SERRA	6,80m

Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

6.4 Formas de acesso via terrestre

As opções de acesso para se chegar ao Município de Terra Santa são através das rodovias PA-441 e 225, que faz ligação com o município de Faro. O acesso para o Projeto Porto Trombetas é realizado por uma vicinal sem denominação, foi construída pela Mineradora em parceria com a Prefeitura.

Figura 145 - Rodovia PA-441



Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2023

Nas figuras abaixo indicamos as pontes com maior trafegabilidade e que necessitam de manutenção constante.

Ponte do Matamatá, liga Terra Santa a Faro e comunidades. Possui declives acentuados passíveis de acidentes, é construída toda em madeira, e em virtude da enxurrada foi feito o aterramento com piçarra para evitar a erosão na cabeceira da ponte. Possui tráfego intenso inclusive de veículos de carga de madeira e passageiros.

Ponte do Posto Aurora – Liga Terra Santa à Mineração Rio do Norte (MRN) e comunidades. É construída toda em madeira, possuindo tráfego intenso inclusive de veículos de carga de madeira e passageiros.

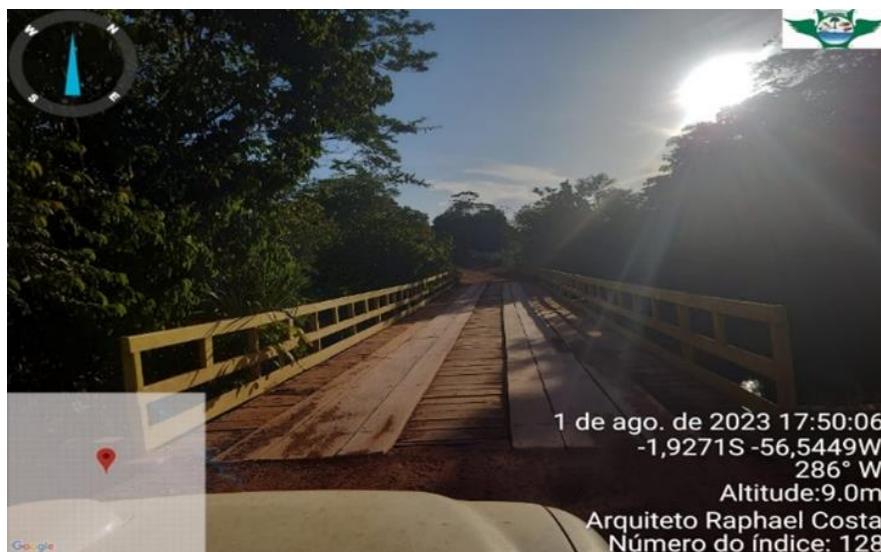
Figura 15 - Ponte do Posto Aurora



Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2024

Ponte do Jamary, liga Terra Santa a Faro. É construída toda em madeira, possuindo tráfego intenso inclusive de veículos de carga de madeira e passageiros.

Figura 17 - Ponte do JAMARY



Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2023

Ponte do Nascimento, liga Terra Santa a Faro. É construída toda em madeira, possuindo tráfego intenso inclusive de veículos de carga de madeira e passageiros.

Figura 18 - Ponte do Nascimento



Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 20

6.5 Formas de acesso via fluvial

Os outros acessos são realizados via fluvial com acesso intramunicipal para as áreas ribeirinhas e intermunicipal com ligação para os municípios do Baixo Amazonas como: Faro, Oriximiná, Juruti, Óbidos e Santarém e Interestadual para Nhamundá, Parintins, Itacoatiara e Manaus.

Figura 16 - Via fluvial -Empresas que Transportam Cargas e Passageiro)

ROTEIRO DE VIAGEM						
EMBARCAÇÃO	SAÍDA	HORA	RETORNO	HORA	ESCALA	CONTATO
SANTARÉM	NAVIO CIDADE DE ORIXIMINÁ	DOMINGO	19:00	TERÇA-FEIRA	17:00	FARONHAMUNDA (93)99177-4802 (93)99183-1084 (93) 9828-3131
	FERRY BOAT CIDADE DE TERRA SANTA	TERÇA-FEIRA QUINTA-FEIRA	19:00	QUARTA-FEIRA SEXTA-FEIRA	18:00 17:00	FARONHAMUNDA (93)99230-9832 (93)99417-2438
	FERRY BOAT PRINCESA DE JURUTI	QUARTA-FEIRA SEXTA-FEIRA	19:00	QUINTA-FEIRA SEGUNDA-FEIRA	18:00	FARONHAMUNDA (93)99137-6438 (92) 99126-1950 (93)99157-3753
	LANCHA LANA RAFAELA	DOMINGO	5:00	SEXTA-FEIRA	8:00	FARONHAMUNDA (92)99415-5640
MANAUS	NAVIO VIP	DOMINGO	8:00	QUARTA-FEIRA	9:00	FARONHAMUNDA (93)99124-8857 (92)99201-1504
	FERRY BOAT MARIA FLOR	TERÇA-FEIRA	8:00	SEXTA-FEIRA	8:00	FARONHAMUNDA (93)99230-9832 (92)99202-1110 (93)99188-0383
	FERRY BOAT RITA HELENA	SABADO	8:00	TERÇA-FEIRA	18:00	FARONHAMUNDA (92) 99130-7788 (92) 99138-6688 (93) 99171-7182
	LANCHA RITA HELENA	SEGUNDA-FEIRA QUARTA-FEIRA SEXTA-FEIRA	7:00	SEGUNDA-FEIRA SEXTA-FEIRA	14:00	(93)99151-8208 (92)99130-7788
ORIXIMINÁ	LANCHA DONA LIDY	SEGUNDA-FEIRA SEXTA-FEIRA	7:00	SEGUNDA-FEIRA SEXTA-FEIRA	14:00	(93) 99136-7925 (93) 99129-0651
	B/M AMIGÃO	QUINTA-FEIRA DOMINGO	22:00	SEXTA-FEIRA SEGUNDA-FEIRA	12:00	(92)99244-8446
	B/M JACKSON JUNIOR	QUINTA-FEIRA DOMINGO	22:00	SEXTA-FEIRA SEGUNDA-FEIRA	13:00	(93) 98114-2281 (93) 99188-4881
	B/M PRINCESA JACK II	SEXTA-FEIRA	22:00	DOMINGO	21:00	(93)99150-8857 (93)98215-2234
JURUTI	LANCHA PRINC. MIKALLEM	SEGUNDA-FEIRA QUARTA-FEIRA SEXTA-FEIRA	7:00	SEGUNDA-FEIRA QUARTA-FEIRA SEXTA-FEIRA	14:00	(93) 99211-6482
	B/M SÃO SALVADOR	QUINTA-FEIRA DOMINGO	21:00	SEGUNDA-FEIRA SEXTA-FEIRA	12:00	(93)99104-7679

Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2023

6.6 Transporte Aeroviário

O município de Terra Santa dispõe de duas pistas de pouso, uma institucional, o Aeródromo Municipal de Terra Santa que está localizado a 3 km da sede municipal, sendo utilizado para vôos comerciais, feito por aviões de pequeno porte que transportam encomendas e para atendimento emergencial à saúde, principalmente, em casos de pacientes em estado grave e outra de uso exclusivo da Madeireira SAMISE, localizada na PA-441, atendendo o transporte de pequenas aeronaves.

Figura 17 - Aeródromo Municipal de Terra Santa



Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2023

Figura 18 - Aeródromo Municipal de Terra Santa, espera



Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2022

6.7 Transporte Coletivo urbano e rural

Pelas suas características de cidade ribeirinha e pela pouca demanda de usuários, não há ônibus coletivos circulares na área urbana da cidade. A ausência dos serviços de transporte coletivo urbano que circule pelo centro e periferia da cidade é um fator identificado no diagnóstico por conta da expansão urbana e da distância dos novos bairros até a área central onde se concentra a maioria dos equipamentos públicos mais utilizados pela população, tais como, hospitais, escolas, hidroviária e outros. Até o momento não houve iniciativa para implantação de linhas circulares, isso não significa que o mesmo não possa ser ofertado em algum momento, devido à expansão urbana. Atualmente os ônibus que circulam na sede refere-se ao transporte coletivo para o deslocamento até a zona rural do município e mais especificamente para o transporte de funcionários da Empresa de Mineração Rio do Norte saindo da sede do município para Porto Trombetas e vice versa.

Tabela 13 - Linha de transporte coletivo existente em Terra Santa.

LINHA	EMPRESA	QUANTIDADE
TERRA SANTA – PORTO TROMBETAS – TERRA SANTA	CATTANI	42
TERRA SANTA – PORTO TROMBETAS – TERRA SANTA	INOVA/AC	42

Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2023

6.8 Transporte Hidroviário

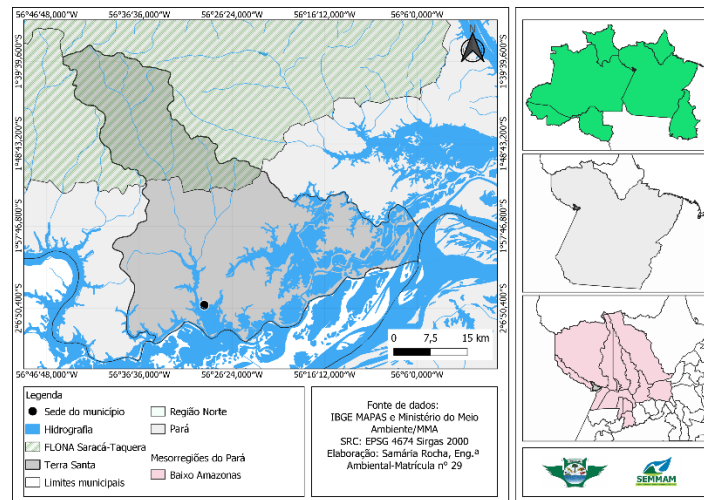
O transporte aquático, aquaviário ou hidroviário consiste no transporte de mercadorias e de passageiros por lanchas, barcos, navios ou balsas, via um corpo de água, tais como oceanos, mares, lagos, rios ou canais. O transporte aquático engloba o transporte fluvial, usando lagos e rios.

O município de Terra Santa, possui rede hidrográfica bastante extensa e navegável em quase toda a sua extensão. Por esse motivo o meio de transporte mais



utilizado são as embarcações de pequeno, médio e grande porte, o transporte escolar e de cargas também fazem parte dessa extensa forma de se deslocar dentro do município.

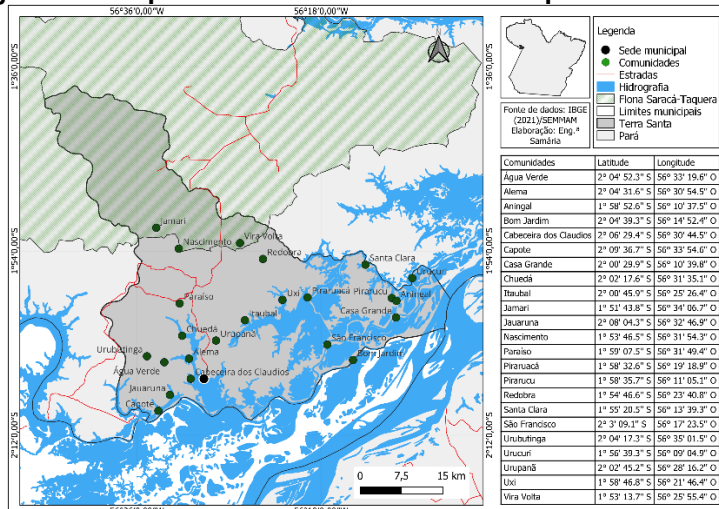
Figura 19 - Mapa Hidrográfico, cursos e corpos d'água



Fonte: IBGE (2021). Elaboração: SEMMAM Terra Santa, 2023.

Para as viagens pequenas entre a sede e as localidades situadas às margens dos rios na zona ribeirinha, são utilizadas pequenas embarcações chamadas de rabeta. que são canoas motorizadas ou ainda canoas a remo. Apesar de sua característica tipicamente hidroviária para os deslocamentos intra e intermunicipal, o município sofre pela carência de estruturas apropriadas no que diz respeito mobilidade da população e de cargas entre pontos de interesses principais que são os portos e locais para embarque e desembarque ao longo dos rios, a maioria deles se utilizam de trapiches inadequados e inseguros para este tipo de deslocamento.

Figura 20 - mapa das comunidades do município de Terra Santa.



Fonte: SEMMAM, Terra Santa, 2024.

O acesso hidroviário para a zona rural é realizado pelos ribeirinhos em embarcações próprias, na zona rural há 13 (treze) locais para embarque e



desembarque, os quais estão localizados nas seguintes comunidades: Itaubaal, Piraruacá, Santa Clara, Pirarucu, Urucuri, Conceição, São Francisco, Bom Jardim, Abaucu Capote, Abaucu Jauaruna, Alema, Açaizal, e Urupanã Piraruacá. Cumpre esclarecer que dois desses locais são permanentes bem estruturados e seguros, os demais locais são provisórios construídos em madeira de maneira rustica, não oferecem segurança mesmo que seja para uso doméstico e de pequenas embarcações individuais, ou seja, não possuem estruturas adequadas.

Figura 21 - Trapiches na zona rural



Fonte: Comitê Diretor do PMMU, 2023

O município possui uma hidroviária equipada e estruturada para atender as demandas de grandes embarcações que fazem o transporte de passageiros e cargas. Localizado às margens do Lago Algodão, o Terminal Hidroviário de Terra Santa tem 744 m² de área total, entre obras civil e naval. O espaço compreende um terminal de cargas, sala de embarque com cadeiras confortáveis, carrinhos para bagagem, televisão, bebedouro, guichês para vendas de passagens, banheiros masculino, feminino e para portadores de necessidades especiais. O espaço foi construído de acordo com os padrões estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo a Prefeitura de Terra Santa, responsável pela administração do terminal, o espaço recebe cerca de oito mil usuários por mês. Os passageiros realizam embarques e desembarques para as cidades de Santarém, Faro, Juruti e Oriximiná, no Pará, e Nhamundá, Manaus e Parintins, no estado do Amazonas. Atualmente, oito empresas estão autorizadas a oferecer as viagens. Segundo a administração municipal, existem atualmente aproximadamente 12 embarcações fazem o transporte de passageiros pelo Terminal Hidroviário de Terra Santa, são elas:



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



TERRA SANTA - SANTARÉM

N/M CIDADE DE ORIXIMINÁ
F/B CIDADE DE TERRA SANTA
F/B PRINCESA DE JURUTI

TERRA SANTA - MANAUS

F/B DIAMANTE COR DE ROSA
F/B MARIA FLOR
N/M VIP
F/B RITA HELENA

TERRA SANTA - PARINTINS

F/B BB

TERRA SANTA - JURUTI

B/M SÃO SALVADOR
F/B BB

TERRA SANTA – ORIXIMINÁ

B/M AMIGÃO
B/M JACKSON JR
B/M PROJETO DE DEUS
B/M PRINCESA JACK II

LANCHAS RÁPIDAS

PARINTINS: RITA HELENA, D. NATALICE.
EXPRESSO ELOISA E TABERNÁCULO DE DEUS.

JURUTI: PRICESA MIKAELLEM E D. NATALICE
ORIXIMINÁ; D. LIDI
MANAUS: PRICESA RAFAELA

Além da Hidroviária Municipal existem outros locais para embarque e desembarque de cargas e passageiros na área urbana, são portos privados e exclusivos de algumas embarcações, sendo 01 (um) no bairro Centro, 01 (um) no bairro Aparecida, 01 (um) no bairro São Francisco.

Figura 22 - Imagem aérea do Porto e Hidroviária



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação PMTS, 2024

Figura 23 - Hidroviária de Terra Santa



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação PMTS, 2024

Figura 24 - Rampa de embarque/desembarque Hidroviária de Terra Santa



Fonte: Secretaria de Governo, Comunicação PMTS, 2024

No entanto, apesar de existir o terminal hidroviário algumas empresas não o utilizam para embarque e desembarque de passageiros, preferindo utilizar o porto “Francisco Cavalcante Anequino” localizado ao lado e o Porto da Garagem, localizado no bairro Aparecida, colocando em risco a vida dos passageiros que fazem o embarque e desembarque junto às cargas.

6.9 Pavimentação das vias

Nos últimos anos o município investiu em pavimentação e recapeamento de vias públicas asfaltadas contemplando diversos bairros. No Mapa de Pavimentação estão identificados os tipos atuais de pavimentações das vias da sede do Município: asfalto, concreto liso, blocos de concreto, e piçarra. vale ressaltar que as ruas do município estão parcialmente pavimentadas o que favorece a fluidez do trânsito com mobilidade motorizada, mas devido a largura de algumas vias serem 6M e 7,5M e com algumas calçadas obstruídas por obstáculos criados pelos próprios moradores e lojista, aumenta o risco para os pedestres que disputam o espaço com os veículos.

Figura 25 - Mapa de pavimentação das vias urbanas



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023



Tabela 14 - Dimensões aproximadas de vias pavimentadas por bairro e entorno

BAIRROS	DIMENSÕES APROXIMADAMENTE DE VIAS EM PERCENTUAIS
CENTRO	100%
JUVENIL	90%
APARECIDA	100%
SÃO FRANCISCO	100%
SANTA CLARA	100%
CIDADE NOVA	80%
CONQUISTA	30%
PALMARES	0%
JAMARI	0%
PERU DE RODA	0%

Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023

6.10 Hierarquia viária

Para que exista um melhor entendimento quanto a conceituação e de acordo com Código de Trânsito Brasileiro – CTB em seu artigo 60 que dispõe quanto a classificação das vias: As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

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

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas

Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. CTB, Artigo 1º, § 1º

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.



VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. Velocidade máxima de 60 km/h.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade. Velocidade máxima de 40 km/h.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas. Velocidade máxima de 30 km/h.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

A estrutura viária do município de Terra Santa é composta por vias de dimensões variadas não existindo ainda a definição de hierarquia do sistema viário. Pelas dimensões da área urbana, dinâmica do trânsito e largura das vias, estas deverão atender às seções viárias normativas conforme definições do Plano de Mobilidade Urbana e da legislação vigente, quanto às vias ainda não planejadas nem projetadas, deverão obedecer as características físicas e de usos segundo os padrões. É importante identificar as ruas ou avenidas que podem ser elevadas a categoria arterial, coletora e local conforme seu uso e localização e disposição na malha viária do município.



Figura 26 - Mapa do sistema viário



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023

6.11 Polos geradores de tráfego (polo gerador de viagem – PGV)

Polos geradores de tráfego, são conceituadas pelo DENATRAN- Departamento Nacional de Trânsito, (2001) como “ empreendimentos de grande porte os quais alteram e impactam a circulação viária nas suas proximidades e áreas adjacentes de forma negativa provocando conflitos entre motoristas e pedestres uma vez que induzem e aumentam a quantidade de viagens para estes locais dificultando a acessibilidade e a mobilidade urbana, pois interferem de forma indesejável na segurança e fluidez do trânsito” (RESENDE; FERREIRA, 2009).

Os polos geradores são formados por pontos em que o fluxo se torna maior com aglomerações de veículos e pessoas por várias razões, sendo geradores de conflitos no tráfego urbano da cidade.

- I. Escolas, faculdades e universidades;
- II. Clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III. Indústrias de médio e grande porte
- IV. Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V. Centros de compras, como shoppings centers;
- VI. Mercados de grande e médio porte;
- VII. Igrejas;
- VIII. Edificações de Serviços Públicos;
- IX. Estádios e ginásios esportivos;
- X. Terminais de cargas

Em Terra Santa, são edificações ou atividades de grande porte que oferecem serviços de importância significativa e que atraem um grande número de deslocamentos em determinados horários. Tais edificações são geradoras de impactos negativos na



circulação e no seu entorno imediato, alterando ou prejudicando a acessibilidade e segurança viária do bairro. São eles:

- Bancos: Banpará, Bradesco
- Escolas: Escola São Sebastião, Escola Nova Vida, Escola Nubia Bentes Picanço, Escola Antônio Candido Machado
- Terminal Hidroviário, Porto da Garagem
- Comércio: Mercadinho da Regiane, Bar Flamaia
- Prédios Públicos: Prefeitura

6.12 Infraestrutura e acessibilidade para pedestres e calçadas

Segundo o Guia Prático para Contração de Calçadas (ABPC, 2012) A calçada ideal é aquela que garante o caminhar livre, seguro e confortável de todos os cidadãos. A calçada é o caminho que nos conduz ao lar. Ela é o lugar onde transitam os pedestres na movimentada vida cotidiana. É através dela que as pessoas chegam aos diversos pontos do bairro e da cidade. A calçada bem feita e bem conservada valoriza a casa e o bairro. A calçada ideal deve oferecer:

- Acessibilidade – assegurar a completa mobilidade dos usuários.
- Largura adequada – deve atender as dimensões mínimas na faixa livre.
- Fluidez – os pedestres devem conseguir andar a velocidade constante.
- Continuidade – piso liso e antiderrapante, mesmo quando molhado, quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais de 3%. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres.
- Segurança – não oferece aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço.
- Espaço de socialização – deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública.
- Desenho da paisagem – propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto visual do usuário.

A NBR 9050:2015 (p.01), estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade. Ainda de acordo com essa norma, para serem considerados acessíveis, todos os espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, atendem ao disposto nesta NBR.



