



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
FACULDADE DE GEOGRAFIA**

JANIELE FRANÇA CUNHA

**IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA
SOBRE A MOBILIDADE DOS PEDESTRES DA FOLHA 33 EM
MARABÁ-PA.**

**MARABÁ – PA
2017**

JANIELE FRANÇA CUNHA

**IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA
SOBRE A MOBILIDADE DOS PEDESTRES DA FOLHA 33 EM
MARABÁ-PA.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará como requisito à obtenção de título acadêmico em Licenciatura e Bacharelado em Geografia.

Orientador: Prof.º Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza.

MARABÁ – PA
2017

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca Josineide da Silva Tavares da UNIFESSPA. Marabá, PA

Cunha, Janiele França

Impactos da duplicação da Rodovia Transamazônica sobre a mobilidade dos pedestres da Folha 33 em Marabá-PA / Janiele França Cunha; orientador, Marcus Vinicius Mariano de Souza. — 2017.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Ciências Humanas, Faculdade de Geografia, Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, Marabá, 2017.

1. Geografia urbana – Marabá (PA). 2. Rodovias – Marabá (PA) – Projetos e construção. 3. Planejamento urbano. 4. Rodovia Transamazônica. 5. Política pública. 6. Pedestres. 7. Cidadania. I. Souza, Marcus Vinicius Mariano de, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título

CDD: 22. ed.: 910.130776098115

Elaboração: Alessandra Helena da Mata Nunes
Bibliotecária-Documentalista CRB2/586

JANIELE FRANÇA CUNHA

**IMPACTOS DA DUPLICAÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA SOBRE A
MOBILIDADE DOS PEDESTRES DA FOLHA 33 EM MARABÁ-PA.**

Banca Examinadora

Prof.º Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza (Orientador)

Prof.ª Dr.ª Maria Rita Vidal - FG/ICH/Unifesspa

Eng.ª Mayanne Micaelli dos Santos – Diretora Técnica (Secretária Municipal de
Planejamento)

Ao meu irmão, Jefferson França Cunha, a quem um dia eu tanto motivei a estudar. E hoje, orgulhosamente, é ele quem me motiva, sendo um dos meus maiores incentivadores e fontes de inspiração. Maninho, muito obrigada por sonhar junto comigo. Esta minha conquista, também é sua.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me concedido o dom da vida, e por ter sido o meu maior sustentáculo e fonte de forças e inspirações, durante estes cinco anos de curso. E agradeço também, a Virgem Maria Santíssima, por ter intercedido sempre pela realização deste sonho e mais esta conquista;

Aos meus pais, João e Nilda, que não tiveram a oportunidade de fazer uma graduação, porém, abriram mão de muitos de seus sonhos, para nos oferecerem sempre o melhor, e se realizarem através de nós - seus filhos. A vocês, serei eternamente grata por todo apoio, força, incentivo e dedicação. O exemplo de vida de cada um me sustentou durante os cinco anos de curso, e me deram forças para não desistir e chegar até aqui. Muito obrigada por tudo. Espero um dia, conseguir retribuí-los pelo menos metade do que já fizeram por mim;

À minha amada e querida vizinha, Jaci Maria de Jesus, na qual eu sempre encontrei o abrigo e o afago necessário nos dias de penúria. Para mim, ela representa uma grande mulher, exemplo de amor, superação, generosidade e minha segunda mãe;

Aos meus amados irmãos, Jefferson França Cunha e Wanderson França Cunha, pessoas as quais, Deus não poderia ter escolhido melhor para me amparar e me incentivar em todos os momentos em que eu precisei. De modo muito especial, ao Jefferson França, pela parceria, incentivo e trocas de experiências acadêmicas;

A todos os meus demais familiares, parentas e cunhadas (Ana Cláudia Lima Ramos Cunha e Raniele Sousa Luz), pelos votos de apoio e orações. De modo muito especial, à minha tia, Maria de Jesus Cunha de Oliveira, por me ter sido sempre exemplo de superação de vida, e mesmo em meio a tantas dificuldades, ter conseguido se formar; e à minhas primas, Aline Cunha e Priscila Cunha, por me servirem de exemplos e me incentivarem diariamente, a buscar melhorias e a vencer na vida, mediante aos estudos;

Ao meu querido orientador, Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza, por toda paciência, respeito, zelo, comprometimento, profissionalismo e parceria. Sei que em vários momentos, em meio a tantas outras ocupações e orientações, sacrificaste-te muito, para encurtar todas as

distâncias globais, e me responder sempre em tempo real, por meio: de email, WhatsApp ou mediante a uma orientação presencial. Não tenha dúvidas de que contribuístes de forma única, para que este trabalho seja o início de uma longa e promissora carreira acadêmica e profissional. Existem professores, que simplesmente passam por nossas vidas; mas, existem outros, seu caso, que o verbo passar, transforma-se ficar e mudar a vida de um acadêmico. A você dedico a minha eterna gratidão. Muito obrigada;

Ao Dr. Hugo Rogério Hage Serra, por ter de certa forma, iniciado este trabalho comigo. A você serei eternamente grata por todo o seu apoio, incentivo, cobranças, ligações me incentivando a fazer Mestrado e Doutorado, parceria, confiança, respeito, zelo e por cada aula ministrada e conhecimentos adquiridos. Tenha a certeza de que contribuístes de forma muito positiva, para a minha formação acadêmica e profissional. Obrigada por tudo;

À Dr.^a Maria Rita Vital. Como agradecer a essa mulher? Não há palavras para descrever o quanto me ensinastes em tão pouco tempo que convivestes com a Turma de Geografia 2012. Tu és a comprovação empírica de que o ser humano não precisa de muito tempo ao lado do outro, para se mostrar o quanto pode ser especial e profissional. A você que me ensinou a respeitar ainda mais e a olhar a Geografia Física por um outro ângulo, terás sempre os meus sinceros votos de gratidão, respeito e admiração;

A todos os demais professores do curso de Geografia (inclusive, também saldo todos aqueles que atravessam municípios e estados, só para ministrar uma disciplina), ao Colegiado de Geografia, a toda equipe da Unifesspa (Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará) e aos educadores de modo geral, de modo muito especial, Zulmira Pereira de Sousa (a minha primeira professora) e Kelsiane Brito Rodrigues (docente que fez eu me apaixonar por Geografia, ainda no Ensino Médio, com as suas aulas sempre muito dinâmicas e envolventes), os quais, num belo dia, tive a honra que cruzassem o meu caminho e fizessem a diferença em minha vida. Então, sintam-se todos honrados e agradecidos;

À minhas queridas amigas, Aldenete do Espírito Santo Lima (moradora da Folha 33 e amiga de trabalho), Camila Alves Gonçalves Farias, Daniele, Daniele Silva Soares, Raniele Sousa Luz (cunhada), Rosa Santos da Conceição e Seli da Costa Mourão; e ao meu irmão, Wanderson França, por terem sacrificados seus dias, e me ajudado na aplicação dos 363

formulários. Muito obrigada. Sem o enorme apoio de cada um (a), eu jamais teria terminado. Vocês foram incríveis;

À minha amiga Leonice Pontes da Silva, por toda paciência, orientações, sugestões e trocas de experiências, durante toda a realização deste trabalho;

Ao meu amigo Eronides Neres de Oliveira, pelo seu imenso apoio e ajuda na construção dos gráficos/resultados das entrevistas. A você serei eternamente grata;

À toda comunidade da Folha 33, de modo especial, aos 363 moradores, que abriram as portas de suas residências para mim. Agradeço a cada um pela confiança, apoio e receptividade, dedicados a mim. Este trabalho representa o grito de cada um desses moradores, por uma cidade mais acessível, justa e digna;

À Sr.^a Maria Luzana de Jesus, uma forte representante e porta-voz da Folha 33, durante todo o período de duplicação da Rodovia Transamazônica, na luta pela inclusão social e mobilidade digna para os moradores do bairro. E ao Diego Valeriano R. do N. da Cruz, morador da Folha 33, por ter me conduzido até a ela (Maria Luzana), e conseqüentemente, me possibilitou ter acesso aos materiais originais do Projeto Executivo de Engenharia (2008). Obrigada pela grandiosa contribuição, dada ao meu trabalho;

Rousely de N. G. Carvalho e Samara Souza, pelo grande apoio com o abstract;

Ao Ronis C. F. Silva (Geografia 2013), pelo auxílio e apoio na produção dos mapas;

Aos órgãos públicos Polícia Rodoviária Federal (PRF), na pessoa do Sr. Nunes; e Secretária de Viação e Obras Públicas (SEVOP), na pessoa do Ozeias, muito obrigada pelas informações cedidas a mim. Foram de grande relevância para o desencadear do presente trabalho;

A todos os meus amigos (as), que sempre rezam e torcem junto comigo por cada uma das minhas conquistas e vitórias. Muito obrigada, anjos de Deus;

À banca examinadora, por ter aceitado participar e contribuir, neste momento tão singular em minha vida. Muito obrigada;

E por fim, mas não menos importantes, a cada um dos meus amigos e/ou colegas (também estão inclusos os que desistiram, os que foram embora e os que caíram de bloco) do Curso de Geografia 2012 (Licenciatura e Bacharel), pela convivência, paciência, amizade, zelo, trocas de experiências, ensinamentos e aprendizagens, respeito, risadas, brincadeiras e companheirismo divididos comigo, durante estes cinco anos que passamos juntos. E é claro, que considerarei vocês como a minha eterna e querida GeoFamily. Geografia 2012, não tenham dúvidas de que vocês marcaram a minha vida e a minha trajetória, e de que o apoio de cada um foi de grande importância, para que eu conseguisse chegar até aqui. Como vocês me fazem falta!!! As minhas noites semanais, sem vocês, jamais foram e nunca serão as mesmas. Conhecer a cada um foi um dos mais belos e singelos presentes de Deus. Cada um com a sua singularidade e particularidade Geográfica, acabou roubando um pedacinho do meu coração. Com toda certeza a nossa amizade irá além da Geografia e atravessará fronteiras. De modo muito especial, louvo e agradeço a Deus, pelos irmãos de grupos de trabalhos e de estudos, os quais terão sempre um lugar ainda mais especial em meu coração: Cleitane Souza da Silva, Robson Bruno da Silva e Rosa da Conceição dos Santos. Muito Obrigada, Geografia. Vocês fizeram a diferença em minha vida. O que tenho pra hoje é saudades.

Falar de Mobilidade urbana é contemplar intimamente o socioespacial.
É ir além de enxergar as limitações físicas...
É compreender o ideal;
A todos os amantes da Geografia, eu convido a problematizar.
Vamos sacudir este mundo?
E a mobilidade do pedestre recuperar?
Andar é um direito, que está garantido na Constituição.
O pedestre só quer atravessar a rua,
E de fato, ser um cidadão. (CUNHA, 2017).

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo geral analisar os impactos da duplicação da Rodovia Transamazônica – BR 230 sobre a mobilidade dos pedestres da Folha 33 em Marabá- PA. O desencadear da pesquisa, centra-se nas seguintes problemáticas: Por que a mobilidade urbana desses agentes sociais tornou-se ainda mais insegura e irregular, no que se refere à falta de mecanismos e ferramentas dignas para a realização de seus deslocamentos, logo após a duplicação da Transamazônica? E que políticas públicas, têm sido desenvolvidas para amenizar tal problemática? Nesse contexto, para que fossem alcançadas tais respostas e se comprovasse as questões levantadas, realizou-se uma contextualização teórica, embasada em autores que discutem sobre os conceitos, meios e tipos de deslocamentos da mobilidade urbana; destacou-se algumas Leis Federais e Municipais, as quais abarcam o direito de ir e vir do cidadão - pedestre, bem como, trechos da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas). Além disso, foi feita uma análise histórica dos elementos socioespaciais do município de Marabá, relacionados à duplicação da Rodovia Transamazônica; coletas de dados em órgãos públicos (SEVOP - Secretária de Viação e Obras Públicas e PRF – Polícia Rodoviária Federal), a fim de obter informações sobre o Projeto Executivo de Engenharia (2008), o qual foi aplicado na Rodovia, e ainda, os índices de acidentes ocorridos na BR 230, entre os anos de 2006 a 2017. Foi realizada com os moradores da Folha 33, a aplicação de 363 formulários, com o intuito de se compreender, como se processam alguns itens, relacionados à mobilidade urbana. E em síntese, constatou-se que esses pedestres, ainda são carentes de mecanismos (planejamento urbano) e de políticas de intervenções públicas que atentam suas necessidades básicas e socioespaciais.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Pedestre. Folha 33. Rodovia Transamazônica.

ABSTRACT

This work aims to analyze the impacts of duplication of the Transamazônica Highway - BR 230 on the pedestrian mobility of Folha 33 in Marabá-PA. The initiation of the research, focuses on the following problems: Why has the urban mobility of these social agents become even more insecure and irregular, as regards the lack of mechanisms and tools worthy to carry out their displacements, right after the duplication of the Transamazônica? And what public policies have been developed to alleviate such problems? In this context, in order to achieve such answers and to prove the issues raised, a theoretical contextualization was carried out, based on authors who discuss the concepts, means and types of displacements of urban mobility; Some federal and municipal laws have been highlighted, which include the direct coming and going of the citizen - pedestrian, as well as excerpts from ABNT (Brazilian Association of Technical Standards). In addition, a historical analysis was made of socio-spatial elements of the municipality of Marabá, related to the duplication of the Transamazônica Highway; (SEVOP - Secretary of Transport and Public Works and PRF - Federal Highway Police), in order to obtain information on the Engineering Executive Project (2008), which was applied in the Highway, and also the indexes Of accidents occurred in BR 230, between the years 2006 and 2017. A total of 363 forms were applied in the neighborhood, according to statistical criteria, in order to understand how some items relate to urban mobility. In summary, it was observed that the pedestrians in Folha 33 are still lacking in mechanisms (urban planning) and public policies and interventions that address their basic and socio-spatial needs.

Keywords: Urban mobility. Pedestrian. Folha 33. Transamazônica Highway.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Pirâmide da Mobilidade Urbana.....	61
FIGURA 2: Interseção de acesso à Rodovia (estaca 150).....	61
FIGURA 3: Prancha de fotos da BR 230 após a duplicação da Rodovia Transamazônica.....	88
FIGURA 4: Trevo de acesso à Rodovia, proposto inicialmente.....	87
FIGURA 5: Trevo de acesso à Rodovia, como de fato foi executado e construído.....	88
FIGURA 6: Modelo de como ficaria a passarela no trecho Folha 33 (Bairro Nova Marabá/PA).....	92

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Localização do semáforo na Folha 33, Marabá-PA.....	54
MAPA 2: Localização dos trechos da BR 230 nos núcleo Nova Marabá.....	60
MAPA 3: Distribuição dos principais serviços ofertados na Folha 33, Marabá-PA.....	54
MAPA 4: Localização da Escola O Pequeno Príncipe com relação a Folha 33, Marabá/PA.....	60

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Identificação e descrição dos problemas estruturais identificados na BR 230, antes da duplicação da Rodovia.....	63
QUADRO 2: Identificação e descrição das etapas do Projeto Executivo de Engenharia (2008).....	64
QUADRO 3: Identificação dos itens de infraestrutura, descritos no Projeto Executivo de Engenharia (2008).....	69
QUADRO 4: Identificação das atividades executivas, descritas no Projeto Executivo de Engenharia (2008).....	70

QUADRO 5: Cronograma geral dos serviços descritos no Projeto Engenharia (2008).....	Executivo de 73
QUADRO 6: Itens da má execução e má elaboração do Projeto Engenharia (2008), mencionados pelos moradores.....	Executivo de 85

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Produto Interno Bruto (PIB), referente à agropecuária, indústria e serviços, 2010.....	20
TABELA 2: Frota municipal de veículos de Marabá (dezembro de 2008 à dezembro de 2016).....	25
TABELA 3: Evolução da população urbana e rural de Marabá de 1960 a 2010.....	57
TABELA 4: Ranking dos 10 maiores PIB dos municípios do estado do Pará, 2011.....	58
TABELA 5: Índices dos acidentes ocorridos na BR 230 (ano de 2006 à 2017).....	90

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Folha 33: quantidades de deslocamentos dos moradores por dia.....	76
GRÁFICO 2: Folha 33: meios de locomoção mais utilizados pelos moradores.....	77
GRÁFICO 3: Folha 33: finalidades mais frequentes dos deslocamentos dos moradores.....	79
GRÁFICO 4: Folha 33: frequência com a qual o morador atravessa a Rodovia Transamazônica.....	80
GRÁFICO 5: Folha 33: quantitativo da facilidade e dificuldade encontrada para realizar a travessia, após a duplicação.....	81

GRÁFICO 6: Folha 33: os itens que mais incomodam os moradores, na hora de atravessarem a Rodovia.....	82
GRÁFICO 7: Folha 33: o que contribuiria para melhorar a mobilização do morador.....	84

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANA – Agência Nacional das Águas

ART - Artigo

CB - Comitês Brasileiros

CBUQ -

CF – Constituição Federal

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CRISMU (Centro de Referência Integrado à Saúde da Mulher)

CREA - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CVRD - Companhia Vale do Rio Doce

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DOCEGEO – Rio Doce Geologia e Planejamento

EB – Escopo Básico

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDESP – Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará

IPEADATA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IS – Instruções de Serviços

ISC – Índice de Suporte de Camadas

MP - Ministério Público

MPE – Ministério Público Estadual

MPE – Ministério Público Estadual

MPF – Ministério Público Federal

NBR – Norma Brasileira

OAC - Obras de Arte Corrente

OAE - Obras de Arte Especiais

PIB – Produto Interno Bruto Municipal

PRF – Polícia Rodoviária Federal

SDU - Superintendência de Desenvolvimento Urbano

SIH – Superintendência de Informações Hidrográficas

SIRGA – Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas

SEVOP - Secretária de Viação e Obras Públicas

SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus

TCA – Transporte Coletivo de Anápolis LTDA

UNIFESSPA – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
1 - A MOBILIDADE URBANA (CONCEITOS E CATEGORIAS).	23
1.1 - Contextualizando e conceituando mobilidade urbana.....	23
1.2 - O Pedestre e a sua mobilização.....	27
1.3 - O pedestre e a organização do seu deslocamento.....	29
2 - A CONDIÇÃO DO PEDETERE À LUZ DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	33
2.1 - Legislação Federal.....	33
2.1.1 – Constituição Federal – CF (1988).....	34
2.1.2 – Plano de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12.....	34
2.1.3 – Estatuto da Cidade.....	38
2.1.4 - Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503)	40
2.1.5 - Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.....	44
2.1.5.1 - ABNT 9050/2015.....	44
2.1.5.2 – ABNT 5101/1992.....	47
2.1.5.3 - ABNT 12255/1992.....	48
2.2 – Legislação Municipal.....	48
2.2.1 – Plano Diretor (Lei 17.213/2006)	48
2.2.2 – Código de Obras do Município de Marabá.....	50
3 - A DUPLICAÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA E AS IMPLICAÇÕES NA MOBILIDADE DOS PEDESTRES DA FOLHA 33	53

3.1 - Dados descritivos do recorte espacial.....	53
3.2 – Breve contexto histórico da cidade de Marabá/PA.....	55
3.3 – Análise e aspectos do Projeto de Duplicação da Rodovia Transamazônica – Folha 33 / Nova Marabá-PA.....	58
3.4 – Resultado da aplicação dos formulários e coletas de dados realizadas com moradores da Folha 33/Nova Marabá-PA.....	75
3.4.1 – Descrição do perfil socioespacial dos moradores da Folha 33/Nova Marabá- PA.....	76
3.4.2 – Aspectos da duplicação da rodovia a partir da ótica dos moradores da Folha 33.....	86
Considerações Finais.....	95
Referências.....	98
Apêndices e Anexos.....	101

INTRODUÇÃO

O tema da mobilidade urbana, segundo Vaccare e Fanini (2011), vem se constituindo foco permanente de discussões no setor público e fora dele, isso tem acontecido em virtude da mobilidade espacial e urbana ser caracterizada, como um atributo que se encontra associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, almejam alcançar e sanar suas necessidades de deslocamento para a realização das tarefas diárias, tais como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura, etc. Para cumprir esse objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais).

Entretanto, dentro desse processo de mobilização, um dos agentes sociais mais excluídos dos seus direitos de ir e vir, são os pedestres. E falar de pedestres, implica:

Entender e incorporar fatores, tais como: econômicos (renda do indivíduo), sociais (idade e o sexo), intelectuais (como capacidade para compreender e codificar mensagens) e até de limitação física (temporária ou permanente) para utilizar veículos e equipamentos do transporte. (VACCARE; FANINI, 2011, p 10).

Tendo como base esses pressupostos, o objetivo central do presente trabalho é analisar os impactos da duplicação da Rodovia Transamazônica – BR 230 sobre a mobilidade dos pedestres da Folha 33 em Marabá-PA; e, em decorrência disso, possibilitar um entendimento dos processos de intervenções e políticas públicas.

Quanto aos objetivos específicos, propostos nesta abordagem de análise, destacam-se os seguintes: descrever o conceito e algumas categorias utilizadas dentro da mobilidade urbana; abordar sobre os aspectos legais, normativos e a condição dos pedestres (Legislação Federal e Legislação Municipal); descrever a localização e os dados físicos do recorte espacial escolhido; tecer um contexto histórico da cidade de Marabá; avaliar parte do projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica, e ainda, a importância dada ao pedestre, dentro deste projeto; descrever o perfil socioespacial dos moradores entrevistados; pontuar os itens de segurança dos pedestres, os que foram e os que não foram propostos no projeto de duplicação da BR 230 (anéis viários, viadutos, retornos, faixas, sinalização, dentre outros), bem como, expor o índice de acidentes, ocorridos na Rodovia Transamazônica (Folha 33); analisar os impactos, dificuldades e limitações, enfrentadas pelos pedestres na/da Folha 33 (Bairro Nova Marabá/PA), ao terem que se mobilizar dentro do bairro e na travessia da Rodovia Transamazônica; verificar na prática, quais são as políticas públicas que estão sendo desenvolvidas e aplicadas para amenizar a exclusão social (direito de ir e vir – locomoção do

morador); e, por fim, propor algumas sugestões para que os órgãos e gestores possam avaliar as atuais condições urbanas, nesta área de utilização humana, e utilizar coerentemente as opções disponíveis para a solução de problemas que interferem na locomoção de pedestres, proporcionando também, uma utilização mais digna do espaço público, além de contribuir para a redução dos índices de acidentes.

Sabe-se que a cidade de Marabá/PA, localizada estrategicamente no Sudeste Paraense, economicamente falando, tem se desenvolvido bastante nos últimos anos. De acordo com as informações do IBGE (2010), Marabá se destacou elevando o seu PIB nas seguintes áreas de produção: agropecuária, Indústria e serviços, conforme pode ser visualizado na tabela 1 a seguir:

Tabela 1 - Produto Interno Bruto (PIB), referente à agropecuária, indústria e serviços

VARIÁVEL	MARABÁ	PARÁ	BRASIL
AGROPECUÁRIA	224.232	3.157.179	105.163.000
INDÚSTRIA	2.079.946	11.695.676	539.315.998
SERVIÇOS	2.379.457	20.439.321	1.197.774.001

Fonte: IBGE – PIB/SUFRAMA (2010)

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

E ainda, de acordo com o IBGE (2010), Marabá tem um Produto Interno Bruto (PIB), que é a soma da riqueza produzida na cidade, de mais de três bilhões de reais - é o terceiro maior do Estado, perdendo apenas para Belém e Ananindeua.

Mas, na contramão disso, vem se constituindo num palco de grandes contradições econômicas, sociais e políticas, onde “o sistema viário é um espaço em permanente disputa entre diferentes atores, sejam eles: pedestres, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus, motos e bicicletas.” (TOBIAS; LIMA, 2012, p. 7). E essas contradições, intensificaram-se e apresentaram ainda mais limitações na mobilização dos pedestres residentes na Folha 33 (Bairro Nova Marabá/Marabá-PA), após a duplicação da Transamazônica. Pode-se observar que, após a inauguração da duplicação da Rodovia, aumentou-se o número de mortes e acidentes naquele trecho, conforme constam em alguns dos relatos, por parte do DMTU (Departamento Municipal de Trânsito de Marabá), no site da prefeitura:

A ocorrência de mais um acidente com vítima fatal no cruzamento da Rodovia Transamazônica, em frente à Folha 33, Nova Marabá, fez acender o alerta para moradores e autoridades, que se reuniram no mesmo dia – quarta-feira (07/08/2013)

– em busca de solução para aquele local que já foi batizado de “Semáforo da Morte”.

A partir da reunião realizada com representantes da Associação de Moradores da Folha 33, o capitão Emmett Alexandre, diretor do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU), determinou a interdição, a partir desta quinta-feira (08/08/2013), do acesso que permitia a travessia de veículos entre aquela Folha e o Terminal Rodoviário, local de acidentes constantes. A área é considerada crítica pelo DMTU. (MARABÁ, 2013).

A explicação para o aumento de acidentes na Rodovia Transamazônica, a priori, encontra-se na escassez da elaboração de ferramentas que sejam eficazes, no sentido de possibilitarem o mínimo de segurança e dignidade esperada no deslocamento de cada pedestre.

Fatos como esses ajudarão a construir respostas mais adiante, para a seguinte problemática levantada: Por que a mobilidade urbana dos pedestres da Folha 33 (Bairro Nova Marabá/Marabá-PA), tornou-se ainda mais insegura e irregular, no que se refere à falta de mecanismos e ferramentas dignas para a locomoção desses agentes sociais, após a duplicação da Transamazônica? E que políticas públicas, têm sido desenvolvidas para amenizar tal problemática?

Nesse contexto, a relevância desta pesquisa, dá-se ao fato de buscar respostas para tamanha complexidade e impactos socioespaciais, no que tange à falta da criação de mecanismos dignos e seguros para a locomoção dos pedestres, e ainda, aos direitos de ir e vir dos cidadãos (moradores da Folha 33 - Nova Marabá/Marabá-PA), os quais, a priori, não vêm sendo exercidos, principalmente, pela escassez e/ou a falta de estrutura adequada dos seguintes itens: retornos, viadutos, passarelas, sinalização, faixa de pedestres, redutores de velocidades, radares, calçadas, acostamentos, dentre outros.

Nesse contexto, a presente pesquisa, metodologicamente falando, foi norteadada sequencialmente por pesquisas, leituras, análises e resumos bibliográficos; construção da escrita dos capítulos; a realização de entrevistas e preenchimento dos formulários com os 363 moradores do recorte espacial em análise (Folha 33 – Bairro Nova Marabá/Marabá-PA); análise de Leis e normativas, referentes à mobilidade urbana; registros fotográficos da área; elaboração de mapas; visitas in loco no bairro e nos seguintes órgãos públicos: SEVOP (Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas) e PRF (Polícia Rodoviária Federal), para coleta de dados e informações; e a conclusão da escrita dos capítulos.

Desse modo, no primeiro capítulo, serão apresentados alguns conceitos e contextos históricos da mobilidade urbana, os quais darão os subsídios necessários para a compreensão das leituras de todo o restante do trabalho, uma vez que este primeiro capítulo, aborda termos e definições que diz respeito à mobilidade urbana.

Posteriormente, no segundo capítulo, serão abordadas algumas Legislações Federais (Constituição Federal – CF/88, Plano Nacional da Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12, Estatuto das Cidades – Lei 10.587/2001, Código de Trânsito Brasileiro/CTB – Lei 9.503); pontuará algumas normas da ABNT (NBR – 9050/2015, NBR – 5101/1992 e NBR – 12255/1992 - as quais tratam da segurança dos pedestres); e ainda, algumas Leis Municipais (Plano Diretor de Marabá - Lei 17.213/2006 e o Código de Obras do Município de Marabá). As mencionadas Leis, têm como funções apresentar as principais regras que abordam o uso dos espaços públicos e do sistema de veículos urbanos, principalmente nos itens que tangem ao direito dos pedestres.

O terceiro capítulo, abordará itens sobre a conflituosa duplicação da Rodovia Transamazônica, dados descritos do recorte espacial analisado (Folha 33) - mapas de localização da área estudada, breve contexto histórico sobre a cidade de Marabá/PA, análise e aspectos do projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica – trecho Folha 33 (Bairro Nova Marabá-PA), resultados da aplicação dos 363 formulários (apêndice 1 – modelo do formulário) e coletas de dados realizadas com moradores da/na Folha 33, descrição do perfil socioespacial dos moradores que responderam ao formulário, aspectos da duplicação da rodovia a partir da ótica dos moradores da Folha, e por fim, na conclusão, serão apresentadas algumas propostas de intervenções políticas e públicas, no sentido de melhorar a circulação dos pedestres nas vias em questão.

Com a realização deste trabalho, espera-se encontrar meios cabíveis, no sentido de pelo menos, amenizar os limitados meios e direitos de locomoção, vivenciados diariamente pelos moradores da/na Folha 33, e além disso, buscar dispositivos e ferramentas que, facilitem a mobilidade urbana desses agentes sociais, no que se tange às relações do pedestre com o seu espaço de vida urbana, nos aspectos de igualdade, dignidade, segurança e conforto.

1. A MOBILIDADE URBANA (CONCEITOS E CATEGORIAS)

A mobilidade urbana está presente em todos os espaços sociais. Logo, não é algo que se pode escolher se fará parte ou não do dia a dia, pois está implícito diretamente na realização dos trajetos e circulações diárias de um ser humano, por mais simples que seja esse seu ato de deslocamento.

Assim, cabe buscar compreender como funcionam esses deslocamentos, e também, o que leva cada pessoa a se locomover em um espaço em determinadas horas, sejam eles realizados: a pé, de ônibus, de táxi, carro próprio, bicicleta, moto, dentre outros.

Assim, o foco no presente capítulo, será descrever o que é a mobilidade urbana, como os pedestres se mobilizam e como eles organizam seus deslocamentos.

1.1. Contextualizando e conceituando mobilidade urbana

Falar de mobilidade urbana é enxergar as possibilidades diárias, ou não, de oportunidades de locomoções, ofertadas aos mais variados agentes sociais (pedestres, motoristas, ciclistas, carroceiros, etc), em um determinado espaço. E quando esse ato está relacionado ao direito de ir e vir de um pedestre, que depende das ações políticas e públicas para realizar tal locomoção, essa temática se torna ainda mais instigante e interessante.

Desse modo, buscando entender a tamanha complexidade socioespacial, pode-se definir mobilidade urbana, como:

Mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local. (MARABÁ, 2006, p. 63, grifo do autor).

Ou ainda, de acordo com Gomide (2005, p. 3):

Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que

a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito. Parece um pouco óbvio mas se olharmos nossas cidades, veremos que, muitas vezes, o carro parece mais importante que as pessoas! Precisamos inverter tal lógica, e privilegiar as pessoas e suas necessidades de deslocamento, para garantir o acesso amplo e democrático à cidade e ao que ela oferece.

Nesses dois contextos, compreende-se que a mobilidade urbana, não atua sozinha. Ela encontra-se interligada por uma rede de agentes sociais (pessoas, políticos, etc) e serviços (infraestrutura), os quais são os responsáveis por organizar e fazer com que os deslocamentos da cidade, de alguma forma, digna e coerente, aconteçam.

De acordo com Vasconcellos (2012), a mobilidade é influenciada pelos fatores sociais, econômicos e técnicos, os quais revelam uma grande desigualdade na distribuição do espaço viário e na acessibilidade à cidade. E os grandes prejudicados são as pessoas de rendas mais baixas, como por exemplo: o pedestre.

Sabe-se que é indiscutível que os problemas de mobilidades nos centros urbanos estão se agravando rapidamente no Brasil, mas há várias formas de eliminá-los. A busca por uma mobilidade mais civilizada pode ser feita mediante a mudança de comportamentos, discussões de soluções com outras pessoas e o pressionamento das autoridades para que mudem o que estiver de errado, pois a cidadania só poderá ser alcançada quando todos puderem sair às ruas e circular com conforto e segurança, respeitando os direitos dos outros e exigindo o respeito de todos. (VASCONCELLOS, 2012).

Entretanto, o número de automóveis e motocicletas aumentam de forma bastante acelerada e as cidades crescem sem controle (tabela 2), agravando assim, conseqüentemente, os problemas de mobilização.

Tabela 2 - Frota municipal de veículos de Marabá (dez de 2008 à dez de 2016)

Nº	TIPO DE VEÍCULO	ANO:	
		DEZEMBRO/2008	DEZEMBRO/2016
01	Automóvel	11.995	27.267
02	Bonde	0	0
03	Caminhão	2722	3.691
04	Caminhão Trator	320	642
05	Caminhonete	4.188	9.358
06	Caminhoneta	825	1.950
07	Chassi Plataforma	18	4
08	Ciclomotor	38	443
09	Micro-ônibus	180	312
10	Motocicleta	16.910	44.053
11	Motoneta	4.512	13.591
12	Ônibus	342	772
13	Reboque	432	1.092
14	Semirreboque	479	853
15	Sidecar	5	6
16	Outros	1	1
17	Trator esteira	0	0
18	Trator rodas	3	11
19	Triciclo	12	107
20	Utilitário	155	434
TOTAL DE VEÍCULOS:		43.137	104.587

Fonte: DENATRAN (2016)

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Segundo visitas no recorte urbano analisado (Folha 33) e entrevistas realizadas com os moradores, constatou-se que as políticas de mobilidades urbanas municipais, não acompanham esse crescimento automotivo, no sentido de criarem estratégias que sejam eficientes, eficazes e capazes de resolverem a tal problemática da limitação de locomoção, a qual sempre vem à tona, quando, as cidades crescem sem planejamento e desordenadamente. Essa problemática é decorrente da seguinte questão:

Não falta literatura técnica sobre como organizar o trânsito e o transporte público, no entanto, o aspecto social e ambiental destes temas é pouco estudado, assim como as posturas de cidadania que podem ser adotadas ao utilizarmos a cidade. Estamos acostumados simplesmente a sair às ruas e tentar chegar aos destinos, sem nos questionarmos por que as coisas são como são e como os problemas poderiam ser resolvidos. (VASCONCELLOS, 2012, p. 5).

Assim, levando em consideração esses aspectos mencionados, nota-se que na escala a nível de cidade, há muita carência no que se refere à organização e política social, viabilizando e exigindo que os direitos municipais e humanos, sejam de fatos cumpridos, uma vez que a cidade sendo carente dessa participação popular, as demais classes sociais (governo,

políticos, organizações privadas e outros), apropriam-se desses direitos e recursos. Nessa dimensão, destaca-se que:

Como um organismo vivo, as metrópoles são concebidas em uma dinâmica de construção coletiva e constante mutação. A forma como uma cidade se desenvolve é determinada por um conjunto de forças e interesses dos indivíduos, dos governos e das organizações privadas, que se entrelaçam de forma complexa. O relacionamento entre todos esses agentes é também dinâmico, no sentido de mudar constantemente e depender das condições específicas de cada momento. (VASCONCELLOS, 2012, p. 9).

Nesse contexto, no qual o espaço é construído e arquitetado de forma bastante rápida e contraditória, faz-se necessário compreender que, a cidade (local no qual, encontramos os mais variados tipos de espaços), enquanto produção coletiva:

Ninguém a faz sozinha. Ela também é feita de forma diferente ao longo do tempo, ora mais rápida ora mais vagarosa. Muitas construções são destruídas e outras erguidas em seu lugar. E estes processos parecem não ter fim. (VASCONCELLOS, 2012, p. 9).

Por tanto, falar de mobilidade urbana é buscar entender o espaço em suas variadas capacidades de circulação, mas também, compreendê-lo em suas mais variadas limitações, no sentido de desigualdades, pois essa se encontra balizada pela interação entre as diferentes forças e interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas, que formam uma complexa rede, na qual estão em foco não só o indivíduo, mas todo o sistema político e econômico, o Estado, o capital, a indústria e o comércio, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios e o valor da terra. E é esta rede que vai influenciar diretamente na forma de ocupação de território e organização do fluxo de mobilidade. (VASCONCELLOS, 2012).

Assim, é possível afirmar que as cidades e os espaços nos quais habitamos, são resultados desse complexo processo que foi implantado pelos antepassados, mas até hoje, continuam com a nossa atuação. Logo, observa-se que, a mobilidade urbana, encontra-se inclusa dentro desse planejamento, aonde o principal desafio, é: “analisar como este processo ocorre, quais são os problemas de transporte e trânsito e como eles podem ser minorados ou eliminados,” de acordo com Vasconcellos (2012, p. 13).

A partir dos anos de 1970, mediante sua modernização econômica, o Brasil reorganizou todo o seu espaço urbano. Desse modo, frente a crises econômicas constantes e dentro de regimes políticos predominantemente autoritários, compreende-se que:

As políticas de transporte cristalizam as desigualdades: os sistemas de ônibus permaneceram imersos em crises permanentes e os automóveis ocuparam parcelas

crescentes do espaço disponível à circulação, gerando diferenças profundas com relação as condições de transporte e acessibilidade, entre aqueles com e sem acesso ao transporte particular. (VASCONCELLOS, 2012, p. 15).

A mobilidade particular de pessoas, ou seja, a de pedestre, não caminha sozinha. Ela é decorrente de uma série de fatores, os quais estão ligados e influenciam diretamente o direito de ir e vir de cada cidadão, carente dos recursos de meios automotivos para sua locomoção.

A estrutura de circulação é a parte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e mercadorias: vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de passageiros e cargas. A estrutura de circulação é o suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos (bicicleta, automóveis, ônibus, trens) que são chamados meios de circulação. A combinação entre a estrutura e os meios de circulação constitui o sistema de circulação. A circulação liga fisicamente todas as atividades e ocorre dentro do ambiente físico no qual estas atividades se processam: a combinação entre o sistema de circulação e o ambiente construído constitui o ambiente de circulação. (VASCONCELLOS, 2001, p. 33 – 34).

Atualmente, a mobilidade vem sendo vista, como um dos pilares socioespaciais, no que se refere a compreensão dos agentes sociais deslocarem-se, ou pelo menos, tentarem encontrar espaços para se locomoverem dentro das vias de circulação urbana, as quais deveriam ser de pleno direito circulável e caminhável, de acordo com a Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, aonde se encontra a determinação aos municípios, a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana (será esboçada com mais detalhes mais adiante).

1.2. O pedestre e a sua mobilização

De acordo com Vasconcellos (2012), os pedestres, encontram-se classificados no grupo dos que se deslocam de modos individuais e sem o uso de veículos motorizados. E esses modos podem ser divididos nos dois seguintes grupos: os que não requerem uso de energia especial e aqueles que precisam de energia especial.

Andar é a forma mais natural de deslocamento. A maior parte das pessoas sempre fazem viagens a pé, com ou sem a utilização de um modo complementar. Em todas as sociedades, todas as pessoas andam, mesmo nas sociedades muito ricas. Mesmo em cidades muito grandes, como São Paulo, grande parte - neste caso, 34 % - dos deslocamentos diários são feitos exclusivamente a pé. Há ainda outros percursos feitos a pé para dar acesso aos veículos que a pessoa vai utilizar. (VASCONCELLOS, 2012, p. 16).

Nesse trecho, nota-se a importância da mobilização a pé, mesmo nas grandes cidades e potências econômicas. Segundo Vasconcellos (2012), numa perspectiva mundial, as viagens a

pés, alcançam a faixa de 10, 9 milhões de quilômetros por dia (6% do total). Das vantagens de se realizar o percurso a pé, destaca-se o benefício trago para a saúde, uma vez que requer um esforço físico benéfico a maioria das pessoas. Porém, a sua maior desvantagem está no campo da segurança de trânsito, em uma cidade com altos níveis de acidentes (Marabá/PA), dada a falta de sinalização adequada, calçadas, rampas, acostamentos, faixas de pedestres, redutores de velocidades, passarelas, retornos, viadutos e entradas apropriadas para os veículos circularem, bem como o desrespeito por parte dos motoristas no trânsito.

Cabe destacar que o sistema de circulação (VASCONCELLOS, 2012), possui as duas seguintes características: pode ser apropriado tanto coletivamente quanto individualmente, pois os meios de circulação podem ser individuais ou não; segunda, é específica da estrutura de circulação - a escassez do espaço, que precisa ser dividido entre os usuários – faz o consumo real ser inerentemente coletivo, sujeito a regras coletivas; e ainda e por fim, as velocidades, dimensões e desempenhos operacionais diversos entre os corpos em movimento (pessoas e veículos) levam a formas e taxas muito diversificadas de consumo de espaço e tempo, implicando análises e equidade.

A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias à sociedade (VASCONCELLOS, 2012, p. 35). Sendo assim, é impossível não ter a necessidade de locomoção.

O planejamento da circulação em seu enfoque tradicional, leva em consideração somente os dois seguintes papéis, desempenhados no trânsito: o de motorista e o de pedestre, e os vê como entidades estáticas. Porém, a dinâmica do trânsito é feita por meio de um grupo muito maior de papéis sempre mutáveis. Esse conjunto de papéis não está explicitamente citado na bibliografia tradicional e encontra-se inferido geneticamente como “pessoas”. Assim, a primeira tarefa é, portanto, definir estes papéis e sua relevância para o planejamento da circulação (VASCONCELLOS, 2012). E cabe destacar que nesse contexto:

O movimento a pé é a única habilidade humana de deslocamento distribuída igualmente. Com exceção de pessoas portadoras de deficiências ou de outras limitações (idade, saúde), qualquer pessoa é capaz de ir a qualquer lugar caminhando. (VASCONCELLOS, 2012, p. 36).

Mas, a mobilidade de pedestre, torna-se visivelmente desigual e insegura, quando, os transportes mecanizados passam a ocupar totalmente as rodovias, e ainda, a utilizar o espaço com velocidades mais elevadas, acarretando assim, maiores energias cinéticas em comparação à caminhada. Em consequência disso, o consumo do espaço apresentará a possibilidade de conflitos físicos, os quais possivelmente gerarão diferentes tipos de acidentes e graves

acidentes para as pessoas envolvidas. Ressalta-se que esses são muito mais violentos e letais, quando têm pedestres envolvidos (VASCONCELLOS, 2012).

É interessante salientar que todas as pessoas, desempenham diversos papéis no trânsito, independentemente do nível de renda e demais características (políticas, culturais, sociais, etc). Nesse contexto, é de grande valia, analisar como estes papéis e necessidades a eles associadas acontecem no período da circulação, e quais são os resultados práticos para efeito de política de circulação.

Os investimentos no sistema viário, ao contrário de se justificarem por propiciar meios “coletivos” de consumo, levam a profundas iniquidades, à medida que acabam favorecendo parcelas reduzidas da população. Ou seja, a justificativa do investimento generalizado no sistema viário, sem o crivo de critérios de equidade, é um mito. (VASCONCELLOS, 2012, p. 42).

Nota-se que, a desigualdade de direitos na mobilidade urbana, parte de fatores ligados às coletividades, porém, acaba por beneficiar uma parcela bem pequena da sociedade. E neste momento, não são levados em consideração os diversos papéis sociais, desempenhados no trânsito.

1.3. O pedestre e a organização do seu deslocamento

Todos os usuários possuem necessidades diferentes de consumir o espaço, conseqüentemente, organizam-se em demandas de consumos, também diferentes. Nesse contexto, na medida em que cada usuário desloca-se pelo espaço, ele requer condições variadas no que diz respeito à fluidez, macro e microacessibilidade, segurança, conforto e qualidade ambiental. Paralelo a isso, outros usuários, possuem necessidades diferentes e colocam outras demandas (inerentemente conflitantes). De acordo com Vasconcellos (2012, p. 43): “não existe forma de atender a todas as demandas ao mesmo tempo, no mesmo espaço de circulação. Ou seja, a neutralidade da política de circulação também é uma utopia”.

Sabe-se que, quanto maior o número de atividades, maior o número de papéis e mais elevada a frequência de mudança de interesses. Desse modo, como o número de atividades encontra-se ligado diretamente à renda, os agentes das classes médias têm uma intenção muito maior no tráfego, gerando assim, um número maior de demandas (VASCONCELLOS, 2012).

Para Vasconcellos (2012), é impossível atender a todos os interesses e como o planejamento da circulação não é uma atividade neutra, o ambiente de circulação é

fisicamente marcado pelas políticas anteriores (“eternos resquícios políticos”), revelando os interesses dominantes que as moldaram. Os traçados urbanos, na maioria das cidades e capitais brasileiras, sempre priorizam o motorista, esquecendo assim, da classe mais pobre e necessitada: os pedestres.

Entretanto, essa organização socioespacial e política, não impediu que a classe excluída (idosos, crianças, deficientes físicos e pedestres de modo geral), encontrasse o seu lugar no espaço, mesmo que de forma bem limitada, desigual e arriscada. Conseqüentemente, de acordo com as colocações de Vasconcellos (2012), esses espaços de mobilização, estarão sempre rodeados de conflitos espaciais, entre aqueles que desejam utilizá-lo.

A questão é que por trás do simples ato de caminhar dos pedestres, sempre há outras funções e objetivos por parte dos motoristas e demais categorias sociais. O pedestre busca apenas caminhar com o mínimo de segurança possível; enquanto o motorista almeja fluidez, ou seja, circular sem o mínimo de atraso possível, não respeitando assim, nem mesmo os sinais de trânsito; enquanto o morador deseja apenas segurança e qualidade de vida para si e seus familiares, no que se refere a mobilidade urbana; o motorista quer fluidez.

Nesse contexto, ressalta-se que em algum momento, esses agentes acabam interferindo um no direito de deslocamento do outro, gerando os dois seguintes tipos de conflitos:

O conflito físico envolvendo dois corpos tentando ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo. Este é a preocupação da engenharia de tráfego tradicional; E, o conflito político, representando os interesses e as necessidades dos diferentes papéis em cada sociedade. Este é a preocupação adicional da dimensão política do planejamento da circulação. (VASCONCELLOS, 2012, p. 47).

Esses conflitos, decorrem, tendo em vista, que o planejamento de circulação, não é elaborado, unicamente com base nas necessidades e demandas dos pedestres, e muito menos, com a participação dessa classe populacional. Mas sim, por seres políticos com interesses e necessidades diferentes.

Para Vasconcellos:

Ao organizarem os seus deslocamentos, os pedestres, são influenciados pelos seguintes fatores interferentes: fatores pessoais (condições físicas e financeiras), familiares (cultura local e o ciclo de vida pessoal) e os externos (ofertas de meios de transporte). (VASCONCELLOS, 2012, p. 49).

Nos fatores pessoais, destacam-se o grau de maturidade e liberdade, ligados à idade; e às condições físicas de gênero e de renda. Geralmente os pedestres idosos e as crianças, são muito limitados para circular, uma vez que ainda não desenvolveram adequadamente a percepção de perigos, tipo: identificar o ruído de um veículo que se aproxima. Os pedestres

jovens, em virtude da maior quantidade de atividades, são os que mais se movimentam, consequentemente, são os também mais correm perigo.

Em deslocamento a pé para a escola, são os jovens que mais se movimentam: nas grandes cidades do país, 60% das pessoas chegam à escola por meio da caminhada, o que está ligado tanto à distribuição física da rede pública de ensino – com escolas espalhadas pelos bairros – quanto ao fato da maioria das pessoas ter renda média ou baixa, o que não permite que usem transporte motorizado. E, ainda, quanto maior o nível de escolaridade, mais atividades passam a ser realizadas fora de casa. (VASCONCELLOS, 2012, p. 50).

Quanto aos pedestres com deficiências físicas, naturalmente, eles tendem a possuir maiores dificuldades de locomoção, em virtude de suas limitações físicas. Entretanto, essa desigualdade aumenta, mediante a má conservação das calçadas e transportes adequados. Cabe destacar que a mobilidade dos fatores pessoais, ainda se destaca por aspectos étnicos, de renda, de idade e de religião.

Já os fatores familiares, segundo item influenciador no processo de mobilização, de acordo com Vasconcellos (2012), alteram-se muito a sua aplicabilidade, pois em países em desenvolvimento, andar a pé pode ser muito mais importante. Já em algumas cidades da África, o uso da bicicleta é sinônimo explícito de pobreza, frequentemente restrito ou até proibido por motivos culturais, o que pode aumentar artificialmente o número de viagens a pé. É interessante destacar o seguinte:

Ao longo da vida de uma família, os padrões de deslocamentos mudarão de acordo com a quantidade de filhos e com a idade dos integrantes. Uma pessoa solteira que vive sozinha tem necessidades diferentes daquela que resolver casar. O mesmo acontece ao se comparar um casal sem filhos com outros com. Mais tarde, se os filhos forem embora de casa, mudarão novamente as necessidades de deslocamento das pessoas que permanecerem na residência. (VASCONCELLOS, 2012, p. 53).

O último fator que influencia a mobilidade urbana, na perspectiva de Vasconcellos (2012), são os fatores externos. Esses podem ser identificados mediante a quantidade e qualidade do transporte público, a localização e horário de funcionamento dos destinos escolhidos e também a segurança no lugar.

Quando as pessoas pensam em como se movimentar pela cidade elas consideram qual é a oferta disponível para o seu deslocamento. Para os que desejam caminhar, o dado mais importante é a disponibilidade de calçadas e sua qualidade, além das condições de travessia das vias. Para os ciclistas o que interessa é a possibilidade de usar as vias com segurança. Já quem pretende usar o transporte público, terá a preocupação com quais linhas estão disponíveis e o valor da tarifa. Quem quer usar automóvel ou motocicleta vai pensar nas vias que estão disponíveis. (VASCONCELLOS, 2012, p. 54).

Todos necessitam garantir o seu espaço de locomoção. Nessa perspectiva, cada um luta por aquele que é mais interessante e satisfatório para si, no sentido de atender as suas demandas individuais. E ainda:

A decisão das pessoas de como locomover-se está fortemente ligada à localização dos destinos, pois isto condiciona o tempo de viagem e o seu custo. Em uma cidade há grande quantidade de possibilidades, como o trabalho, a escola, o supermercado, o médico, a praça e o cinema. Quanto mais perto esses destinos estiverem, menor será o tempo de percurso (para todas as pessoas) e o custo (para quem usa transporte privado). (VASCONCELLOS, 2012, p. 54).

É fato que a insegurança, o cuidado, o zelo e o medo de algumas pessoas, principalmente, mulheres e crianças, de se locomoverem em determinados horários, acaba afetando diretamente o índice de mobilidade urbana, uma vez que esses itens pesam muito no ato de decisão de se mobilizar. Isso, força alguns agentes humanos evitar e abrir mão do uso de suas vias nos papéis de pedestre e ciclista.

Outros fatores interessantes, os quais geram muitas indiferenças e desigualdades no ato de locomoção, no uso da cidade e acessos de mobilização, e também, altera diretamente o índice e grau de locomoção das pessoas, são: categorias de pobreza, idade, gênero e condições físicas.

São muitos os problemas de mobilidade enfrentados pelos menos favorecidos. Primeiro, a necessidade de viver em áreas periféricas, em geral muito longe do local de trabalho e desprovidas de equipamentos públicos, principalmente escolas e postos de saúde, Segundo, a existência (ou até a falta) de calçadas adequadas e de infraestrutura para desempenhar os papéis de pedestre e ciclista. Terceiro, a oferta deficiente de transporte público ou a imposição de tarifas insuportáveis. Quatro a adaptação do ambiente de trânsito às necessidades do automóvel, o que frequentemente prejudica quem caminha, usa bicicleta ou transporte público. Quinto, a manutenção de veículos altamente poluidores, sejam eles públicos ou privados. (VASCONCELLOS, 2012, p. 55).

Em síntese, destaca-se que a mobilidade urbana é uma problemática que afeta a sociedade como um todo. Entretanto, prejudica de forma ainda mais intensa e significativa, àqueles agentes sociais mais carentes de recursos financeiros (pessoas de baixa renda) e aquelas que já possuem algum tipo de limitação física (deficientes físicos, idosos, crianças e gestantes), os quais são totalmente dependentes das intervenções políticas e públicas.

2. A CONDIÇÃO DO PEDESTRE À LUZ DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Falar de pedestres no processo da mobilidade urbana é voltar o olhar para os agentes sociais mais fragilizados e indefesos, no que diz respeito ao ato de locomoção social, tendo em vista que essa classe é considerada como a mais carente de mecanismos e recursos seguros, dignos e adequados para a realização dos seus deslocamentos diários em meio a um trânsito tão dinâmico e violento.

Desse modo, pensando em fazer valer alguns de seus direitos, como por exemplo, o direito de ir e vir, foram criadas algumas leis federais e municipais, as quais, em alguns de seus capítulos e/ou incisos, dedicaram-se em destacar o uso dos espaços públicos e do sistema de veículos urbanos, voltados especialmente para os pedestres, no sentido de zelarem por sua segurança, fluidez e qualidade de vida.

Nesse contexto, serão abordadas a seguir, as seguintes legislações federais: Constituição Federal – CF/88, Plano Nacional da Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12, Estatuto das Cidades – Lei 10.587/2001, Código de Trânsito Brasileiro/CTB – (Lei 9.503) e ainda, pontuará algumas normas da ABNT (NBR – 9050/2015, NBR – 5101/1992 e NBR – 12255/1992), as quais tratam da segurança dos pedestres; e, na Legislação Municipal, serão apresentadas: partes do Plano Diretor de Marabá (Lei 17.213/2006) e o Código de Obras do município.

2.1. LEGISLAÇÃO FEDERAL

A Legislação Federal tem grande valor em escala nacional. Ela é a responsável por deliberar as leis e regras que serão usadas e aplicadas em todo o território nacional. Assim, todos os estados, cidades e municípios têm o dever e a obrigação de se adequar a essas normativas.

Nesse contexto, faz-se necessário buscar meios cabíveis de informar e conscientizar a população, no caso em questão o pedestre, que eles têm direito de acesso a tais direitos. Para que assim, tenham o conhecimento necessário e se motivem a lutar por mais espaços de circulação, travessia e igualdades sociais, no âmbito da mobilidade urbana.

2.1.1. Constituição Brasileira – CF (1988)

A Constituição Federal, promulgada em 1988, é a Lei suprema do país, no que tange à limitação do poder, organização do Estado e definição dos direitos e garantias fundamentais de uma sociedade. Essa Lei é a responsável por estabelecer normas (regras e princípios fundamentais que determinam os aspectos essenciais da estrutura e formação do Estado).

Desse modo, no Capítulo II – Da Política Urbana, em seu art. 182 (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988), estabelece que, cabe ao município propor políticas de desenvolvimento urbano, com o objetivo de ordenar a função social da cidade, bem como garantir o bem-estar de seus habitantes.

Entretanto, sabe-se que para que estas políticas sejam implementadas e os projetos urbanos propiciem um desenvolvimento urbano de forma coerente, justa e equilibrada, faz-se necessário a existência de um consenso entre os profissionais urbanistas, técnicos e o poder legislativo (prefeitura). Porém, por inúmeros fatores (pessoais e políticos), nem sempre, tal consenso é possível de ser realizado, pois geralmente, priorizam-se outras questões.

E ainda, na Constituição Federal (1988, p. 21), no Capítulo I – Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos, em seu art. 5º, afirma-se que: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.” Ou seja, a Constituição, garante o direito de ir e vir de cada cidadão, sem que sejam causados danos ou transtornos aos demais membros da sociedade.