De acordo com levantamentos quanto ao calçamento e acessibilidade, a equipe técnica observou a má utilização desse espaço na área central e em alguns pontos da periferia, segundo análises ficou constatado que:

As calçadas devem ser utilizadas para a mobilidade de pedestres, no entanto são utilizadas de forma inadequada tais como:

- Extensão de algumas lojas para exposição de seus produtos;
- Estacionamento de motos, bicicletas e até mesmo automóveis;
- construção de floreiras;
- Extensão da edificação;
- Irregularidades no piso;
- Degraus que dificultam a circulação;
- Outros obstáculos, como postes, lixeiras, bancas de ambulantes e entulhos, matérias de construção;
- Inexistência de rampas de acessibilidade;

Alguns locais não possuem calçadas, na maioria dos casos as calçadas são irregulares, obstruídas e desniveladas e não possuem rampa de acessibilidade, o que dificulta o trânsito de pedestres e portadores de deficiência, com o aumento da frota de motocicletas, as calçadas passaram a servir muitas vezes de estacionamentos de motos, obrigando o pedestre a ir para a via causando risco a sua segurança. Muitas dessas dificuldades de circulação das pessoas ocorre por que o padrão de calçamento, não atende ao padrão mínimo exigido na Norma Brasileira de Acessibilidade (NBR 9050/2015), que especifica a largura de passeio de 1,20m, livres de qualquer obstrução. Isso significa que uma calçada acessível precisaria ter, no mínimo, 1,90m de largura, uma vez que, além do passeio, as calçadas devem ter uma faixa de serviços com ao menos 0,70m de largura.

Figura 27 Calçadas utilizadas e ocupadas de forma irregular



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023



6.13 Sinalização

Segundo o Código Brasileiro de Trânsito, a sinalização é o “conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam”. Vale destacar que o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (composto pelas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito n. 180/05, 236/07, 243/07, 483/14, 486/14, 690/17, 857/21, 873/21 e 874/21) estabelece que “na concepção e na implantação da sinalização de trânsito, deve-se ter como princípio básico as condições de percepção dos usuários da via, garantindo a real eficácia dos sinais”, para o que é necessário o atendimento aos seguintes princípios: Legalidade; Suficiência; Padronização; Clareza; Precisão e confiabilidade; Visibilidade e legibilidade; e Manutenção e conservação.

De acordo com as pesquisas realizadas no município, observa-se que a maior parte das vias pavimentadas não possuem sinalização horizontal e vertical, faixas de pedestres em locais estratégicos como escolas, supermercados, órgãos públicos em geral, bem como a instalação de placas indicativas para tornar mais segura a circulação de veículos e pedestres. O Município também até o momento não dispõe de sinalização semafórica, no entanto, há um trabalho sendo realizado pelo Departamento Municipal de Trânsito – DEMUTRAN com o intuito de firmar parceria com o Departamento de Trânsito do Estado do Pará – DETRAN-PA, para adquirir os equipamentos, uma vez que há a necessidade de sinalização nas vias de maior fluxo da Sede, como por exemplo, nos seguintes pontos, conforme mapa anexo.

Dentro da cidade, os pontos de maior incidência de acidentes são os cruzamentos. Já na zona rural e de expansão o maior número de acidentes fatais acontece nas rodovias ou vias periféricas e geralmente em retas onde a velocidade média é mais alta e/ou inexistência de lombadas (quebra-molas).

Figura 28 - Mapa de incidência de acidentes



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023



6.14 Estacionamentos

O Anexo I do CTB define estacionamento como a “imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros”, ou seja, comete as infrações previstas no artigo 181 o condutor que mantém o veículo imobilizado por qualquer outra finalidade que não seja estritamente para o embarque e desembarque de passageiros, inclusive ao realizar operação de carga e descarga. De acordo com a Resolução nº 302/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), “fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta resolução”. De acordo com o Art. 2º da Resolução permite vagas privativas apenas nas seguintes situações:

- Veículo de aluguel (exclusivo para veículos que prestam serviços públicos, como táxi e transporte escolar);
- Pessoa com deficiência física;
- Idoso;
- Operação de carga e descarga;
- Ambulância;
- Estacionamento rotativo;
- Estacionamento de curta duração;
- Viaturas policiais.

A Resolução não determinam punições para estabelecimentos que reservam vagas. Em consequência disso, a punição se dá de acordo com cada município, podendo o proprietário ser notificado, multado e, até mesmo, obrigado a levantar a guia. Porém, isso varia de acordo com a fiscalização de cada localidade.

No município é possível encontrar espaços para estacionamentos em algumas vias periféricas mas não existe regulamentação e nem sinalização indicativa do uso dessas áreas, nas ruas do centro da cidade não há sistema de estacionamentos rotativos ou locais disponíveis para estacionar por conta da largura das vias o que dificulta bastante a circulação de carros em determinadas ruas do centro. Nos levantamentos in loco constatou-se irregularidades nos locais onde normalmente os condutores utilizam para estacionar, observou-se que a maioria dos veículos não estacionam de forma adequada, muitas vezes invadindo o leito das ruas ou as calçadas, dificultando a fluidez do trânsito.



Figura 29 Estacionamento na calçada



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023

6.15 Infraestrutura para veículos não motorizados

A Lei nº 12.587/2012, garante a prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado, isso independe do tamanho das cidades, devendo ser materializado nos Plano de Mobilidade Urbana de cada município. Pela Lei 9.503/ 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, CTB, em seu § 2º diz que devem ser respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. Com isso o sistema de transporte não motorizado está relacionado ao transporte à propulsão humana, a pé ou uso de bicicleta. Quando se planeja o sistema viário é indispensável pensar no pedestre, com isso, faz-se necessário projetar, planejar e manter os locais destinados ao tráfego das pessoas, sejam elas pedestres, cadeirantes, idosos, gestantes ou pessoas com deficiências. O passeio público, as faixas de travessia, calçadões, passarelas, rampas de acesso e outros elementos construídos para o deslocamento de pedestres devem maximizar as condições de segurança, conectividade e conforto. (M. Cidades, 2015). Para alguns municípios considera-se ainda as charretes, carroças e triciclos.

Nos últimos anos, houve um grande aumento no uso de bicicletas, não existem dados oficiais que informe o quantitativo exato deste transporte, porém com o grande aumento de ciclistas estima-se 400 (quatrocentos) ciclista que utilizam o veículo pra trabalho, lazer, exercícios e práticas esportivas amadoras. Vale ressaltar que temos eventos todo dia 01 de maio e de setembro de todo ano que reúne ciclistas em um passeio nas principais vias do Município. Considera também os veículos de tração animal que ainda existem no município como transportes não motorizados



Figura 30 Uso da bicicleta para praticas



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023 Davyd

Com relação a segurança dos veículos não motorizados, de acordo com o Código Brasileiro de Transito(CTB), os Municípios também tem o dever de promover o desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas. As ciclovias são projetadas para proporcionar um espaço exclusivo para os ciclistas se deslocarem com segurança. Ao separar as bicicletas do tráfego de veículos, as ciclovias reduzem significativamente os riscos de acidentes e lesões. Na maioria das vezes, a ciclofaixa é identificada a partir da pintura no chão. Ela costuma estender-se para os bairros, diferentemente da ciclovia, que se concentra nas avenidas e nas grandes vias de acesso. Durante feriados e domingos, muitas cidades contam com a ciclofaixa de lazer. No município ainda não existe ciclofaixas e ciclovias que assegure o direito daqueles que utilizam bicicletas para seus deslocamentos diários.

6.16 Transporte motorizado individual coletivo: Taxi e Moto taxi

- Táxi

O transporte motorizado individual engloba táxi, mototáxi, automóveis e motocicletas particulares. Atualmente não temos dados exatos sobre a quantidade de veículos particulares que temos no município devido à grande quantidade de veículos não legalizados, portanto, os mesmos não constam no banco de dados dos órgãos de controle e fiscalização (DETRAN).

Quanto aos táxis, existem 11 (onze) carros particulares que ofertam serviços de transporte de passageiros sem identificação ou licenciamento para essa atividade. O serviço de taxi não é regulamentado no município.

- Moto taxi

Enquadram-se na atividade de moto frete, as motocicletas e motonetas utilizadas para exercer a atividade econômica, de natureza comercial, para transporte de cargas 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). A Lei nº 12.009 de 29 de julho de 2009 regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Embora a legislação tenha validade nacional, é necessário destacar, entretanto, que as atividades de moto-frete 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 (tanto em relação ao moto frete, quanto em relação ao mototáxi), sendo necessário verificar, portanto, em cada município, se existem normas específicas para estes tipos de transporte.

O Município de Terra Santa não dispõe de uma legislação específica que regule o trabalho desses profissionais. Dados coletados pela equipe técnica mostram que existe uma associação de mototaxistas (A.S.T.R.A.M.O.T.S), totalizando 22 (vinte e dois) associados que se concentram em um ponto localizado na orla em frente a praça da Matriz. Os mototaxis funcionam em motos particulares sem licenciamento e fiscalização para essa atividade, atendem a todo o município, inclusive a zona rural.

Figura 31 Associação de Mototaxistas



Fonte: Comunicação PMTS,2023 Davyd



6.17 Transporte Público Coletivo

O transporte coletivo, refere-se ao deslocamento de ônibus, micro ônibus e kombi que transportam funcionários para a empresas da Mineração Rio do Norte (MRN) em Porto Trombetas. Existe ainda o transporte realizado em caminhões que transportam passageiros da zona rural para a sede do município. Como não existe serviço de transporte coletivo, também não há pontos de embarque e desembarque de passageiros.

Tabela 15 - Linha de transporte coletivo existente em Terra Santa.

LINHA	EMPRESA	QUANTIDADE
TERRA SANTA – PORTO TROMBETAS – TERRA SANTA	CATTANI	8
TERRA SANTA – PORTO TROMBETAS – TERRA SANTA	INOVA/AC	2
KOMBI	PARTICULAR	2
CAMINHÕES	PARTICULAR	2
MICROÔNIBUS	PARTICULAR	1

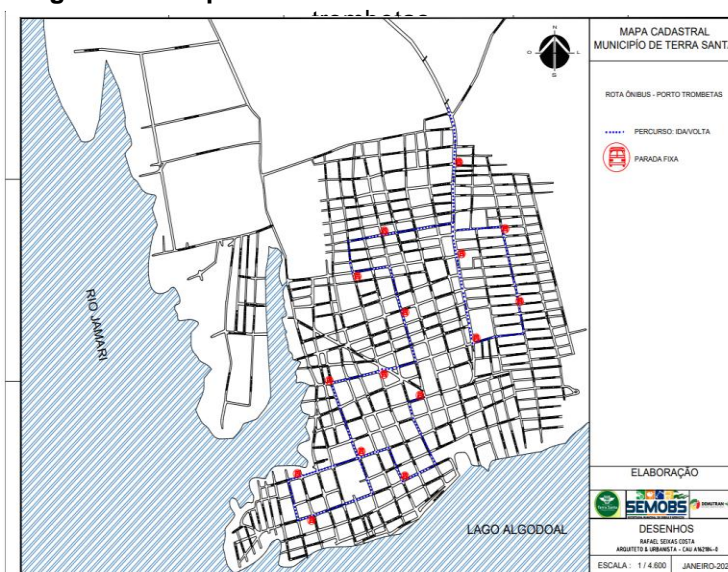
Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

Figura 32 - quadro de avisos dos horários dos ônibus



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

Figura 33 - mapa de rota dos ônibus Terra Santa-Porto



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2024



6.18 Rodoviária

No município de Terra Santa não existe rodoviária, devido o fluxo de viagens intermunicipal e interestadual serem na sua maioria realizados através de transporte tipicamente fluvial. Os ônibus que circulam pela cidade prestam serviço de transporte de funcionários da Empresa Mineração Rio do Norte e outras empresas terceirizadas, além disso, realizam o transporte de visitantes que necessitam de um terminal coberto para estacionamento e guarda dos veículos. Por conta da inexistência de um terminal rodoviário, os ônibus que circulam pela sede já definiram seus pontos de embarque e desembarque de acordo com a conveniência das empresas ou do condutor.

6.19 Transporte escolar

O acesso ao transporte escolar é garantido por lei, desde a constituição Federal de 1988, que assegura ao aluno da escola pública o direito ao transporte escolar, como forma de facilitar seu acesso à educação. A Lei nº 9.394/96, mais conhecida como LDB, também prevê o direito do aluno no uso do transporte escolar, mediante a obrigação de estado e municípios. Também está na Lei nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, na Lei nº 10.880/04, que institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE e na Resolução FNDE nº 12/11, que consiste na transferência, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de recursos financeiros destinados a custear essa oferta de transporte. para a utilização em transporte escolar, os veículos autorizados a transportar alunos são os mesmos que, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro e da Marinha do Brasil, têm especificações adequadas para transporte de passageiros, a exemplo de ônibus, vans, kombis e embarcações. Em algumas regiões em que as estradas são precárias ou não existam veículos apropriados disponíveis, o Detran autoriza o transporte de alunos em carros menores, desde que os veículos sejam adaptados para tal. Esses veículos autorizados extraordinariamente são, normalmente, caminhonetes (FNDE; MEC, O transporte escolar oferecido no município, segue as regulamentações colocadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, em que no Art. 136 e 137, e obedece uma rota pré-estabelecida que atenda as necessidades dos alunos uma vez que, o direito ao transporte escolar é concedido no município especialmente aos moradores de áreas rurais, vicinais ou que residem em áreas afastadas das respectivas escolas.

A rota do transporte escolar na cidade é realizada por 3 micro-ônibus e um ônibus que fazem o seguinte trajeto:



-Micro-ônibus 01 - Transporta alunos dos alunos de 6º ao 9º e Ensino Médio que moram em áreas distantes das escolas e especificamente alunos de escolarização e A. E.E com a rota; Peru de Rodas, Maria Ribeiro, Maria Lopes, Brilho do sol, Parque Manduca Bentes.

-Micro-ônibus 02- Transporta os alunos de 1º ao 5º que moram em áreas distantes das escolas, especificamente alunos de escolarização e A. E.E com a rota; Peru de Rodas, Maria Ribeiro, Maria Lopes, Brilho do sol, Parque Manduca Bentes.

-Micro-ônibus 03-Faz a rota nos bairros da Cidade transportando os alunos de Escolarização e A.E.E

-Ônibus 04- Faz o transporta dos alunos do Bairro Conquista às Escola de destino.

Lanchas escolares:

Lancha 01- sai do porto do Parque Manduca Bentes e pega os alunos do entorno da comunidade do Alema, para a Escola Santa Isabel localizada na zona rural do município.

Lancha 02- Saí do porto da Garagem de Terra Santa e pega alunos da comunidade da cabeceira dos Cláudios e traz para cidade. Ao final da aula esses alunos retornam para a comunidade de origem.

Lancha 03-Comunidade Ribeirinha do Piraruacá, faz a rota dos estudantes ribeirinhos da localidade para escola Pedro Carlos de Oliveira.

Lancha 04- Comunidade Ribeirinha do Abaucu, faz a rota dos estudantes ribeirinhos das localidades capote e Jauaruna, para Escola Santo Antônio.

Lancha 05 –Faz o transporte dos alunos da comunidade rural da Casa Grande e o interno, para a escola Nossa Senhora da Conceição.

Lancha 06- Faz o transporte dos alunos da comunidade da Rufina para as escolas da cidade.

Tabela 16 - Linha de Transporte Escolar (FNDE), existente em Terra Santa.

LINHA	EMPRESA	QUANTIDADE
ESCOLAR	PMTS	
ÔNIBUS/ MICRO-ÔNIBUS ESCOLAR		4
LANCHA ESCOLAR		6

Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

Tabela 17 - Rotas do Transporte Escolar Licitado, existente em Terra Santa.

Nº	DESCRIÇÃO DOS ITENS
1	ROTA PARAISO 04. SAÍDA DO PORTO DO SR RAIMUNDO MELO. O motorista deverá transportar 05 alunos, no percurso estimado de 07KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA RURAL: EMEIEF AÇAIZAL. Turno da Tarde, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 05 alunos na unidade escolar da Zona Rural: EMEIF AÇAIZAL do município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 07KM de volta até o PORTO DO SR RAIMUNDO MELO. O percurso total é de 14km/dia. Veiculo 01, tipo: Motor Rabeta, capacidade de 06 lugares.
2	ROTA REDOBRA 01. SAÍDA DA CASA DO SR SEIXAS. O motorista deverá transportar 07 alunos, no percurso estimado de 14KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA RURAL: EMEIF FRANCISCA SOUSA SEIXAS. Turno da manhã, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 07 alunos na Unidade Escolar da Zona Rural EMEIF FRANCISCA SOUSA SEIXAS no Município de



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



	Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 14KM de volta até a CASA DO SR SEIXAS. O percurso total estimado é de 28km/dia. Veículo 01, Tipo: KOMBI, capacidade 12 lugares
3	ROTA JAMARY 02. SAÍDA DA CASA DO SR ISACC. O motorista deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 18KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA RURAL: EMEIF FRANCISCA SOUSA SEIXAS. Turno da manhã, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 06 alunos na Unidade Escolar da Zona Rural EMEIF FRANCISCA SOUSA SEIXAS no Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 18KM de volta até a CASA DO SR ISACC. O percurso total estimado é de 36km/dia. Veículo 01, Tipo: RABETA, capacidade 07 lugares.
4	ROTA PARAISO 05. SAÍDA DA CASA DO SR MANOEL. O motorista deverá transportar 07 alunos, no percurso estimado de 13KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA RURAL: EMEIF AÇAIZAL. Turno da manhã, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 07 alunos na Unidade Escolar da Zona Rural EMEIF AÇAIZAL no Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 13KM de volta até a CASA DO SR MANOEL. O percurso total estimado é de 26km/dia. Veículo 01, Tipo: VAM capacidade 08 lugares.
5	Prestação de Serviço de Transporte Para Serviço – Mensal de 2ª a 6ª-Feira. Itinerário: TERRA SANTA/BOM JARDIM/SÃO FRANCISCO/CONCEIÇÃO/URUCURI/SANTA CLARA/SANTA MARIA/PIRARUACÁ. Transporte à serviço da divisão de transporte e logística para apoio da alimentação escolar das escolas do interior. A extensão total do percurso é de 120km duas vezes ao mês. O Tipo de veículo a ser utilizado, será uma lancha com capacidade para 6 lugares.
6	ROTA URUPANÃ 02. SAÍDA DA CASA DA SENHORA ALINE. O condutor deverá transportar 04 alunos, no percurso estimado de 13KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA URBANA: EMEF PROFESSORA FRANCISCA SOUZA BARBOSA Turno da Tarde, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 04 alunos na Unidade Escolar EMEF PROFESSORA FRANCISCA SOUZA BARBOSA, e retornar no percurso estimado de 13KM de volta até a CASA DA SENHORA ALINE. O percurso total estimado é de 26km/dia. Veículo 01, tipo: CARRO TRITON, capacidade de 04 lugares.
7	ROTA REDOBRA 02. SAÍDA DA CASA DO SENHOR SEIXA. O condutor deverá transportar 07 alunos, no percurso estimado de 32KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF FRANCISCA SOUSA SEIXAS Turno da Tarde, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 07 alunos na Unidade Escolar EMEIEF FRANCISCA SOUSA SEIXAS, e retornar no percurso estimado de 32KM de volta até a CASA DO SENHOR SEIXAS. O percurso total estimado é de 64km/dia. Veículo 01, tipo: COMBI, capacidade de 08 lugares.
8	ROTA ITAUBAL 01. SAÍDA PORTO DO COROCA. O condutor deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 18KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SÃO PEDRO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 06 alunos na EMEIEF SÃO PEDRO, e retornar no percurso estimado de 18KM de volta até o PORTO DO COROCA. O percurso total estimado é de 36km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 22HP, capacidade de 12 lugares.
9	ROTA ITAUBAL 02. SAÍDA PORTO DO ARINEY. O condutor deverá transportar 05 alunos, no percurso estimado de 16KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SÃO PEDRO, Turno da tarde, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 05 alunos na EMEIEF SÃO PEDRO, e retornar no percurso estimado de 16KM de volta até o PORTO DO ARINEY. O percurso total estimado é de 32km/dia. Veículo 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 11HP, capacidade de 10 lugares.
10	ROTA CAPOTE/ABAUCÚ 01. SAÍDA PORTO DO SR EFRAIN. O condutor deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 04KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SÃO JOÃO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 06 alunos na EMEIEF SÃO JOÃO, e retornar no percurso estimado de 04KM de volta até o PORTO DO SR EFRAIN. O percurso total estimado é de 08km/dia. Embarcação 01, tipo: RABETA 6,5HP, capacidade de 06 lugares.
11	ROTA CAPOTE/ABAUCÚ 02. SAÍDA PORTO DO SR SEBASTIÃO. O condutor deverá transportar 08 alunos, no percurso estimado de 07KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SÃO JOÃO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 08 alunos na EMEIEF SÃO JOÃO, e retornar no percurso estimado de 07KM de volta até o PORTO DO SR SEBASTIÃO. O percurso total estimado é de 14km/dia. Embarcação 01, tipo: RABETA 6,5HP, capacidade de 08 lugares.
12	ROTA ABAUCÚ/JAUARUNA 01. SAÍDA DA FAZENDA VISTA ALEGRE. O condutor deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 04KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTO ANTÔNIO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 06 alunos na EMEIEF SANTO ANTÔNIO, e retornar no percurso estimado de 04KM de volta até a FAZENDA VISTA ALEGRE. O percurso total estimado é de 08km/dia. Embarcação 01, tipo: RABETA 5HP, capacidade de 06 lugares.
13	ROTA ABAUCÚ/JAUARUNA 02. SAÍDA PORTO DO SR CLÁUDIO. O condutor deverá transportar 08 alunos, no percurso estimado de 2,5KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTO ANTÔNIO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 08 alunos na EMEIEF SANTO ANTÔNIO, e retornar no percurso estimado de 2,5KM de volta até o PORTO DO SR CLÁUDIO. O percurso total estimado é de 05km/dia. Embarcação 01, tipo: RABETA 6,5HP, capacidade de 08 lugares.
14	ROTA ALEMA/ALEMA 01. SAÍDA PORTO VILA MENEZES. O condutor deverá transportar 10 alunos, no percurso estimado de 04KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA IZABEL, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 10 alunos na EMEIEF SANTA IZABEL, e retornar no percurso estimado de 04KM de volta até o PORTO VILA MENEZES. O percurso total estimado é de 08km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 52HP, capacidade de 10 lugares.
15	ROTA ALEMA/ALEMA 02. SAÍDA PORTO DA MAROCA. O condutor deverá transportar 09 alunos, no percurso estimado de 5,5KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA IZABEL, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 09 alunos na EMEIEF SANTA IZABEL, e retornar no percurso estimado de 5,5KM de volta até o PORTO DA MAROCA. O percurso total estimado é de 11km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 25HP, capacidade de 12 lugares.
16	ROTA ALEMA 03. SAÍDA PORTO DO ZÉ PRETO. O condutor deverá transportar 08 alunos, no percurso estimado de 4,5KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA IZABEL, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



	todos os 08 alunos na EMEIEF SANTA IZABEL, e retornar no percurso estimado de 4,5KM de volta até o PORTO DO ZÉ PRÉTO. O percurso total estimado é de 09km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 22HP, capacidade de 10 lugares.
17	ROTA ALEMA 04. SAÍDA PORTO DO ANTÔNIO JOÃO. O condutor deverá transportar 10 alunos, no percurso estimado de 05KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA IZABEL, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 10 alunos na EMEIEF SANTA IZABEL, e retornar no percurso estimado de 05KM de volta até o PORTO DO ANTONIO JOÃO. O percurso total estimado é de 10km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 27,7HP, capacidade de 12 lugares.
18	ROTA CHUEDÁ/ALEMA 05. SAÍDA PORTO DO SR BABÁ. O condutor deverá transportar 02 alunos, no percurso estimado de 03KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA IZABEL, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 02 alunos na EMEIEF SANTA IZABEL, e retornar no percurso estimado de 03KM de volta até o PORTO DO SR BABÁ. O percurso total estimado é de 06km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 04HP, capacidade de 5 lugares.
19	ROTA ALEMA/TERRA SANTA/ALEMA (ENS. MÉDIO). SAÍDA PORTO DO SR THARACA. O condutor deverá transportar 14 alunos, no percurso estimado de 11KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA URBANA: EEEM ANTÔNIO CANDICO MACHADO, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 14 alunos na EEEM ANTONIO CANDICO MACHADO, e retornar no percurso estimado de 11KM de volta até o PORTO DO SR THARACA. O percurso total estimado é de 22km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 22HP, capacidade de 14 lugares.
20	ROTA ALEMA/TERRA SANTA/ALEMA (ENS. MÉDIO ED.FISICA). SAÍDA PORTO DO SR THARACA. O condutor deverá transportar 14 alunos, no percurso estimado de 11KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA URBANA: EEEM ANTONIO CANDICO MACHADO, Turno da tarde, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 14 alunos na EEEM ANTONIO CANDICO MACHADO, e retornar no percurso estimado de 11KM de volta até o PORTO DO SR THARACA. O percurso total estimado é de 22km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 18HP, capacidade de 14 lugares. Obs: Educação Física.
21	ROTA BOM JARDIM 01. SAÍDA PORTO DA RAQUEL. O condutor deverá transportar 03 alunos, no percurso estimado de 10KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF BOM JARDIM, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 03 alunos na EMEIEF BOM JARDIM, e retornar no percurso estimado de 10KM de volta até o PORTO DA RAQUEL. O percurso total estimado é de 20km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 22HP, capacidade de 06 lugares.
22	ROTA BOM JARDIM 03. SAÍDA PORTO DA SENHORA MARIA. O condutor deverá transportar 04 alunos, no percurso estimado de 14KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF BOM JARDIM, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 04 alunos na EMEIEF BOM JARDIM, e retornar no percurso estimado de 14KM de volta até o PORTO DA SENHORA MARIA. O percurso total estimado é de 28km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 25HP, capacidade de 10 lugares.
23	ROTA SÃO FRANCISCO 01. SAÍDA PORTO DA RIZETE. O condutor deverá transportar 05 alunos, no percurso estimado de 15,5KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF ARTEMISIA PESSOA, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 05 alunos na EMEIEF ARTEMISIA PESSOA, e retornar no percurso estimado de 15,5KM de volta até o PORTO DA RIZETE. O percurso total estimado é de 31km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 25HP, capacidade de 10 lugares.
24	ROTA CASA GRANDE/CONCEIÇÃO 01. SAÍDA PORTO DO SABÁ. O condutor deverá transportar 09 alunos, no percurso estimado de 04KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 09 alunos na EMEIEF NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO, e retornar no percurso estimado de 04KM de volta até o PORTO DO SABÁ. O percurso total estimado é de 08km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 11HP, capacidade de 10 lugares.
25	ROTA URUCURI 01. O condutor deverá transportar 07 alunos, no percurso estimado de 09KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF NOSSA SENHORA DO PERPERTUO SOCORRO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 07 alunos na EMEIEF NOSSA SENHORA DO PERPERTUO SOCORRO, e retornar no percurso estimado de 09KM de volta até o PORTO DO JUSTINO. O percurso total estimado é de 18km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 18HP, capacidade de 12 lugares.
26	ROTA PIRARUCU 01. SAÍDA PORTO DO ROGÉRIO. O condutor deverá transportar 08 alunos, no percurso estimado de 7,5KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA MARIA, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 08 alunos na EMEIEF SANTA MARIA, e retornar no percurso estimado de 7,5KM de volta até o PORTO DO ROGÉRIO. O percurso total estimado é de 15km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 25HP, capacidade de 10 lugares.
27	ROTA PIRARUCU 02. SAÍDA PORTO DA DONA RANILCE. O condutor deverá transportar 02 alunos, no percurso estimado de 03KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA MARIA, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 02 alunos na EMEIEF SANTA MARIA, e retornar no percurso estimado de 03KM de volta até o PORTO DA DONA RANILCE. O percurso total estimado é de 06km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR RABETA 6,5HP, capacidade de 06 lugares.
28	ROTA SANTA CLARA 01. SAÍDA PORTO DA LUCIRENE. O condutor deverá transportar 07 alunos, no percurso estimado de 12KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA CLARA, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 07 alunos na EMEIEF SANTA CLARA, e retornar no percurso estimado de 12KM de volta até o PORTO DA LUCIRENE. O percurso total estimado é de 24km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 45HP, capacidade de 12 lugares.
29	ROTA PIRARUACÁ 01. SAÍDA PORTO DO SR ROSEMIRO. O condutor deverá transportar 07 alunos, no percurso estimado de 03KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF PEDRO CARLOS DE OLIVEIRA, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 07 alunos na EMEIEF PEDRO CARLOS DE OLIVEIRA, e retornar no percurso estimado de 03KM de volta até o PORTO DO SR ROSEMIRO. O percurso total estimado é de 06km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 23HP, capacidade de 12 lugares.



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



30	<p>ROTA PIRARUACÁ 02. SAÍDA PORTO DA TIA CHICA. O condutor deverá transportar 14 alunos, no percurso estimado de 05KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF PEDRO CARLOS DE OLIVEIRA, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 14 alunos na EMEIEF PEDRO CARLOS DE OLIVEIRA, e retornar no percurso estimado de 05KM de volta até o PORTO DA TIA CHICA. O percurso total estimado é de 10km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 72HP, capacidade de 15 lugares.</p>
31	<p>ROTA PIRARUACÁ 03. SAÍDA PORTO DA MARTA. O condutor deverá transportar 07 alunos, no percurso estimado de 14KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF PEDRO CARLOS DE OLIVEIRA, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 07 alunos na EMEIEF PEDRO CARLOS DE OLIVEIRA, e retornar no percurso estimado de 14KM de volta até o PORTO DA NADIANE. O percurso total estimado é de 28km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO 22HP, capacidade de 10 lugares.</p>
32	<p>ROTA PARAISO 01. SAÍDA PORTO DO MARIVALDO. O condutor deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 02KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF AÇAIZAL, Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 06 alunos na EMEIEF AÇAIZAL, e retornar no percurso estimado de 02KM de volta até o PORTO DO MARIVALDO. O percurso total estimado é de 04km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR RABETA 6,5HP, capacidade de 08 lugares. (OBS: No verão o percurso é maior, pois o mesmo vem pelo Igarapé)</p>
33	<p>ROTA PARAISO 02. SAÍDA DO PORTO DA MARIA ROXINHO. O condutor deverá transportar 08 alunos, no percurso estimado de 02km com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL EMEIEF AÇAIZAL. Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 08 alunos na EMEIEF Escolar Açaizal no município de Terra Santa/PA, e retornar no percurso estimado de 02KM de volta até o PORTO DA MARIA ROXINHO. O percurso total estimado é de 04km/dia. Embarcação 01, tipo: RABETA 6HP, capacidade de 08 lugares.</p>
34	<p>ROTA PARAISO 03. SAÍDA DO RAMAL DO SR HERMES. O condutor deverá transportar 12 alunos, no percurso estimado de 60km com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL EMEIEF AÇAIZAL. Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 12 alunos na EMEIEF Escolar Açaizal no município de Terra Santa/PA, e retornar no percurso estimado de 60KM de volta até o RAMAL DO SR HERMES. O percurso total estimado é de 120km/dia. Veículo 01, tipo: KOMBI VW, capacidade de 12 lugares.</p>
35	<p>ROTA URUPANÃ 01. SAÍDA DO RAMAL DO CURÍCA. O motorista deverá transportar 12 alunos, no percurso estimado de 13KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA URBANA: EMEF PROF FRANCISCA SOUZA BARBOSA, EMEI PARAISO DA CRIANÇA, EMEF PROF NEUSA BENTES DIOGO, EMEF PROF LEONOR MACHADO FERNANDES e EMEF PADRE JOSÉ NICOLINO. Turno da Tarde, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 12 alunos em cada unidade escolar da Zona urbana do município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 13KM de volta até o RAMAL DO CURÍCA. O percurso total é de 26km/dia. Veículo 01, tipo: KOMBI, capacidade de 12 lugares.</p>
36	<p>ROTA SANTA ANGELA 01. SAÍDA DA CASA DO SR CLÓVES. O motorista deverá transportar 03 alunos, no percurso estimado de 05KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA URBANA: EMEF NEUSA BENTES DIOGO, EMEI NOVA VIDA e EMEF PADRE JOSÉ NICOLINO. Turno da tarde, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 03 alunos em cada Unidade Escolar da Zona Urbana do Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 05KM de volta até a CASA DO SR CLÓVES. O percurso total estimado é de 10km/dia. Veículo 01, Tipo: CARRO S10 2.8, capacidade 04 lugares.</p>
37	<p>ROTA NASCIMENTO 01. SAÍDA DA CASA DO RAIMUNDÃO. O motorista deverá transportar 10 alunos, no percurso estimado de 44KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA RURAL: EMEIEF NELSON ROCHA DOS REIS. Turno da tarde, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 10 alunos na EMEIEF NELSON ROCHA DO REIS no Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 44KM de volta até a CASA DO SR RAIMUNDÃO. O percurso total estimado é de 88km/dia. Veículo 01, Tipo: KOMBI VW, capacidade 12 lugares.</p>
38	<p>ROTA CARANÃ 01. SAÍDA DA CASA DO SR MORENO. O motorista deverá transportar 04 alunos, no percurso estimado de 04KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA URBANA: EMEF PROF FRANCISCA SOUZA BARBOSA, EMEI PARAISO DA CRIANÇA e EMEIEF EDMARA CUNHA CARVALHO. Turno da manhã, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 04 alunos em cada Unidade Escolar da Zona Urbana do Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 04KM de volta até a CASA DO SR MORENO. O percurso total estimado é de 08km/dia. Veículo 01, Tipo: KOMBI capacidade 10 lugares.</p>
39	<p>ROTA JAMARY 01. SAÍDA DA SRA JENIFER . O motorista deverá transportar 14 alunos, no percurso estimado de 17KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF NOSSA SENHORA DE APARECIDA. Turno da manhã, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 14 alunos na Unidade Escolar da Zona Rural do Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 17KM de volta até a CASA DA SRA JENIFER. O percurso total estimado é de 34km/dia. Veículo 01, Tipo: KOMBI, capacidade 19 lugares.</p>
40	<p>ROTA ARA 01. SAIDA DO PORTO DA SRA MARCIA. O motorista deverá transportar 02 alunos, no percurso estimado de 4KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTA IZABEL. Turno da manhã, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 02 alunos na Unidade Escolar da Zona Rural, e retorna no percurso estimado de 4KM de volta até o PORTO DA SRA MARCIA. O percurso total estimado é de 8km/dia. Veículo 01, Tipo: MOTOR DE CENTRO, capacidade 06 lugares. (essa rota é em período de seca)</p>
41	<p>ROTA CHUEDÁ 01. SAÍDA DA CASA DO SR JOSÉ. O condutor deverá transportar 10 alunos, no percurso estimado de 6KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SÃO RAIMUNDO , Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 10 alunos na EMEIEF SÃO RAIMUNDO, e retornar no percurso estimado de 6KM de volta até a CASA DO SR JOSÉ. O percurso total estimado é de 12km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO, capacidade de 12 lugares.</p>
42	<p>ROTA CHUEDÁ 01. SAÍDA DA CASA DO SR JOSÉ. O condutor deverá transportar 10 alunos, no percurso estimado de 6KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SÃO RAIMUNDO , Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 10 alunos na EMEIEF SÃO RAIMUNDO, e retornar no percurso estimado de 6KM de volta até a CASA DO SR JOSÉ. O percurso total estimado é de 12km/dia. Embarcação 01, tipo: RABETA, capacidade de 12 lugares.</p>



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



43	ROTA ESCOLAR ANEXO AEE 01. Itinerário: Bairro Juvenil, Bairro Centro, Bairro Cidade Nova, Bairro Conquista, Bairro Aparecida e Bairro São Francisco, com destino às Escolas Simone das Neves Pinheiro, Edmara Cunha Carvalho, Leonor Machado Fernandes e PE José Nicolino. O motorista realizará o transporte dos alunos nesse itinerário nos períodos da manhã e tarde. O percurso ocorrerá de hora em hora, das 8h às 12h pela manhã e das 14h às 18h à tarde . A extensão total do percurso é de 32 km por dia. O Tipo de veículo a ser utilizado, será um carro com capacidade para 05 lugares .
44	Prestação de Serviço de Transporte Para Serviço - Mensal de 2ª a 6ª-Feira. Itinerário: TERRA SANTA/BOM JARDIM/SÃO FRANCISCO/CONCEIÇÃO/URUCURI/SANTA CLARA/SANTA MARIA/PIRARUACÁ. Transporte à serviço da divisão de transporte e logística para apoio da alimentação escolar das escolas do interior. A extensão total do percurso é de 120km duas vezes ao mês. O Tipo de veículo a ser utilizado, será uma lancha com capacidade para 6 lugares.
45	ROTA CABECEIRA DOS CLÁUDIO/TERRA SANTA/TERRA SANTA/CABECEIRA DOS CLÁUDIO (ENS. MÉDIO ED.FÍSICA). SAÍDA PORTO DO SR JOÃO. O condutor deverá transportar 08 alunos, no percurso estimado de 6KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA URBANA: EEEM ANTONIO CANDICO MACHADO, Turno da tarde, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 08 alunos na EEEM ANTONIO CANDICO MACHADO, e retornar no percurso estimado de 6KM de volta até o PORTO DO SR JOÃO. O percurso total estimado é de 12km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO, capacidade de 08 lugares. Obs: Educação Física.
46	ROTA 01. ABAUCÚ/TERRA SANTA (ESTADUAL). SAÍDA PORTO DO SR CLEOMAR. O condutor deverá transportar 05 alunos, no percurso estimado de 12,5KM com CHEGADA: EEEM ANTÔNIO CANDIDO MACHADO, Turno da tarde, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 05 alunos na EEEM ANTÔNIO CANDIDO MACHADO, e retornar no percurso estimado de 12,5KM de volta até o PORTO DO SR CLEOMAR. O percurso total estimado é de 25km/dia. Embarcação 01, tipo: MOTOR DE CENTRO, capacidade de 12 lugares.
47	Prestação de Serviço de Transporte Para Serviço - Mensal de 2ª a 6ª-Feira. ROTA ABAUCÚ/JAUARUNA 03. SAÍDA: PORTO DO SR EDINELSON. O condutor deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 5KM com CHEGADA: ESCOLA DA ZONA RURAL: EMEIEF SANTO ANTÔNIO, Turno da Manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 06 alunos na EMEIEF SANTOANTÔNIO, e retornar no percurso estimado de 5KM de volta até o PORTO DO SR EDINELSON. O percurso total estimado é de 10km/dia. Dias letivos: 200. Embarcação 01, tipo: RABETA 6,5HP, capacidade de 06 lugares.
48	Prestação de Serviço de Transporte Para Serviço - Mensal de 2ª a 6ª-Feira. ROTA CARANÁ 02. SAÍDA DA CASA DO SR MORENO. O motorista deverá transportar 04 alunos, no percurso estimado de 4,5KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA URBANA: EMEI PROF FRANCISCA SOUZA BARBOSA, EMEI PARAISO DA CRIANÇA e EMEIEF EDMARA CUNHA CARVALHO. Turno da manhã, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 04 alunos em cada Unidade Escolar da Zona Urbana do Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 4,5KM de volta até a CASA DO SR MORENO. O percurso total estimado é de 09km/dia. Dias letivos: 200. Veículo 01, Tipo: Carro capacidade 05 lugares.
49	Prestação de Serviço de Transporte Para Serviço - Mensal de 2ª a 6ª-Feira. ROTA NASCIMENTO/NASCIMENTO 02. SAÍDA DA CASA DO RAIMUNDÃO. O motorista deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 44KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA RURAL: EMEIEF NELSON ROCHA DOS REIS. Turno da tarde, RETORNO: O motorista deverá apanhar todos os 10 alunos na EMEIEF NELSON ROCHA DOS REIS no Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 44KM de volta até a CASA DO SR RAIMUNDÃO. O percurso total estimado é de 88km/dia. Dias letivos: 200. Veículo 01, Tipo: KOMBI VW, capacidade 12 lugares.
50	Prestação de Serviço de Transporte Para Serviço - Mensal de 2ª a 6ª-Feira. ROTA CASA GRANDE/CONCEIÇÃO 02. SAÍDA DO PORTO DO SR PAULO. O condutor deverá transportar 06 alunos, no percurso estimado de 20KM com CHEGADA: ESCOLAS DA ZONA RURAL: EMEIEF NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO. Turno da manhã, RETORNO: O condutor deverá apanhar todos os 06 alunos na EMEIEF NOSSA SENHORA DA COCEIÇÃO no Município de Terra Santa/PA, e retorna no percurso estimado de 20KM de volta até o PORTO DO SR PAULO. O percurso total estimado é de 40km/dia. Dias letivos: 200. Veículo 01, Tipo: lancha, capacidade 06 lugares.

Fonte: SEMED, Terra Santa, 2023

6.20 Transporte de cargas

O transporte de cargas oriundas de diversas localidades como Oriximiná, Juruti, Santarém, Óbidos, Parintins, Nhamundá e Manaus que chegam por embarcações como: barcos, navios e ferry boat, são realizados através de veículos diversos como: motocar, caminhonete e caminhão. Vale ressaltar que atualmente, o município não dispõe de estacionamento específico para desembarque dos produtos, sendo utilizados os estacionamentos próximos aos locais de desembarque.



7. MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A mobilidade urbana sustentável surge como uma solução à mobilidade urbana comum. Sua proposta é solucionar a má utilização do espaço público e o alto consumo de energia e recursos naturais. A grande concentração de veículos nas ruas, por exemplo, aumenta a poluição, o risco de acidentes, os engarrafamentos e até alguns problemas de saúde advindos da qualidade do ar. Esse conceito traz, um novo olhar ao meio urbano: o de convivência e de zelo pelo meio ambiente.