2.1.2. Plano Nacional da Mobilidade Urbana – lei 12.587/12

O gerenciamento do Plano de Mobilidade Urbana é algo que inquieta bastante a população e aos estudiosos que topam o desafio de procurar compreender tamanha complexidade socioespacial. Assim, além de serem apresentados alguns incisos, extraídos diretamente desta Lei 12.587/12, apresentar-se-á ainda, interessantes posicionamentos de outros autores, sobre essa preocupante questão, para ratificar que tal temática, também já atingiu outros autores, públicos e interesses sociais.

Nesse contexto, pode-se definir o Plano de Mobilidade Urbana, como: o instrumento de efetivação da política. Enfatiza-se que, até a vigência da Lei 12.587/12, o Estatuto da

Cidade estabelecia que a elaboração de um plano de transporte urbano era obrigatória apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes. (MARTORELLI, 2013).

Porém, após a vigência desta Lei (12.587/12), estabeleceu-se a criação obrigatória do Plano Diretor para os municípios que possuem acima de 20 mil habitantes, ou; que sejam pertencentes a regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, ou; que estejam em áreas de especial interesse turístico, ou; que estejam em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental que alterem a região como aeroportos, rodovias, barragens ou hidrelétricas, ou ainda; que queiram aplicar os instrumentos de parcelamento, edificação e utilização compulsórios, IPTU progressivo no tempo, desapropriação, dentre outros. Os inclusos nesses padrões, conseqüentemente, terão que elaborar seus planos de mobilidade urbana integrados ao plano diretor do município ou nele inseridos.

A Lei 12.587/12 foi criada com o objetivo de exercer a função de determinar aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. Assim, o planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é visto como um instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. E ainda:

Fornece segurança jurídica para que os municípios adotem medidas para, por exemplo, priorizar os modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento do transporte individual motorizado.” (MARTORELLI, 2013, p. 7).

Ainda segundo Martorelli (2013), no Plano de Mobilidade Urbana, mediante a promulgação da Lei 12.587/12, passou a ser obrigatória também, a observação dos preceitos que regem a atuação do Ministério das Cidades na Política de Mobilidade Urbana. Importante observar que os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos por esta Lei, devem orientar a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios programem suas políticas e planejamentos em consonância com a União e com os Estados Federados e Distrito Federal, pois antes da Lei, a aplicação efetiva de tais princípios e diretrizes, só ocorriam quando os municípios estavam com estes alinhados ou quando havia previsão nos programas de financiamento ou repasse de recursos do Governo Federal para o Setor.

Assim, ratificando, pode-se destacar na Lei 12.587, os seguintes artigos:

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. (BRASÍLIA, 2012, p. 1, grifo do autor).

Ainda de acordo com a Lei 12.587, define-se o seguinte:

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. (BRASÍLIA, 2012, p. 1 - 2).

Nesses dois artigos, nota-se que o pedestre é posto como um tipo de “transporte urbano” (não motorizado). Dentro desse contexto, esclarece-se que todos os espaços de circulação pública, são considerados áreas de acesso de mobilidade urbana. Logo, compreende-se que, são áreas de direito dos pedestres também terem acesso de forma igualitária e digna.

Seguidamente, no art. 4º, para os fins desta Lei (BRASÍLIA, 2012), define-se:

- II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
- III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal. (p. 4).

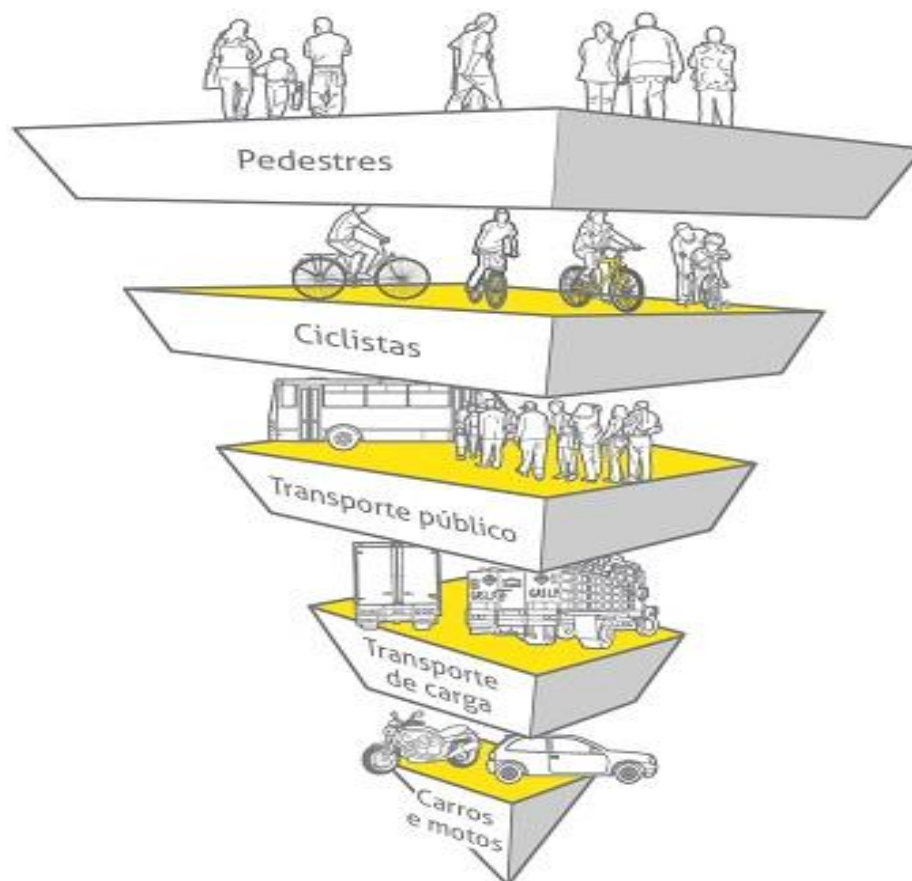
Ainda, de acordo com o Plano de Mobilidade Urbana (BRASÍLIA, 2012), em seu art. 5º, garante-se os seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (p. 5)

Nesse contexto, mais uma vez, comprova-se que cabe aos órgãos legislativos competentes, assegurarem nos espaços de mobilização, adequada acessibilidade, segurança, eficiência, eficácia e efetividade na circulação dos pedestres, mas viabilizando sempre a maneira mais sustentável, favorável, equilibrada e justa de se fazer isso.

Destaca-se também no art. 6º (BRASÍLIA, 2012), que dentro desta Política Nacional de Mobilidade Urbana, há uma prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, conforme pode ser comprovado abaixo (figura 1). Assim, compreende-se que o pedestre, independentemente da situação política, econômica ou pessoal, ele sempre terá prioridade na mobilidade urbana, em relação aos demais tipos de transportes.

Figura 1: Pirâmide da Mobilidade Urbana



Fonte: ITD

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

E foi pensando nisso, que no Plano de Mobilidade Urbana, criou-se o art. 7º, visando os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASÍLIA, 2012, p. 4 - 5).

São assegurados ainda os seguintes direitos aos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, nos incisos I, II e IV, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990 e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000. (BRASÍLIA, 2012, p. 8)

Para que sejam exercidos esses direitos e cumpridos todos os deveres mencionados acima, distribui-se em etapas e partes, e são determinadas a cada órgão cumprir a sua função estabelecida.

Assim, cabe a União, de acordo com o art. 16, do Lei de Mobilidade Urbana:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V – (VETADO);
- VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano. (BRASÍLIA, 2012, p. 9).

E cabe aos Municípios, em conformidade com o art. 18:

- I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município. (BRASÍLIA, 2012, p. 10)

Cabe salientar, que os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários pré-determinados, ou seja, os entes federativos dispõem do poder, no sentido de se caso for necessário, podem intervir para melhorar a circulação dos menos favorecidos, ou seja, podem interferir e tomar medidas cabíveis.

E ainda, nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado, e no planejamento da infraestrutura urbana, destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a Legislação vigente.

Ressalta-se que, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao Plano Diretor Municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (três) anos da vigência da Lei, pois os municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, na data de promulgação da Lei, terão o prazo máximo de 6 (seis) anos (prorrogado no ano de 2016, para abril de 2018) de sua vigência para elaborá-lo. Após findar-se o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência da Lei.

2.1.3. Estatuto das Cidades

O Estatuto das Cidades é um instrumento jurídico, técnico e político necessário ao desenvolvimento das cidades, que atende aos artigos 182 e 183 da Constituição Federal Brasileira. Ele é encarregado de organizar o desenvolvimento das cidades respeitando suas atribuições e, também, apresenta instrumentos para abolir a especulação imobiliária, a ociosidade e/ou a subutilização de espaços urbanos. (COSTA, 2008).

Assim, pensando dentro da perspectiva do eixo da mobilidade urbana, no ato de locomoção do pedestre é primordial buscar conhecer este estatuto, o qual abarca as seguintes Leis: 10.257 (10/07/2001) e 6.766 (19/12/1979). Sendo que a primeira é a responsável por regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal Brasileira; e a segunda, dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.

No art. 1º Estatuto das Cidades (BRASIL, 2004), garante que: a República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos: II – a cidadania; e,

III – a dignidade da pessoa humana. E ainda, em seu art. 23 (inciso XII), afirma que é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios estabelecerem e implantarem política de educação para a segurança do trânsito.

Desenvolver políticas públicas voltadas para a segurança no trânsito, é um papel que cabe ao Estado. Desse modo, no capítulo II – Da União, no artigo 23 (BRASIL, 2004), no inciso XII, estabelece e implanta política de educação para a segurança do trânsito.

E ainda, no item dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos (art. 5º) e no capítulo II - Dos Direitos Sociais (art. 6º), destaca-se que:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 2004, p. 9 – 10, grifo do autor).

Portanto, se todos são iguais perante a Lei, então é de direito, de acordo com o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2004), todos os seres humanos terem o mesmo direito de acessos, sejam eles: a educação, a liberdade (direito de ir e vir), a igualdade (na realização das atividades cotidianas – mobilização) e a segurança (transporte, ruas e sinais adequados, dentre outros).

2.1.4. Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503)

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi instituído no dia 23 de setembro de 1997, mediante a promulgação da Lei 9.503, a qual é a responsável por reger o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.

Para efeito legislativo, destaca-se na presente Lei que:

§ 1º 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.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. (BRASIL, 1997, p. 1, grifo do autor).

Para dar direito à acessibilidade humana, no capítulo II (Do Sistema Nacional de Trânsito), do Código de Trânsito Brasileiro (art. 6º), são enumerados como objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- I** - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- II** - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III** - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema. (BRASIL, 1997, p. 2, grifo do autor).

Desse modo, privando pelo bem-estar e segurança de todos os envolvidos no trânsito, que se enfatiza ainda no artigo 19 da mencionada Lei, as atribuições dos órgãos máximos executivos de trânsitos da União:

- III** - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
- XII** - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;
- XXII** - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito. (BRASIL, 1997, p. 7 - 8, grifo do autor).

Percebe-se que, dentro do Código de Trânsito Brasileiro foram instituídos direitos e deveres para os mais diversos tipos de agentes sociais e deslocadores que fazem uso das vias e espaços da mobilização urbana.

Ainda no art. 19, no XXIX (inciso 1º), destaca-se o seguinte item:

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas. (BRASIL, 1997, p. 9).

Nesse contexto, caso seja comprovada alguma irregularidade ou coisa do tipo, na organização ou execução no trânsito, o órgão executivo de trânsito da União, atuará e tomará as medidas cabíveis. Dentro desse processo de fiscalização, cabe a alguns órgãos públicos a fiscalização das rodovias, a verificação dos direitos e das vias de circulação dos pedestres,

dentre outras funções que seguem abaixo, conforme descritas no Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

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

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

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito.

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

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

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

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via. (BRASIL, 1997, p. 9 - 13, grifo do autor).

Ressalta-se que mesmo tendo sido mencionados os papéis e obrigações de cada um desses órgãos públicos, cabe lembrar que na prática, de modo vivenciado, não é assim que as coisas são conduzidas e direcionadas. Porém, o conhecimento sobre esses direitos humanos, contidos dentro do Código de Trânsito Brasileiro, é de suma importância para a compreensão de como funciona a mobilidade urbana dentro do território nacional. Seguem abaixo, partes que são ainda mais específicas, no que se refere aos pedestres:

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

§ 2º 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.

Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.

Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 36. O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

Art. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:

Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres. (BRASIL, 1997, p. 13-18, grifo do autor).

No Código de Trânsito Brasileiro, ainda são assegurados aos pedestres os seguintes direitos:

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via. (BRASIL, 1997, p. 24-30, grifo do autor).

Esses são os itens que ganham destaque, no que se refere a mobilidade urbana de pedestres, dentro Código de Trânsito Brasileiro.

2.1.5. Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT

Fundada em 1940, a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), caracteriza-se por ser uma Entidade privada e por ser responsável pela normalização técnica no país, alcançando reconhecimento em escala nacional. Composta de 25 Comitês Brasileiros – CB, que mantêm Comissões de Estudo em diversas áreas, são responsáveis pela elaboração das Normas Brasileiras Registradas – NBR.

Entretanto, na presente pesquisa, esboçar-se-á de forma bastante sucinta, apenas sobre as seguintes normativas: NBR – 9050/2015, NBR – 5101/1992 e NBR – 12255/1992, pois elas abordam itens referentes à segurança e mobilidade dos pedestres.

2.1.5.1. ABNT 9050/2015

A NBR – 9050/2015, válida a partir de 11/10/2015, apresenta esclarecimentos sobre: acessibilidade e edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Nesta normativa, são estabelecidos critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade, e também, posta as seguintes definições (NBR – 9050/2015):

- 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, sinalização, vegetação e outros fins - Código de Trânsito Brasileiro;
- Circulação externa: espaço coberto ou descoberto, situado fora dos limites de uma edificação, destinado à circulação de pedestres. As áreas de circulação externa incluem, mas não necessariamente se limitam a áreas públicas, como: passeios, calçadas, vias de pedestres, faixas de travessia de pedestres, passarelas, caminhos, passagens, calçadas verdes e pisos drenantes, entre outros, bem como espaços de circulação externa em edificações e conjuntos industriais, comerciais ou residenciais e centros comerciais;
- Faixa elevada: elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa de travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a promover a concordância entre os níveis das calçadas em ambos os lados da via;
- Faixa livre: área do passeio, calçada, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres;

- Faixa de travessia de pedestres: sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via - Código de Trânsito Brasileiro;
- Fatores de impedância: elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres. São exemplos de fatores de impedância: mobiliário urbano, entradas de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização, entre outros;
- Foco de pedestres: Indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada - Código de Trânsito Brasileiro.

Assim, define-se também os seguintes termos, os quais são de grande importância para a compreensão da problemática proposta inicialmente no presente trabalho:

Inclinação transversal:

A inclinação transversal da superfície deve ser de até 2 % para pisos internos e de até 3 % para pisos externos. A inclinação longitudinal da superfície deve ser inferior a 5%. Inclinações iguais ou superiores a 5% são consideradas rampas e, portanto, devem atender a 6.6. (NBR – 9050/2015, p. 55).

Passarela de pedestres:

As passarelas de pedestres devem ser providas de rampas, ou rampas e escadas, ou rampas e elevadores, ou escadas e elevadores, para sua transposição. As rampas, escadas e elevadores devem atender ao disposto nesta Norma. (NBR – 9050/2015, p. 82).

Passeio:

Parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas. (NBR – 9050/2015, p. 5, grifo do autor).

O dimensionamento da faixa elevada é feito da mesma forma que a faixa de travessia de pedestres, acrescida dos espaços necessários para a rampa de transposição para veículos. A faixa elevada pode estar localizada nas esquinas ou no meio de quadras. E a sua utilização é recomendada nas seguintes situações:

- a) em travessias com fluxo de pedestres superior a 500 pedestres/hora e fluxo de veículos inferior a 100 veículos/hora;
- b) travessia em vias com largura inferior a 6,00 m.

De acordo com a NBR – 9050 (2015), no que diz respeito ao rebaixamento de calçadas para a travessia de pedestres:

Travessia de pedestres em vias públicas ou em áreas internas de edificações ou espaços de uso coletivo e privado

As travessias de pedestres nas vias públicas ou em áreas internas de edificações ou espaços de uso coletivo e privativo, com circulação de veículos, podem ser com redução de percurso, com faixa elevada ou com rebaixamento da calçada.

Redução do percurso da travessia

Para redução do percurso da travessia, é recomendado o alargamento da calçada, em ambos os lados ou não, sobre o leito carroçável. Esta configuração proporciona

conforto e segurança e pode ser aplicada tanto para faixa elevada como para rebaixamento de calçada, próximo das esquinas ou no meio de quadra.

Faixa elevada para travessia

A faixa elevada, quando instalada, deve atender à legislação específica.

Rebaixamento de calçadas

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres.

A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33 % (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20 m, da calçada,

Não pode haver desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável. Em vias com inclinação transversal do leito carroçável superior a 5 %, deve ser implantada uma faixa de acomodação de 0,45 m a 0,60 m de largura ao longo da aresta de encontro dos dois planos inclinados em toda a largura do rebaixamento. (NBR – 9050/2015, p. 78 - 80, grifo do autor).

A NBR – 9050 (2015), ainda destaca:

Inclinação longitudinal

A inclinação longitudinal da faixa livre (passeio) das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres deve sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras. (NBR – 9050/2015, p. 74, grifo do autor).

Inclinação

A inclinação das rampas de acesso à água pode ser de no máximo 8,33 % e o piso deve atender às especificações desta Norma. A rampa deve ter corrimão nos dois lados, a 0,70 m do piso. (NBR – 9050/2015, p. 134, grifo do autor).

Dimensões mínimas de faixa livre

A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso:

- a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;
- c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas. (NBR – 9050/2015, p. 74, grifo do autor).

Canteiro divisor de pistas

Em calçada estreita, onde a largura do passeio não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre com largura de no mínimo 1,20 m, deve ser implantada a redução do percurso da travessia conforme 6.12.7.1, ou ser implantada a faixa elevada para travessia conforme 6.12.7.2, ou ainda, pode ser feito o rebaixamento total da largura da calçada, com largura mínima de 1,50 m e com rampas laterais com inclinação máxima de 5 % (1:20). (NBR – 9050/2015, p. 81, grifo do autor)

3.37 rota acessível:

Quando instalado na rota acessível, deve atender ao disposto em 4.3.3.

Para ser considerado acessível, o mobiliário urbano deve:

- a) proporcionar ao usuário segurança e autonomia de uso;
- b) assegurar dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, postura e mobilidade do usuário;
- c) ser projetado de modo a não se constituir em obstáculo suspenso;
- d) ser projetado de modo a não possuir cantos vivos, arestas ou quaisquer outras saliências cortantes ou perfurantes;
- e) estar localizado junto a uma rota acessível;
- f) estar localizado fora da faixa livre para circulação de pedestre;
- g) ser sinalizado. (NBR – 9050/2015, p. 113-114, grifo do autor).

No que diz respeito às passarelas de pedestres, devem ser providas de rampas ou rampas e escadas ou rampas e elevadores ou escadas e elevadores para sua transposição. As rampas, escadas e elevadores devem atender integralmente ao disposto nesta norma. A largura da passarela deve ser determinada em função do volume de pedestres estimado para os horários de maior movimento.

E quanto aos semáforos ou focos de pedestres, onde houver semáforo ou focos de acionamento manual para travessia de pedestres, o dispositivo de acionamento deve situar-se à altura entre 0,80 m e 1,20 m do piso. Os semáforos ou focos para pedestres instalados em vias públicas com grande volume de tráfego ou concentração de passagem de pessoas com deficiência visual devem estar equipados com mecanismos que emitam sinais sonoros, ou outro mecanismo alternativo, que sirva de auxílio às pessoas com deficiência visual, quando o semáforo estiver aberto para os pedestres.

2.1.5.2. ABNT 5101/1992

De forma bem sintetizada, pode-se descrever que esta normativa fixa os requisitos mínimos necessários, no que diz respeito à iluminação de vias públicas (ruas, praças, passarelas, travessias com semáforos, avenidas, jardins, pontes e outros logradouros do domínio público, de uso comum e de livre acesso), os quais são destinados a propiciar e a influenciar algum nível de segurança aos tráfegos de pedestres e veículos.

2.1.5.3. ABNT 12255/1992

Em síntese, a NBR 12255/1992, responsabiliza-se por fixar normas de materiais recomendados na execução e utilização do pavimento de passeios públicos com o objetivo de oferecer aos pedestres condições de trânsito seguro, independentemente de seu grau de mobilidade.

2.2. LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

A seguir, são apresentadas algumas normativas de cunho municipal. Estas Leis (Plano diretor - Lei 17.213/2006 e o Código de Obras) orientam e esclarecem ao cidadão marabaense, alguns de seus direitos sociais, no que tange a saúde, transporte, educação, dentre outros. E também, convida a população de Marabá, a fazer-se mais presente na participação, elaboração, execução e fiscalização de das leis e normativas municipais.

2.2.1. Plano Diretor (Lei 17.213/2006)

O Plano Diretor (Lei 17.213/2006) é um instrumento municipal que delibera algumas obrigações e regras que devem ser observadas pelos agentes públicos e privados, que atuam no Município de Marabá, na construção e gestão do Município.

Desse modo, pode ser definido como:

O instrumento básico da política de desenvolvimento territorial e integra o processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas. (MARABÁ, 2006, p. 1).

Destaca-se a seguir, alguns dos artigos contidos no Plano Diretor de Marabá, os quais defendem a necessidade de projetar ruas com acessibilidade e com o mínimo possível de dignidade e locomoção para os pedestres:

Art. 79. A política de mobilidade deve ser instituída visando garantir o direito de ir e vir dos cidadãos, levando-se em consideração o sistema viário de transporte, a educação para o trânsito e a integração regional.

Art. 80. São diretrizes da política de mobilidade no Município de Marabá:

I. Diretrizes gerais:

- a. Realização de estudos, projetos e programas para permitir a articulação da gestão do uso do solo e da mobilidade urbana;
- b. Diminuição dos custos ambientais e socioeconômicos da mobilidade urbana;
- c. Integração dos meios de transporte urbano;
- d. Equilíbrio da oferta dos serviços de transporte urbano nos diversos setores do Município;
- e. Assegurar a equidade em relação ao uso da via e dos espaços públicos pelos cidadãos;
- f. Realizar estudos, projetos e programas visando racionalizar a circulação de veículos de transporte de bens e mercadorias e as operações de carga e descarga;
- g. Realizar estudos, projetos e programas visando garantir o acesso a todos aos sistemas de transporte do município;

- h. Priorização do transporte coletivo com qualidade, frequência regular, operado por veículos limpos, dotados de meios para o acesso de pessoas portadoras de deficiências físicas, não poluentes, com atendimento que não demande grandes deslocamentos a pé;
- i. Elaboração do Plano Diretor de Transportes do Município, onde deverão estar contidas as ações e programas para contemplar as diretrizes deste Plano Diretor.
- j. Revisão e adequação das concessões de transporte público do município aos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor de Transporte, realizando novos processos de licitação caso seja necessário.

II. Diretrizes específicas

- a. A promoção de medidas visando estender as ações de mobilidade para a área rural, onde não há regulação para o controle de tarifas e de regularidade nos serviços;
- b. Priorizar na área urbana, a pavimentação de ruas utilizadas pelo transporte coletivo;
- c. Integrar-se com a instância governamental federal para viabilizar a melhoria das condições de utilização da Rodovia Transamazônica na área urbana, dotando-a de ciclovia interligando os três núcleos. (MARABÁ, 2006, p. 28-29, grifo do autor).

Mediante esses artigos, contidos na Lei 17.233 do Plano Diretor de Marabá, fica evidente mencionar, que os pedestres deveriam ser bem mais contemplados no seu direito de locomoção, no ato das projeções e execuções das mais variadas rodovias. Entretanto, na prática, não é isso que tem ocorrido em grande parte das rodovias que são construídas em vias de ocupações urbanas, conforme se pode ratificar na conclusão da construção da Rodovia Transamazônica – BR 230. Desse modo, conclui-se que os seguintes itens, não estão sendo legalmente cumprido:

Art. 2º. Constituem-se em Princípios Fundamentais do Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, destinados a formar a base norteadora das ações de gestão democráticas municipais integradas regionalmente:

- I. Proporcionar aos cidadãos acesso a direitos e a políticas públicas voltadas para a promoção de consolidação de uma sociedade mais justa, fazendo com que a propriedade cumpra com sua função social;

Art. 3º. A propriedade urbana cumpre sua função social quanto atende simultaneamente as necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, a justiça social, ao acesso universal aos direitos sociais e desenvolvimento econômico, a compatibilidade no uso da propriedade com a infra-estrutura existente, com os equipamentos e serviços públicos disponíveis, com a preservação da qualidade do ambiente urbano e natural e compatibilizando o uso da propriedade com a segurança, o bem-estar e a saúde de seus usuários e vizinhos de forma a contribuir para a sustentabilidade sócio-ambiental. (MARABÁ, 2006, p. 1, grifo do autor).

E por fim, cita-se ainda no Plano Diretor da cidade, referente ao núcleo da Nova Marabá, que:

Art. 19. A Zona Central da Nova Marabá corresponde às duas margens da Rodovia Transamazônica e da Via Preferencial 08, às folhas 32, 31, 30, 26, 27, 28, 29 e 34, e caracteriza-se pela concentração de usos comerciais, de serviços e institucionais, além do habitacional.

Art. 20. São diretrizes para a zona central da Nova Marabá

I. Melhorar as condições de circulação, abrangendo conexão de ruas existentes, construção de passeio público e ciclovias, de modo a garantir acessibilidade a todos. (MARABÁ, 2006, p. 07, grifo do autor).

Essas são as Leis que dão subsídios e esclarecem sobre os direitos que a população marabaense tem, ou pelo menos, deveriam ter, ao se locomoverem dentro de uma via de circulação pública. Entretanto, o gerir dessas Leis, ainda não são suficientes para acabar com as limitações e a falta de dignidade nos deslocamentos dos cidadãos que andam a pé, mas são essenciais para darmos o primeiro passo na construção de uma cidade mais justa.

2.2.2. Código de Obras do Município de Marabá

Criado por um projeto de Lei complementar de 10 de Setembro de 2007, o Código de Obras é o responsável por reger toda construção, reconstrução, reforma, ampliação ou demolição efetuada por particulares ou entidade pública, obedecendo as normas Federais e Estaduais relativas a matéria, e dá outras providências, conforme consta no seu artigo 1º.

Para ratificar tal informação, foram dispostos nos incisos I e II, do artigo 1º, as seguintes explicações:

§ 1º - Para o licenciamento das atividades de que reza este Código, serão observadas as disposições da Lei de Zoneamento e Uso do Solo, incidentes sobre o lote, onde ela existir.

§ 2º - Para o licenciamento das atividades citas no caput deste Art., em outras localidades do município, a Prefeitura usará de critérios próprios. (MARABÁ, 2007, p. 5 - 6, grifo do autor).

No que se refere aos objetivos, o código destaca os seguintes:

I - Orientar os projetos e a execução de edificações no Município;

II - Assegurar a observância de padrões mínimos de segurança, higiene, salubridade e conforto das edificações de interesse para a comunidade;

III - Promover a melhoria de padrões de segurança, higiene, salubridade e conforto de todas as edificações em seu território. (MARABÁ, 2007, p. 10, grifo do autor).

Nesse contexto, ressalta-se que toda e/ou qualquer obra a ser desenvolvida, dependerá sempre da análise do Código de Obras Municipal, o qual em análise, visará a segurança e o bem-estar dos moradores.

O artigo 4º, esclarece que a execução de quaisquer atividades, citadas no art. 1º deste Código, com exceção de demolição, será precedida dos seguintes Atos Administrativos:

I - Consulta prévia para construção.

II - Aprovação do Anteprojeto - não obrigatório.

III - Aprovação do Projeto Definitivo.

IV - Liberação do Alvará de Licença para Construção. (MARABÁ, 2007, p. 10, grifo do autor).