As necessidades de mudanças profundas nos padrões tradicionais de mobilidade, na perspectiva de cidades mais justas e sustentáveis, levou à recente aprovação da Lei Federal nº 12.587 de 2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana e contém princípios, diretrizes e instrumentos fundamentais para o processo de transição. Dentre estes, vale destacar:

- integração (da Política Nacional de Mobilidade Urbana) 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;
 - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
 - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
 - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
 - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
 - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
 - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
 - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- (Presidência da República. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012)



8. EDUCAÇÃO E CIDADANIA PARA O TRÂNSITO

No município de Terra Santa, a educação para o trânsito é trabalhada dentro da Proposta Curricular nos temas transversais aprovada pelo Conselho Estadual de Educação e executada através de projetos e ações no mês de setembro.

9. PESQUISA DE COMPORTAMENTO NA CIRCULAÇÃO

9.1 Deslocamento e indicadores do sistema viário

A pesquisa de contagem volumétrica de tráfego de veículos e de pedestres, nos permitiu obter dados do fluxo e indicadores do sistema viário.

Segue abaixo a tabela com os dados coletados das vias com maior movimento.

Tabela 18 - Pontos de contagem volumétrica de tráfego de veículos e pedestres.

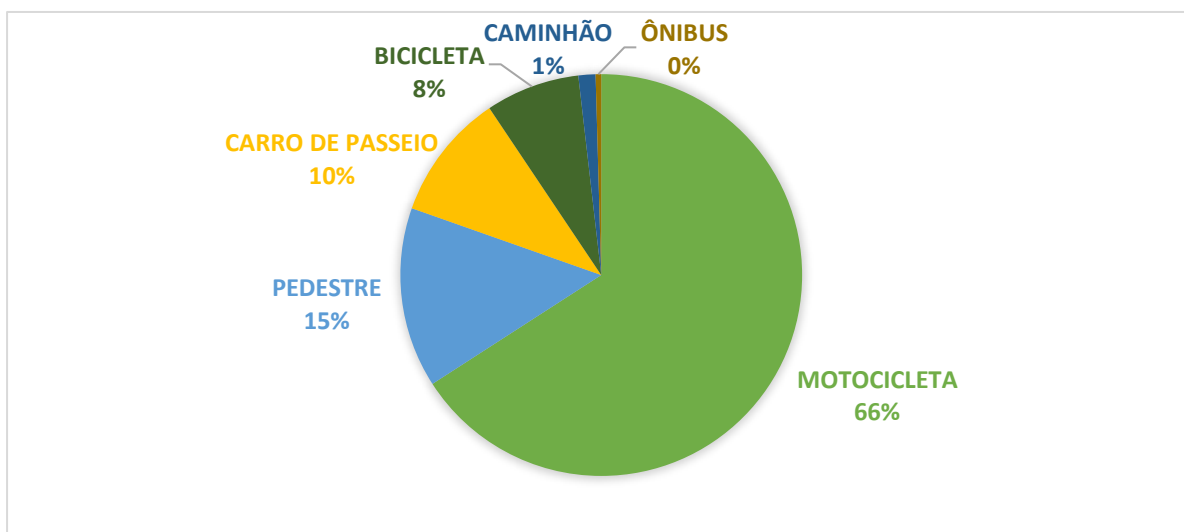
MEIOS DE TRANSPORTES							
PONTOS DE CONTAGENS	HORA	PEDESTRE	BICICLETA	MOTO	CARRO DE PASSEIO	ÔNIBUS	CAMINHÃO
Rua 03	09:00 às 11:00	102	59	518	91	4	14
Rua 15 de novembro	16:00 às 17:30	198	63	692	112	05	12
Travessa São Francisco	09:00 às 11:00	102	64	390	62	4	8
Travessa São Sebastião	9:00 às 11:00	104	52	584	68	3	9
PA-441(área urbana)	16:00 às 18:00	138	98	740	120	4	18
	Total	644	336	2.924	453	20	61

Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023

Entendemos que os dados quantitativos de veículos e pedestres citados acima, podem ter sido contabilizados mais de uma vez. Segue abaixo um gráfico que possibilita verificarmos a porcentagem do deslocamento por meio dos transportes utilizados no Município.



Gráfico 1 - deslocamento por meio dos transportes utilizados no Município.



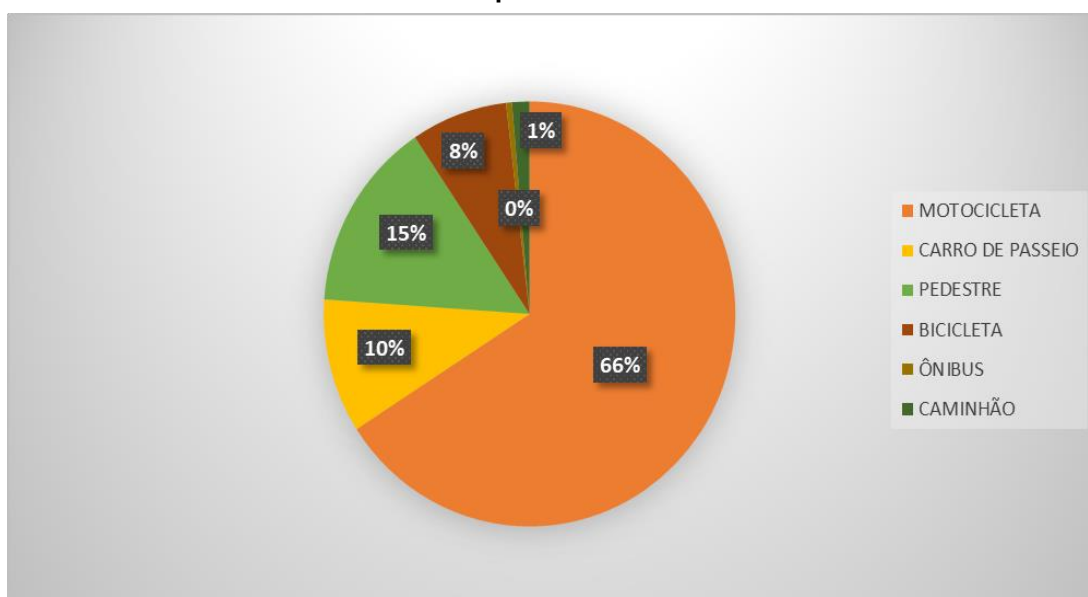
Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2023

No gráfico podemos observar que as motocicletas são os principais meios de locomoção utilizados em Terra Santa, correspondendo a (66%), também foi observado que os carros de passeios são segundos meios mais utilizado pelos populares com (10%). Tendo também um alto fluxo de pedestres (15%), esses dados expressivos de contagem são em pontos de maiores fluxos devidos serem locais comerciais. As bicicletas nos últimos anos tiveram um aumento significativo na cidade de (8%), e caminhões com apenas (1%).

9.2 Pesquisa origem-destino

Foram feitas entrevistas com 300 (trezentos) pessoas sobre a mobilidade Urbana de Terra Santa/PA, sobre os principais deslocamentos e origem do dia a dia.

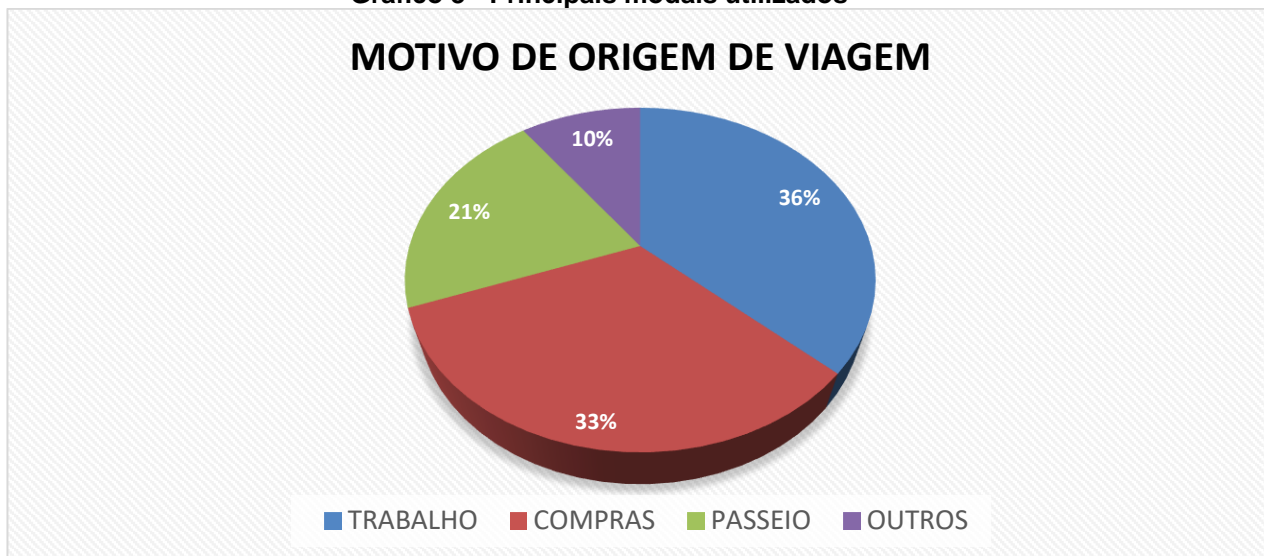
Gráfico 2 - Principais modais utilizados



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

Foram feitas entrevistas com 300 (trezentos) pessoas sobre a mobilidade Urbana de Terra Santa/PA, sobre os principais deslocamentos e origem do dia a dia.

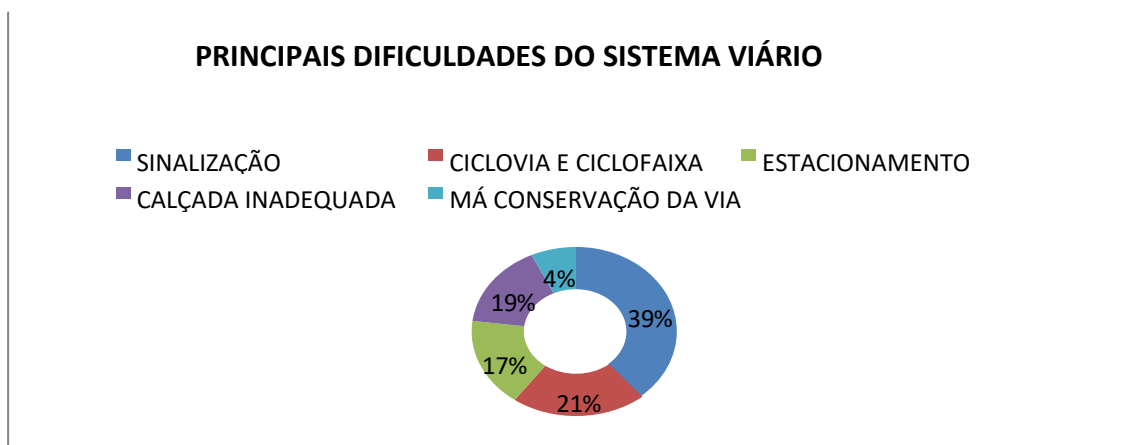
Gráfico 3 - Principais modais utilizados



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

Foi realizada pesquisa questionando as dificuldades do sistema viário. O gráfico abaixo aponta as principais dificuldades.

Gráfico 4 - Principais dificuldades



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

9.3 Pesquisa no sistema Hidroviário

No sistema Hidroviário, após uma visita aos 04 portos locais existentes, observamos que algumas embarcações de pequeno, médio e grande portes ficam atracados nos mesmos. Na tabela abaixo apresenta a média dessas embarcações.



Tabela 19 - Embarcações atracadas nos portos

Locais	Canoa /rabeta	Barco Peq.	Barco	Barco	Lancha	Total
			Médio	Grande		
Porto Hidroviário João Carpo	0	0	1	01	2	04
Porto Hidroviário Francisco Anequino	0	0	0	0	02	02
Porto da Garagem	22	18	02	02	08	52
Porto do Macário	26	29	0	0	08	63

Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2022

10. RELATÓRIO DO DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (Ministério das Cidades, 2015), na etapa do diagnóstico “busca-se coletar, sistematizar e analisar um conjunto de dados específicos dos sistemas de mobilidade urbana, bem como informações relevantes sobre o contexto e a evolução socioeconômica da cidade”. Os principais objetivos do diagnóstico são identificar as causas e os problemas enfrentados pela população, levantar e sistematizar uma base de dados e informações que possibilitem entender as condições de deslocamento na cidade e seus vetores econômicos, políticos, técnicos e culturais.

No decorrer do processo de elaboração desse plano foram realizadas oficinas, consultas e pesquisas de campo na zona urbana e em algumas localidades da zona rural, como forma de obter a contribuição da população e ouvir seus anseios e demandas, para dessa forma elaborar um diagnóstico condizente com a realidade atual do município. Portanto, entende-se que a elaboração do Plano de Mobilidade de Terra Santa ocorreu através de um processo de construção coletiva. A problemática e as proposições foram organizadas por temas específicos de acordo com os eixos temáticos da mobilidade urbana.

Principais pontos debatidos nas oficinas

Tabela 20 Principais pontos de discussão

1. Gestão da Mobilidade	2. Sistema Viário	3. Circulação de veículos	4. Transporte Coletivo
5. Pedestres e calçadas	6. Ciclistas	7. táxis, mototáxis	8. Carga e Descarga

Fonte: Autores, Terra Santa, 2022

- Gestão da mobilidade: Departamento de Trânsito sem estrutura física e administrativa



- Sistema viário: vias do centro e eixo estruturante parcialmente conservadas, vias periféricas mal conservadas, falta de limitadores de velocidade e sinalização horizontal
- Circulação de veículos: Falta de fiscalização e procedimentos
- Transporte coletivo: ausência do serviço de transporte coletivo urbano que atenda a população dos bairros periféricos
- Pedestre/Calçadas: calçadas mal conservadas, fora do padrão, com obstáculos que dificultam o trânsito de pedestres e sem acessibilidade;
- Ciclistas: falta de infraestrutura básica para os ciclistas; Inexistência de ciclovias e ciclofaixas;
- Táxis, Mototáxis: serviço sem regulamentação, custo da tarifa muito elevado falta de segurança na prestação do serviço;
- Abastecimento (carga e descarga): Carga e descarga de mercadorias em locais e horários impróprios, falta de regulamentação principalmente no transporte hidroviário

Plano de Ação aqui proposto está dividido em oito eixos temáticos, cada eixo é formado por: Temas, Diretrizes, Ações prioritárias e Metas, considerando os prazos para início de implantação das medidas, sendo:

Imediato:	Curto:	Médio:	Longo:
1 ano	2 anos	5 anos	10 anos

Eixo 1 – Gestão da Mobilidade

Eixo 2 - Transporte não motorizado – pedestres e calçadas

Eixo 3 - Acessibilidade

Eixo 4 – Transporte não motorizado - Bicicleta;

Eixo 5 – Transporte Público Coletivo;

Eixo 6 - Transporte Motorizado Individual Privado;

Eixo 7 – Transporte Motorizado Individual Coletivo;

Eixo 8 – Estacionamentos;

Eixo 9 – Carga e Descarga;

Eixo 10 – Transporte Escolar

Eixo 11 – Mobilidade e desenvolvimento sustentável

Eixo 12 – Educação e Segurança no Trânsito.



EIXO 1: GESTÃO DA MOBILIDADE	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">• Estruturar o Departamento de Trânsito• Instituir o Conselho de Trânsito• Instituir o Fundo Municipal de Trânsito• Municipalização do Trânsito	
Ações Prioritárias	Prazo
Realizar concurso para nomeação de agentes de trânsito; capacitação de servidores; Sede própria;	Imediato
Formar conselho de trânsito de acordo com a Lei de criação do DEMUTRAN.	Imediato
Criar um fundo específico para a mobilidade urbana do município.	Imediato
Implementar a Municipalização do Trânsito	Imediato

EIXO 2: TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO – PEDESTRES E CALÇADAS

Transporte não motorizado é o termo utilizado para caracterizar qualquer forma de transporte movido a energia humana. Trata-se de um modo de transporte inserido no dia-a-dia das pessoas, seja como modo principal, seja como modo complementar, uma vez que o acesso aos modos motorizados sempre é feito por meio de um modo não motorizado.

É importante destacar que, além da infraestrutura de calçadas para pedestres e vias cicláveis para bicicletas, que garantem conforto, e da configuração da rede, que garante conectividade, outros aspectos também influenciam as escolhas e a qualidade dos deslocamentos não motorizados, tais como atratividade, segurança pública e segurança viária. Por ser uma cidade plana a configuração urbana do Município permite os deslocamentos a pé, tanto para viagens porta a porta, quanto como parte complementar do deslocamento, utilizando outro modo de transporte. Porém, embora o espaço destinado ao sistema viário seja, em geral, abundante, apenas uma pequena parcela é destinada aos pedestres. Em muitos casos, quando há calçadas, estas são estreitas, obstruídas e bastante irregulares, dificultando o acesso e trânsito por elas.

EIXO 2: TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO – PEDESTRES E CALÇADAS
Diretrizes
<ul style="list-style-type: none">• Melhoria das condições dos espaços destinados à circulação de pedestres;



<ul style="list-style-type: none">• Aumentar a atratividade pelo deslocamento a pé, através da qualificação das calçadas e incentivo pelo caminhar;• Estabelecer padrões de qualidade nas calçadas e aplicação/estabelecer Manual de calçadas nos novos empreendimentos	
Ações Prioritárias	Prazo
Aumentar a quantidade de faixas de pedestres em locais com grande fluxo, principalmente próximo às escolas;	Curto
Implementar o Guia Básico para Construção de Calçadas	curto
Instalação de canteiros centrais	médio
Definir padrões mínimos e de perímetros para requalificação das calçadas; obedecer o código de postura do município	Imediato
Implementação de Lei Municipal para que as calçadas não sejam utilizadas para fins comerciais, obedecendo aos limites que asseguram o conforto e a segurança do pedestre	Imediato
Implantação de piso padronizado de calçamento nas ruas do centro da cidade, praças e parques.	curto

EIXO 3: ACESSIBILIDADE

A lei federal nº 10.098/2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. Segundo esta lei, vias públicas, parques e demais espaços de uso público, assim como as instalações de serviços e mobiliários urbanos, devem ser acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

EIXO 3: ACESSIBILIDADE	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">• Promoção do acesso das pessoas com deficiência ou com a mobilidade reduzida ao sistema viário urbano, por meio de calçadas seguras e com pisos táteis, antiderrapantes e ecológicos seguindo a acessibilidade universal e a sustentabilidade urbana.	
Ações Prioritárias	Prazo



Implantação de rampas nas calçadas – área central da cidade, praças e prédios públicos segundo as especificações da ABNT;	Imediato
Rebaixamento de meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança com a construção de rampas segundo as especificações da ABNT;	curto
Construção de rampas para acesso as plataformas de embarque e desembarque segundo as especificações da ABNT;	curto
Aplicação de pisos táteis de alerta e direcional – área central da cidade e pontos de embarque e desembarque	Imediato
Implantar e adequar sinalização vertical e horizontal de trânsito de acordo com as especificações e Resoluções Nº 236 e Nº 243 do CONTRAN/DENATRAN e anexo II do CTB.	curto
Remoção de barreiras físicas das calçadas, passeio público e das vias exclusivas para pedestres	Imediato

EIXO 4: TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO - BICICLETA;

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser considerada elemento fundamental para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana e para a democratização do uso dos espaços. Esse modo de transporte, entre outros benefícios, reduz o custo de mobilidade das pessoas e contribui para a diminuição da poluição visual, sonora e ambiental. A bicicleta é um meio bastante eficiente para viagens de curta distância. Ao se deslocar pelas ruas e avenidas da cidade, um ciclista faz uso racional do espaço público, garantindo uma distribuição mais igualitária do espaço urbano, conforme determina um dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EIXO 4: TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO - BICICLETA;

Diretrizes

- Garantir a bicicleta como modo de transporte;
- Integrar a bicicleta com os demais sistemas de transporte;
- Eliminar as barreiras urbanísticas à locomoção dos ciclistas
- Aplicar/aperfeiçoar a legislação existente;
- Garantir a segurança de quem pedala



Ações Prioritárias	Prazo
Ampliar a atratividade do modo bicicleta como alternativa ao carro para os deslocamentos diários	Imediato
Implantar sinalização de advertência e indicativa (informar a todos os usuários das vias sobre a presença de ciclistas e quais as vias mais planas e quais os melhores caminhos)	curto
Implantação de mobiliários públicos para estacionamento de bicicletas (Instalação de bicicletários), em locais estratégicos, na área central e comercio	curto
Implementar programas públicos de estímulo ao uso da bicicleta com a construção de ciclovias e ciclofaixas	imediate

EIXO 5 –TRANSPORTE PUBLICO COLETIVO;

O transporte público e coletivo de passageiros é um elemento-chave para garantir o acesso da população às oportunidades da cidade, incluindo atividades de lazer, produtivas e equipamentos públicos. Além disso, tem papel fundamental para desestimular o transporte individual motorizado e contribuir para a redução das emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais, com benefícios diretos para a saúde da população e melhoria da qualidade ambiental.