O presente código, ainda se encarrega de vedar, toda e qualquer aprovação de projeto, caso não seja realizado antes, a Consulta Prévia através do preenchimento da “Consulta Prévia para Requerer Alvará de Construção.”

§ 2º - À Prefeitura cabe a indicação das normas urbanísticas incidentes sobre o lote, (zona de uso, taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento, altura máxima e recuos mínimos), de acordo com a Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do solo, e demais informações pertinentes. (MARABÁ, 2007, p. 11, grifo do autor).

No artigo 7º (MARABÁ, 2007), o qual trata do projeto definitivo, destaca que após a Consulta Prévia ou após a aprovação do Anteprojeto (se houver), o requerente apresentará o Projeto Definitivo composto e acompanhado de vários itens, porém cabe destacar aqui o seguinte:

VIII - Planta de Locação (Implantação), que poderá conter a planta de cobertura, será na mesma escala daquela, onde constarão:

b) As dimensões das divisas do lote, calçadas e os recuos da edificação em relação às divisas.

c) Usos externos como: Calçadas, piscinas, acessos, etc. (MARABÁ, 2007, p. 12, grifo do autor).

No artigo 8º do Código de Obras do Município de Marabá (2007), esclarece-se que após a análise dos elementos fornecidos e, se os mesmos estiverem de acordo com as legislações pertinentes, a Prefeitura aprovará o projeto e fornecerá ao requerente o Alvará de Construção, que também poderá ser parcial. E caso no processo conste aprovação de Anteprojeto, caberá à Prefeitura a comparação do Anteprojeto com o Projeto Definitivo para sua aprovação.

No que diz respeito à elaboração de projetos, com base no artigo 16 (Marabá, 2007), os projetos somente serão aceitos quando legíveis e de acordo com as normas usuais de desenho arquitetônico, estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Nesse contexto, destacam-se nos seguintes artigos:

Art. 19 - Por ocasião da vistoria, se for constatado que a edificação foi construída, ampliada, reconstruída ou reformada em desacordo com o projeto aprovado, o responsável técnico será notificado, e obrigado a regularizar o projeto dentro dos padrões deste código, em caso negativo, deverá demoli-las.

Art. 20 - A Prefeitura fiscalizará as diversas obras requeridas, a fim de que as mesmas sejam executadas dentro das disposições deste Código, demais leis pertinentes e de acordo com os projetos aprovados.

Art. 21 - Em qualquer período da execução da obra, o órgão competente da Prefeitura poderá exigir que lhe sejam exibidos as plantas, cálculos e demais detalhes que julgar necessários. (MARABÁ, 2007, p. 17, grifo do autor).

Para amparo legal, de acordo com o artigo 116 (Marabá, 2007), esclarece-se que os casos omissos no presente Código, serão estudados e julgados pelo órgão competente, aplicando-se Leis, Decretos e Regulamentos Especiais. E por fim, no artigo 117, pontua que o Poder Público Municipal poderá editar decretos, resoluções e normas regulamentadores ao presente Código, sempre no intuito de buscar melhorias e qualidade de vida para a população marabaense.

3. A DUPLICAÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA E AS IMPLICAÇÕES NA MOBILIDADE DOS PEDESTRES DA FOLHA 33

O presente capítulo apresenta os mapas de localização e características físicas da área estudada, breve contexto histórico sobre a cidade de Marabá, análise e aspectos do projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica – trecho Folha 33/Nova Marabá-PA (histórico da duplicação), resultado dos 363 formulários e coletas de dados realizadas com moradores da Folha 33 (Bairro Nova Marabá/Marabá-PA), descrição do perfil socioespacial dos moradores que responderam ao formulário, índices de acidentes ocorridos na BR 230; aspectos da duplicação da rodovia a partir da ótica dos moradores da Folha 33; e por fim, a conclusão, aonde será apresentada algumas propostas de intervenção, no sentido de melhorar a circulação dos pedestres nas vias em questão.

Esse capítulo norteia sobre a importância de se compreender como se deu a (re) produção e expansão do espaço urbano da cidade Marabá, para então, compreender como se desencadeou a atual e complexa limitação do pedestre no âmbito da mobilidade urbana na Folha 33 (Bairro Nova Marabá/Marabá-PA), após a duplicação da Rodovia Transamazônica, tendo como seus principais fatores influenciadores nesse processo, as políticas de desenvolvimento regional e alguns interesses políticos. Consequentemente, observa-se ainda, que o traçado urbano de Marabá como um todo, expandiu-se e se remodelou de forma bastante dinâmica e instigante, refletindo diretamente na forma de organização da mobilização/locomoção dos seus cinco núcleos urbanos: Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova. Porém, dar-se-á ênfase ao núcleo Nova Marabá, especificamente, o recorte espacial da Folha 33/Marabá-PA.

3.1. Dados descritivos do recorte espacial

A cidade de Marabá encontra-se localizada, estrategicamente na mesorregião do Sudeste Paraense, a 500 km da capital Belém. Marcada fortemente pelo encontro dos rios Tocantins e Itacaiúnas, cabe enfatizar que segundo o IBGE (2010), o município de Marabá é o que mais tem se desenvolvido atualmente dentro do estado do Pará, em relação aos demais municípios. Composto pela população de 233.669 habitantes, formando assim, o quarto município mais populoso do estado; tendo uma extensão territorial de 15.157,90 quilômetros quadrados. O município marabaense é um dos principais centros econômicos e administrativos, destacando-se no setor de serviços e no setor industrial. Além do mais, o PIB per capita desse município é de R\$ 15.678, o oitavo maior do estado do Pará (IDESP, 2014). Segue a localização da cidade e o do recorte espacial estudado (Mapa 1).

Mapa 1 - Localização do semáforo na Folha 33, Marabá-PA



Fonte: IBGE (2010); SDU (2015)

Conforme se pode observar no Mapa 1, a Folha 33 é um dos bairros que integra o centro do Núcleo Nova Marabá. Localizada bem as margens da Rodovia Transamazônica, a mencionada Folha é vizinha das Folhas 31 e 32, as quais, de certa forma, também fazem uso e são dependentes da Rodovia Transamazônica. Entretanto, cabe destacar, que nenhuma dessas duas Folhas, teve o seu direito de ir e vir tão afetado, quanto os moradores da Folha 33. Mediante o uso das vias secundárias, segundo o Mapa 1, é possível se ter acesso à Rodoviária, bancos, farmácias, Correios, dentre outros circuitos, mas até para se ter acesso a esses simples espaços, os moradores são limitados, pois precisam atravessar a perigosa BR 230.

3.2. Breve contexto histórico da cidade de Marabá/PA

Sabe-se que a problemática central da presente pesquisa é analisar os impactos da duplicação da Rodovia Transamazônica – BR 230 sobre a mobilidade dos pedestres da Folha 33 em Marabá-PA, ou seja, buscar compreender o porquê que a mobilidade urbana desses agentes sociais, foi tão impactada e se tornou ainda mais irregular e precária, no que se refere a falta de mecanismos adequados e ferramentas dignas para a locomoção desses pedestres, após a duplicação da Rodovia Transamazônica. Entretanto, antes disso, faz-se necessário compreender todo o contexto histórico de como se construiu Marabá/PA, para então, entender o que ocasionou tamanho impacto, exclusão e limitação socioespacial.

Assim, antes de discorrer considerações em relação a mobilidade urbana e as estratégias de deslocamentos no espaço urbano, utilizado pelos moradores da área estudada, cabe esclarecer como se procedeu a formação territorial e econômica da dinâmica cidade de Marabá. Cidade essa, que tem apresentado ao longo de sua formação territorial, o interesse de diferentes agentes (Estado, grandes proprietários, grupos sociais, dentre outros agentes) na produção e reprodução do seu espaço urbano.

Nesse contexto, historicamente falando, segundo o IBGE (2010), Marabá começou a ser construída, após as primeiras penetrações de territorialidade realizadas no município por Carlos Leitão, Deputado Estadual e chefe político em Boa Vista - GO, atual Tocantinópolis – TO. Vencido nas lutas políticas em que se envolvia no norte de Goiás resolveu procurar refúgio no vizinho Estado do Pará. Desceu então, o Rio Tocantins, em companhia de sua família e de uma dezena de partidários fiéis e foi estabelecer-se acerca de légua abaixo da foz do Itacaiúnas, numa elevação onde fundou uma colônia agrícola.

Ainda, segundo o IBGE (2010), em 1895 os irmãos Antão e Hermínio Pimentel tentando alcançar os campos gerais do Xingu, descobriram grandes cauchais nas margens do Itacaiúnas. Atraídos pela notícia da descoberta, goianos e maranhenses, em grande número, para ali se deslocaram, dedicando-se à extração do caucho, transformando assim a cidade de Marabá, em um espaço de culturas bem diversificadas e de relações territoriais bastante instigantes.

Em 1897, Francisco Coelho da Silva, maranhense residente em Grajaú, acreditando poder enriquecer com o comércio do caucho, transferiu-se para a colônia. Um ano mais tarde, em desavença com o dirigente da colônia, foi estabelecer-se na foz do Itacaiúnas. À sua nova moradia deu o nome de Marabá, em lembrança de sua antiga casa comercial em Grajaú. Em pouco tempo surgiria em torno desta um pequeno arraial, que se tornaria o ponto obrigatório dos caucheiros que subiam e desciam o rio e que constituiu o núcleo de onde se originou o município (IBGE, 2010). Nota-se que todo processo de ocupação da cidade de Marabá, enraizou-se fruto de questões políticas e interesses econômicos, o que conseqüentemente, influenciou diretamente na atual formação do recorte socioespacial das vias públicas e de mobilização da cidade, utilizadas pelos pedestres.

Cabe mencionar, que o município de Marabá perpassou por vários ciclos econômicos, porém até o início da década de 1980 teve como base o extrativismo vegetal. O primeiro grande e relevante ciclo econômico foi o do látex do caucho, que além de provocar um avanço populacional para o interior, foi sem dúvida, um grande sustentáculo econômico e fator de desenvolvimento regional. Quando a crise da borracha abalou Marabá, surgiu então, o ciclo da castanha, o qual por muitos anos, foi o responsável por liderar e remodelar a economia do município.

De acordo com uma parte do projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica:

Marabá está assentada na maior província mineral do mundo, e o município teria de viver o ciclo dos garimpos, onde predominou a extração do diamante, ametista, turmalina e outros minerais, despontando a Serra Pelada, com destaque para a extração do ouro que levou milhares de pessoas a trabalhar na grande mina a céu aberto. Em 1977 a DOCEGEO (Rio Doce Geologia e Planejamento), filiada da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, descobriu na área do Igarapé Salobo, jazidas de Cobre, que segundo avaliação dos geólogos podem produzir até 1 bilhão e 200 mil toneladas do minério. Na produção mineraria destacam-se os seguintes minérios: Manganês, Ferro, Cassiterita, Ouro e Cobre, tendo ainda o município reservas de minerais não metálicos, como seixo, areia, argila e quartzo, além de pedras semipreciosas, entre as quais a ametista. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 07).

Outro importantíssimo ciclo econômico que influenciou de forma bastante significativa para a formação do espaço socioespacial do povo marabaense, chama-se

pecuária. As fazendas de criação de gado bovino estendem-se por toda a região, e a paisagem que predomina é a dos grandes pastos para a criação de gado, onde o capim plantado é principalmente o braquiarião. Marabá dispõe de um moderno frigorífico com capacidade diária de abate para 1000 rezes, e continua em expansão. A criação de gado de leite, feitas em pequenas e médias propriedades, também é importante, estando próximo à sede do município as bacias leiteiras que abastecem os diversos laticínios em funcionamento (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008).

E é claro que toda essa dinâmica e fases econômicas, influenciou e refletiu diretamente no modo de vida, na formação socioespacial, e principalmente, no aumento populacional do povo marabaenses, conforme pode ser constatado na tabela 3 abaixo:

Tabela 3 - Evolução da população urbana e rural de Marabá de 1960 a 2010

Ano	População urbana	População Rural	Total
1960	8.772	11.317	20.089
1970	14.569	9.905	24.474
1980	41.752	18.129	59.881
1991	102.435	21.233	123.668
2000	134.373	33.647	168.020
2010	186.270	47.399	233.669

Fonte: IPEADATA

Organização: Cunha, J. F. (2017)

De acordo com a tabela 3, nota-se que a população rural, reduziu de forma significativa, e, conseqüentemente, ocorreu o inchaço populacional na zona urbana. Isso, explica e justifica o quanto a cidade de Marabá evoluiu entre 1960 a 2010, tendo em vista que um dos grandes responsáveis por esse alarmante crescimento socioespacial foi a implantação dos grandes projetos e empreendimentos. Observa-se que este rápido desenvolvimento da cidade, demandou uma série de ajustes e modificações de cunhos sociais, políticos e econômicos, remodelando assim o espaço, surgindo novos territórios e gerando novas ocupações sociais.

Segundo o Projeto Executivo de Engenharia (2008), a cidade de Marabá, tornou-se o centro econômico e administrativo de uma vasta região da fronteira agrícola amazônica, funcionando até os anos 60 como centro comercial a serviço da atividade econômica dominante que era a coleta de castanha do Pará, totalmente destinada ao mercado externo.

Atualmente, pode-se comprovar que durante todos estes anos, a cidade vem estabelecendo uma dinâmica bem diversificada em sua formação, principalmente, no que se refere à sua economia. E isso, contribuiu para o estabelecimento de uma nova faceta

socioespacial, pois tornou-se um grande polo do agronegócio e uma grande exportadora de mercadorias, conforme pode ser observado na tabela 4.

Tabela 4 - Ranking dos 10 maiores PIB dos municípios do estado do Pará, 2011

N.º	Municípios	PIB (R\$ Mil)	Participação (%)	Ranking
01	Parauapebas	19.892.879	22,51	1º
02	Belém	19.684.502	22,27	2º
03	Ananindeua	3.904.306	4,42	3º
04	Marabá	3.740.664	4,23	4º
05	Barcarena	3.656.940	4,14	5º
06	Canaã dos Carajás	2.991.157	3,38	6º
07	Tucuruí	2.571.406	2,91	7º
08	Santarém	2.198.613	2,49	8º
09	Castanhal	1.617.750	1,83	9º
10	Oriximiná	1.332.262	1,51	10º

Fonte: IDESP, 2014.

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

De acordo com a tabela 4, constata-se que Marabá passou a ocupar a 4ª posição dos dez maiores do PIB's da economia paraense. Porém, cabe esclarecer que esse grande desenvolvimento econômico, além de provocar um relevante êxodo rural, demandou também, mediante a necessidade de atender os serviços empresariais e atividades financeiras, a duplicação da Rodovia Transamazônica, a qual serve para exportar muitas mercadorias e produtos.

3.3. Análise e aspectos do Projeto de Duplicação da Rodovia Transamazônica – trecho Folha 33/Nova Marabá-PA

De acordo com o Projeto Executivo de Engenharia (2008), cedido cópia, mediante a solicitação via ofício (apêndice 2), a duplicação da Rodovia Transamazônica surgiu fruto dos seguintes objetivos: proporcionar maior segurança aos usuários da Rodovia e aos moradores de Marabá que utilizam as vias urbanas que interferem com a BR 230, motoristas e pedestres; atender a demanda do tráfego que no ano de 2008, girava em torno de 16.000 veículos/dia, com projeção para 21.000 veículos/dia em 2017; solucionar de forma definitiva a situação crítica que se encontrava o trânsito local e dar condições de fluxo ao tráfego de passagem (longa distância), com a implantação de passagens de dois níveis, duplicação da ponte, retornos e faixas adicionais; e, realizar a urbanização de toda a área atravessada pela rodovia

federal, com a implantação do sistema de drenagem pluvial urbana, superficial e profunda, proteção vertical dos taludes, plantio de mudas, para melhoria de qualidade de vida da população.

Destaca-se que a implantação da duplicação da Rodovia, também almejava alavancar a economia do município, mediante a exportação e transportes de produtos, uma vez que as vias terrestres servem de base como um importantíssimo eixo de ligação econômica, ao transportar diversos tipos de mercadorias produzidas na cidade.

Analisando o projeto, notou-se que o mesmo foi elaborado, tendo como base os seguintes itens:

Com relação ao projeto e sua inserção na região destaca-se a importância de sua compatibilização com o Sistema Viário de Marabá, definida pelo Plano Diretor instituído através da LEI Nº. 17.213 de 19 de outubro 2006, com retificações da Lei Nº. 17.229, de 20 de abril de 2007. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 08).

Nesse contexto, para que se elaborasse o mencionado projeto, primeiramente, observou-se e analisou-se os múltiplos agentes socioespaciais, os quais seriam diretamente afetados com a duplicação da rodovia, dentre outras questões. Assim, a duplicação da Rodovia BR 230, iniciou-se basicamente pela observação dos três elementos e falhas estruturais, descritos da seguinte forma no Projeto de Duplicação da Rodovia:

Trecho 1 – Estaca 0 à 55

Este trecho apresenta características urbanas, população ocupante as margens do rio Itacaiúnas, vegetação na lateral da rodovia e tráfego de ciclistas e pessoas em suas margens.

Trecho 2 – Estaca 55 à 150

Este trecho com características totalmente urbanas, apresenta forte tráfego local, área lindeira ocupada por indústrias, comércios e prestadoras de serviço. Este segmento apresenta marginais abertas dos dois lados da rodovia, sem pavimentação adequada, com muitos problemas de drenagem, e sem nenhum planejamento de fluxo de tráfego, o que provoca operação deficiente e acidentes em função das seguintes características:

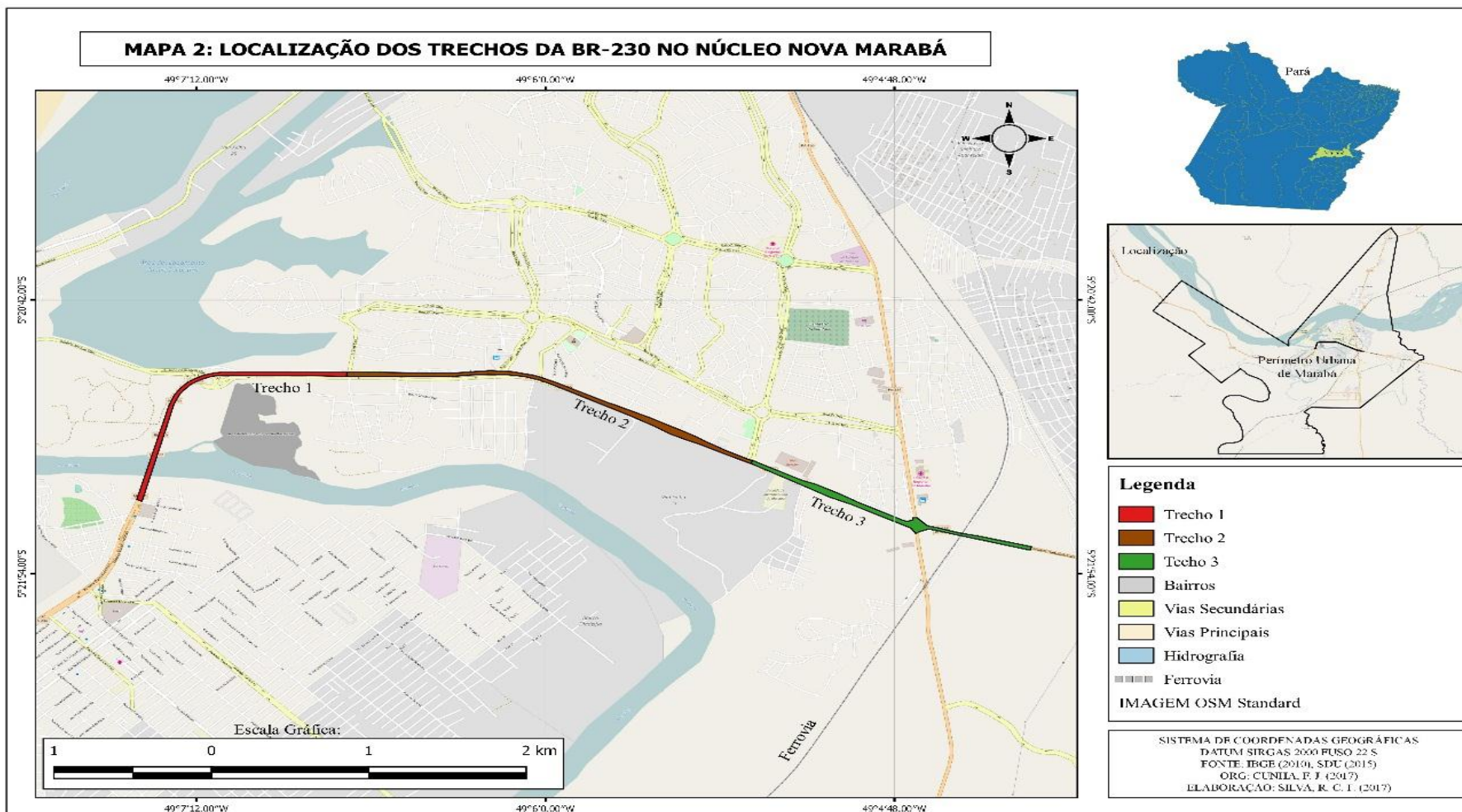
- Entradas e saídas dos bairros, principais avenidas comerciais da cidade, indústrias, comércios e prestadoras de serviço;
- Cruzamento da BR 230 por pedestres, ciclistas e motociclistas.

Trecho 3 – Estaca 150 à 296 + 16,84

Este trecho com área lindeira ocupada por indústrias, comércio e algumas residências, apresenta segmentos ainda sem as marginais, tendo como características críticas para o tráfego os seguintes aspectos:

- Tráfego leve local e tráfego pesado de passagem;
- Entradas e saídas de algumas indústrias, empresas comerciais, bairros periféricos de Marabá e Postos de Abastecimento de combustível;
- Cruzamento da BR 230 por pedestres, ciclistas e motociclistas;
- Tráfego de veículos de tração de animal. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 14).

Mapa 2 - Localização dos trechos da BR 230 nos núcleo Nova Marabá



Fonte: IBGE (2010); SDU (2015)

O mapa 2, mostra os três trechos da Rodovia Transamazônica, os quais serviram de base no projeto inicial, para que a duplicação na BR 230 fosse efetivada. Nesse contexto, como pontos de importância deste traçado, destacam-se: estaca 55 – interseção de acesso à Marabá Pioneira/Cidade Nova (trecho 1); estaca 110 à 140 – trecho com marginais, acessos e retornos em função da densidade de imóveis e atividades ao longo da faixa (trecho 2); e, a estaca 150 (Folha 33) – interseção de acesso à Rodovia. A seguir, na figura 1, destaca-se o desenho urbano de como ficaria a implantação da Interseção de acesso à Rodovia (estaca 150) - trecho 3.

Cabe esclarecer que, por conta do trecho 3 apresentar entradas e saídas para outros bairros, principais avenidas comerciais da cidade, indústrias, comércios e prestadoras de serviço; haver um cruzamento da BR 230 por pedestres, ciclistas e motociclistas; possuir um tráfego leve local e tráfego pesado de passagem; entradas e saídas de algumas indústrias, empresas comerciais, bairros periféricos de Marabá/PA e Postos de Abastecimento de combustível; por ser um cruzamento da BR 230 por pedestres, ciclistas e motociclistas; e ainda, tráfego de veículos de tração de animal, ratifica-se a importância de construir viadutos nesta estaca, conforme a figura 2.

Figura 2: Interseção de acesso à Rodovia (estaca 150)



Fonte: Extraído do Projeto Executivo de Engenharia (2008, p. 20)
Organização: CUNHA,

J.

F.

(2017)

Cabe salientar, que mesmo havendo entrada e saída de acesso à Folha 33, antes da duplicação da Rodovia, a travessia não era adequada para atender as necessidades de uso da via, por parte dos pedestres e demais moradores, pois não existiam estruturas coerentes, pavimentadas e sinalizadas para que esses agentes sociais pudessem trafegar com dignidade, segurança e conforto. Entretanto, conforme as formulários (apêndice 1) respondidos pelos moradores da/na Folha 33, eles relataram que o motivo de não se incomodarem tanto ao realizarem a mencionada travessia, dava-se ao fato de já estarem adaptados a lidar com a essa realidade e problemática, a qual só se agravou, após a duplicação da rodovia. Antes, existia a entrada e a saída (retornos), as quais davam acesso à Folha 33, e após a duplicação, nota-se que só se tem a saída. E em decorrência disso, conseqüentemente, os moradores herdaram um desgaste físico, financeiro e emocional, ainda maior. Porém, estas informações, serão melhores expostas, no próximo tópico deste capítulo.

Observa-se assim que o trecho como um todo apresenta características operacionais de via urbana com expressiva movimentação de pedestres, bicicletas, transporte coletivo, além de veículos de passeio e carga, com grande número de acessos locais. O traçado desenvolve-se em região de topografia plana e ondulada, sem problemas quanto à geometria horizontal, mas com algumas restrições de greide¹ em trechos muito planos. Nestes locais, a solução para o projeto deverá atender uma elevação das cotas permitindo a implantação de um sistema de drenagem mais eficiente. A situação operacional atualmente apresenta picos de tráfego intenso, com reduzida velocidade e com intervenção permanentes de guardas de trânsito para a orientação de motoristas e pedestres. Operacionalmente deverá ser estudada também a implantação de ciclovias, uma vez que a topografia local contribui para o uso da bicicleta como um meio de transporte. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 15).

O item acima foi uma das observações vistas e posta no projeto de duplicação da Transamazônica. Ou seja, antes da parte executiva da obra de duplicação, foram analisadas algumas condições e situações da rodovia, as quais necessitariam de um cuidado redobrado, e também de algumas possíveis soluções, para que fosse dado início à duplicação. Conforme a citação, nota-se que os responsáveis pela obra, reconhecem que no trecho em questão, já havia um intenso pico de tráfego, com reduzida velocidade e com intervenções permanentes de guardas de trânsito para a orientação de motoristas e pedestres, o que operacionalmente, demandaria estudos, e posterior, a implantação de ciclovias, uma vez que a topografia local contribui para o uso da bicicleta como um meio de transporte.

¹Greide são as linhas de declividade uniforme que tem como finalidade substituir as irregularidades naturais do terreno, possibilitando o seu uso para fins de projeto. A sua representação, no plano vertical, corresponde a um perfil constituído por um conjunto de retas, concordado por curvas, que, no caso de um projeto rodoviário, irá corresponder ao nível atribuído à estrada.

Nesse contexto, mediante a análise do projeto, na parte descritiva de como se daria o aspecto operacional, observou-se que um dos trechos de maior retenção é a aproximação da ponte sobre o rio Itacaiúnas, próximo a Secretaria Municipal de Saúde, local onde o estrangulamento da pista passa a ser considerado um ponto crítico para a fluência do trânsito no local. Outros locais que merecem registro são intercessão da estaca 55 que dá acesso à Marabá Pioneira, uma vez se trata de uma intercessão com semáforos, onde o ciclo é muito elevado causando engarrafamento principalmente para os usuários que se destinam à Cidade Nova e a intercessão da estaca 103 que dá acesso à área militar que apresenta grandes problemas no entrecruzamento, devido ao grande tráfego existente na BR 230, ocasionando elevado tempo de espera e acúmulo de veículos. As outras intercessões ao longo do trecho também devem sofrer alterações para que haja o melhoramento do aumento de capacidade e da segurança.

Com a implantação da duplicação será necessária a introdução de retornos operacionais, alguns já previstos no projeto básico, evitando-se o que atualmente ocorre com retorno sobre a pista os quais causam um grande número de acidentes. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 15).