EIXO 5 –TRANSPORTE PUBLICO COLETIVO;	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">Garantir a acessibilidade e mobilidade de toda a população através de um sistema de transporte coletivo com regularidade do serviço, boa oferta, com prioridade na circulação viária, velocidade operacional adequada, veículo confortável, infraestruturas bem dimensionadas e confortáveis, com segurança e preço justo.	
Ações Prioritárias	Prazo
Elaborar estudos e projeto para implantação do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano;	Médio
Implantar Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano que atenda os bairros periféricos mais distantes do centro e dos equipamentos públicos	Médio
Priorizar a infraestrutura viária, através de mecanismos de engenharia, legislação e capacitação da malha viária, para o	médio



transporte coletivo por ônibus em detrimento dos modos motorizados individuais	
Regulamentar os pontos de paradas e os abrigos de passageiros nos locais de maior demanda;	Imediato

EIXO 6 - TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL PRIVADO;

A mobilidade nas cidades brasileiras de médio e grande porte tem se caracterizado pela utilização cada vez mais ineficiente do espaço público em decorrência do aumento do uso do transporte individual motorizado – os automóveis e as motocicletas – e da redução da participação do Transporte Público Coletivo (TPC). Como resultado, ocorrem o aumento do congestionamento do tráfego, da emissão de gases poluentes e do efeito estufa, do número de acidentes de trânsito, dos custos dos transportes e a incapacidade de atender satisfatoriamente as necessidades de locomoção da população.

EIXO 6 - TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL PRIVADO;	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">• Atender as necessidades para melhoria na mobilidade urbana desenvolvendo critérios que possibilitem a acessibilidade e segurança no trânsito;• Diminuir o índice de deslocamentos por transporte motorizado individual;• Reduzir a atratividade dos deslocamentos rotineiros realizados através de carros e motos;• Utilizar mecanismos de regulação para incentivar a mobilidade sustentável	
Ações Prioritárias	Prazo
Melhorar a segurança no tráfego de veículos, pedestres e ciclistas reduzindo os conflitos de trânsito;	Imediato
Adequar a hierarquização viária baseada no Código Brasileiro de Trânsito – CTB	curto
Melhorar a acessibilidade e disponibilidade de vagas rotativas para veículos nos polos gerados de tráfego (escolas, parques, praças, hospitais e etc)	médio
Adequar a sinalização de trânsito às resoluções nº 236 e nº 243 e anexo II do CTB – CONTRAN/DENATRAN;	Imediato
Melhorar as condições de fluidez nas vias coletoras;	Imediato



Melhoria da segurança e acessibilidade em todas as vias do sistema viário urbano e rural, priorizando as de maiores fluxos	curto
--	-------

EIXO 7 – TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL COLETIVO:

TAXI E MOTOTAXI

O transporte individual de passageiros em táxis e moto táxi constitui um serviço público a ser prestado mediante delegação do Poder Público e de acordo com as condições estabelecidas pelo poder executivo municipal. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2005) a região Norte, já alcançou 72% dos municípios com a oferta do serviço mototáxi, assumindo o a maior proporção de municípios em relação à média nacional que está em torno de 47%. Ressalta-se que, ainda hoje, grande parte do serviço do transporte não é gerenciada pelo poder público, estando à margem da legislação, na informalidade.

No estado do Pará, a lei no 6.942, de 16 de fevereiro de 2007 regulamentou a criação do serviço de mototaxistas feito através de veículos ciclomotores, motonetas e motocicletas para o serviço de transporte individual de passageiros.

Art. 9º Compete aos municípios estabelecerem regras de trânsito, vistorias e demais estabelecidas pelo Código Nacional de Trânsito.

EIXO 7 – TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL COLETIVO: TAXI E MOTOTAXI	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">• Regularizar o serviço de transporte por táxi;• Regularizar o serviço de transporte por mototáxi• Regularizar o serviço de transporte por aplicativo• Regularizar o serviço de transporte de cargas por motofrete	
Ações Prioritárias	Prazo
Realizar fiscalização contínua na utilização de uniforme e do uso de capacetes	curto
Padronizar a identificação visual de 100% da frota de táxi e mototáxi	curto
Formação de curso especializado de todos os mototaxistas	curto
Revisar a cobertura dos serviços de ofertas de táxis e mototaxis e veículos autorizados na cidade (quantidade, localização, pontos, vagas) e considerar pontos com atividades noturnas;	Imediato



Tornar obrigatório o uso de uniformes, bem como a utilização de capacetes por condutor e usuário em cores padronizadas definidas pelo poder concedente.	Imediato
---	----------

EIXO 8 – ESTACIONAMENTOS;

Quando pensamos nos estacionamentos nas ruas, precisamos considerar que um automóvel parado utiliza o espaço de forma privada e não produtiva. Espaço esse que poderia ser ocupado por vias para bicicletas, calçadas, áreas de lazer e troca de experiências, entre outros. Hoje é bastante questionado o excesso de espaço destinado aos automóveis, para circular e para estacionar, enquanto os outros usuários das vias, em especial, o transporte coletivo, os ciclistas e os pedestres são confinados em péssimas condições. Nesse sentido, torna-se cada vez mais importante a gestão adequada do espaço (público) viário, destinando-o a usos mais eficientes afim de garantir a melhor utilização do espaço público, proporcionando fluxos seguros e harmonizados com as rotinas urbanas

EIXO 8 – ESTACIONAMENTOS;	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">• Reorganização das vagas de estacionamento nas ruas;• Destinar 2% do total de vagas de estacionamento as PCDs (Pessoas com Deficiência)	
Ações Prioritárias	Prazo
Reduzir a oferta de vagas de estacionamento nas vias públicas com elevado carregamento	Imediato
Ampliar a fiscalização de áreas de estacionamento irregulares nas vias urbanas;	curto
Verificar implantação da medida legal e fiscalizar os locais destinados aos estacionamentos veiculares preferenciais aos idosos e pessoas com deficiência;	médio
Eliminar as áreas públicas tais como, canteiros centrais e praças que são utilizadas como estacionamentos de automóveis.	Imediato
Tornar obrigatório a construção de áreas para estacionamento em estabelecimentos públicos conforme legislação vigente	Imediato

EIXO 9 – CARGA E DESCARGA;



A operação de carga e descarga na via pública é um procedimento fundamental para o transporte de mercadorias em áreas urbanas. Envolve o carregamento e descarregamento de veículos em vias públicas. Mas deve garantir a segurança de transeuntes, dos veículos e dos próprios operadores. A operação de carga e descarga é regida por diversos dispositivos legais, incluindo:

Código de Trânsito Brasileiro (CTB): Estabelece regras gerais de circulação, estacionamento e paradas para veículos.

Legislação municipal: Cada município possui normas específicas sobre locais permitidos para carga e descarga, horários e sinalização.

Regulamentos de órgãos de trânsito (DETRANs): Podem estabelecer protocolos adicionais para operações de grande porte ou em áreas sensíveis.

EIXO 9 – CARGA E DESCARGA;	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">• Reduzir os impactos deste modo sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança;• Estabelecer, por intermédio de lei os locais e horários para carga e descarga de mercadorias, principalmente na área central.• Criar uma sinalização e orientações de restrição para veículos de carga e descarga.	
Ações Prioritárias	Prazo
Organizar os deslocamentos realizados por veículos rodoviários de cargas na cidade, especialmente em áreas de alta circulação de pedestres, residenciais e de proteção e preservação ambiental.	Imediato
Estabelecer áreas destinadas à carga e descarga (uso comum) na área central e em áreas com potenciais demandadas.	curto
Estabelecer horários e locais para carga e descarga.	curto
Orientar e restringir por meio de sinalização específica aos veículos de carga.	Imediato
Coibir o transporte irregular de carga e ampliar o monitoramento preventivo no deslocamento de cargas perigosas.	Imediato
Criar / Atualizar as restrições de circulação e abrangência permitida à circulação de veículos de carga e descarga nas vias centrais e regulamentar as demais vias da cidade.	curto



EIXO 10 – TRANSPORTE ESCOLAR

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios.

EIXO 10 – TRANSPORTE ESCOLAR	
Diretrizes	
<ul style="list-style-type: none">Melhorar a qualidade do serviço de transporte escolar no município adotando novas tecnologias para a segurança e conveniência do usuário e para o controle operacional;Definir os itinerários do transporte escolar com o objetivo de atender a todos no menor tempo e trajeto possívelProporcionar o serviço de transporte público escolar acessível com o objetivode incluir a pessoa com deficiência.	
Ações Prioritárias	Prazo
Melhorar as condições de acessibilidade das crianças da área rural ao sistema de ensino do município	Imediato
Aumentar a frota de veículos do transporte escolar que atenda a necessidade da pessoa com deficiência (PCD)	curto
Formação de curso especializado de todos os condutores de transporte escolar	médio
Melhorar as condições do transporte escolar realizado por lancha para as áreas ribeirinhas	Imediato
Realizar fiscalização periódica no embarque e desembarque de alunos da zona ribeirinha (Portos)	Imediato

EIXO 11 – MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL:

A mobilidade sustentável é o conceito de transporte que visa equilibrar as necessidades de deslocamento de pessoas e mercadorias com a importância da preservação ambiental, alinhando aspectos ecológicos com os interesses econômicos e sociais.

EIXO 11 – MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL:
Diretrizes
<ul style="list-style-type: none">Reduzir a poluição sonora dos veículos automotores



- Exigir a manutenção adequada dos escapamentos dos veículos para minimizar a emissão de fumaça
- Educar os motoristas sobre a importância de não descartar resíduos nas vias públicas
- Promover a conscientização da população sobre a arborização urbana, para evitar o plantio inadequado nos espaços públicos (obter autorização da prefeitura antes de realizar qualquer plantio nos espaços públicos)
- Melhorar as condições de sombreamento de calçadas, entorno de praças e áreas de passeios públicos por meio da arborização e áreas verdes urbanas

Ações Prioritárias	Prazo
Campanhas educativas nos portos e embarcações	Imediato
Promover palestras nas escolas e órgãos públicos	Imediato
Realizar atividades de fiscalização contínua	Imediato

EIXO 12 – EDUCAÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO.

A resolução nº 638 de 30 de novembro de 2016, assevera em seu art. 11 que “a educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário das vias e rodovias, por meio do aprendizado de normas e condutas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro.” (CONTRAN, 2016).

EIXO 12 – EDUCAÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO.

Diretrizes

- Promoção de políticas de segurança e educação para o trânsito, objetivando a redução de acidentes e a melhoria geral da percepção dos cidadãos quantos aos aspectos envolvidos;
- Promoção da segurança no trânsito, em seus aspectos mais amplos, envolvendo veículos, motorizados ou não, pedestres e, principalmente, em relação às pessoas com mobilidade reduzida (deficientes físicos, sensoriais, idosos, gestantes);
- Adoção de medidas de engenharia de trânsito para a promoção da melhoria nas condições de fluidez, acessibilidade, segurança e qualidade de vida, especialmente em relação à redução ou eliminação do trânsito de passagem nas áreas residenciais e no Centro;



Ações Prioritárias	Prazo
Intensificar a fiscalização de trânsito no município	Imediato
Implantar programas de educação para o trânsito (permanente e continuado);	curto
Intensificar ações políticas e de gestão junto ao Governo do Estado	médio
Realizar ações voltadas a engenharia de trânsito para melhoria nas condições e fluidez, acessibilidade e segurança	Imediato

11. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

Para o alcance da alternativa de cenário desejada, serão necessários desenvolver, estudos afins de definir programas, projetos e ações a serem desenvolvidos no decorrer do prazo de vigência do Plano de Mobilidade. Os programas devem ser organizados conforme os eixos aqui apresentados cada um contendo ações e projetos relativos aos temas. Algumas ações que requeiram um aporte maior de recursos implicam na necessidade de verificar possíveis fontes de recursos de financiamento. A identificação das possibilidades de captação de recursos para a implementação do plano de mobilidade demanda uma busca e análise de instituições, sejam públicas e privadas, com disponibilidade de recursos para planos, programas, projetos e ações para a mobilidade urbana, de forma a se enquadrar nas exigências e tratativas para pleitear os recursos.

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Terra Santa, torna o município apto a pleitear financiamentos junto ao governo federal, para a implementação de melhorias no sistema de mobilidade municipal. A identificação de potenciais fontes de recursos tem como foco verificar instituições com atuação nas áreas de empréstimos e financiamentos, bem como de fundos diversos, com linhas nas quais os planos, programas, projetos e ações se enquadrem. Há a necessidade da realização de estudo técnico mais aprofundado para especificação da ação do orçamento anual do município para realização de algumas das ações a curto e médio prazos presentes no plano de mobilidade urbana, bem como para identificar outras fontes, caso estejam definidas, que assegurem a execução do plano.

Os investimentos necessários à implementação do PlanMob do município de Terra Santa devem ser previstos nos Planos Plurianuais-PPA, na Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e nas Leis Orçamentárias anuais – LOA, para que sejam



efetivamente implementados. Para tanto, as ações devem ser quantificadas e seus custos estimados. Foram identificadas as fontes de recursos e os responsáveis por sua implementação, conforme apresentado a seguir.

1. Recursos municipais

- A) Através do fundo para mobilidade urbana que será criado conforme as diretrizes e estratégias definidas nesse Plano
- 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.

C) 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

12. MONITORAMENTO E REVISÃO DO PLANO

O monitoramento, a avaliação, a revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a dez anos, é uma das determinações da Lei Federal 12.587 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana: “Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar: *III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos*”.

O monitoramento sistemático permite medir a efetividade das ações propostas e embasar tomadas de decisão e adaptação do sistema a novas realidades. Por outro lado, a revisão e atualização periódica são subsidiadas pelos resultados do monitoramento, devendo ser definidas as premissas e a previsão dos prazos para sua consecução.

O monitoramento e a avaliação permanente da implementação do Plano de Mobilidade deve ser realizado, a partir de um conjunto de indicadores, possíveis de serem medidos e atualizados continuamente e amplamente divulgados. Para tanto, é necessário que seja estruturado um Sistema de dados e Informações da Mobilidade Urbana, que seja alimentado sistematicamente.

É importante que seja estabelecido um fórum permanente composto por representantes dos vários segmentos, para o acompanhamento da implementação do



Plano de Mobilidade e dos indicadores e para a discussão de propostas de melhorias e avanços. A responsabilidade pela implementação e acompanhamento do Plano de Mobilidade Urbana de Terra Santa, poderá ser compartilhada entre a Secretaria Municipal de Planejamento e o Departamento Municipal de Trânsito e deverá seguir as normas estabelecidas conforme a legislação vigente

- ✓ Atualização deste plano: 5 anos a partir da conclusão
- ✓ Será instituído um banco de dados permanente sobre mobilidade urbana no município no Departamento de Trânsito ou na secretaria de Planejamento e Finanças.
- ✓ O Conselho de Trânsito será responsável pela Fiscalização e demais procedimentos de controle do Plano.
- ✓ Durante a implementação das ações serão definidos indicadores para monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Terra Santa.
- ✓ O plano será instituído em lei municipal e posteriormente publicado no site da Prefeitura.

13. PROPOSTAS PARA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA

13.1 Proposta de hierarquia viária

Em relação a hierarquia viária do município foi realizada uma proposta de hierarquização de acordo com a tipologia do uso viário, fluxo de tráfego e dimensionamento das vias.

Para a classificação, foi trabalhada com a metodologia e conceituação de acordo com Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no qual são apresentadas as seguintes classificações hierárquicas para as vias urbanas:

Via urbana – ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

Via arterial – àquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Via coletora – àquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Via local – àquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou áreas restritas.

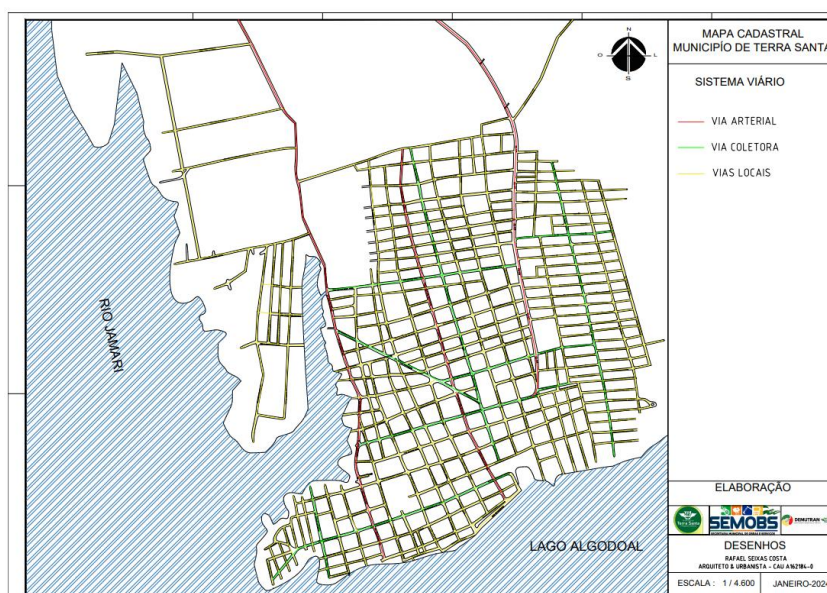
Dentro destes parâmetros estabelecidos e análise do sistema viário da cidade, temos a seguinte configuração hierárquica

a) Vias Arteriais: PA 441, Travessa Nossa Senhora de Fatima e Travessa São Sebastião.

b) Vias Coletoras: Trav. Terra Santa, Rua Cinco, Rua Senador Nilo Coelho, Trav. São Francisco, Rua Cidade Nova Três, Avenida Marcos Carvalho, Rua 15 de Novembro, Rua Prudente de Moraes, Trav. Três de Outubro e Rua Cezar Augusto Ferreira

c) Vias Locais: todas as demais vias não contempladas anteriormente.

Figura 34 - Mapa de proposta da hierarquia



Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2024

13.2 Proposta para o sistema cicloviário

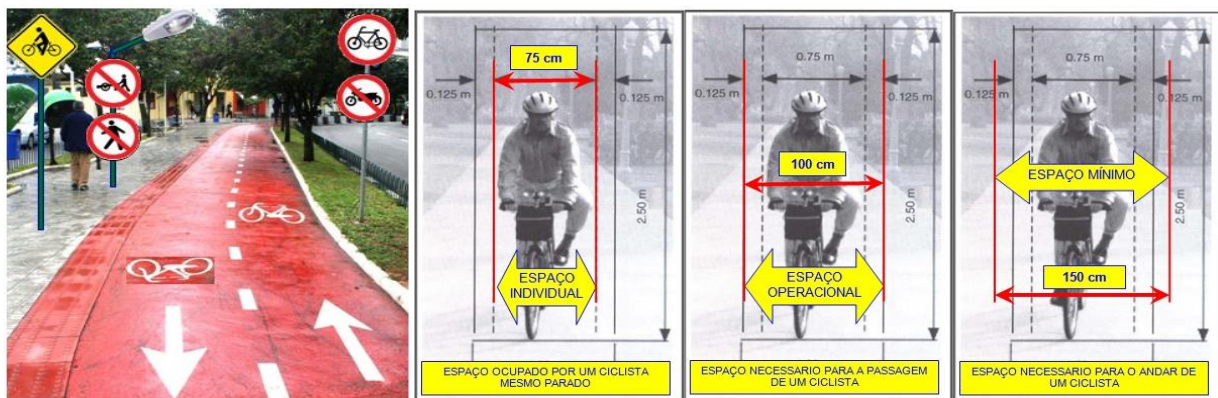
Para permitir a circulação de bicicletas como meio de transporte é importante que as vias tenham possibilidade de para circulação desse meio de transporte, permitindo a segurança e o conforto dos usuários desse meio de transporte. Propõe-se a construção de ciclovias, ciclofaixas e paraciclos nas vias de maiores dimensões e que atendam os deslocamentos até o centro da cidade e em conformidade com a legislação estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN

Figura 35 - Mapa de proposta de ciclovia



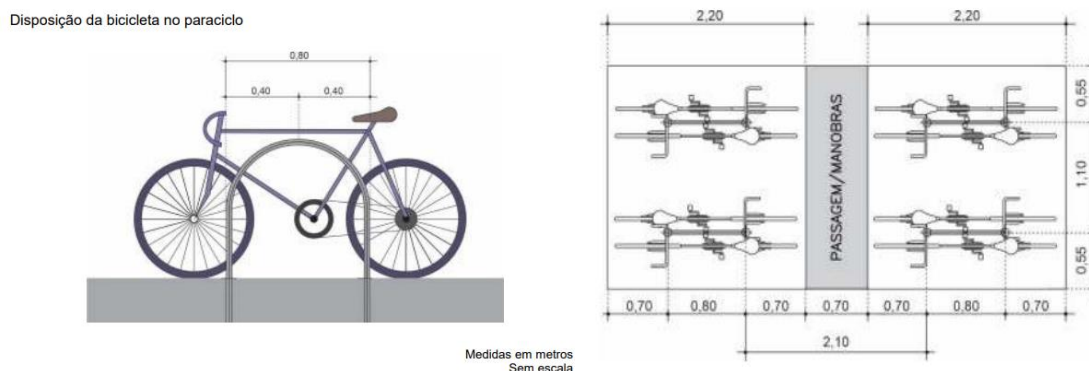
Fonte: SEMOBS, Terra Santa, 2024

Figura 36 - Proposta de ciclovia



Fonte: <https://www.ebanataw.com.br/trafegando/ciclovia>.

Figura 37 - Proposta de paraciclo

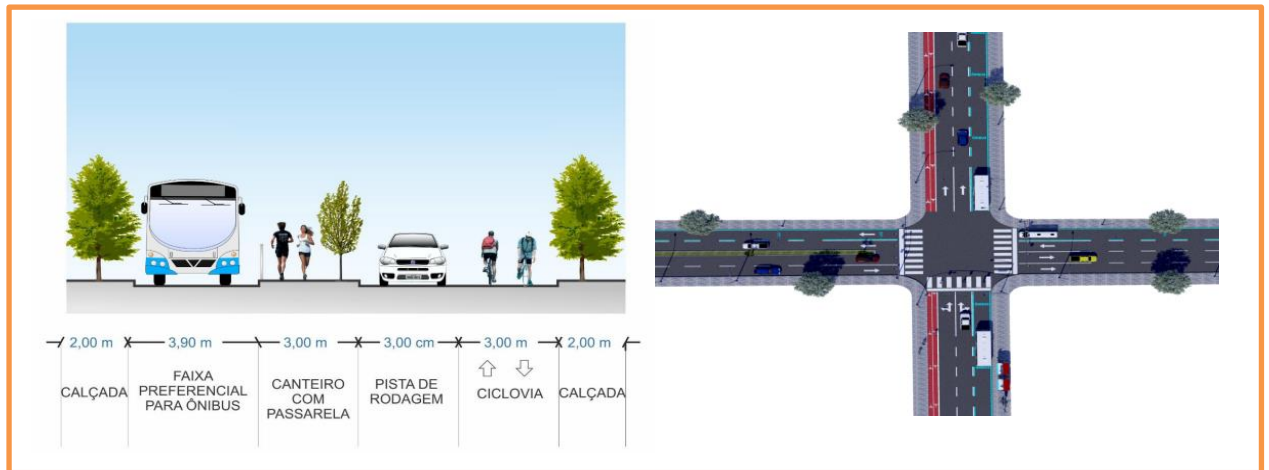


Fonte: <https://www.ebanataw.com.br/trafegando/ciclovia>.

13.3 Proposta para adequação e organização do trânsito

O trânsito prima, geralmente, pela organização, fluindo em faixas de tráfego numa direção particular, com cruzamentos e sinais de trânsito. O trânsito pode ser separado em classes: motorizado ou não motorizado (bicicletas, carroças e pedestre). Proposta para abrigo de passageiros de baixo custo

Figura 38 - proposta para organização e adequação do trânsito



Fonte: Projeto de TCC UNIVAP/SJC-SP-2017

13.4 Proposta para abrigo de passageiros

Para tentar definir um padrão, o Ministério das Cidades — durante o governo Temer — criou um caderno de sugestões para a criação de novos projetos de mobilidade urbana pelo País. Confira algumas recomendações:

- ✓ Os lugares de parada devem ter largura mínima de 2,40 metros. Se a parada de ônibus contar com um abrigo, 1,20 metro desse espaço deve ser reservado para a estrutura de vedação.
- ✓ É fundamental que as estações e locais de parada tenham infraestrutura adequada a pessoas com mobilidade reduzida.
- ✓ Para garantir a segurança das pessoas, o projeto deve prever o aterramento elétrico nos terminais, estações e lugares de parada.
- ✓ O mobiliário a ser implementado em terminais, estações e pontos de parada devem conter, no mínimo, proteção contra intempéries, assentos ou bancos, lixeiras e iluminação.

Figura 39 - proposta de abrigo baixo custo para passageiros



Fonte: <https://www.spil.com.br/mobiliariourbano>



14. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O plano de mobilidade urbana tem como objetivo orientar a política de mobilidade de uma cidade, ou seja, estabelece as diretrizes e estratégias que norteiam as ações para todas as necessidades da população nos seus deslocamentos diários, para o desenvolvimento urbano e melhorar a infraestrutura viária como um todo incluindo o sistema de transporte público e a rede cicloviária. Neste sentido, a metodologia utilizada para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Terra Santa, procurou estabelecer durante o processo, uma dinâmica que envolveu a gestão municipal e a participação da população, considerando assim os elementos necessários para a realização de um diagnóstico de acordo com a realidade do município.

Tomando como referência os princípios presentes na Lei Federal nº 12.587/2012, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram observados todos os aspectos, considerando os benefícios na implementação dos programas, projetos e ações, assim, as ações previstas para a mobilidade presentes neste instrumento de planejamento e gestão, abrangem diferentes prazos, refletindo os diferentes tempos das intervenções e que variam desde revisões de textos legais até a reestruturação da infraestrutura viária. É necessário portanto, garantir que após a implantação de cada ação, seja mensurado seu resultado, gerando um movimento contínuo de avaliação de metas e objetivos propostos, de forma a contribuir na construção de uma cidade mais justa.

Finalmente, é necessário destacar a importância de que as alternativas propostas para todos os componentes do Sistema de Mobilidade do Município, trabalhando as medidas de requalificação e valorização, sejam tratadas de maneira eficiente, com intervenções voltadas para a melhoria ou ampliação da infraestrutura de transportes, proporcionando maior fluidez e segurança no espaço urbano, tornando assim, os espaços dinâmicos e funcionais na perspectiva de construir uma cidade mais humana segura e ambientalmente saudável para o benefício da população.



BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob Construindo a Cidade Sustentável – Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**, . Brasília: MCidades, 2007. 1ª Edição 2007. 180p. BRASIL.

Lei Nacional nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 1997.

Lei Nacional nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília, 2001

Lei Nacional nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades** (Caderno 1). Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. PlanMob: **Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2015.

SNIC – Sistema Nacional de Informações sobre Cidades. Brasília: MCidades, 2010. Disponível em www.cidades.gov.br

IEMA-Instituto de Energia e Meio Ambiente: **A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana** – 2ª ed. IEMA, 2010.

ITDP-Instituto de Políticas de transporte & Desenvolvimento. Rio de Janeiro. 2022 Disponível em: <https://itdpbrasil.org/programas/transporte-publico>.

ASSOCIAÇÃO Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). NBR9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**.

IPEA. A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Comunicados do IPEA, n.128. Brasília, 2012

NEUFERT, Ernst. **Arte de projetar em arquitetura**. 18.ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



Watanabe, Roberto Massaru. ET-12\RMW\trafegando\ciclovias.htm em 14/09/2014,
atualizado em 11/03/2024

PMSB. Plano Municipal de Saneamento Básico de Terra Santa.2022

PME. Plano Municipal de Educação de Terra Santa.2015

PDM. Plano Diretor Municipal de Terra Santa.2017

ASSOCIAÇÃO Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). NBR9050. Acessibilidade a
edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

FAPESPA. **Estatísticas Municipais. Região de Integração Baixo Amazonas.**2023

Disponível em: <https://www.fapespa.pa.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/Terra-Santa.pdf>



Plano Municipal de
MOBILIDADE URBANA
Terra Santa - Pará

ANEXOS



15. ANEXOS

- 1. ATAS**
- 2. FREQUENCIAS**
- 3. FOTOS**
- 4. MAPAS**



ATA DA OFICINA 01 - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - PMMU

Às oito horas do dia primeiro de agosto de dois mil e vinte e três, no auditório da Escola Professora Edmara Cunha de Carvalho, iniciou-se a oficina do Plano Municipal de Mobilidade Urbana com o credenciamento dos participantes. A oficina começou às oito horas e trinta minutos com a palavra do Dr. Lucas, que cumprimentou os participantes, deu as boas-vindas e apresentou o grupo organizador desta oficina, bem como a equipe da comissão do plano de mobilidade. Em seguida, o Dr. Lucas citou os objetivos específicos do plano, destacando a importância da participação tanto da população urbana quanto da rural. Ele explicou que a participação popular é dividida em duas fases: a Fase 1, composta por oficinas temáticas, e a Fase 2, que envolve audiências públicas. Ele enfatizou que a opinião dos participantes é de grande importância e passou a palavra para Rafael, que começou sua fala explicando o que é mobilidade urbana, abordando os meios de transporte utilizados pela população e os desafios de locomoção enfrentados. Ele também mencionou a Lei nº 12.587/2012, que promove o desenvolvimento sustentável e consolida a gestão democrática. Rafael então passou a palavra para Samaria, que falou sobre mobilidade e meio ambiente. Ela destacou problemas como a poluição sonora e os resíduos sólidos, incluindo o descarte inadequado de materiais de construção e produtos comerciais nas calçadas, o que impede o tráfego de pedestres. Samaria também mencionou o descarte de resíduos vegetais, como podas de árvores, nas calçadas. O diretor do Departamento de Trânsito, Alberto Gervásio, continuou a discussão, ressaltando a importância do plano de mobilidade para o município. Ele falou sobre a legalização dos veículos que trafegam no município, o problema dos veículos estacionados irregularmente e a falta de respeito pela sinalização das vias públicas. Gervásio também abordou a questão das árvores nas calçadas, veículos abandonados que impedem a locomoção dos pedestres e a importância do uso de capacetes por motociclistas. Ele comentou sobre a falta de sinalização nos pontos de embarque e desembarque e compartilhou uma pesquisa que mostrou que a motocicleta é o principal meio de transporte no município, utilizada principalmente para compras. Gervásio afirmou que muitos acidentes de trânsito ocorrem por imprudência e falta de fiscalização, identificando os pontos com maior índice de acidentes e atribuindo-os à má distribuição dos usuários nas vias. Ele finalizou falando sobre sinalização, educação no trânsito, legalização de veículos e habilitação de motoristas. Rafael retomou a palavra para explicar o código de postura descrito na Lei nº 059/2007, abordando novamente os problemas com veículos abandonados, materiais de construção nas calçadas e animais soltos nas vias, como cavalos e cachorros, que causam acidentes. O Dr. Lucas reforçou a importância da legalização, sinalização e habilitação dos usuários, além de mencionar as dificuldades de tráfego devido à falta de sinalização adequada. Ele também falou sobre possíveis mudanças nas vias caso o plano de mobilidade seja aprovado. A oficina teve um intervalo às dez horas e quinze minutos, retornando às dez horas e trinta minutos com a palavra da Professora Raquel, que dividiu os participantes em grupos por bairro para recolher propostas que seriam analisadas pela comissão. Os participantes foram divididos em quatro grupos para elaborar propostas de efeito imediato, curto prazo, médio prazo e longo prazo. A participante Silvana fez uma observação sobre a regularização dos transportes escolares, tanto terrestres quanto aquáticos, destacando a importância do uso de coletes para quem utiliza transporte aquático. O diretor de departamento, Gervásio, mencionou que já existe uma autoescola no município para que os interessados possam se adequar aos novos hábitos legais do trânsito. A oficina foi finalizada com os agradecimentos do Dr. Lucas a todos os presentes que contribuíram com suas opiniões e debates. Sendo o que havia a ser relatado, encerro a presente ata.

Jordan Prates da Silva
Auxiliar Administrativo
Portaria 156/2022

5.



ATA DA OFICINA DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE
TERRA SANTA

No dia três de agosto de dois mil e vinte e três, às oito horas, no auditório da Escola Professora Edmara Cunha de Carvalho, realizou-se a oficina do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Inicialmente, ocorreu o credenciamento dos participantes, sendo a maioria deles representantes da zona rural. Estiveram presentes todos os membros que fazem parte da Comissão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. O Dr. Lucas pronunciou-se sobre a condução que faria o transporte dos representantes das comunidades que estavam atrasados, pedindo aos presentes que aguardassem um pouco mais para iniciar. Às oito horas e cinquenta e três minutos, deu-se início ao evento sobre o plano, com o Dr. Lucas conduzindo o cerimonial, mencionando todos os representantes e secretários municipais presentes. Ele explicou como se desenvolveria a oficina ao longo do dia. Em sua fala, detalhou que a comissão realizou reuniões semanais para adquirir maior conhecimento sobre a mobilidade urbana e apresentou os membros da comissão, ressaltando que todos estão aptos a fornecer informações sobre o processo. Em seguida, Dr. Lucas apresentou o cronograma e o plano de mobilidade, incluindo sua elaboração. O evento continuou com a fala do arquiteto Rafael, que explicou o conceito de mobilidade e os desafios da gestão. Ele também apresentou a Lei nº 12.587/2012. Na sequência, a engenheira Samaria fez sua apresentação sobre os dados coletados no município, ilustrados por imagens de pontos onde foram constatadas irregularidades, como resíduos bloqueando a passagem de pedestres. O professor Gervásio apresentou um resumo de visitas realizadas, abordando diretamente o trânsito municipal e a mobilidade urbana, com foco em indivíduos com mobilidade reduzida, como cadeirantes. Ele também exibiu imagens cedidas por Diolene, destacando a mobilidade na zona rural durante períodos de chuvas intensas, o que dificulta a locomoção dos ribeirinhos. Além disso, foram apresentadas imagens da mobilidade na região do Planalto e exemplos de transporte por balsa na comunidade do Paraíso. Um gráfico mostrou os meios de transporte mais utilizados no município de Terra Santa, bem como os motivos das viagens. Um ponto relevante foram os dados de acidentes de trânsito: 130 em 2021, e 309 em 2022, com três óbitos. O código de postura (Lei nº 059/2007) foi apresentado por Rafael, que ressaltou que infrações podem resultar em multas para quem dificulta a mobilidade urbana. Às nove horas e quarenta e nove minutos, fez-se uma pausa para o coffee break. Às dez horas e quatorze minutos, a comissão retomou a apresentação com Diane Raquel, orientando sobre os grupos de representantes das comunidades para melhorias na acessibilidade. Às dez horas e vinte minutos, os grupos foram dispostos no salão para seguir com a oficina, retomou-se a apresentação com o Grupo 04, representado pela Senhora Eliane da Comunidade do Nascimento (ASCONAS), que leu suas propostas e demandas. Em seguida, Dona Norma Maciel, do Grupo 01, apresentou as propostas das comunidades da Cabeceira dos Cláudios, Urupanã, Alema, e São Francisco. O Grupo 03, representado pela Professora Kellen Brito, abordou as comunidades de Itaúbal, Urupanã, Capitão, e Sucuriju, destacando as dificuldades encontradas pelos indivíduos daquela região. Dr. Lucas fez uma réplica sobre os argumentos levantados pelos membros do grupo, fornecendo explicações sobre as demandas. O próximo grupo foi representado por Tayla, da Comunidade do Paraíso, destacando as dificuldades de acesso. Os representantes da ACCOTEJA, com Genifer da Comunidade do Jamari, apresentaram um mapa solicitando melhorias para a região. Dr. Lucas fez suas considerações sobre a participação de todos os presentes e pediu maior divulgação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. A Secretária de Governo, Norma Coelho, fez ressalvas sobre as demandas levantadas, mencionando construções que não fazem parte do plano, mas que serão levadas ao conhecimento das instituições específicas. O Secretário do Interior, Fagner Tácio, fez suas considerações finais, pedindo desculpas por sua ausência devido a compromissos da secretaria, e ressaltou que a



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



Senhora France Lobato o representava. Às doze horas, encerrou-se a oficina. Sendo o que havia a ser relatado, encerro a presente ata.


Jordan Printes da Silva
Auxiliar Administrativo
Portaria 156/2022



ATA DA REUNIÃO DO DIA 21 DE SETEMBRO DE 2023

No dia vinte e um de setembro de dois mil e vinte e três, às nove horas e trinta minutos, ocorreu uma reunião no auditório da Escola Núbia Bentes Picanço com a Comissão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com o objetivo de dar andamento às atividades pendentes no processo de elaboração das etapas do plano. A reunião foi iniciada pela Senhora Antônia, que apresentou o sistema viário de Terra Santa, realizando alterações simultâneas enquanto ouvia as opiniões dos membros presentes. Durante a reunião, o Senhor Gervásio argumentou que o relatório havia sido elaborado conforme a orientação da Senhora Antônia, que destacou a necessidade de tornar as informações contidas no plano mais claras para melhor entendimento dos leitores. Em seguida, a Senhora Luna fez uma observação sobre o texto apresentado, afirmando que havia uma contradição nas informações. No entanto, os membros justificaram que o contexto apresentado estava correto. A apresentação prosseguiu com o mesmo tema, e encerrou-se com as alterações a serem realizadas de comum acordo com os demais membros. Durante a reunião, foram discutidos os seguintes pontos principais: Apresentação do sistema viário de Terra Santa, onde a Senhora Antônia conduziu uma apresentação detalhada do sistema viário atual de Terra Santa, abordando as principais vias, pontos de congestionamento e identificando áreas que necessitam de melhorias imediatas. O segundo ponto foi a análise do relatório preliminar de mobilidade urbana, onde os membros sugeriram tornar as informações mais claras e acessíveis, além da necessidade de incluir dados estatísticos e gráficos ilustrativos para facilitar a compreensão dos leitores. O terceiro ponto foi o debate sobre a contradição no texto, a Senhora Luna apontou uma possível contradição no texto apresentado. Os membros justificaram que o contexto apresentado estava correto e, em consenso, acordaram sobre as alterações necessárias para corrigir quaisquer inconsistências. O quarto ponto foi a definição das próximas etapas do plano, onde foram estabelecidos as atividades futuras e os prazos para a conclusão de cada etapa, com a distribuição de tarefas entre os membros da comissão. A próxima reunião ficou agendada para o dia primeiro de agosto de dois mil e vinte e três, às nove horas e trinta minutos, no auditório da Escola Professora Edmara Cunha de Carvalho. A reunião foi encerrada às onze horas, com todos os membros presentes cientes das próximas etapas e suas respectivas responsabilidades. Sendo o que havia a ser relatado, encerro a presente ata.



Jordan Printes da Silva
Auxiliar Administrativo
Portaria 156/2022



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



ATA DA TERCEIRA REUNIÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
(PMMU) – JANEIRO DE 2024

Aos vinte e cinco dias do mês de janeiro de dois mil e vinte e quatro, às 9h30min, na sala da Escola São Sebastião, no Município de Terra Santa, realizou-se a terceira reunião da equipe do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. A reunião foi iniciada pela senhora Antônia, que apresentou o diagnóstico das vias e sinalização, verificando as necessidades de estacionamento e outros aspectos relevantes. Ela exibiu imagens e sugeriu novas fotografias para complementar o levantamento. Mencionou também as necessidades específicas do município, como a construção de um terminal rodoviário. A senhora Antônia sugeriu a complementação da introdução do plano e outras informações. A equipe concordou em utilizar as mesmas imagens das oficinas, considerando-as completas, com evidências de impedimentos em vias e pontes nas comunidades. Foram adicionados dados sobre acidentes, mapas, e a quantidade de escolas: 19 urbanas e 18 rurais, além de uma escola de música. A senhora Antônia solicitou uma tabela com os nomes de todas as escolas do município. O senhor Gervásio entrou em contato por telefone para obter essas informações, e a responsável pelas escolas prometeu retorno. A frota de transporte escolar, composta por um ônibus e três micro-ônibus, foi verificada. A senhora Tainara também entrou em contato para confirmar a relação das escolas e dos ônibus que prestam serviços. Quando questionada sobre a fornecedora de energia, a equipe não soube responder, e a senhora Tainara procurou a pessoa responsável para obter informações sobre saneamento. A senhora Antônia perguntou sobre a quantidade de rádios e operadoras de comunicação, e o senhor Gervásio informou que a professora Gracilene Rego daria retorno sobre as escolas. A senhora Tainara obteve resposta sobre o saneamento, esclarecendo que o município possui apenas coleta de lixo e que o Plano de Saneamento seria enviado posteriormente. Foi incluído um quadro com a linha de transporte coletivo existente em Terra Santa, e a senhora Antônia discutiu a adequação do texto referente ao transporte. Também foi adicionado no caderno do Plano Municipal de Mobilidade Urbana informações sobre as duas pistas de pouso no município: uma pública e outra particular. A senhora Antônia questionou o nome das pistas e adicionou que ambas estão interligadas na PA 441, sugerindo a inclusão de fotos no caderno. O modo de transporte para a zona rural também foi inserido no texto. Identificou-se o nome do aeroporto como Aeródromo Municipal de Terra Santa e o particular como SAMISE. A senhora Antônia sugeriu que o senhor Gervásio redigisse um texto sobre a Ponte do Nascimento para dar mais veracidade à imagem ilustrativa que liga Terra Santa. O senhor Gervásio declarou que existem declives e aclives devido à enxurrada, e que foi feito um aterramento com piçarra para evitar erosão na cabeceira da ponte. Também foram incluídas as demais pontes, como a que liga a MRN às comunidades. O texto detalhou as vicinais, evidenciando como são construídas as pontes, os materiais utilizados e as que possuem maior fluxo de tráfego. Foram incluídas ainda as escalas semanais de viagens e turismo, com um total de 8 ônibus da empresa CATTANI. A senhora Antônia sugeriu que o município solicite parceria com a MRN para construir abrigos nos pontos de ônibus. Esta parceria será formalizada através de um convite para reunião. Todas as pontes de grande fluxo que ligam as comunidades à sede do município (13 pontes e 17 vicinais com maior trafegabilidade) foram incluídas no texto com fotos. Também foi inserida uma tabela com a relação das escolas das zonas urbana e rural. A senhora Antônia afirmou que o senhor Rafael faria as alterações nos mapas, incluindo as propostas finais. Foi redigido um texto sobre a rodoviária, mencionando sua inexistência devido à predominância de transportes fluviais, e sugeriu-se a construção de um terminal coberto para estacionamento e guarda de veículos. Não havendo mais assuntos a tratar, a Assessora Antônia encerrou a reunião pela parte da manhã. Às quatorze horas e trinta minutos do mesmo dia, a reunião foi retomada com os estudos dos mapas. Iniciou-se a análise das vias, identificando-se



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



as vias coletoras e arteriais. Foram definidas como vias coletoras a Travessa Terra Santa, Rua 3, Travessa São Francisco, Rua Prudente de Moraes, Travessa 3 de Outubro, Rua 15 de Novembro, Rua 5 e Rua Cezar Augusto. Também foram definidas as paradas de ônibus nas vias, pontuando os pontos atuais e novos pontos para melhorar o acesso das pessoas. A senhora Antônia enfatizou a necessidade de identificar quais ruas necessitam de asfalto. Após definir as rotas dos ônibus e propostas, continuou-se com a análise do índice de acidentes. O senhor Rafael e o senhor Gervásio ficaram encarregados de concluir os demais mapas, incluindo o mapa das sinalizações. A senhora Antônia propôs identificar no mapa locais para ciclovias, sugerindo a adaptação do canteiro da Avenida Marcos Carvalho para inclusão de ciclovias. Propôs ainda a inclusão de ciclovias na Travessa Nossa Senhora de Fátima e demais vias, inclusive na Orla, percorrendo toda a cidade. A senhora Antônia instruiu o senhor Rafael e o senhor Gervásio a não esquecerem das propostas de criação de estacionamento. A reunião foi finalizada com a senhora Antônia repassando orientações sobre a finalização do caderno. Ela propôs uma audiência para o dia 21/03/2024, com participação de todas as entidades representadas e empresas. A senhora Antônia perguntou sobre o transporte de cargas, e o senhor Alberto respondeu que é realizado por caminhonetes, motocars e caminhões, oriundos de outros municípios e estados, através do Rio Nhamundá, por via fluvial. Não havendo mais assuntos a tratar, a Assessora Antônia determinou o encerramento da reunião. Sendo o que havia a ser relatado, encerro a presente ata.