Nota-se que no projeto de duplicação, foram pensadas soluções para as possíveis problemáticas que apareceriam antes, durante e depois da duplicação. Nesse contexto, segue no quadro algumas dessas situações observadas na BR 230, antes do início da duplicação da rodovia:

Quadro 1 – Identificação e descrição dos problemas estruturais identificados na BR 230, antes da duplicação da Rodovia

Problemas identificados antes da duplicação	Descrição da situação
1º) Constatou-se que a pista existente possuía uma pista de rolamento de 7,00 m de largura e 1,50 m de acostamento com pavimentação em péssimo estado, com desgastes, trincas, panelas e degradação geral das bordas, fatores que também são responsáveis pelo baixo desempenho operacional e por parte dos acidentes ocorridos.	Essa situação é agravada por um sistema de drenagem deficiente, quase inexistente, que acumula água sobre a pista e sobre a faixa de acostamento sem pavimento. Então, o projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica, terá como um de seus objetivos operacionais, preencher todas essas lacunas estruturais, conforme foi sendo proposto.
2º) No que se refere ao pavimento, notou-se que foi encontrado um revestimento em CBUQ ² com espessura média de 9,0 cm, apresentando trincas longitudinais e do tipo “couro de jacaré”, ondulações e em alguns lugares degradação do pavimento.	Fica evidenciada também a condição ruim da sinalização horizontal, inclusive com ausência de faixas de pedestres. Exceção a este caso é a intercessão que dá acesso à Marabá Pioneira que está com a sinalização em estado regular. Registra-se ainda que a sinalização vertical também necessitará de melhorias, sendo necessário um maior número de placas indicativas e de advertências.

Fonte: Extraído e readaptado do Projeto Executivo de Engenharia (2008, p. 15).

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Nesse contexto, após a observação desses itens, o responsável técnico, o engenheiro Bruno Cunha Castanheira (CREA Nº 51.861/D-MG), cuidou de toda a estrutura técnica do projeto, e os estudos, foram analisados pela equipe técnica da ATP Engenharia (empresa responsável pela elaboração do projeto da duplicação da Rodovia Transamazônica), com o objetivo de se elaborar o plano de trabalho e estabelecer a adequação da metodologia para execução dos serviços, referentes a elaboração do Projeto Executivo, nos prazos estabelecidos no Edital. Segundo o engenheiro, a análise seguiu a própria estrutura do projeto, conforme pode ser observada a seguir:

Os estudos e projetos de duplicação foram elaborados pela Prefeitura Municipal de Marabá e foram apresentados ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes através dos seguintes:

- Volume 1 – Relatório do Projeto e Documentos de Licitação;
- Volume 2 – Projeto de Execução;
- Volume 3 A – Memória de Cálculos Estruturais;
- Volume 3B – Estudos Geotécnicos;
- Volume 3E – Relatório Ambiental e
- Volume 4 – Orçamento e Plano de Execução da Obra. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p.18).

Dentro dessa perspectiva técnica, segue abaixo o quadro, o qual apresenta de forma sistêmica as etapas do projeto. Ressalta-se que estas etapas, são apenas descritivas, pois a parte executiva virá a após e mediante a organização desta.

Quadro 2 – Identificação e descrição das etapas do Projeto Executivo de Engenharia (2008)

Etapas	Descrição
1 ^a - Traçado (a): responsabilizou-se por todas as condições socioespaciais, no que se refere a melhoria e segurança de todos os usuários.	Os estudos de traçado tiveram como diretriz a própria rodovia existente, sendo fundamentados nas cartas existentes, levantamentos topográficos da faixa, cadastro das principais atividades econômicas ao longo do trecho, áreas de inserções e acessos e identificação dos principais problemas operacionais e funcionais. Com base na identificação destas características foi desenvolvido o estudo do traçado que privilegiou a fluidez do tráfego e a segurança operacional com a indicação de duas travessias em desnível, implantação de marginais, acessos e interseções de acordo com os padrões aplicáveis a esse padrão de características de via urbana.
2 ^a - Quantitativo do índice e volume do tráfego de veículos: essa etapa foi de fundamental importância, pois por meio dela, tornou-se possível identificar o	Para obter os resultados, escolheu-se o período de 14, 15 e 16 de março de 2006, cujos resultados foram corrigidos pelos fatores de sazonalidade e expandidos para a vida útil do

<p>índice e o volume do tráfego de veículos que transitavam na Rodovia Transamazônica.</p>	<p>projeto. Após análise dos dados, constatou-se que se deve registrar que o projeto executivo teve que rever as estimativas apresentadas, em função da alteração do ano de abertura ao tráfego, e também, por haver uma tendência de crescimento da participação do tráfego de automóveis, não só em função do processo de urbanização desta área, mas também em função do acelerado crescimento da frota de veículos de passeio que vem ocorrendo em nível nacional.</p>
<p>3ª – Topografia</p>	<p>Os estudos topográficos foram amarrados a uma poligonal de apoio implantada ao longo da faixa de domínio da rodovia, a qual foi nivelada e contra nivelada. A partir dessa poligonal de apoio foram efetuados os levantamentos planialtimétricos e cadastrais necessários ao desenvolvimento do projeto básico, sendo a base do projeto geométrico elaborado.</p>
<p>4ª – Hidrográfica</p>	<p>Nessa etapa, os estudos foram realizados, mediante ao uso de imagens de LandSat 7 Etmt + LandSat; carta topográfica do município de Marabá, retiradas do IBGE; e, dados pluviométricos fornecidos pela SIH/ANA. A mencionada etapa, contribuiu para que se estabeleça os períodos mais adequados para se iniciar a construção da duplicação BR 230.</p>
<p>5ª - Estudos geotécnicos: os estudos Geotécnicos foram desenvolvidos para a caracterização do subleito, cortes e materiais de construção, bem como a verificação do nível do lençol freático.</p>	<p>Foram realizadas coletas de amostras, pesquisas de ocorrências e ensaios contemplando o subleito, os estudos empréstimos, de ocorrências de materiais para terraplenagem e pavimentação, areia e pedreiras.</p>

6 ^a – Ambiental	Os principais problemas ambientais para a implantação das obras estão relacionados a execução de trabalhos em área urbana, com acessos e propriedades lindeiras, entroncamento com as ruas que iniciam e terminam no trecho, acessos aos bairros, fábricas, parque industrial, terminal rodoviário, comércio, prestadores de serviço e demais empreendimentos situados às margens da BR 230 e a própria intervenção na faixa de domínio, não só pelas pistas como também pelas saias de aterro e taludes de corte.
7 ^a – Geométrica	A diretriz básica de todo o projeto foi a de maximizar o aproveitamento da plataforma de terraplenagem existente, visando a introdução de melhoramentos para proporcionar maior segurança e conforto aos usuários desse trecho, ao transporte coletivo, pedestres e ao tráfego em geral que atravessa essa área da cidade de Marabá.
8 ^a – Terraplanagem	Essa etapa pretendeu se desenvolver de forma a indicar a movimentação de terras, bem como uma adequada distribuição das massas, com indicação das origens e destinos dos materiais e cálculo das distâncias média de transporte.
9 ^a - Drenagem superficial e obras de arte correntes.	O sistema de drenagem superficial foi projetado composto de valetas de proteção para cortes e aterros, sarjetas de corte de meio-fio ou sarjeta de aterro, entrada d'água, descida d'água, cortarios, caixa coletora e caixa de amortecimento e dissipador de energia.
10 ^a – Pavimentação	A estrutura do pavimento existente foi caracterizada por sondagens (onze furos) do pavimento, realizadas ao longo do mesmo,

	<p>espaçadas a cada 0,5 km, e com base nos resultados dos ensaios realizados, em laboratório, com as amostras coletadas das camadas granulares (base/sub-base) e subleito.</p> <p>A condição estrutural do pavimento existente é considerada muito boa. Para emprego nos serviços de terraplenagem (corpo de aterro e camadas finais/acabamento da terraplenagem) foram estudadas três áreas de empréstimo de materiais terrosos (finos).</p>
<p>11^a – Sinalização e Segurança e Trânsito:</p>	<p>Descreveu-se que na sinalização vertical os sinais de regulamentação teriam formas circulares, com exceção dos sinais de “<i>parada obrigatória</i>” e de “<i>dê a preferência</i>”. Teriam também, o fundo branco com tarjas na cor vermelha e inscrição ou símbolo na cor preta. O sinal de “<i>parada obrigatória</i>”, que é caso particular, teria forma triangular, fundo branco e tarja vermelha.</p> <p>Os sinais de advertência apresentariam forma normalmente quadrada com diagonal na vertical, os sinais de advertência trariam o fundo amarelo e o símbolo ou legenda e a tarja na cor preta.</p> <p>Os Sinais de Indicação deveriam possuir forma normalmente retangular com o lado maior na horizontal, trazendo o fundo verde e as legendas, setas, digramas e tarjas na cor branca.</p> <p>As exceções eram para os sinais de identificação de rodovia que possuíam forma própria e os sinais de serviços auxiliares, que possuíam fundo azul e o lado maior do retângulo, normalmente na vertical. Suas</p>

	<p>dimensões foram determinadas em função do tamanho das mensagens que portam.</p> <p>Os sinais educativos deverão apresentar a forma retangular com o lado maior na horizontal, trazendo o fundo na cor branca com legendas e tarjas na cor preta.</p> <p>Sinais Educativos, mesmo de caráter específico, só deverão ser repetidos a extensão de, no mínimo, 10 quilômetros.</p>
12 ^a - Obras Complementares	<p>Encontra-se constituído por três elementos construtivos, ou seja, Barreiras de Segurança e Proteção tipo: New Jersey, Muro de Terra Armada e Passeio.</p>
13 ^a – Desapropriação	<p>O presente projeto desenvolveu-se dentro da faixa de domínio da rodovia BR 230, sendo que as poucas edificações existentes estão sob a responsabilidade da prefeitura de Marabá-PA para o remanejamento das famílias.</p>

Fonte: Extraído e readaptado do Projeto Executivo de Engenharia (2008, p. 18 - 25).

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Após a descrição de cada uma das etapas do projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica, elaborou-se o quadro 3 abaixo, o qual define a quantidade e o tamanho de cada parte estrutural, proposto no projeto.

Quadro 3 – Identificação dos itens de infraestrutura, descritos no Projeto Executivo de Engenharia (2008)

Número de pistas	2
Número de faixas de tráfego por pista	2
Largura total da plataforma	22,60m
Largura da pista de rolamento	7,00m
Largura das faixas de tráfego	3,50m
Largura dos acostamentos	2,50m
Largura para dispositivos de drenagem	0,50m
Inclinação dos taludes	Corte - 1 V : 1 H e Aterro - 1 V : 1.5 H
Declividade transversal	3,0%
Raio mínimo de curvatura horizontal	325,00m
Declividade longitudinal máxima	5,05%
Característica do relevo da região	Ondulada
Velocidade diretriz	De 80 km/h
Faixa de domínio	Largura de 40,00m

Fonte: Extraído do Projeto Executivo de Engenharia (2008, p. 43).

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

No quadro 3, observa-se que foram pensadas em ferramentas (acostamentos, faixas de tráfego e plataforma) para tornar o direito de ir e vir do pedestre/morador da Folha 33, algo mais acessível e digno. Porém, na prática, não é isso que se pode constatar nos dias de hoje.

Destaca-se que para a execução da obra de duplicação, a equipe técnica fez uso da escala 1:1.000 na horizontal e 1:100 na vertical, com greide de projeto referido à superfície do pavimento acabado, no eixo da plataforma, com indicação das declividades das rampas, comprimentos das projeções horizontais e das flechas das curvas de concordância vertical. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008).

Após a descrição de cada um desses itens, partiu-se para o plano de trabalho/metodologia, o qual deveria ter sido executado, exatamente de acordo com as Instruções para Apresentação de Relatórios e Projetos de Engenharia para Restauração de Rodovias Federais, adotados pelo DNIT. Porém, conforme as entrevistas (serão expostas no próximo subitem) e vistorias realizadas na Folha 33 e na rodovia, nota-se que o Projeto Executivo de Engenharia (2008), não foi fiel a sua estrutura, proposta inicialmente.

Quadro 4 – Identificação das atividades executivas, descritas no Projeto Executivo de Engenharia (2008)

PROJETO EXECUTIVO		
Código	Instrução de Serviço	Atividade
1.01	IS-205	Estudos Topográficos
1.02	IS-246	Componente Ambiental
1.03	IS-210	Drenagem e OAC
1.04	IS-206 / IS-212	Estudos Geotécnicos
1.05	IS-212	Projeto de Restauração do Pavimento da Pista e Acostamentos
1.06	IS-211	Projeto de Pavimentação
1.07	IS-213	Projeto da Travessia Urbana, de Vias Marginais, Retornos e Acessos
1.08	IS-214 / IS223	Projeto de OAE e de Recuperação das OAE Existentes
1.09	IS-215	Projeto de Sinalização e Segurança Viária
1.10	IS-217	Obras Complementares
1.11	IS-220 / IS-222	Orçamento e Plano de Execução da Obra

Fonte: Extraído do Projeto Executivo de Engenharia (2008, p. 44).

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Conforme o quadro 4, verifica-se que para cada necessidade foi desenvolvido um sub projeto de execução e criada uma metodologia específica. Porém, enfatizar-se-á apenas as seguintes: Projeto de Pavimentação; Projeto da Travessia Urbana, de Vias Marginais, Retornos e acessos; Projeto de OAE e de Recuperação das OAE Existentes; e o Projeto de Sinalização e Segurança Viária, por serem os mais relevantes para a problemática em questão. Estas atividades descritas atendem ao Escopo Básico EB-107 e estão subdivididos conforme definido no Edital:

IS-205 – Estudos Topográficos

Os Estudos Topográficos do trecho serão uma complementação dos dados do projeto básico, uma vez que os mesmos foram desenvolvidos de acordo com as normas e padrões especificados pelo DNIT.

Uma rede de marcos planialtimétricos será implantada, com coordenadas e cotas verdadeiras com, no mínimo, duas observações sendo para cada observação implantados dois marcos de concreto dotados de pinos metálicos, afastados entre si de, aproximadamente, 200 m.

As determinações serão feitas a partir de marcos de referência com leitura de GPS.

Os estudos topográficos também serão realizados com a execução de equipamentos GPS (Ground Position System) e de Estação Total. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 44 - 45).

As principais tarefas a serem executadas são as descritas abaixo:

- a – Implantação de Marcos Planialtimétricos com Utilização de Equipamentos GPS;
- b – Locação do Eixo de Referência para o Levantamento;
- c – Levantamento Cadastral da Faixa de Domínio;
- d – Levantamento das Seções Transversais, com Detalhamento da Pista Existente;
- e – Levantamentos Especiais;
- f – Levantamento Topográfico para o Projeto de Desapropriação;
- g – Levantamento dos Locais de Ocorrências de Materiais;
- h – Elaboração de Plantas Topográficas. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 45).

De acordo com o Projeto Executivo de Engenharia (2008), nesta última etapa, o projeto de pavimentação foi constituído e executado por estudos estatísticos e definição do índice de suporte do subleito ao longo dos diversos subtrechos homogêneos, assim como pela definição dos materiais a serem utilizados nas diversas camadas do pavimento e estudo estatístico dos respectivos índices de suporte (ISC). Será constituído também com a classificação de solos do subleito quanto à resiliência. Incluíram-se ao dimensionamento do pavimento da pista nova, de ruas laterais, pistas e ramos de interseções e acessos e demais áreas de instalações para operação da rodovia, com os desenhos mostrando a seção transversal e a variação longitudinal do pavimento nas pistas de rolamento e acostamentos, acessos e áreas de instalações para operações da rodovia.

No que tange a parte de Travessia Urbana, de Vias Marginais, Retornos e acessos, o Projeto executivo de Engenharia, após análise, propôs a seguinte execução:

A elaboração deste projeto contempla o projeto geométrico em planta e perfil incluindo o projeto de travessias urbanas, de vias marginais, interseções, retornos e acessos existentes ao longo do trecho. Para sua elaboração, será feita a identificação dos elementos de travessia urbana e delimitação da sua área de influência na rodovia, identificação das localidades cujo tráfego urbano recomende a implantação de vias marginais para a identificação do tráfego local e de longa distância e identificação dos pontos críticos quanto a acidentes e atropelamentos.

A avaliação das condicionantes de drenagem superficial e de sua interferência com a drenagem urbana e a concepção funcional para a operação da travessia urbana inclusive sob os aspectos de drenagem também estarão inclusos.

Outros tópicos serão incluídos, tais como:

- Quantificação e elaboração de orçamento das concepções propostas.
- Projeto gráfico de travessias, interseções, retornos e acessos, constituídos de:
- Projeto gráfico planialtimétrico, com dimensionamento e tratamento de todos os elementos geométricos do projeto, tais como, pitas, acostamentos, faixas de mudança de velocidade, faixa de domínio, superelevações, canteiros e ilhas;
- Seções transversais típicas, nos pontos notáveis de interseção. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 48 - 49).

Nessa parte de execução do projeto, nota-se a preocupação com a segurança e travessia do pedestre. Entretanto, nem tudo o que foi projetado e previsto no projeto de execução foi de fato posto em prática.

Outra etapa executiva de grande relevância, refere-se ao Projeto de Sinalização e Segurança Viária, o qual foi elaborado e apresentado, conforme o “Manual de Sinalização Rodoviária” do DNER.

O projeto constará de indicação, sobre plantas e/ou diagramas lineares do posicionamento de todos os dispositivos de sinalização vertical e das barreiras de concreto centrais e laterais nas pistas principais, auxiliares, ramos, acessos e interligações, incluindo desenho-chave dos códigos adotados para as placas e esclarecendo dimensões e materiais constituintes e dizeres das placas indicativas, assim como dos desenhos esclarecendo dimensões, cores, disposição e configuração da sinalização horizontal e dos dispositivos auxiliares nas diversas situações de emprego: pistas principais, pistas auxiliares, ramos e acesso, vértices (nazes) de confluência e bifurcação: tapers e faixas de aceleração/desaceleração.

O detalhamento do programa de segurança de tráfego durante as obras, a quantificação de todos os itens de serviço, inclusive da sinalização na fase de obras, e a elaboração de Especificações Particulares e Complementares também farão parte do projeto de Sinalização e Segurança Viária. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 49-50).

Nesse contexto, segue abaixo o cronograma (quadro 5), com base nas condições do Edital, Tempo de Referência, aliado ao conhecimento do objeto a ser contratado e da experiência da ATP, pois após o estabelecimento de todos os parâmetros do serviço, o mesmo passa a ser acompanhado quanto ao seu andamento através de cronograma.

Quadro 5 – Cronograma geral dos serviços descritos no Projeto Executivo de Engenharia (2008)

ITEM DO ESCOPO	SERVIÇOS	CRONOGRAMA (DIAS CORRIDOS)						NÚMERO DE HOMENS x MÊS		
		15	30	45	60	75	90	NÍV. SUP.	NÍV. AUX.	TOTAL
		QUADRO 09	CRONOGRAMA GERAL DOS SERVIÇOS							
CÓDIGO:	NOME DA FIRMA:							EDITAL:	LOTE:	
	ATP ENGENHARIA LTDA							005/2008	ÚNICO	
0.00	COORDENAÇÃO	[Barra azul]						4,50	16,05	20,55
1.00	FASE DE PROJETO EXECUTIVO									
1.01	Estudos Topográficos	[Barra azul]						1,00	12,00	13,00
1.02	Componente Ambiental	[Barra azul]						4,00	8,00	12,00
1.03	Drenagem e OAC	[Barra azul]						2,50	8,00	10,50
1.04	Estudos Geotécnicos	[Barra azul]						1,50	6,00	7,50
1.05	Projeto de Restauração do Pavimento da Pista e Acostamentos	[Barra azul]						4,50	16,00	20,50
1.06	Projeto de Pavimentação	[Barra azul]						5,00	18,00	23,00
1.07	Projeto da Travessia Urbana, de Vias Marginais, Retornos e Acessos	[Barra azul]						4,00	16,00	20,00
1.08	Projeto de OAE e de Recuperação das OAE Existentes	[Barra azul]						3,00	10,00	13,00
1.09	Projeto de Sinalização e Segurança Viária	[Barra azul]						1,00	4,00	5,00
1.10	Obras Complementares	[Barra azul]						1,00	4,00	5,00
1.11	Orçamento e Plano de Execução da Obra	[Barra azul]						2,00	6,00	8,00
2.00	RELATÓRIOS									
2.01	Relatório de Andamento Nº 01 (RA-01)	[Ponto azul]						1,00	4,00	5,00
2.02	Relatório de Andamento Nº 02 (RA-02)	[Ponto azul]						1,00	4,00	5,00
2.03	Minuta do Projeto Executivo	[Ponto azul]						1,50	5,00	6,50
2.04	Impressão Definitiva do Projeto Executivo	[Ponto azul]						1,50	5,00	6,50
TOTAIS							39,00	142,05	181,05	

Fonte: Extraído do Projeto Executivo de Engenharia (2008, p. 50).

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Mediante a essas exposições, referentes ao Projeto de Duplicação da Rodovia Transamazônica, observa-se que teoricamente, o projeto deixou de mencionar e/ou esclarecer, de forma específica, algumas coisas, referentes a infraestrutura da rodovia e mecanismos voltados especificamente para o deslocamento, segurança e bem-estar dos pedestres (moradores da Folha 33), tais como: passarela, viadutos e retornos, redutores de velocidades, radares eletrônicos, dentre outros.

Cabe ressaltar que essa questão é bem preocupante, uma vez que a segurança e o bem-estar dos pedestres, não depende unicamente deles. Para Speck (2016, p.149), as falhas vêm das duas seguintes principais fontes:

Falta da preocupação com o pedestre e incompreensão fundamental das diversas profissões sobre o que torna uma rua segura. A primeira causa é política e pode ser

superada através do Direito. A segunda é técnica e pode ser superada esclarecendo-se os fatos.

Interpretando as falas desse autor, pode-se dizer que falta competência na junção das mais variadas profissões, para gerir e executar uma obra, a qual o pedestre provavelmente precisará fazer uso. Ou seja, as profissões e suas finalidades, não caminham para o mesmo sentido e ideais. E sem um planejamento adequado e bem feito, as consequências e agentes sociais afetados serão muitos. Sem o compromisso dos profissionais e políticos, dificilmente, teremos pistas duplas, faixas largas, sinalização adequada, calçadas e acostamentos, segurança, conforto e bem-estar, fluidez e qualidade de vida para os pedestres.

Entretanto, para que se reverta esse quadro, a identificação dos agentes que participam direto ou indiretamente da formulação e implementação da política deve basear-se em análise prévia dos contextos social, político e econômico nos quais a política foi desenhada.

A identificação começa com uma análise da estrutura do Estado, dos setores dominantes política e economicamente e das classes e grupos sociais; análises posteriores com respeito a fatores étnicos, raciais, religiosos e de gênero podem ser necessários. Finalmente, consideram-se todas as organizações sociais relevantes, assim como a mídia. (VASCONCELLOS, 2001, p. 139).

Caber salientar, que existem grandes diferenças de recursos entre estes agentes. Existem também grandes diferenças com respeito aos seus interesses e necessidades. Algumas implicam apenas em conflitos, passíveis de soluções negociadas, como, por exemplo, a instalação de sinalização apropriada; outras implicam em contradições, requerendo soluções que inevitavelmente vão ferir alguns dos interesses, tais como: a definição de um espaço exclusivo para pedestres.

A identificação destes agentes deve considerar também o seu papel na definição da política. Este papel pode ser direto ou indireto e pode afetar várias dimensões da política. Na maior parte dos casos, cada agente está ligado a algumas dimensões, em função dos seus interesses, sua posição na sociedade e seu poder relativo. Apenas o Estado, está de certa forma ligado a todas as dimensões, principalmente nos países em desenvolvimento, nos quais ele tem um papel econômico, político e social preponderante. (VASCONCELLOS, 2001, p. 139 - 140).

Porém, todas essas questões, serão melhor explanadas no próximo tópico, no qual serão apresentados os resultados dos formulários, realizados com os moradores da Folha 33, juntamente com outros elementos, e posterior, na conclusão, serão sugeridas algumas intervenções políticas e públicas, no sentido de permitir e/ou melhorar o direito de ir e vir do pedestre.

3.4. Resultados da aplicação dos formulários e coletas de dados realizadas com moradores da Folha 33 (Bairro Nova Marabá/Marabá-PA)

Nessa parte do capítulo, aborda-se a mobilidade urbana e as dificuldades encontradas pelos moradores da Folha 33 (Nova Marabá-PA/Marabá-PA), para se locomoverem diariamente dentro do bairro e/ou para atravessar a Rodovia Transamazônica, seja vinculada a necessidade: de trabalho, estudo, lazer, acessos aos serviços de saúde, compras, ou seja, para realizar atividades que são essenciais para a sua reprodução no meio urbano.

Para isso, foi realizada uma pesquisa de campo com os moradores do referido bairro (figura 3: imagem 1 – aplicação do formulário), mediante a aplicação de 363 formulários (apêndice 2), de acordo com critérios estatísticos, empregando-se visitas às unidades domiciliares, com o objetivo de analisar os seguintes itens de mobilidade urbana: quantidade de deslocamentos realizados ao dia; ferramentas e os meios (ônibus, bicicleta, carro, moto, a pé e/ou outros) mais utilizados para os deslocamentos; principais finalidades dos deslocamentos (trabalho, escola, faculdade, mercado, igreja e/ou outros); índice de satisfação e insatisfação dos moradores, no que tange o direito de ir e vir; quantitativo dos moradores que precisam atravessar a Transamazônica, e com qual frequência atravessam a Rodovia; tabulação dos itens que mais incomodam na hora de realizar a travessia na Rodovia (tempo de espera nos sinais, pouca sinalização, falta da passarela, escassez de faixas de pedestres, retornos e/ou viadutos); quantitativo da exclusão social; informações sobre o que se deve fazer para resolver a problemática da falta de mobilidade urbana? Deve-se colocar: a passarela, mais faixas de pedestres, mais sinalização retornos e/ou viadutos ou outros; quantitativo dos benéficos e malefícios apresentados aos moradores, após a duplicação da Rodovia; análise quantitativa da elaboração e execução do Projeto de Duplicação (o que faltou no Projeto?); e ainda, a interação desta comunidade (Folha 33) com as demais áreas da cidade.

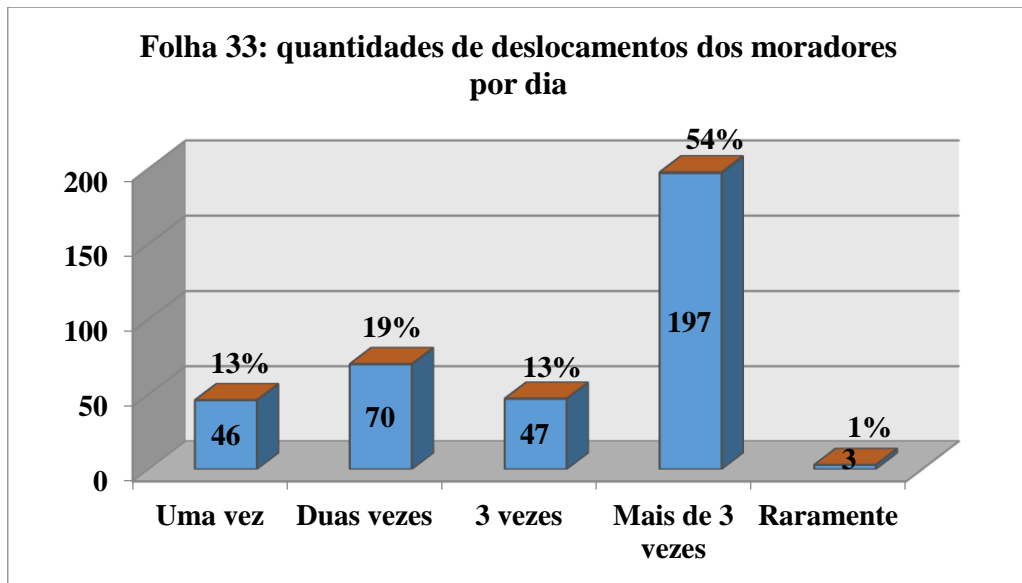
Dos 363 entrevistados, ressalta-se que a pesquisa abarcou diversas faixas etárias, dentre eles: jovens, adultos e idosos. Para responder o formulário, a única exigência feita, era a de que a pessoa tinha que ser morador do bairro, para poder relatar com o máximo de fidelidade possível, como se desencadeava a problemática questão da mobilidade urbana na Folha. Nesse contexto, os dados adquiridos foram organizados e serão apresentados a seguir em forma de gráficos e quadros.

3.4.1 Descrição do Perfil socioespacial dos moradores da Folha 33 (Nova Marabá-PA/Marabá-PA)

Tendo como base a afirmativa do autor Vasconcellos (2001), mencionada no início deste trabalho, o qual cita que os itens de ocupação principal, renda, idade e nível educacional, são os indicadores que mais interferem na mobilidade, pode-se dizer então, que a importância da escolha desses indicadores, justifica-se por eles serem essenciais na caracterização de uma dada população, não podendo ser considerados de forma isolada, mas sim, como elementos ligados.

Nessa perspectiva, o primeiro resultado da aplicação dos itens dos formulários, refere-se a quantidade de deslocamentos realizados ao dia pelos 363 moradores questionados, pois o deslocamento de cada um deles é de fundamental importância para a reprodução social. Assim, conforme os dados do Gráfico 1, constatou-se que prevaleceu o deslocamento de mais de três vezes ao dia (54 % dos entrevistados – 197 pessoas), ou seja, esse expressivo percentual, corresponde àquelas pessoas que já têm uma rotina/jornada estabelecida (trabalho, faculdade, deixar filhos na escola, etc). Cabe destacar também, que conforme o mapa 3, os serviços de atendimentos destinados à população da Folha 33, localizados dentro do bairro, ainda são poucos para atender as demandas, o que conseqüentemente, força os moradores a se locomoverem e a saírem do bairro com uma frequência ainda maior. Os demais se deslocam com menos frequência, e apenas para ir ao médico, banco e outros serviços, casa do vizinho, conforme pode ser observado.

Gráfico 1 - Folha 33: quantidades de deslocamentos dos moradores por dia

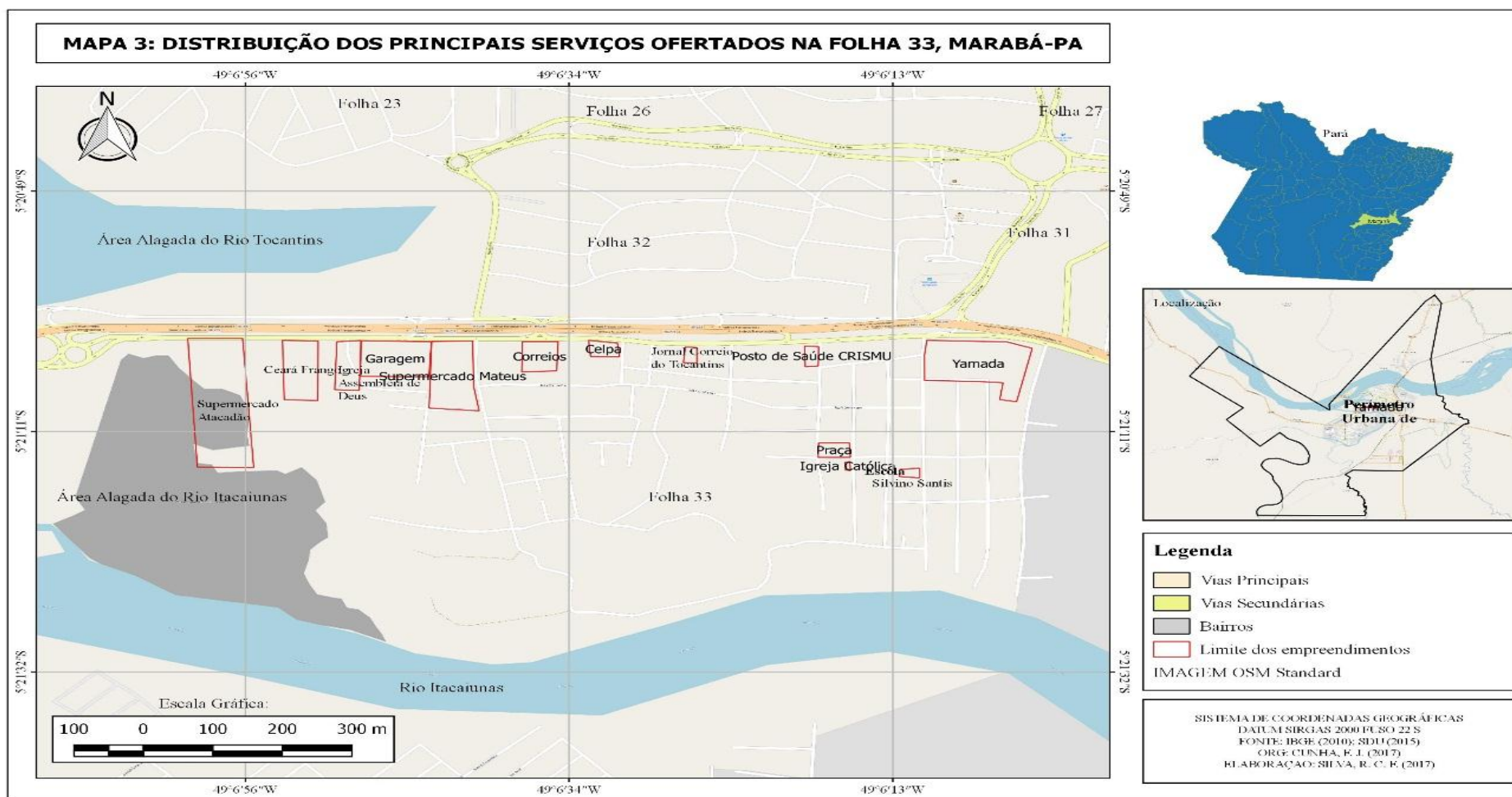


Autora: CUNHA, J. F. (2017)

Fonte: Pesquisa de Campo, jun.2017

Nessa perspectiva, para justificar a mencionada quantidade de deslocamentos realizados ao dia, destaca-se a seguinte afirmação:

Ao circular, a pessoa realiza atividades interligadas por uma rede de tempo e espaço. Esta rede é formada por origens e destinos distribuídos no espaço, sendo que o viajante precisa consumir tempo para ir de um ponto ao outro. A operação cotidiana desta rede é feita pelas pessoas, considerando-se principalmente recursos e técnicas pessoais de otimização de tempo e custos. As quantidades de tempo e de espaço gastas nos deslocamentos representam “orçamento espaço-tempo” alocados pelas pessoas. (HAGERSTRAND, 1987, p. 41 – 42).

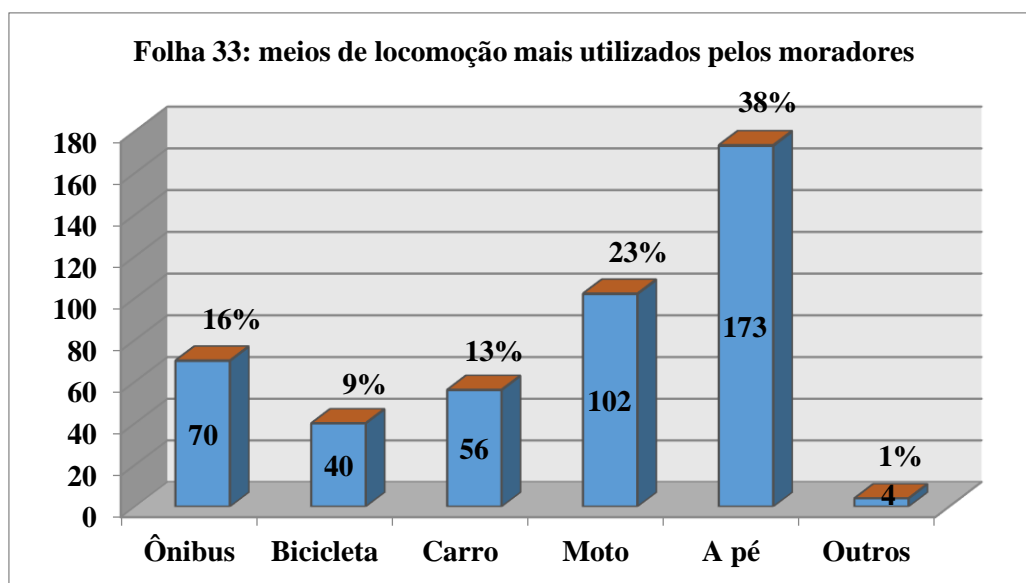


MAPA 3: Distribuição dos principais serviços ofertados na Folha 33, Marabá/PA

Fonte: IBGE (2010); SDU (2015)

No que diz respeito ao principal meio de locomoção (ônibus, bicicleta, carro, moto, a pé e outros) utilizado pelos moradores para realizarem suas atividades diárias, conforme o gráfico 2, nota-se que o meio de transporte a pé – não motorizado (VASCONCELLOS, 2012), aparece com mais frequência de vezes (173), correspondendo a 38%. Segundo relatos dos moradores entrevistados, realizar o trajeto a pé, após a duplicação da rodovia – BR 230, gera certa economia de tempo, combustível e de dinheiro, uma vez que o retorno que dá acesso à entrada da Folha 33, caso se esteja voltando, por exemplo, da Rodoviária da Folha 32, tornou-se inadequado e quase que inacessível por grande parte dos moradores. Então, nesse contexto, cabe esclarecer que mesmo a Rodovia Transamazônica não oferecendo a devida segurança em sua travessia, ainda assim, muitos moradores preferem arriscar suas vidas atravessando a Rodovia a pé.

Gráfico 2 - Folha 33: meios de locomoção mais utilizados pelos moradores



Autora: CUNHA, J. F. (2017)

Fonte: Pesquisa de Campo, jun.2017

O segundo meio de transporte mais utilizado pelos moradores, neste caso, transporte motorizado (VASCONCELLOS, 2012), são as motos, as quais apareceram na pesquisa 102 vezes (23%). Segundo os motoqueiros, o uso das motos oferecem praticidade e agilidade para que eles possam trafegar nas ruas e proximidades da Folha 33, uma vez que as ruas não são asfaltadas (figura 3: imagem 2), possuem muitos buracos e valas abertas, o que conseqüentemente, acaba interferindo diretamente no

direito de ir e vir de cada cidadão. Cabe esclarecer, que 16% (57 dos entrevistados) utilizam mais de um meio de transporte por dia para a realização de seus trajetos.

No lado prático, o processo de reprodução requer mobilidade física para realizar as atividades. Ele também implica a disponibilidade de meios de transporte, seja os meios não-motorizados e pessoais (a pé, bicicleta), seja os meios motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica a ligação física e temporal adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados. Portanto, o processo de reprodução é uma combinação entre meios pessoais, o sistema de circulação e os destinos desejados. Isso requer uma melhor compreensão das diferenças entre uma visão mais abrangente da acessibilidade. (VASCONCELLOS, 2001, p. 40).

Figura 3: Prancha de fotos da BR 230 após a duplicação da Rodovia Transamazônica



Fonte: CUNHA, J. F. (2017)

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

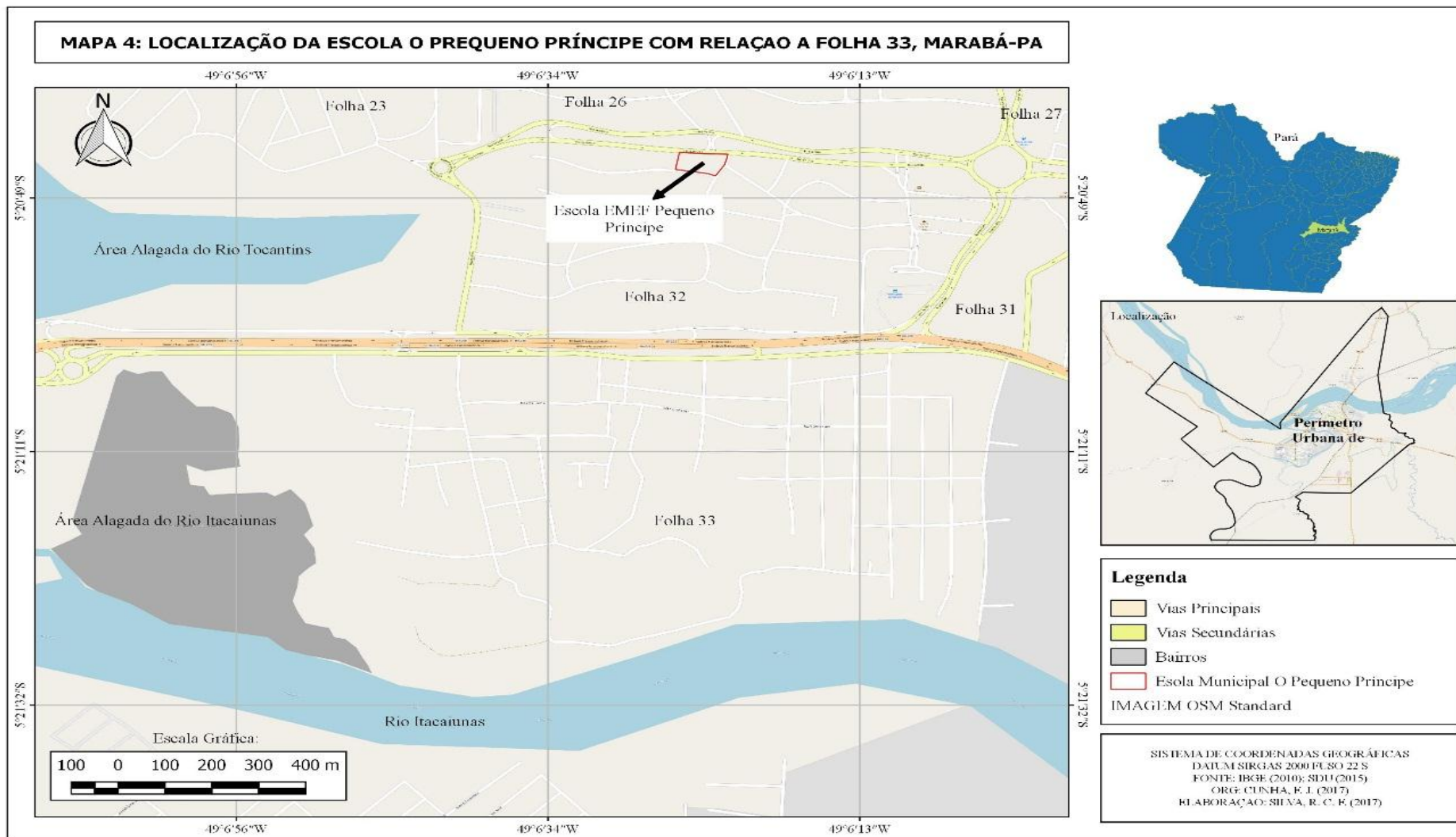
Durante a realização das entrevistas, verificou-se que há um certo conflito entre o pedestre e o motorista em interseções de meio de quadra, durante a realização dos trajetos, pois:

Ao cruzar uma via, um pedestre está preocupado com a sua segurança, enquanto o motorista deseja passar o mais rápido possível, com pouco atraso (fluidez). Em uma negociação direta do direito de passagem, o pedestre precisará achar as “brechas” de tempo (*time gaps*) que permitem o cruzamento seguro. Neste caso, a fluidez dos motoristas é otimizada às custas da fluidez dos pedestres, podendo ocorrer atropelamentos caso haja erro de cálculo por parte dos pedestres. Ao contrário, se um semáforo for instalado para melhorar a segurança dos pedestres, isto afetará a fluidez dos motoristas. (VASCONCELLOS, 2001, p. 101).

Quando questionados sobre as finalidades mais frequentes de seus deslocamentos, um número bastante significativo dos entrevistados citou mais de uma das opções. Isso se pode justificar, pelo fato de grande parte deles, já ter uma rotina com diversas atividades estabelecidas. Nesse contexto, a ocupação diária que apareceu com maior frequência foi trabalho (123 vezes – 25%), seguida de ida ao mercado (119 vezes – 25%) e escola (92 vezes – 19%). Esse último item, teve uma porcentagem expressiva, por conta de muitos dos moradores terem filhos que estudam na escola O Pequeno Príncipe (Mapa 4), o qual fica relativamente distante da Folha 33, uma vez que a maioria dos alunos chegam até a ele a pé ou de bicicleta.

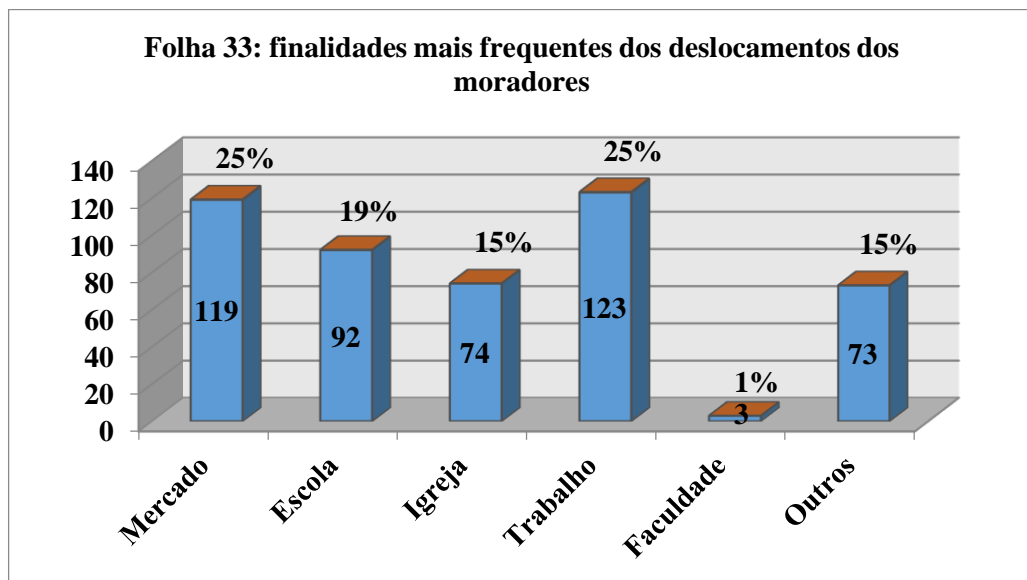
MAPA 4: Localização da Escola O Pequeno Príncipe com relação a Folha 33, Marabá/PA

Fonte: IBGE (2010); SDU (2015)



Nesse contexto, enfatiza-se que, por uma questão de segurança na travessia da Rodovia Transamazônica, eles preferem ir deixá-los e buscá-los. Na opção outros, representada por 15% dos entrevistados (73 pessoas) foram citados com mais frequências, os seguintes locais: bancos, hospitais, postinhos de saúde, casa de parentes e casas de vizinhos. O quantitativo dos demais locais de locomoção pode ser mais bem observado no seguinte gráfico 03.

Gráfico 3 - Folha 33: finalidades mais frequentes dos deslocamentos dos moradores



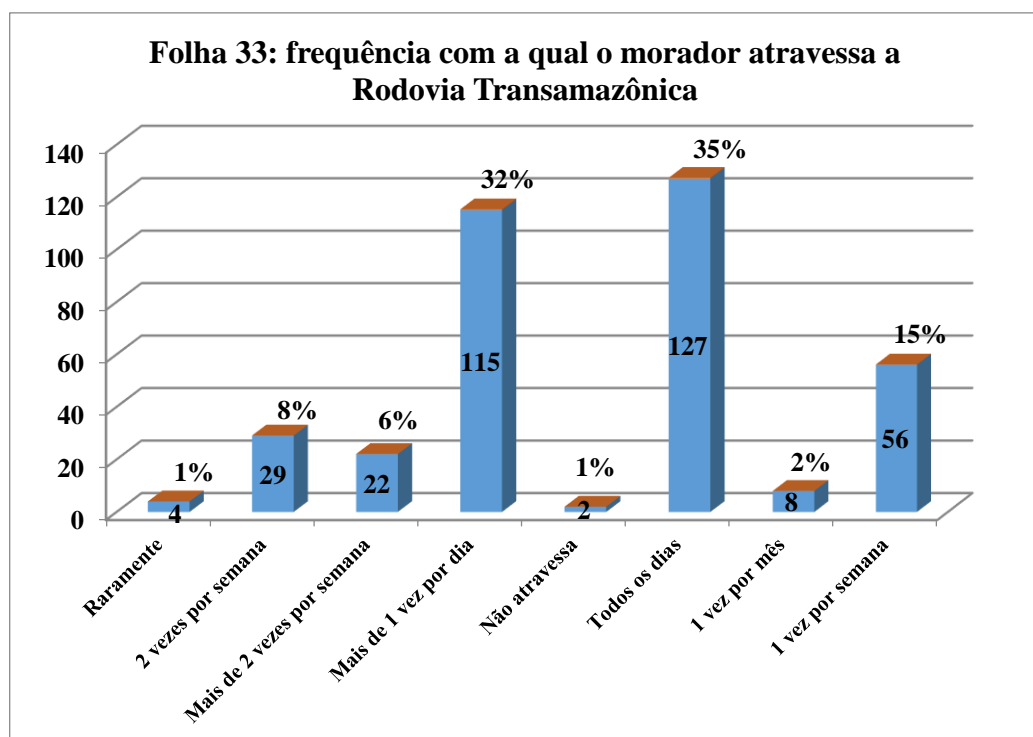
Autora: CUNHA, J. F. (2017)

Fonte: Pesquisa de Campo, jun.2017

No que se refere ao sentimento de satisfação e insatisfação por parte dos moradores da Folha 33, em relação à mobilidade urbana, expressivamente 279 (77%) dos 363 entrevistados, afirmaram se sentirem excluídos, esquecidos e rejeitados pelas autoridades políticas, pois segundo eles, a Folha não oferece segurança para se trafegar. Mas, ainda assim, 23% (84) dos moradores questionados, afirmaram se sentirem seguros e realizarem os seus trajetos de forma digna, durante o período no qual, necessitam se locomover pelas ruas da Folha 33. Acredita-se que essa resposta, dê-se a falta de conhecimento das devidas funções dos agentes políticos, e também, da falta de conhecimento de seus próprios direitos.

Quando questionados sobre a necessidade de atravessar a Transamazônica, seja de a pé, carro, moto, bicicleta ou ônibus, apenas dois (1%) dos moradores entrevistados, relataram não se deslocarem dentro e nas proximidades da Folha 33, por conta dos seguintes itens: idade e saúde debilitada; risco e índices de acidentes, os quais passaram a serem ainda maiores na travessia da BR 230, após a duplicação da rodovia; ruas inadequadas; e, falta de segurança. E quando questionados sobre a quantidade de vezes que atravessam a Transamazônica, 32% (115) dos moradores entrevistados, disseram atravessar e correr riscos de acidentes e mortes mais de uma vez por dia. Conforme o gráfico a seguir, constatou-se que entre os 363 entrevistados, há uma grande frequência de deslocamento, o que contribui de forma direta para a reprodução socioespacial, e também, para que as relações se estabeleçam e se intensifiquem no mencionado espaço.

Gráfico 4 - Folha 33: frequência com a qual o morador atravessa a Rodovia Transamazônica



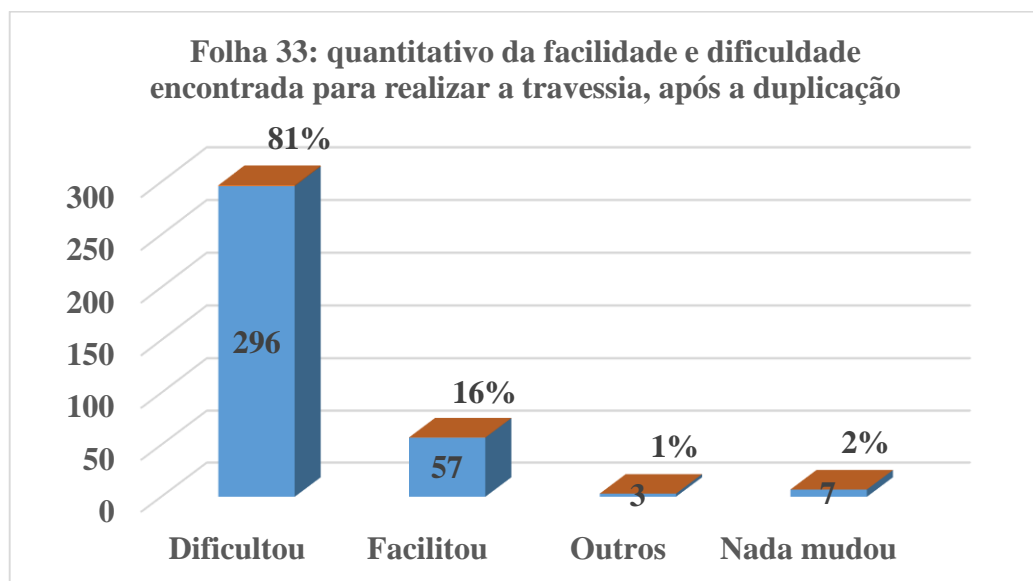
Autora: CUNHA, J. F. (2017)

Fonte: Pesquisa de Campo, jun.2017

Conforme pode ser comprovado a seguir (Gráfico 5), 81% (296) dos entrevistados disseram que após a duplicação da Rodovia Transamazônica, dificultou-se ainda mais a travessia na BR 230. Segundo eles, o problema não está no ato da Rodovia ter sido duplicada, mas sim, no fato de não se ter pensado em instrumentos suficientes para proporcionar uma

travessia digna e segura para essa população, após a mencionada duplicação. Ressaltaram ainda que, antes da duplicação, também não havia uma travessia adequada, entretanto, pelo menos, os moradores tinham as entradas e saídas que davam acesso ao bairro, localizadas num único retorno – ao lado do Posto de combustível Copa 94, e que além disso, eram menos pistas para serem atravessadas, e também, já estavam adaptados a essa crítica realidade socioespacial.

Gráfico 5 - Folha 33: quantitativo da facilidade e dificuldade encontrada para realizar a travessia, após a duplicação



Autora: CUNHA, J. F. (2017)

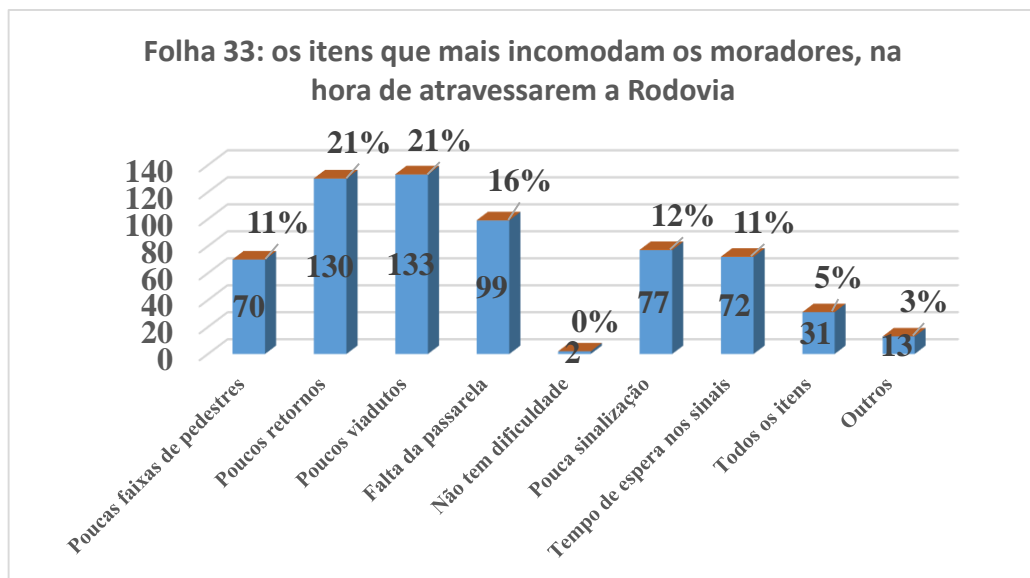
Fonte: Pesquisa de Campo, jun.2017

Mesmo tendo uma expressiva porcentagem para o item dificultou, ainda assim, 16% (57) dos entrevistados afirmaram que a duplicação da BR 230, interferiu de forma positiva em seus deslocamentos. Conforme o gráfico 5, para 2% (7) dos entrevistados, suas respectivas rotinas não sofreram alterações, e 1% (3) dos entrevistados preferiram não opinar ou não tinham uma resposta definida.