Jordan Printes da Silva
Auxiliar Administrativo
Portaria 156/2022



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 29 DE MARÇO DE 2023

NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
Caroline Melo Mendonça	Analista de Planejamento	Sec. de Administração	
Paulina Silveira Gonçalves	Administradora	Sec. de Administração	
Luana da Silva de Jesus	Engenheira Civil	Sec. Obras	
Francisco Rodrigo Rodrigues	Sec. de ADM	PMTS	
Thiago Braga de Jesus	Sec. Transporte	Sec. Transporte	
Diogo de Moraes Neto	ADIBERTO	Sec. Obras	
Lucas Antonio Brasil Mendes	Sec. Planejamento	Sec. Planejamento	
Jordan Printes	Sec. ADM	Sec. ADM	
Marina da Silva da Silva	Sec. Planejamento	Sec. Planejamento	
Thiago Braga de Jesus	Sec. Planejamento	Sec. Planejamento	

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: sema@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 23 DE MAIO DE 2023

NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
Diogo de Moraes Neto	ADIBERTO	Sec. Obras	
Luana da Silva de Jesus	Engenheira Civil	Sec. de Administração	
Francisco Rodrigo Rodrigues	Sec. de ADM	PMTS	
Thiago Braga de Jesus	Sec. Planejamento	Sec. Planejamento	
Caroline Melo Mendonça	Analista de Planejamento	Sec. de Administração	
Jordan Printes	Aux. ADM	Sec. ADM	
Marina da Silva da Silva	Sec. Planejamento	Sec. Planejamento	
Thiago Braga de Jesus	Sec. Planejamento	Sec. Planejamento	

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: sema@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 30 DE MAIO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	Francisco Rodrigo Rodrigues	Sec. ADM	PMTS	
2	Jordan Printes	AUX. ADMINISTRATIVO	SEMAD	
3	Diogo de Moraes Neto	Assist. Social	Sec. de Assist. Social	
4	Rafael de Jesus	Sec. Planejamento	SEMOPB	
5	Caroline Melo Mendonça	Analista de Planejamento	SEMAD	
6	Thiago Braga de Jesus	Analista de Planejamento	Sec. Transporte	
7	Paulina e Barbosa Bentes	Secret. Administrativo	Remuneração	
8	Guilherme Raquel A. M. Cordeiro	Coord. Planejamento	SEMOPB	
9	Marina da Silva da Silva	Sec. Planejamento	PMTS	
10	Luana da Silva de Jesus	Sec. Obras	Eng. Civil	
11	Diogo de Moraes Neto	ADIBERTO	ADM	
12	Jordan Printes	Analista Administrativo	Sec. Administração	
13	Caroline Melo Mendonça	Secretaria	Sec. Ass. Social	
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: sema@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 06 DE JUNHO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	Jordan Prates	AUX ADMINISTRATIVO	SEMAD	[assinatura]
2	Jasmaro Lourenço Guimarães	Analista Administrativo	Sec. de Administração	[assinatura]
3	Pauline C. Barbosa Bentes	Assistente Administrativo	Demutran	[assinatura]
4	Sandra Conceição Costa A. Diniz	Assist. Social	Sec. de Assist. Social	[assinatura]
5	Caroline Melo Mendonça	Analista de Planejamento	Sec. de Administração	[assinatura]
6	Rafael Soares Costa	Dir. DP. de Obras	Sec. de Obras	[assinatura]
7	Albano Junior Vitorino	Dir. de Demutran	Sec. de Transporte	[assinatura]
8	Alciane Raquel A.M. Fernandes	Coord. Pedagógica	SEMED	[assinatura]
9	Alvaro de Siqueira Lopes	Procurador	SEMUPA	[assinatura]
10	Luciana Guimaraes	Secretaria de Saúde	SEMISA	[assinatura]
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: semad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 18 DE JULHO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	Jordan Prates de Siqueira	Analista Administrativo	SEMAD	[assinatura]
2	Jasmaro Lourenço Guimarães	Analista Administrativo	SEMUPA	[assinatura]
3	Pauline C. Barbosa Bentes	Assistente Administrativo	SEMAD	[assinatura]
4	Sandra Conceição Costa A. Diniz	Assist. Social	SEMAD	[assinatura]
5	Caroline Melo Mendonça	Analista de Planejamento	SEMAD	[assinatura]
6	Rafael Soares Costa	Dir. DP. de Obras	SEMAD	[assinatura]
7	Albano Junior Vitorino	Dir. de Demutran	SEMAD	[assinatura]
8	Alciane Raquel A.M. Fernandes	Coord. Pedagógica	SEMAD	[assinatura]
9	Alvaro de Siqueira Lopes	Procurador	SEMAD	[assinatura]
10	Luciana Guimaraes	Secretaria de Saúde	SEMAD	[assinatura]
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: semad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 25 DE JULHO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	Jordan Prates de Siqueira	Analista Administrativo	SEMAD	[assinatura]
2	Jasmaro Lourenço Guimarães	Analista Administrativo	SEMAD	[assinatura]
3	Pauline C. Barbosa Bentes	Assistente Administrativo	SEMAD	[assinatura]
4	Sandra Conceição Costa A. Diniz	Assist. Social	SEMAD	[assinatura]
5	Caroline Melo Mendonça	Analista de Planejamento	SEMAD	[assinatura]
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: semad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 2 DE AGOSTO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	Joselyne Santos de Souza	Assistente Administrativo	SEMAD	[assinatura]
2	[assinatura]	Secretaria de Planejamento	SEMOP	[assinatura]
3	[assinatura]	Dir. Dep. Jurídico	DEJUR	[assinatura]
4	[assinatura]	Assessoria	ASSASS	[assinatura]
5	[assinatura]	Assistente Administrativo	DEMPUB	[assinatura]
6	[assinatura]	Analista Administrativo	Sac. de Administração	[assinatura]
7	[assinatura]	Coordenadora de Planejamento	Sac. de Administração	[assinatura]
8	[assinatura]	DE. DEP. DE OBRAS	SEMOP	[assinatura]
9	[assinatura]	Assistente Social	Sac. de Assistência Social	[assinatura]
10	[assinatura]	Coord. Pedagógica	SEATED	[assinatura]
11	[assinatura]	Eng. Ambiental	SEMAM	[assinatura]
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: sempad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 29 DE AGOSTO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	[assinatura]	Assistente Administrativo	Sac. de Administração	[assinatura]
2	[assinatura]	Assistente Administrativo	SEMAD	[assinatura]
3	[assinatura]	Coordenadora de Planejamento	SEMOP	[assinatura]
4	[assinatura]	Assessoria	ASSASS	[assinatura]
5	[assinatura]	Assistente Administrativo	SEMOP	[assinatura]
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: sempad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 20 DE SETEMBRO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	[assinatura]	Analista Administrativo	SEMAD	[assinatura]
2	[assinatura]	Coordenadora de Planejamento	SEMOP	[assinatura]
3	[assinatura]	Coordenadora Pedagógica	SEMOP	[assinatura]
4	[assinatura]	Assistente Administrativo	DEMPUB	[assinatura]
5	[assinatura]	Secretaria de Planejamento	SEMOP	[assinatura]
6	[assinatura]	Coordenadora de Planejamento	SEMOP	[assinatura]
7	[assinatura]	DE. DEP. DE OBRAS	SEMOP	[assinatura]
8	[assinatura]	Coordenadora de Governo	SEGOV	[assinatura]
9	[assinatura]	Assessoria	ASSASS	[assinatura]
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: sempad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 21 DE SETEMBRO DE 2023

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	LINDA DA SILVA DE JESUS	ENGENHEIRA CIVIL	SEMOPB	Paulina
2	Antonio M. Almeida	Assessoria	Kaplar	Antonio Almeida
3	Jaime Reguel B. Maciel	coord. Pedagógica	DEMED	Jaime
4	Paulina E. Barbosa Bezerra	Agente Administrativo	DEMUTRAN	Paulina Barbosa
5	Jainara Cavacas Guaraná	Analista Administrativo	SEMAD	Jainara
6	Manuella da Silva Pinheiro	Analista APS	SEMAD	Manuella
7	Marcelo da Silva Moraes	Procurador	ASSISTENCIA	Marcelo
8	Antonio M. Almeida	Diretor de Trânsito	DEMUTRAN	Antonio Almeida
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: semad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 24 DE JANEIRO DE 2024 – MANHÃ E TARDE

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	Jainara Cavacas Guaraná	Analista Administrativo	Sec. de Administração	Jainara
2	Antonio M. Almeida	PROCURADOR DE DEF.	SEMOPB	Antonio Almeida
3	Manuella da Silva Pinheiro	Diretor de Departamento	DEMUTRAN	Manuella
4	Paulina E. Barbosa Bezerra	Agente Administrativo	DEMUTRAN	Paulina
5	Manuella da Silva Pinheiro	Agente Administrativo	SEMAD	Manuella
6	Antonio M. Almeida	Consultoria	Kaplar	Antonio Almeida
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: semad@terrasanta.pa.gov.br



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
 CNPJ: 23.060.866/0001-93
 SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – TERRA SANTA
 FREQUÊNCIA DO DIA 25 DE JANEIRO DE 2024

ORD	NOME	CARGO	LOTAÇÃO	RUBRICA
1	Jainara Cavacas Guaraná	Analista Administrativo	Sec. de Administração	Jainara
2	Antonio M. Almeida	PROCURADOR DE DEF.	SEMOPB	Antonio Almeida
3	Manuella da Silva Pinheiro	Diretor de Departamento	DEMUTRAN	Manuella
4	Paulina E. Barbosa Bezerra	Assistente Social	Assistência social	Paulina
5	Paulina E. Barbosa Bezerra	Agente Administrativo	DEMUTRAN	Paulina
6	Manuella da Silva Pinheiro	Agente Administrativo	Sec. Administração	Manuella
7	Antonio M. Almeida	Consultoria	Kaplar	Antonio Almeida
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Secretaria Municipal de Administração de Terra Santa
 Rua Dr. Lauro Sodré, 527, Centro, CEP 68.285-000 | E-mail: semad@terrasanta.pa.gov.br



REGISTRO FOTOGRAFICO





MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA





MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



Plano Municipal de
MOBILIDADE URBANA
Terra Santa - Pará

**OFICINAS DE ELABORAÇÃO
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**
01/08 - 8H AS 12H30 - ZONA URBANA
03/08 - 8H AS 12H30 - ZONA RURAL

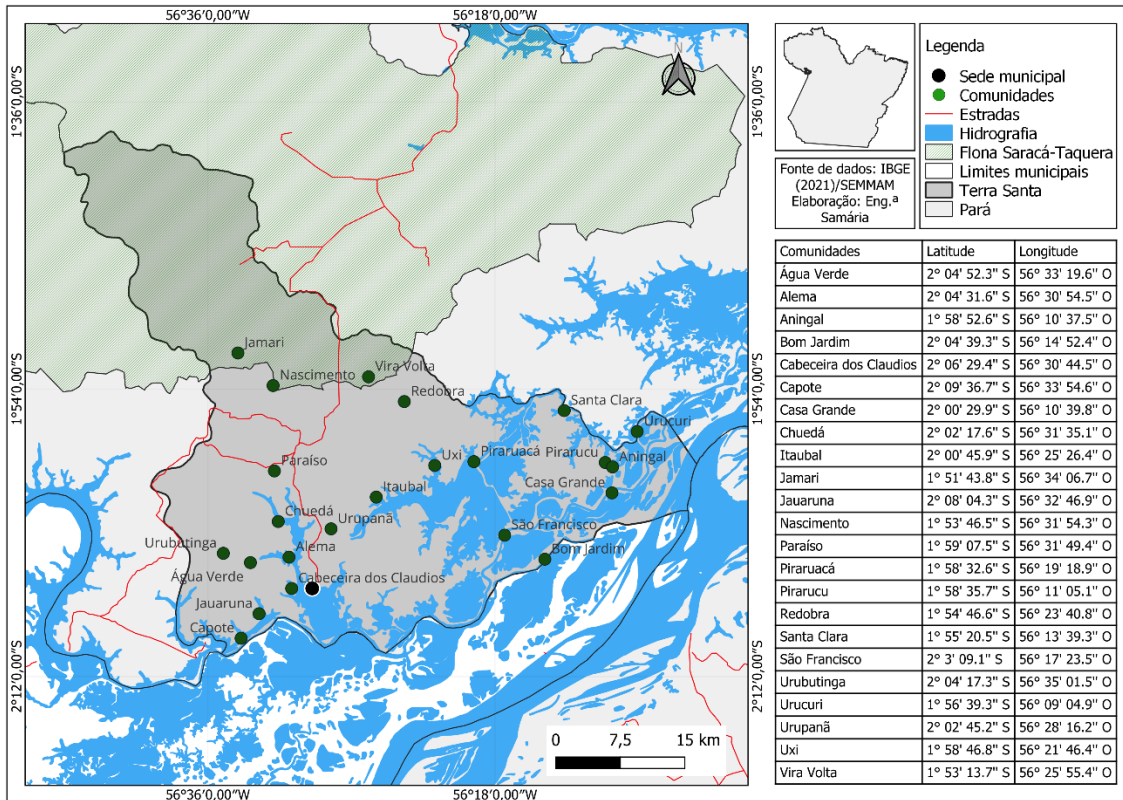
**LOCAL: Auditório da Escola Profª.
Edmara Cunha de Carvalho**