Segundo os entrevistados, o que mais os incomoda na hora de realizar a travessia, pode-se dividir nas duas seguintes categorias: para aqueles moradores que utilizam exclusivamente o transporte não motorizado (a pé), a falta da passarela e a existência de pouca sinalização (não há o cronômetro para marcar o tempo inicial e final do semáforo, além da faixa para pedestres já está bastante ilegível – figura 3: imagem 3), aliada a falta de conscientização e respeito por parte de alguns motoristas, os quais não levam em consideração as leis de trânsito e o direito de ir e vir do pedestre (figura 3: imagem 4), lideram

os rankings, por aparecerem no gráfico abaixo com mais frequência; e, para aqueles moradores que fazem uso de transportes motorizados (moto, carro, ônibus e táxi), o que mais passou a incomodá-los, após a duplicação, foi a ausências de retornos e/ou viadutos, a retirada do anel viário proposto no projeto, o qual possibilitaria aos moradores o direito de acesso a entrada e a saída na Folha 33, pois sem esses itens, os motoristas acabam perdendo mais tempo em seus deslocamentos, se estressam e se desgastam ainda mais, fisicamente e emocionalmente.

Gráfico 6 - Folha 33: os itens que mais incomodam os moradores, na hora de atravessarem a Rodovia



Autora: CUNHA, J. F. (2017)

Fonte: Pesquisa de Campo, jun.2017

Outro ponto negativo, bastante exposto pelos moradores que andam de a pé ou de bicicleta, refere-se a falta de sinalização e faixas de pedestres espalhados no meio da Rodovia (figura 3: imagens 5, 6 e 7), pois os moradores que moram entre o Supermercado Mateus e os sinais de trânsito que dão acesso à Rodoviária da Folha 32, caso queiram se locomover e atravessar a Transamazônica, só têm duas opções: ou andam para o início ou para o final da Folha. E isso, prejudica principalmente as crianças e adolescentes que arriscam suas vidas atravessando a Rodovia, geralmente, para terem acesso ao Colégio O Pequeno Príncipe (mapa 4). Nesse contexto, cabe esclarecer que por mais que seja uma BR, a qual segundo algumas regras de engenharias, não permite o uso e aplicações de constantes faixas, sinalizações e outros mecanismos, tanto quanto os que podem ser postos nas avenidas da cidade, entretanto, ressalta-se que antes da existência da mencionada duplicação da Rodovia Transamazônica,

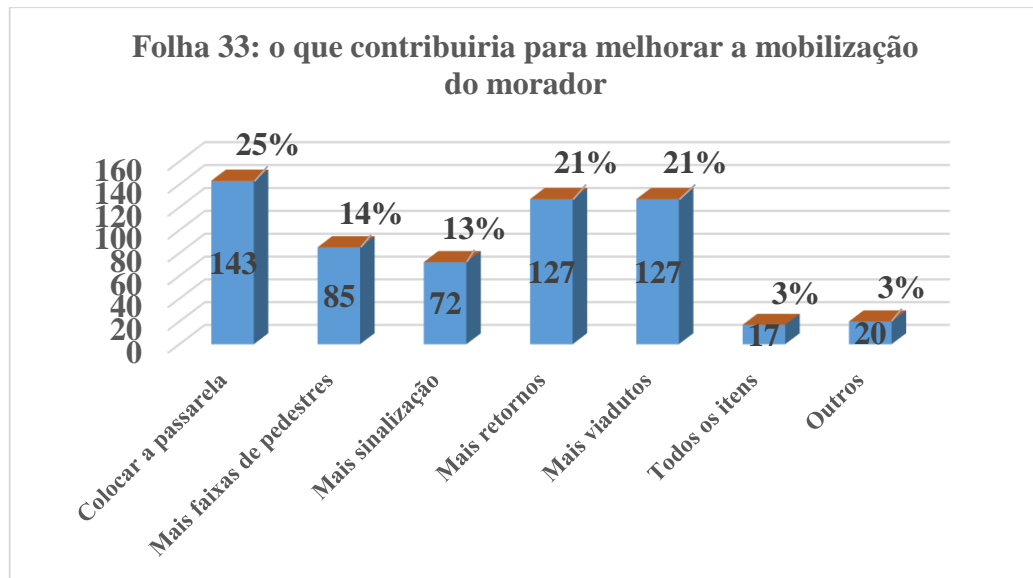
sabe-se que já havia uma população, residente e dependente daquele espaço, logo, deveria ter sido proposto no Projeto de Executivo de Engenharia (2008), soluções para tal problemática, como por exemplo, a implantação de uma passarela que atendesse as necessidades daquele público, no que tange a travessia.

Quando questionados a respeito de se sentirem ou não, socialmente excluídos de seus direitos de locomoção, constatou-se que 87% (317) dos entrevistados disseram que sim. Os entrevistados relataram se sentirem, enquanto população, esquecidos, segregados e excluídos pelas autoridades e órgãos competentes. E uma pequena porcentagem de 13% (46) dos entrevistados, disseram que não se sentem excluídos do seu direito de ir e vir.

Quando indagados a respeito do que poderia ser feito para melhorar a mobilização na travessia da Rodovia Transamazônica, segundo os entrevistados (gráfico 7), dever-se-ia priorizar os seguintes itens: colocar a passarela, mais faixas de pedestres e mais sinalização, esses itens, de certa forma, amenizariam a falta de segurança na travessia daqueles sujeitos que se deslocam a pé; e o ato de inserirem mais retornos e viadutos, facilitaria o trajeto daqueles moradores que se locomovem por meios motorizados (carro, moto, etc.).

Verificou-se ainda (gráfico 7), que 3% das pessoas questionadas marcaram a opção outros (por 20 vezes aparece a escolha desta palavra), a qual segundo os entrevistados, refere-se a falta do uso de redutores de velocidades e radares, itens esses que ajudariam a evitar e a reduzir o índice de acidentes na rodovia; a falta de conscientização por parte dos motoristas no trânsito, pois muitos deles, não obedecem as faixas de pedestres e muito menos o devido tempo de espera dos sinais (figura 3: imagem 4); a escassez de interesses e intervenções políticas e públicas, voltadas para a mobilização do bairro; e ainda, a falta de trabalhos de monitoramento, de forma mais intensiva, voltado para o direito de ir e vir dos pedestres, por parte de órgão competentes, tais como: DMTU (Departamento de Trânsito Urbano) e PRF (Polícia Rodoviária Federal).

Segue o gráfico com as respectivas porcentagens e quantidades de vezes que aparece cada palavra. Só a título de esclarecimento: os entrevistados eram livres para marcarem mais de uma opção no ato do preenchimento do formulário. Nesse contexto, os dados tiveram que ser computados pela quantidade de vezes que cada item aparecia, conseqüentemente, o total de respostas, será maior que o total de formulários preenchidos.

Gráfico 7 – Folha 33: o que contribuiria para melhorar a mobilização do morador

Autora: CUNHA, J. F. (2017)

Fonte: Pesquisa de Campo, jun.2017

O último item, verificado mediante a aplicação dos formulários, diz respeito ao grau de coerência e competência, por parte da equipe e responsáveis pela elaboração e execução do Projeto Executivo de Engenharia (2008). Assim, tendo como base os resultados da aplicação dos 363 formulários, pôde-se constatar que 98% (356) dos entrevistados disseram que o Projeto Executivo de Engenharia (2008) foi mal elaborado ou mal executado, ou seja, deixou a desejar em algum requisito, e, apenas 2 % (7) do total de entrevistados afirmaram que o Projeto Executivo de Engenharia (2008) foi bem elaborado e bem executado, e que estão satisfeitos com os resultados da obra de duplicação da Rodovia.

Quadro 6 – Itens da má execução e má elaboração do Projeto Executivo de Engenharia (2008), mencionados pelos moradores

Itens da MÁ ELABORAÇÃO do Projeto Executivo de Engenharia (2008), mencionados pelos entrevistados	Itens da MÁ EXECUÇÃO do Projeto Executivo de Engenharia (2008), mencionados pelos entrevistados
- Falta de sinalização adequada;	- Retirada dos anéis viários, viadutos e retornos que davam acesso à Folha 33;
- Falta de planejamento;	- Falta de fiscalização por conta das autoridades competentes;
- Projeto estruturalmente mal elaborado;	- Distribuição de poucas faixas de pedestres na BR 230;
- Exclusão social dos moradores da Folha 33;	- Privilegio de outros interesses políticos;
- Logística mal pensada;	- Logística mal executada;
- Faltou administração coerente e competente para acompanhar a elaboração do projeto;	- Faltou administração coerente e competente para acompanhar a execução do projeto;
- Faltou um planejamento voltado especificamente para a locomoção dos pedestres, o qual deveria visar até mesmo a colocação de paradas de ônibus mais próximas da Folha 33 (figura 3: imagem 8 - localização da distância de uma das paradas de ônibus).	- Faltou distribuir melhor os semáforos;
	- Mudança do projeto original

Fonte: Trabalho de campo, 2017.

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Conforme o quadro 6, torna-se possível identificar os principais itens de insatisfação na elaboração e execução do projeto de duplicação da BR 230, mencionados pelos moradores.

3.4.2 Aspectos da Duplicação da rodovia a partir da ótica dos moradores da Folha 33

Durante o período no qual se esteve na Folha 33, realizando o preenchimento dos formulários, conheceu-se dois moradores, os quais se destacaram e contribuíram muito para o enriquecimento da presente pesquisa, são eles: Seu Pedro - trabalhador autônomo, 45 anos de idade, e mora no bairro há 30 anos; e, Maria Luzana de Jesus - bacharel em Ciências Sociais com ênfase em Ciências Políticas, pela antiga UFPA de Marabá, 56 anos de idade, e é moradora da Folha 33 há 22 anos. Cabe destacar, que Maria Luzana de Jesus, juntamente com Maria Angelita Leite de Souza (Presidente da Associação dos Moradores da Folha 33), Doralino de Sousa Santos, Gracimar da Silva Santos Gomes e Ginivan Gomes de Sousa foram fortes representantes dos moradores - Folha 33, no sentido de lutar pelo direito de locomoção do cidadão, durante o período de duplicação da Rodovia Transamazônica.

Segundo o relato desses dois moradores (Pedro e Maria Luzana de Jesus), devido questões e diversos interesses políticos, mudou-se o projeto original da duplicação da rodovia, o qual a SEVOP, conforme solicitado via ofício (apêndice 02), cedeu uma cópia. Nesse novo projeto, segundo os moradores ocorreu o “aborto” do anel viário, ou seja, foi retirado do projeto original o anel viário que daria acesso à entrada e saída da Folha 33, pois esse item, já não constava mais no projeto cedido pela SEVOP. Porém, a veracidade dessas informações, poderão ser mais bem ratificadas, mais adiante com as entrevistas e anexos (1, 2, 3 e 4) dos documentos comprobatórios sobre o mencionado fato.

Ressalta-se que graças aos manifestos, mobilizações e lutas da comissão representante e dos moradores da Folha 33 (anexo 5 e 6), após a duplicação da BR 230, eles conseguiram que fosse colocada, pelo menos, a subida de acesso, ou seja, saída da Folha 33 - sentido Rodoviária Folha 32, a qual foi retirada de forma bastante brutal do projeto, conforme relatos e documentos apresentados pelos moradores. A seguir, serão apresentados alguns trechos das entrevistas realizadas com o Seu Pedro e Maria Luzana de Jesus.

Eu estava ali na entrada da rua principal, olhando as máquinas trabalharem na duplicação. Estavam tirando e reconstruindo a rodovia que a gente tinha de mão dupla e a nossa rotatória, quando um amigo me falou: - Luzana, você não está sabendo o que está acontecendo? Nós, não vamos mais ter o nosso projeto. Nós, não vamos ter mais o nosso viaduto. Os viadutos serão retirados e aí será uma pista de alta velocidade. E a nossa saída para o centro e para o Terminal Rodoviário, será em frente à Volvo Paulista? E respondi a ele: - Não. Não me fale uma coisa dessas. Isso é verdade? E ele me respondeu: - Sim. Você não está sabendo disso? Então, eu disse a ele que não, mas que iria investigar e pesquisar pra ver se isso era verdade. Daí, falei com uns amigos ali, que não estava acreditando que não teríamos mais o nosso viaduto! Isso está no projeto. Inclusive, ele foi até começado. Eles fizeram um buraco lá que seria a base do projeto. Depois, eles tamparam. Eu fiquei perplexa pela

quantidade de quilômetros que iríamos ter que percorrer do último viaduto, ali próximo, aonde hoje é o Mateus, até o Auto Peças Paulista, retornando, pra poder irmos para o Terminal Rodoviário, acessar o Terminal Rodoviário, Os Correios, Banco do Brasil... Aí eu fiquei apavorada, e fui investigar. Fui no DNIT. Primeiro, conversei com o pessoal da empreiteira, que estavam na época, e aí eles falaram que era verdade. Mas, como obra era Federal, é do DNIT, né... Eu fui lá no DNIT conferir. Eu e Emília. E realmente, constatamos que era verdade. O nosso viaduto não ia mais ser implantado, aqui em frente à Folha 33. Aí eu fiquei apavorada, porque não é fácil você ficar isolado, né? (Maria Luzana de Jesus, entrevista concedida no dia 08.07.2017).

Nota-se neste primeiro trecho da entrevista, o apavoramento demonstrado pela moradora, tendo em vista que ela descobriu por terceiros, que o viaduto foi retirado do projeto, sem ao menos ter sido comunicado à população, e conseqüentemente, o bairro ficará excluído e isolado. Na figura abaixo, cedida pela própria moradora Maria Luzana de Jesus, torna-se possível ratificar o que ela relatou neste trecho de sua entrevista.

Figura 4: Trevo de acesso à Rodovia, proposto inicialmente



Fonte: Trabalho de campo/DNIT, 2017.

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Conforme a figura 4, elaborada pelo DNIT (ela aparece apenas no projeto original), fica evidente a presença dos anéis viários, os quais deviriam ter sido construídos, exatamente aonde foi feita apenas a subida/saída da Folha 33, a qual dá acesso à Rodoviária da Folha 32. Entretanto, isso não aconteceu, em virtude dos interesses políticos, pessoais e financeiros, acabarem se sobressaído sob os interesses públicos, pois para que estes anéis viários fossem construídos, teria que se ocupar uma parte do terreno destinado à construção do Yamaha.

Outros interesses políticos que ficaram em evidencia, destacaram-se nas falas do senhor Pedro:

Tinha dois moradores aqui na Folha 33, que puxaram o viaduto lá para perto do Mateus, pois os dois eram vereadores, e com interesse de ganhar o dinheiro, puxaram o viaduto lá pra perto do Mateus. Porque, houve um dinheiro aí, uma propina pra eles... Com certeza, eles pegaram o dinheiro, e puxaram o viaduto pra lá. Hoje, não mora mais nenhum aqui, pois o interesse era o dinheiro. Mudaram e esqueceram a Folha. Um já até faleceu, e outro, ainda tá vivo por aí, mas é ex-vereador. (Seu Pedro, entrevista concedida no dia 23.06.2017).

Figura 5: Trevo de acesso à Rodovia, como de fato foi executado e construído



Fonte: Trabalho de campo, 2017.

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

De acordo com a figura 5 é possível constatar a atual configuração viária que foi implantada na Rodovia Transamazônica. Olhando para esta figura, fica fácil ratificar o quanto ela é reflexo de todos esses interesses particulares e políticos, e também, sinônimo de exclusão e isolamento social.

Segundo Maria Luzana de Jesus:

No projeto original haviam dois viadutos: um em frente ao trevo da Marabá Pioneira, na entrada da Avenida principal, próximo aqui aonde eu moro; e o outro lá... aquele primeiro viaduto que foi construído ali, dando acesso à Marabá Pioneira. Aí, no governo do Maurino né, o projeto foi modificado/foi alterado, ou seja, retiraram/suprimiram/abortaram o nosso viaduto daqui, e colocaram ali na VP 8, mesmo isso não estando proposto no projeto. Criaram um terceiro viaduto, e colocaram entre um e outro ((figura 3: imagem 2). Hoje, nós sabemos... Até então,

nos perguntávamos por que fizeram isso? Por que colocaram um viaduto próximo ao outro? Hoje, nós sabemos que um desses viadutos, era para atender o comércio ali nas mediações. E igreja também. (Maria Luzana de Jesus, entrevista concedida no dia 08.07.2017).

Após essas descobertas e inquietações, Maria Luzana organizou uma equipe e abaixo-assinados, e começou a reivindicar por meios legais o direito de ir e vir dos moradores da Folha 33, ou seja, passou a ser uma das principais porta-vozes do bairro. Nesse contexto, segue em anexo (anexo 2, 3, 4 e 7) os primeiros documentos reivindicatórios, elaborado pela mencionada equipe. Esse documento foi encaminhado ao engenheiro do DNIT, no dia 23/09/2011, com cópias para a Secretaria de Obras, Câmara Municipal de Vereadores e Ministério Público.

No mencionado documento, os moradores reivindicam os três seguintes itens: 1º) reconstrução da rotatória da Folha 33 ou de uma pista que permitisse os moradores entrarem e saírem da Folha, sem grandes transtornos; 2º) rebaixamento do aterro da pista que estava sendo construída, ligada à Folha 33, para evitar alagamento das casas em dias chuvosos; 3º) construção de uma passarela, próximo ao viaduto da VP 8, para que os pedestres pudessem realizar a travessia com o mínimo de segurança possível. E, seguem em anexo (documento 3 e 4) também, outros documentos reivindicatórios.

Após essas e outras reivindicações, de acordo com a nota de esclarecimento (anexo 8), ocorreu uma reunião, em 28 de setembro de 2011, com Maurino Magalhães (na época prefeito), diretor do DNIT e outras autoridades políticas. Nessa reunião, ficou acordado que iriam providenciar a construção da passarela, e também, se propuseram a encontrar uma solução para a rotatória Folha 33. Entretanto, conforme as atuais fotos da rodovia (figura 5: imagens 9 e 10) constam-se que esse acordo não saiu do papel, pois o que se foi conseguido por parte dos moradores, foi apenas a “quebra do muro de Berlim” (subida de acesso à Rodoviária da Folha 32), assim, intitulado por eles.

Em um dos momentos de luta pela mobilidade urbana dos moradores da Folha 33, Maria Luzana conseguiu agendar uma reunião com o DNIT nacional, a qual aconteceu em Brasília, por intermédio, na época, do Deputado Estadual Zé Geraldo e Bernadete ten Caten (conforme anexo 9). Na ocasião, em 18/10/2011, discutiu-se sobre o isolamento da Folha 33 e a reconstrução de sua rotatória. No oportuno momento, foram entregues ao Jorge Ernesto Pinto (diretor do DNIT Nacional – Brasília/DF) vários documentos das reivindicações realizadas pelos moradores no município de Marabá (anexos 10, 11, 12 e 13). Cabe esclarecer que esses anexos representam todos os demais, os quais vão até a página 51, porém com o mesmo texto, alterando assim, apenas as assinaturas dos 532 moradores do bairro. Após essa

reunião do DNIT nacional (anexo 56), Jorge Ernesto Pinto (Diretor Nacional do DNIT), comprometeu-se a encaminhar uma solução ágil para as problemáticas apresentadas em Brasília/DF. Mas, conforme o documento nº 7/2011 (anexo 14, 15 e 16), encaminhado à Prefeitura de Marabá, no dia 09/11/2011, cobrando retornos do acordo feito em Brasília/DF, esclarece-se que, o engenheiro do DNIT, alegou que a rotatória foi eliminada para evitar acidentes diários, e que numa rodovia Federal, não pode haver engarrafamento de trânsito.

Entretanto, cabe salientar que antes da duplicação da Rodovia, já existia naquele cruzamento uma rotatória, a qual permitia o acesso de entrada e saída da Folha, há mais de 27 anos. E conforme pode ser constatado na tabela 5, concedidos pela PRF – via ofício (apêndice 8), comprova-se que o índice de acidentes na BR 230, tornaram-se bem maiores, após a retirada da mencionada rotatória e duplicação da rodovia. Ou seja, durante o período de construção e após a construção de duplicação da Transamazônica.

Tabela 5 – Índices dos acidentes ocorridos na BR 230 (ano de 2006 à 2017)

ANO	QUANTIDADE DE ACIDENTES (BR 230, KM 116)
2006	03
2007	01
2008	05
2009	20
2010	24
2011	08
2012	06
2013	10
2014	10
2015	13
2016	04
2017	05

Fonte: PRF, 2017.

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Nos dados gerados pelo sistema da PFR, não dá para saber em qual lugar especificamente da BR 230, ocorreram esses acidentes, pois o sistema calcula o resultado total de cada Rodovia. Entretanto, segundo informações do entrevistado Pedro:

Antes da duplicação da Rodovia, morreu neste trevo de acesso à Folha 33, somente uma pessoa, e após a duplicação, já morreram nove. Esta duplicação complicou a situação do pessoal da Folha 33, porque não tem sinalização e muito menos um viaduto ali na travessia. Nós queremos um viaduto ali. Creio que só ele não resolveria nossos problemas, mas pelo menos, ameniza a situação. O viaduto, não era pra ter ido pra lá (pra frente do Mateus), porque lá, tá um em cima do outro, e, enquanto aqui, precisa de um, lá tem dois. Eu acho que alguém puxou a panelinha pra lá. Interesse político, com certeza. (Seu Pedro, entrevista concedida no dia 23.06.2017).

Nesse contexto, verifica-se que até o ano de 2008, período no qual, ainda não havia se iniciado a obra prática de execução da duplicação da Rodovia Transamazônica, mas apenas o projeto escrito da mesma (escrito e projetado no ano 2008), faleceu na BR 230 de algum tipo de acidente no trânsito, apenas 09 pessoas. Segundo relatos do entrevistado acima, apenas uma dessas mortes, ocorreu no trecho Folha 33. Porém, a partir do ano de 2009, período no qual se iniciou de fato duplicação da Rodovia Transamazônica (mês de julho), até o mês de julho do presente ano, infelizmente, faleceram 100 pessoas, e dessas, 09 tiveram suas vidas ceifadas, nos sinais de trânsito da Folha 33, batizados pelos próprios moradores, como o “sinal da morte”.

Ou seja, conclui-se que os índices de acidentes, cresceram de forma absurda com a duplicação da Rodovia, a qual teve o seu projeto mal elaborado e mal executado, deixando assim, a desejar em muitos requisitos. E como resposta negativa à sociedade, trouxe consigo uma série de consequências para a população localizada no entorno.

Seguindo com as reivindicações, de acordo com o anexo 17, 18, 19 e 20, a comissão representante da Folha 33, encaminhou documentos (01/11/2011), escritos e analisados pelo engenheiro Enilson Vieira Rocha (Analista de Infraestrutura de Transportes), ao engenheiro do DNIT, João Claudio Cordeiro da Silva Júnior, dizendo que no momento, mesmo a obra de duplicação da BR 230 estando em fase de término, poder-se-ia e havia condições legais e estruturais, para iniciar um novo projeto, exclusivamente, voltado ao objetivo de resolver o problema de exclusão social e isolamento dos moradores da Folha 33 (anexo 21 e 22: Maria Luzana poetiza e tece críticas do cenário social em questão), principalmente no que se refere ao direito de ir e vir dos pedestres, haja vista que é uma rodovia Federal e patrimônio público do DNIT.

Conforme o anexo 17, por se tratar de um caso de urgência, a prefeitura poderia ter apresentado um projeto ao DNIT às suas próprias custas. Salienta-se que no anexo 23 (ofício nº 4/2011), são expostos que dos 25% disponíveis para a obra de duplicação, mas foram gastos 24,60%, ou seja, ainda há em caixa 0.40% de 1%, para serem gastos na obra.

Insatisfeitos e cansados de promessas, os moradores recorreram ao MPE (Ministério Público Estadual), e encaminharam um documento à Promotora Josélia Leontina de Barros Lopes (anexo 24). O mesmo foi entregue no dia 21/01/2011, reivindicando a construção da rotatória, pois segundo os moradores, suas relações de poder com o centro, haviam sido cruelmente cortadas. E a promessa de colocarem a passarela, conforme o modelo seguinte (figura 3), não daria direito de acesso àquelas pessoas mais fragilizadas e limitadas do ato de

locomoção, tais como: idosos; deficientes visuais e físicos, principalmente os cadeirantes; e ainda as gestantes e operadas, pois no bairro há o Posto de Saúde Crismu (Centro de Referência Integrado à Saúde da Mulher), que é voltado especificamente para elas.

Figura 6: Modelo de como ficaria a passarela no trecho Folha 33 (Bairro Nova Marabá/PA)



Fonte: Bogeia, 2011.

Organização: CUNHA, J. F. (2017)

Esclarece-se, que em nenhum dos dois projetos de duplicação (original e o no modificado), constava que iria ter passarela no trecho Folha 33. A especulação sobre a possível implantação dela surgiu logo após a retirada dos anéis viários/viadutos (acesso à entrada e saída do bairro) e manifestações dos moradores (anexo 25 – manifesto poético, escrito por Maria Luzana), como uma tentativa de “dar um jeitinho” na exclusão social e isolamento causado no bairro.

Conforme a ata de reunião (anexos 26, 27 e 28) da audiência pública (MPE - Ministério Público Estadual), realizada no dia 23/11/2011, com a presença da Dra. Josélia Leontina de Barros Lopes (promotora de justiça), Enilson Vieira (Analista em Infraestrutura de Transportes do DNIT), vereadora Toinha e com os moradores representantes do bairro, Enilson Vieira afirmou na ocasião que a passarela a ser construída será adaptada para cadeirantes. Entretanto, até o presente momento, a mencionada ferramenta de mobilidade urbana, nunca nem foi começada.

Desesperados e sem ter mais o que fazer, desta vez, os moradores recorrem aos MPF (Ministério Público Federal), o qual se compromete a apurar as irregularidades, conforme

anexos 29, 30, 31 e 32. Sem maiores expectativas, conforme anexos 21 e 22, a Prefeitura de Marabá apresenta como solução, a seguinte medida paliativa para resolver o problema de limitação do pedestre/morador da Folha 33, dentro do prazo de 60 dias (anexo 33 e 34): colocar uma passagem para pedestres, com faixa de segurança que cruzará a BR 230, com semáforo em uma via de tráfego de veículos leves, no sentido bairro – centro da Nova Marabá. É interessante destacar que mesmo essa medida paliativa, tendo prazo estabelecido em lei para ser executada, extrapolou-se muito o prazo proposto (60 dias), conforme se pode observar nos anexos 35 e 36. No dia 08/08/2013, a comissão de moradores (responsáveis pela Folha 33, enviou um documento - anexo 37 e 38) ao MP, cobrando essas medidas.

De acordo com os anexos 39 e 40, conforme solicitação dos moradores ocorreu uma reunião, na qual estiveram presentes: o Procurador da República (Henrique Hahn Martins de Menezes), representante do DNIT (Enilson Vieira Rocha), representante do DMTU (Emmet Alexandre da Silva Moulton), representante da PRF (Jair Barata Guimarães), o secretário de Planejamento da Prefeitura de Marabá (Sr. Alberto Salame), representante da Câmara de Vereadores (Sra. Antonia Carvalho de Araújo Albuquerque - Toinha) e os representantes dos moradores da Comunidade Folha 33.