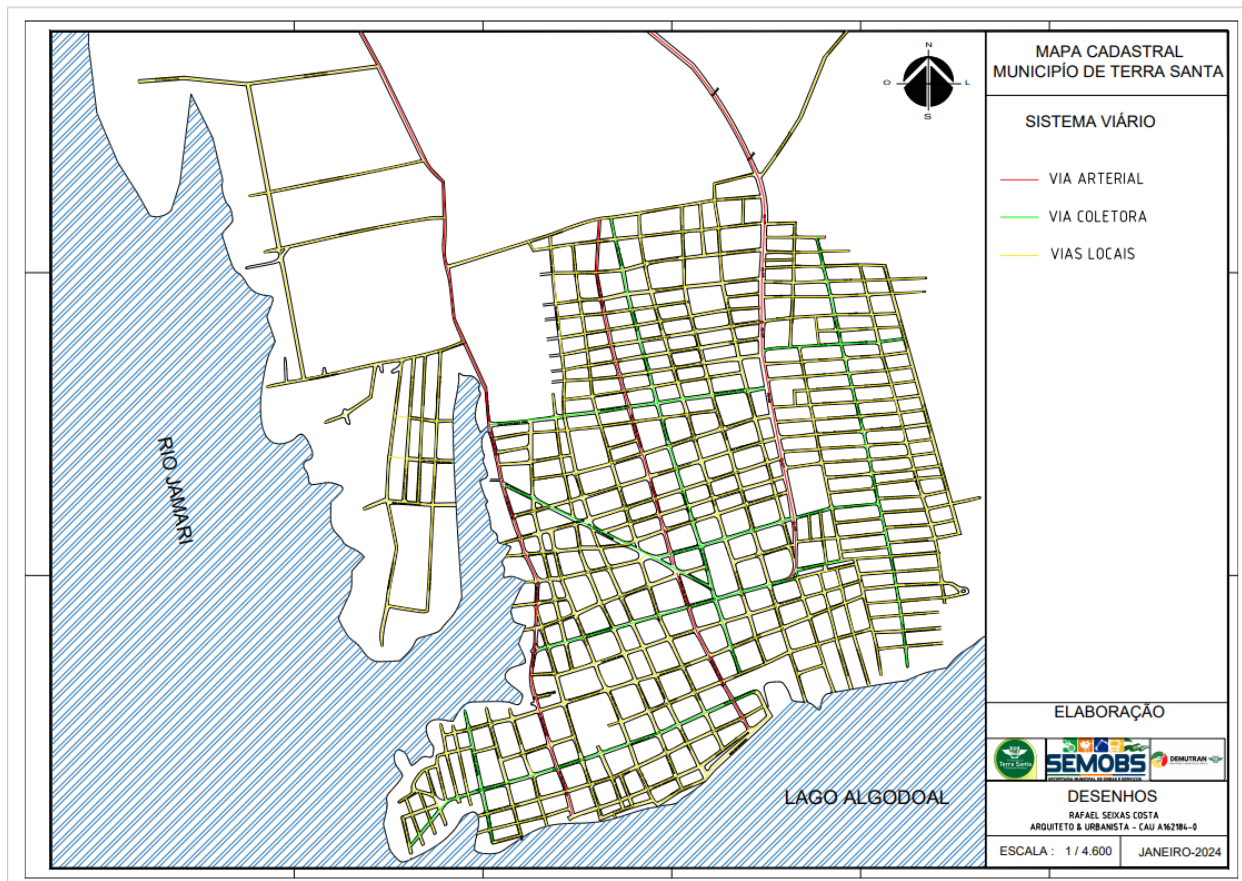


MAPAS

1. Localização das comunidades

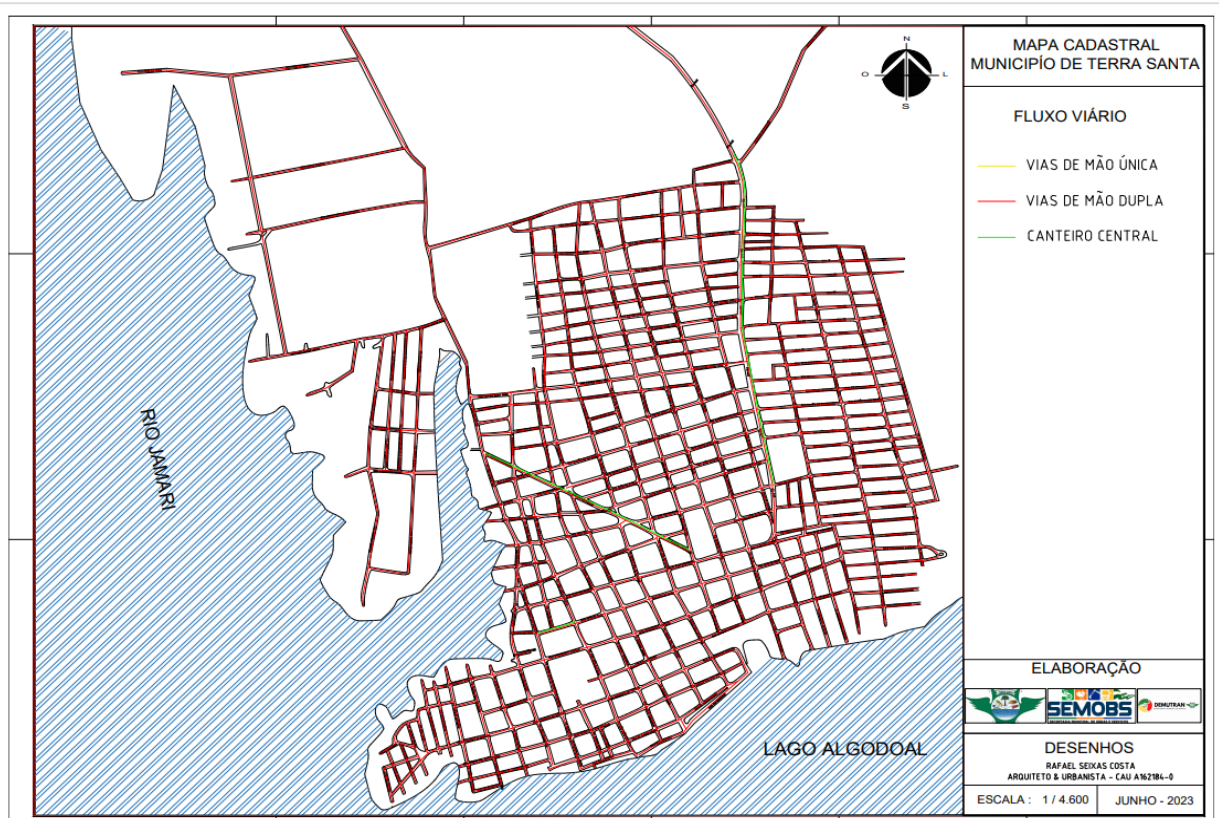


2. Sistema viário

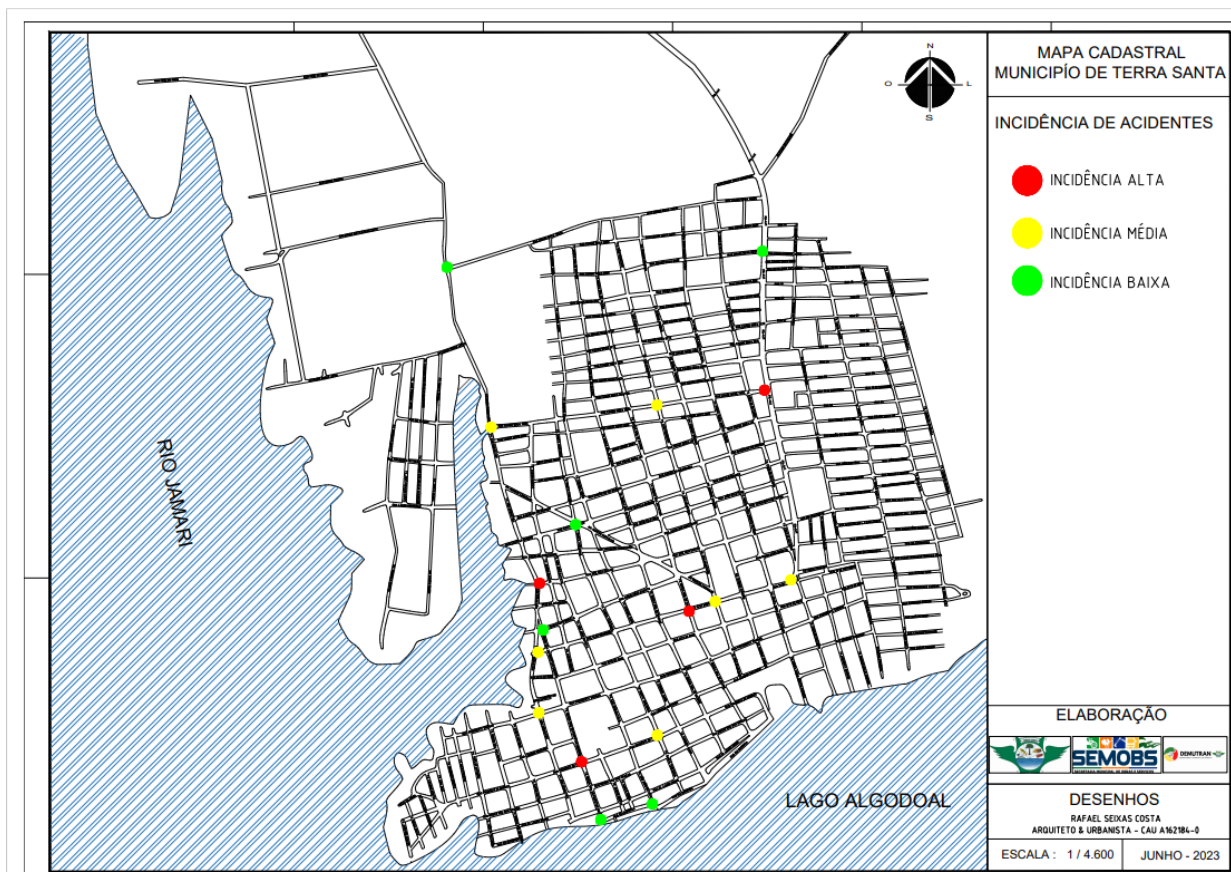




3. Fluxo viário

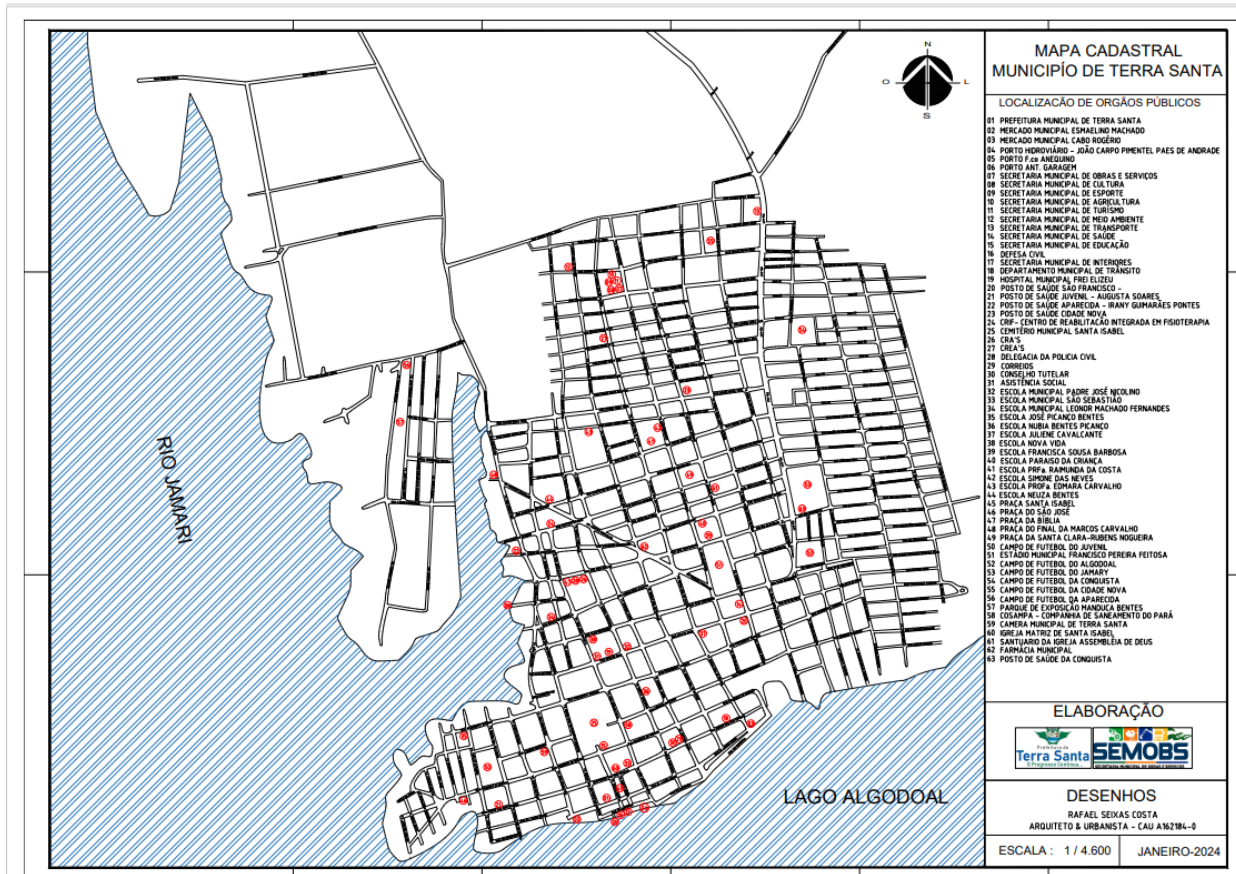


4. Incidência de acidentes

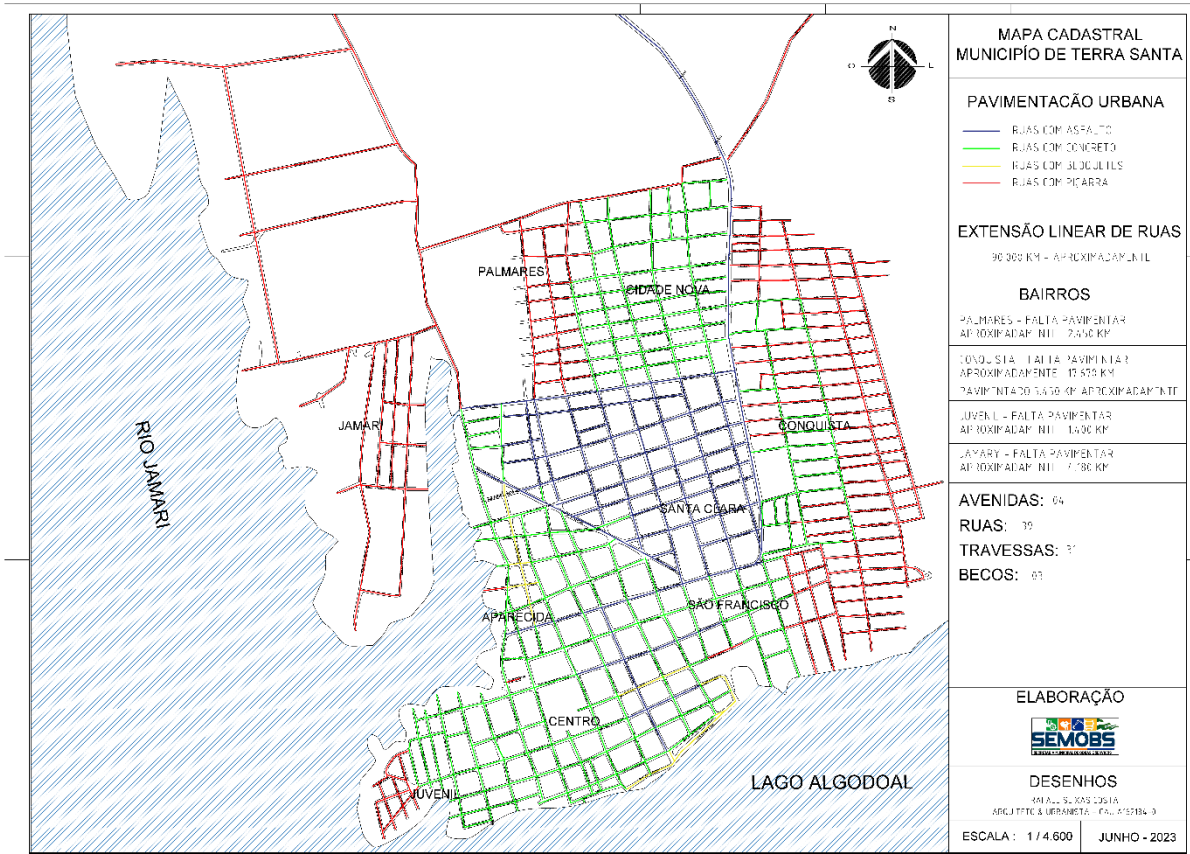




5. Equipamentos públicos

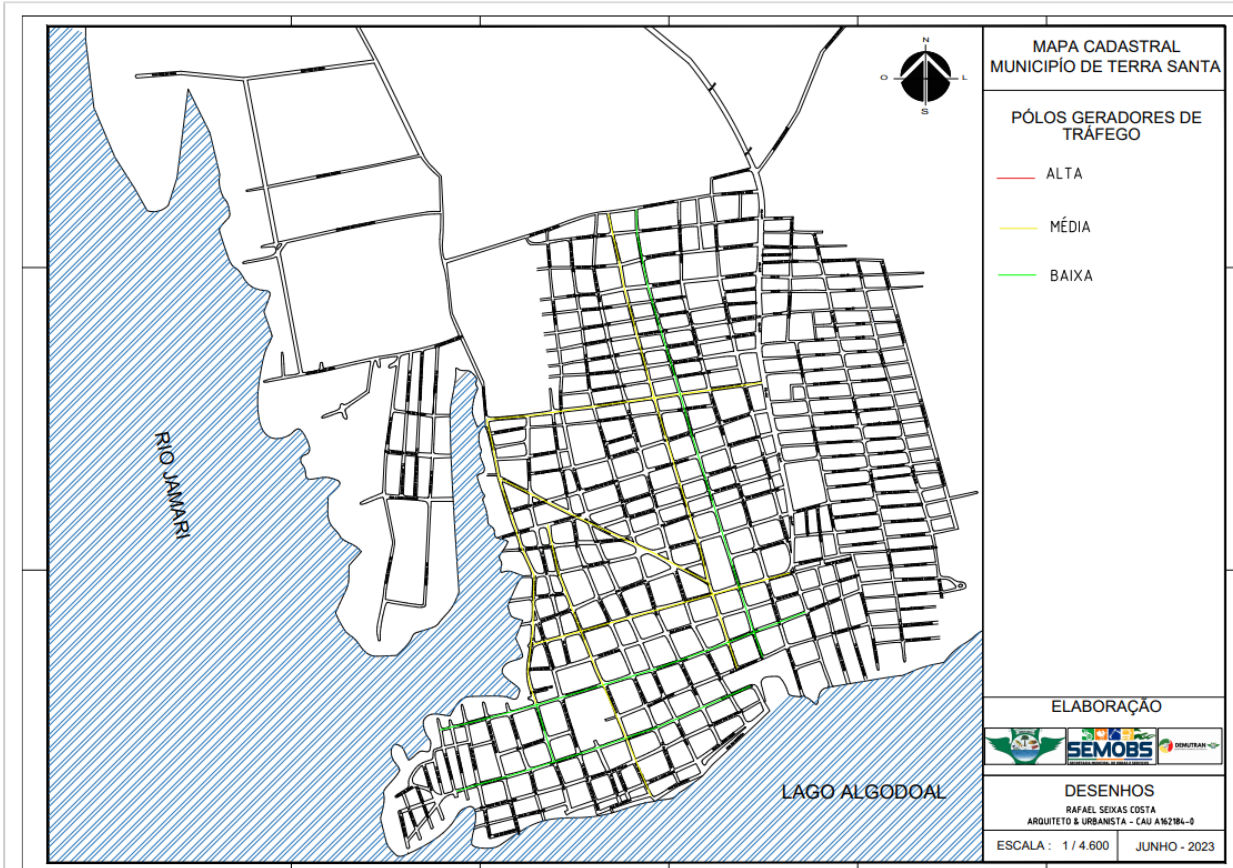


6. Pavimentação Urbana

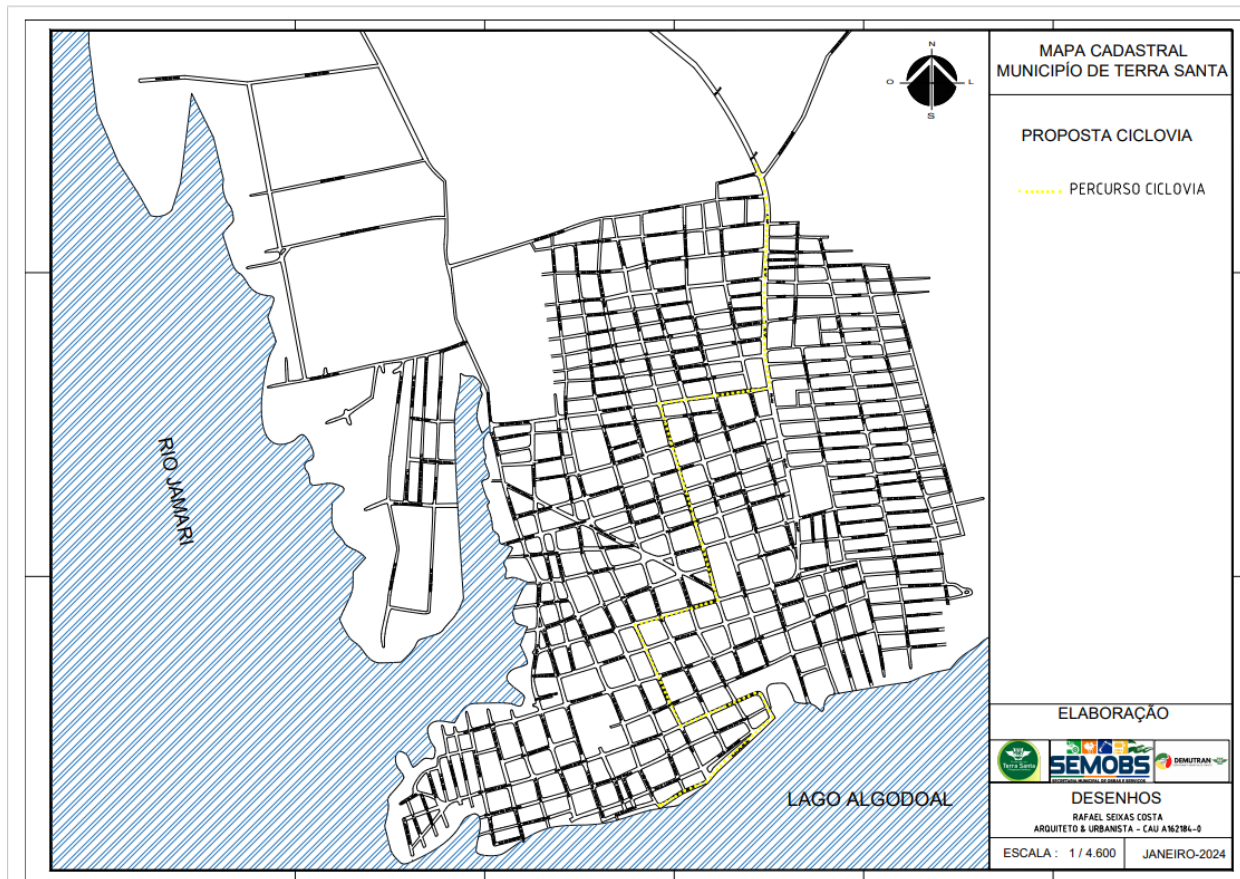




7. Polos geradores de trafego

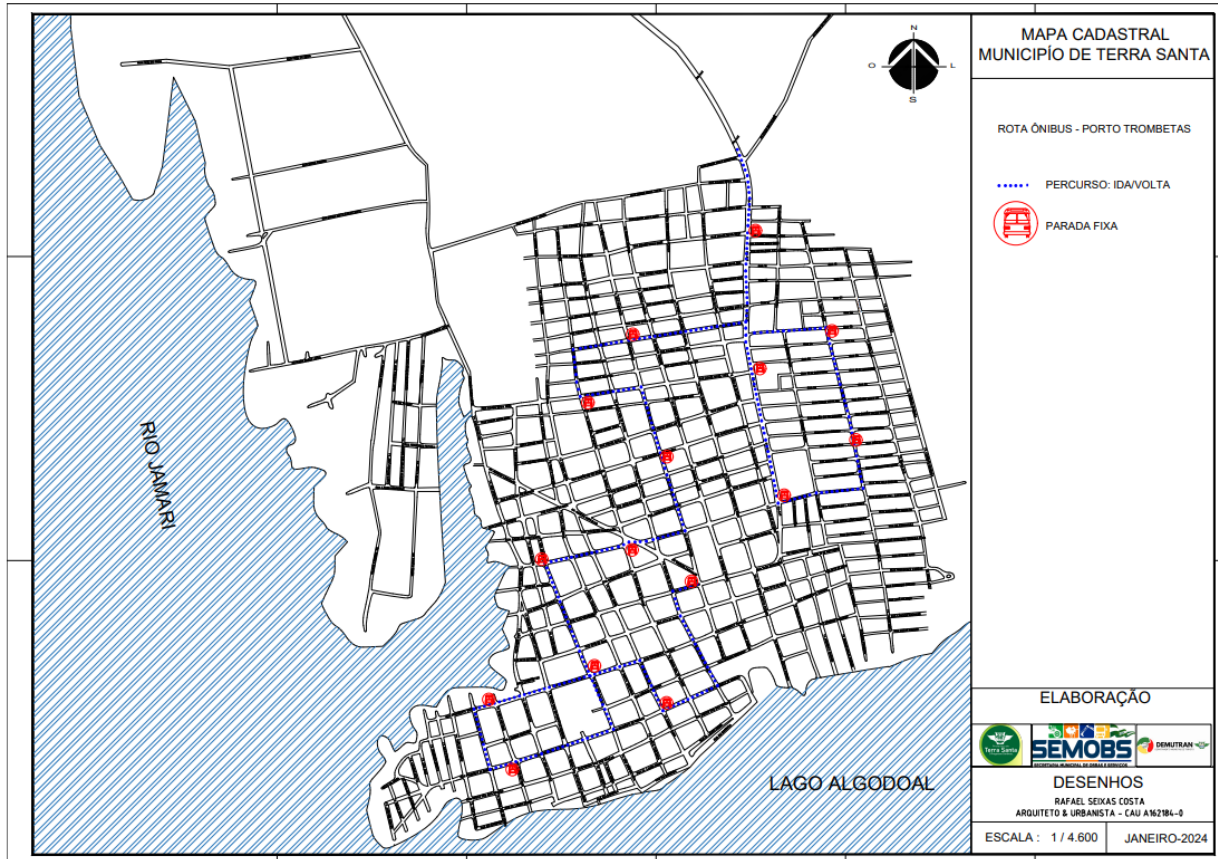


8. Ciclovias





9. Rota dos ônibus



10. Sinalização