Nesse contexto, após discussões, foram acordados os seguintes encaminhamentos: a Prefeitura, no prazo de 45 dias, a contar do dia 14/08/2013, deverá se responsabilizar, em caráter paliativo, pela implementação da sinalização horizontal e vertical (semáforos com cronômetros, sinalizadores, tachões bi refletivos, além de sonoridades e redutores de velocidade, sem a construção de elevação vertical física – lombada física), ficando fechado o acesso de veículos nesse ínterim, salvo na hipótese de concluir tais pendências antes do término desse prazo. Na ocasião, o DMTU, ressaltou que as medidas tomadas são de caráter provisório, até que o DNIT implante a lombada eletrônica e radares de velocidade, ressaltando ainda, que a problemática em questão só será solucionada com a construção do anel viário, tendo em vista que até a presente data (14/08/2013), conforme o anexo 37, já faleceu no trecho 07 vítimas.

Os moradores, ainda recorram às autoridades em Brasília/DF (na época, Presidenta Dilma Rousseff), e tiveram retornos, por intermédio de seus representantes e responsáveis pelos devidos Departamentos de DF (anexos 40 a 52), os quais cobraram decisões e respostas positivas das equipes e autoridades competentes do município de Marabá. Nessa perspectiva, sentindo-se pressionados, o DNIT, na pessoa do engenheiro Enilson Vieira Rocha (analista em infraestrutura de transportes – Unidade Local de Marabá), divulga uma nota técnica

(anexo 53), na qual ele esclarece que tudo àquilo que foi acordado nas reuniões realizadas com os moradores e autoridades competentes, intimadas pelo MPE, foram cumpridas.

Ou seja, o engenheiro referiu-se à medida paliativa - implementação da sinalização horizontal e vertical (semáforos com cronômetros, sinalizadores, tachões bi refletivos, além de sonoridades e redutores de velocidade, sem a construção de elevação vertical física – lombada física), imposta no prazo de 45 (anexo 39). Entretanto, ressalta-se que essa medida, foi atendida em partes, pois conformes registros atuais da Rodovia Transamazônica (figura 5 – imagens: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11), não há presença semáforos com cronômetros, redutores de velocidade automáticos, radares, dentre outros itens. Destaca-se, que os moradores não se sentiram contemplados e/ou satisfeitos com a essa alternativa proposta, mas mesmo assim, eles aceitaram, por ser uma medida provisória. Entretanto, essa medida paliativa, perdura até os dias de hoje.

Segundo o engenheiro, as negociações entre as partes não obteve mais avanços, após parte das implantações feitas no acordo paliativo, devido o MPF não ter mais seguido e não ter mais insistido nas negociações, conforme o seguinte relato do procurador André Casagrande Raupp, o qual consta da página 167, dos documentos cedidos por um dos representantes dos moradores da Folha 33 (Maria Luzana de Jesus):

Mais fica evidente o esclarecimento se atentarmos para a ata de reunião que mostra com evidencia que o debate acordado enumerado alfabeticamente pelo procurador André Casagrande Raupp, na letra “g” diz **que o MPF se compromete a oficializar o DNIT para que promova estudo de viabilidade técnica e econômica para uma travessia que ampare o fluxo de veículos e pedestres no limite máximo que o projeto possa comportar a capacidade de pessoas e veículos**”. Esse acordo se deu pelo fato de o DNIT acatar a execução de medida imediata de alternativa para o caso, e que só após a implantação e operação satisfatória dessa alternativa, é que o próprio MPF provocaria oficialmente o DNIT dar início na medida administrativa que iniciaria o processo para construção de um viaduto para atender tais expectativas, que mesmo com as mudanças que ocorreram de viaduto no cruzamento da Folha 33. (Grifo do autor).

Entretanto, até a presente data, o MPF, não notificou o DNIT para o estudo da mencionada viabilidade técnica. Em consequência disso, os moradores cessaram suas reivindicações, e o silêncio voltou a reinar. Porém, espera-se que a após o término deste trabalho, as autoridades, mediante novas reivindicações dos moradores voltem a tomar medidas prudentes e dar continuidade ao que ficou acordado na nessa última reunião, ocorrida no MPE, entre as partes interessadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O direito de ir e vir de cada cidadão são garantidos na Constituição Federal (1988), entretanto, quando se trata de mobilidade urbana de pedestres, envolve uma série de fatores socioespaciais e socioeconômicos, os quais em alguns momentos acabam “fraudando” tais direitos.

Assim, após vistorias e análises in loco, pesquisas e leituras sobre a problemática em questão, e ainda, entrevistas e relatos concedidos pelos moradores da Folha 33, constatou-se que a limitação do pedestre/morador para se locomover dentro do bairro e para atravessar a Rodovia Transamazônica, dá-se pela escassez e/ou pela falta de implantação adequada das seguintes ferramentas: construção da passarela, uso de mais sinalização e faixas de pedestres, implantação de redutores de velocidades e radares eletrônicos, uso de mais retornos e viadutos e/ou anéis viários que possibilitem a entrada na Folha 33, ciclovia, acostamento e calçadas, dentre outros elementos, que contribuam para que a mobilização ocorra de forma segura, digna e confortável.

De acordo com as 363 entrevistas realizadas com os moradores, o que mais passou a incomodá-los, após a duplicação da BR 230, refere-se a falta de segurança encontrada para realizar diariamente a travessia urbana na Rodovia Transamazônica. Destaca-se que a preocupação maior são com as crianças e adolescentes que estudam na E. M. E. F. O Pequeno Príncipe, pois são eles os agentes sociais mais dependentes dessa travessia na Rodovia; o segundo maior incômodo relatado pelos entrevistados, diz respeito à retirada do viaduto que deveria ter sido posto e daria acesso à entrada e saída da Folha 33.

Segundo os entrevistados, antes da duplicação, mesmo que de forma precária, eles tinham a entrada e saída no mesmo espaço (localizadas ao lado do Posto de Combustível Copa 94). Entretanto, de acordo com os relatos e documentos coletados durante a aplicação das entrevistas, devido questões e interesses políticos, houve modificações no primeiro Projeto Executivo de Engenharia (2008), retirando assim, o viaduto que permitiria a Comunidade Folha 33, estreitar suas relações com os demais bairros da cidade, principalmente, com o Núcleo da Nova Marabá.

Em decorrência disso, os moradores passaram a ter que se deslocar cerca um quilômetro, para terem o direito de entrar na Folha 33, caso estejam vindo sentido Rodoviária. Ainda, conforme relatos dos entrevistados, a mudança no projeto original acarretou outros problemas, tais como: estresse, desgaste físico e emocional, maior gasto de combustível e

financeiro, perda de tempo, impaciência e dificultou ainda mais o atendimento ambulatorio e policial para essa população do mencionado bairro.

Nesse contexto, após estudos e análises, comprovou-se que os impactos da duplicação da Rodovia Transamazônica sobre a mobilidade dos pedestres da Folha 33, desencadeou-se fruto da problemática desencadeada da precária elaboração, gestão e execução do Projeto Executivo de Engenharia (2008), o qual foi alterado, sem ao menos, ter sido comunicado aos moradores.

Entretanto, para que seja solucionada a falta de mobilidade dos moradores, e também, para evitar que outros incômodos como esses apareçam nas próximas obras Federais e/ou Municipais, as autoridades competentes devem não só pensar e/ou criar, mas também colocar em prática, políticas de intervenções públicas, neste caso, relacionadas à mobilidade urbana do pedestres, que possibilitem uma maior dignidade na locomoção dos moradores, seja ela, na circulação dentro ou para fora da Folha. Pois, conforme se pôde notar no decorrer desta pesquisa, existem muitas Leis Federais e Municipais, as que regem os direitos dos pedestres, e os deveres e obrigações das autoridades, porém, elas não têm sido cumpridas, e também, não há uma fiscalização e punição eficaz para que se faça executar na prática todas essas legislações.

Ressalta-se ainda, a necessidade de haver um plano de mobilidade urbana que privilegie o pedestre, no caso em questão, a criação de novas rotas de ônibus e/ou terminais de integração que adentrem nas ruas da Folha 33, visando assim, possibilitar inclusão social, dignidade, conforto e segurança no deslocamento diário de todos os moradores, mas de modo especial e particularizado, daquelas pessoas que se encontram idosos, doentes, deficientes físicos e visuais e gestantes, pois estes são os seres humanos mais fragilizados e limitados de exercerem o seu direito de ir e vir.

Nessa perspectiva, segundo Vasconcellos (2001), para se controlar um espaço de locomoção, necessita-se do uso direto e indireto das três seguintes técnicas de específicas de intervenções: planejamento urbano, planejamento de transportes e planejamento da circulação – que podem ser identificadas com três objetos de intervenção: o solo, a estrutura e os meios de circulação e os padrões de circulação. No planejamento da circulação, define-se a disponibilidade de espaço para circulação entre os usuários, o que requer a definição dos esquemas de circulação, das prioridades no uso do espaço e da sinalização de trânsito correspondente.

Nesse contexto, como a realidade é bem dinâmica, e a todo instante está sujeita a novas modificações e constantes transformações, acredita-se que as alternativas mencionadas,

no que se refere à responsabilidade e posicionamento das autoridades competentes (políticos) e de alguns órgãos públicos, mediante ao pressionamento e reivindicações populares, sejam os primeiros de muitos passos que podem ser dados, para mudar este atual cenário da limitação social do pedestre, bem como, contribuir para a melhoria de sua qualidade de vida.

Por tanto, não se considera esta pesquisa como acabada, mas sim, como um ponto de partida, e um convite aos acadêmicos e populares, para que novas reflexões sobre direito de ir e vir do cidadão, no que tange de forma específica e singular, sobre a mobilidade do pedestre, como um conteúdo do espaço urbano, surjam e sejam problematizadas, no intuito de se buscar soluções cabíveis.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Synthio Vieira de. **Projeto Geométrico** - Ministério de obras Pública de Angola, 2004.

_____. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 5101: Iluminação de vias públicas**. Rio de Janeiro, 1992. Disponível em: <www.abnt.org.br>. Acesso em 10 ago.2016.

_____. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <www.abnt.org.br>. Acesso em 10 ago.2016.

_____. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 12255: Execução e utilização do pavimento de passeios públicos**. Rio de Janeiro, 1992. Disponível em: <www.abnt.org.br>. Acesso em 10 ago.2016.

ATP ENGENHARIA (Marabá). **Projeto Executivo de Engenharia para Duplicação de Rodovia incluindo adequação de capacidade e segurança – Travessia Urbana de Marabá**. Marabá-PA, 2008.

_____. BRASIL. **Lei Federal nº 9.503, de 03/01/2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. 2013. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em 10 ago.2016.

BRASIL. **Lei Federal nº 12.587, de 23/09/1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília. 2004. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em 10 ago.2016.

CÓDIGO DE OBRAS DO MUNICÍPIO DE MARABÁ. **Projeto de Lei Complementar nº de 10 de Setembro de 2007** – Institui o Código de Obras do Município de Marabá expedindo outras providências. Marabá-PA, 2007. Disponível em: <<http://www.prefeiturademaraba.pa.gov.br/>>. Acesso em 20. mai. 2016.

Constituição da República Federativa do Brasil: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988. Brasília: Câmara dos deputados. 2012. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br>>. Acesso em 10 out.2016.

COSTA, Rosemary Coelho Monferrari. Medidas facilitadoras à mobilidade e segurança dos pedestres na área urbana. 2008. 60f. Monografia apresentada ao curso de Especialização em Transporte e Trânsito - Programa de Pós-Graduação Lato Sensu - Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais/Belo Horizonte.

CUNHA, Janiele França. **Meus poemas – pensamento crítico**. Marabá-PA, 2008.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). **Frota 2016**. Disponível em: <www.denatran.gov.br>. Acesso em 10 fev.2017.

_____. **Estatuto da Cidade**. Lei Federal nº 10.257, de 10/07/2001: Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana (Estatuto da

Cidade) e da outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em 10 out. 2016.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br>>. Acesso em 08. Jan. 2016.

HAGERSTRAND, T. (1987). Human interaction and spatial mobility: retrospect and prospect. In Nijkamp, P. e Reichman S. (eds.). *Transportation Planning in a changing world*. Netherlands, GOWER/European Science Foundation.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados_subnormais/tabelas_pdf>. Acesso em 14. Jun. 2016.

IPEADATA – **População Residente**. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br>. Acessado em 20 de fev. 2017.

IDESP (INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PARÁ). **Produto Interno Bruto dos Municípios do Pará 2011**. Disponível em: <<http://www.idesp.pa.gov.br/>>. Acesso em 20. fev. 2017.

POLEZA, Marina Macedo. Calçadas urbanas sob o enfoque dos fatores de fluidez, conforto e segurança. 2010. 60f. Monografia apresentada para a obtenção do título de Especialista no Curso de Gestão Técnica do Meio Urbano (graduação) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Université de Technologie de Compiègne – França e Instituto Internacional de Gestão Técnica do Meio Urbano.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano. **Entrevista com agente de trânsito: Folha 33 – semáforo da morte**, 2013. Disponível em: <<http://www.prefeituramaraba.pa.gov.br/>>. Acesso em 20. mai. 2016.

MARTORELLI, Martha. **Política Nacional de Mobilidade Urbana – Secretária Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, 2013.

_____. Lei 17.213 de 09 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, cria o Conselho Gestor do Plano Diretor e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.maraba.pa.gov.br/>>. Acesso em 29. jun. 2016.

SILVA, Leonice Pontes da. 2017. **Análise da mobilidade urbana através do transporte público e as possibilidades de usos e apropriações da cidade: o caso do bairro São Miguel da Conquista em Marabá – PA**. 2017. 119 f. Monografia (graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, curso de Geografia (Licenciatura e Bacharel)

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. **O Projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais**. 2015. 297f. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós- Graduação em Geografia.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. 1. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2016. p. 149 – 150.

TOBIAS, Maisa Sales Gama; LIMA, Alberto Carlos de Melo (Orgs.). Urbanização & meio ambiente. Belém: Unama, 2012.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VACCARI, Lorreine Santos; Fanini, Valter (Orgs.). **Mobilidade Urbana** - Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar. Paraná: CREA, 2011.

ENTREVISTAS

JESUS, Maria Luzana de. [**Duplicação da Rodovia Transamazônica**]. Marabá, 08 Jul. 2017. Entrevista concedida a Janiele França Cunha.

PEDRO. [**Duplicação da Rodovia Transamazônica – índices de acidentes e interesses políticos**]. Marabá, 23 Jun. 2017. Entrevista concedida a Janiele França Cunha.

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE 1

Modelo de Questionário aplicado na Pesquisa de Campo.

Pesquisa: Impactos da duplicação da Rodovia Transamazônica sobre a mobilidade dos pedestres da Folha 33 em Marabá-PA

Autor (a): Janiele França Cunha

Formulário

Data: ____/____/____, às _____ horas)

1ª) Idade: _____.

2ª) Você precisa se deslocar quantas vezes ao dia dentro da Folha 33 e/ou para sair da Folha 33?

1 2 3 Mais vezes de 3 vezes Raramente

3ª) Qual é o seu principal meio de locomoção?

Ônibus Bicicleta Carro Moto A pé outros

4ª) Quais são as finalidades mais frequentes de sua locomoção?

Trabalho Escola Faculdade Mercado Igreja
 outros.

5ª) Você acha que a sua locomoção se dá de forma digna?

SIM NÃO

6ª) Você precisa atravessar a Rodovia Transamazônica?

SIM NÃO

7ª) Com qual frequência você precisar atravessar a Rodovia Transamazônica?

Todo dia Mais de uma vez por dia Uma vez por semana
 Duas vezes por semana Mais que duas vezes por semana raramente

8ª) Você acha que a duplicação da Rodovia Transamazônica, facilitou ou dificultou ainda mais o seu processo de mobilização urbana?

Facilitou Dificultou Nada mudou Outros

9ª) Qual é a sua maior dificuldade encontrada para atravessar BR 230, após a duplicação da rodovia?

Tempo de Espera Pouca sinalização Falta da passarela
 Escassez de faixas de pedestres Poucos retornos e poucos viadutos
 Outros

10ª) Você se considera excluído (a) do seu direito de locomoção?

SIM

NÃO

11^a) O que você acha que resolveria ou deveria ser feito para melhorar a mobilidade/locomoção na Travessia da BR 230 e dentro da Folha 33?

Colocar a passarela

Ter mais faixas de pedestres

Ter mais sinalização

Colocar mais retornos e mais viadutos


Outros

12^a) Você acha que o projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica foi mal elaborado, mal executado e/ou deixou a desejar em alguns requisitos?

SIM _____ Quais requisitos? _____.

NÃO

APÊNDICE 2**Ofício enviado à SEVOP solicitando cópias do Projeto Executivo de Engenharia (2008)**



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
Instituto de Ciências Humanas – ICH
 Folha 31, Quadra 7, Lote Especial, s/n. Marabá – Pará CEP: 68507-590.
 Telefone: (94) 2101.7101 - Ramal: 7136

Ofício: nº 41/2016 Marabá, 02 de Agosto de 2016.

DA: FACULDADE DE GEOGRAFIA
 Prof. Dr. Marcus Vinicius Mariano de Souza

PARA: SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
SETOR DE LICITAÇÃO
 Sra. Dionésia Pereira da Silva

ASSUNTO: Solicitação de Disponibilização do Projeto de Duplicação da Transamazônica

Venho por meio deste solicitar a disponibilização do Projeto de Duplicação do Trecho Urbano da Rodovia Transamazônica (BR-230), em Marabá, para ser utilizado como fonte de dados no Trabalho de Conclusão de Curso da aluna JANIELE FRANÇA CUNHA, do curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia desta universidade, que está pesquisando sobre a mobilidade urbana neste município, sob minha orientação.

Desde já agradecemos sua atenção.

Atenciosamente,

Marcus V. M. de Souza
 Prof. Dr. Marcus Vinicius Mariano de Souza
 Vice-Diretor da Faculdade de Geografia
 PORTARIA 1174/2015

Prof. Dr. Marcus Vinicius Mariano de Souza
 ICH / Faculdade de Geografia
 Unifesspa
 SIAPE 1994686

*Recebido em
24/08/2016
Dionésia Pereira da Silva*

Endereço da interessada: 99178-2393 ou 98135-2037

APÊNDICE 9

Ofício enviado à PRF solicitando os índices de acidentes, ocorridos na BR 230, entre o período de 2006 à 2017

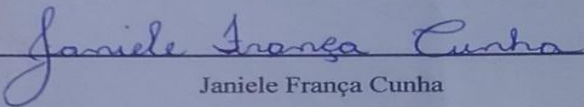
Marabá-PA, 02 de Agosto de 2017

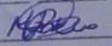
Ofício S/Nº 2017

À PRF (Policia Rodoviária Federal)
Marabá-PA

Ao cumprimentá-los, venho por meio deste, **requerer o quantitativo de acidentes que ocorreram na BR 230, especificamente no trecho Folha 33 (sinais de trânsito), entre os anos de 2006 a 2017**, uma vez que sou estudante do curso de Geografia 2012/Unifesspa-PA, e estou fazendo o meu TCC sobre A Limitação do Pedestre no Âmbito da Mobilidade, no trecho Folha 33, após a duplicação da Rodovia Transamazônica. Cabe esclarecer que esses dados que eu solicito, são apenas por questões científicas e acadêmicas, ou seja, para comprovação numérica.

Não tendo mais nada a acrescentar, desde já, agradeço muito pela atenção e compreensão de todos.


 Janiele França Cunha

Polícia Rodoviária Federal
 19ª SRPRF - Pará
 3ª DLPRF - Marabá
 Recebido em
 02 / 08 / 17 às 09:36 h

 Mat. 2312043

del 03. pa@prf.gov.br.
 78409-5788 - PRF (Nunes).

ANEXO 1

Manifesto dos moradores da Folha 33- mudança do projeto original da duplicação da Rodovia Transamazônica

1

MANIFESTO DOS MORADORES DA FOLHA 33

Os moradores da Folha 33 estão se sentindo prejudicados quanto ao seu direito de ir e vir, garantido na Constituição Federal de 1988, pela duplicação da Rodovia Transamazônica. Pois a rotatória que dá acesso às pessoas do bairro e veículos ao Terminal Rodoviário, Correios, Banco do Brasil e centro da Nova Marabá está isolada e será extinta.

O serviço de terraplenagem que está sendo feito em frente a quadra 33 está mais alto do que a entrada das casas que certamente alagarão nos dias chuvosos.

O novo acesso dos moradores proprietários de veículos da Folha 33 para Escola Pequeno Príncipe, Terminal Rodoviário e centro da Nova Marabá será pela rotatória que dista 3 quilômetros do bairro (em frente a Auto Peças Paulista). Um verdadeiro abuso!

Lembrando que 100% dos alunos de 5ª a 8ª série e Ensino Médio da Folha 33 estudam na escola vizinha "O Pequeno Príncipe" e outros alunos do Baixão da Folha 33 estudam na vizinha Vila Militar, onde o único acesso para a escola é o perigoso viaduto, porque não há projeto para construção de uma passarela. Já que não foi construído o viaduto que está na planta anterior e decidiram retirar a Rotatória da Folha 33 e isolar o bairro pela rodovia Transamazônica, acreditamos que, estas mesmas forças políticas tem poder para reconstruir a rotatória de acesso à folha 33 que já existe há mais de 27 anos ou uma pista de acesso, sinalizada, livrando assim o bairro da situação de isolamento com o centro da Nova Marabá.

Nossa pauta de reivindicação:

- 1) Reconstrução da Rotatória da Folha 33 ou de uma pista de acesso aos moradores e veículos, sentido Folha 33/Terminal Rodoviário/Centro da Nova Marabá/Folha 33 com sinalização.
- 2) Rebaixamento do aterro da pista que está sendo construída, ligada à quadra 33, para evitar alagamento das casas em dias chuvosos;
- 3) Construção de 01 (uma) Passarela próximo ao viaduto da VP8 para O cesso dos alunos do Baixão à escola Duque de Caxias e Pequeno Príncipe.

"Moradores da Folha 33, uni-vos!" Passe a leitura desta carta adiante.

ANEXO 2

Manifesto dos moradores da Folha 33 - mudança do projeto original da duplicação da Rodovia Transamazônica

4

COMUNIDADE DA FOLHA 33
NOVA MARABÁ – MARABÁ-PARÁ

Ofício nº 02/2011 Marabá, Pará, 23 de setembro de 2011

À
V.Exª
Maurino Magalhães
Prefeito Municipal de Marabá

Nesta.

Senhor Prefeito

Estamos encaminhando a V.Exª Abaixo-Assinado de Moradores da Folha 33, reivindicando a reconstrução da Rotatória da Folha 33, sinalizada, para garantir o direito de ir e vir de todos (incluindo a circulação de veículos) do Terminal Rodoviário e centro da Nova Marabá; rebaixamento do aterro da pista que está sendo construída em frente à quadra 33, para evitar alagamento das casas em dias chuvosos e a construção de uma passarela para os pedestres e alunos do Baixão da 33, próxima ao viaduto da VP8.

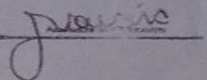
Antecipadamente agradecemos.

Atentamente

Representantes da comunidade local.

Paula de Paula Barbosa RG: 1894629
João de Almeida Santana RG 4272493 PC/PA

Cópia para:
Prefeitura Municipal de Marabá (Secretaria de Obras)
Câmara Municipal de Vereadores
Ministério Público

Pref. Mun. De Marabá
 GABINETE DO PREFEITO
 RECEBIDO EM:
 26.09.2011
 Horário: 11:10


ANEXO 3

Manifesto dos moradores da Folha 33 - mudança do projeto original da duplicação da Rodovia Transamazônica

5

COMUNIDADE DA FOLHA 33

NÚCLEO NOVA MARABÁ – MARABÁ, PARÁ

Nós, moradores da Folha 33, abaixo assinados, reivindicamos que seja revisto o acesso de moradores e veículos à entrada da Avenida Principal, pois sentimos-nos prejudicados quanto ao nosso direito de ir e vir, já que a rotatória que dá acesso a pessoas e veículos do nosso bairro ao Terminal Rodoviário (localizado a 400 metros de distância da Avenida Principal da Folha 33), Banco do Brasil, Correios e centro da Nova Marabá está isolada e será extinta e dará lugar a pistas de alta velocidade, promovendo o isolamento de nosso bairro. Para chegarmos até essas instituições temos que fazer um percurso de mais de três quilômetros.

100% de nossos alunos de 5ª a 8ª série e Ensino Médio estudam no bairro vizinho (EMEF O Pequeno Príncipe) e outros alunos do Baixão da Folha 33 estudam na EMEF Duque de Caxias, na Vila Militar e Pequeno Príncipe, onde o único acesso à escola é o viaduto.

O aterro da pista em frente às casas da Quadra 33 está mais alto do que a entrada das residências que alagaram em dias chuvosos, em virtude do serviço que está sendo feito.

Nossa Pauta de reivindicações:

- 1) Que seja construída uma rotatória sinalizada, no lugar da antiga, em frente à Avenida Principal da Folha 33;
- 2) Rebaixamento do aterro da pista em frente às casas da quadra 33, para evitar alagamentos em dias chuvosos;
- 3) Construção de 01(uma) Passarela próxima ao Viaduto da VP8 para acesso de alunos e moradores do Baixão da 33 às escolas acima descritas.

Nome	Doc.
Lumberto Moreira Barbosa	1547066/PC/PA
Stasely de Paula Barbosa	1894629/SS/PA
Imaculada Gomes de Almeida	3308751/SS/PA
José Alberto Barbosa	4277493/PC/PA
Mara Louisa Pereira dos Santos	RG: 4530666
Valdo da C. Leal Costa	1877043
Marilyn Pires Pereira	5935699/PC/PA
Amélia da Conceição Farias Costa	3069282/PC/PA
Blasillo dos Santos	127/133
Eliziana Ozilva Costa Vieira	6964250/733-09
Edilema Gomes da Silva	4798849/PC/PA
Deusamir da Silva Machado	4790381
Leidiane Alves Martins	895.318.53204
Angela de Nascimento Silva	5254146/PC/PA
Antônia Maria do Nascimento Silva	033549142007-1/MA
Roberto Gomes da Silva	10312147/SS/MG
Ana Luísa Pereira Relanada	24252139287
Antonio Carlos Gomes	874.428.192.20

ANEXO 4

Manifesto dos moradores da Folha 33 - mudança do projeto original da duplicação da Rodovia Transamazônica

Aldice Vieira dos Santos 1391362
 Divanilde Lima e Lima RG. 4321658
 MARIANA JOSE DA SILVA MARTINS CPF 86070563200
 Michelley in Roxo 1920 RG. 3.094.779/DF
 Maria Juliana de Jesus RG 5110480/PC/PA
 Vera Lucia Pereira dos Santos RG: 4510666
 Embre Mendes de Moraes RG: 3200297
 Mãe Francisca da Silva RG 5364956
 Rosamunda Augusto Moraes Moraes 2789400
 PEDRO ANES DO CARVALHO NETO RG 2717946 SSP
 Cyconilson Ribeiro Neto RG 1684064 SSP
 A Escalopone Maria Nunes Oliveira RG 5252707
 Agostin de Jesus Gomes RG 312973
 Clodomira Brito Brandão RG 489937-PA
 Valdemir Brito 2145767
 Gramus Farias Rodrigues RG. 5721443-PA
 UZIVAN TEIXEIRA LIMA RG 2546598 PA
 Gleyton Peroto RG 3155619
 Maria Lima Gomes RG: 1050006
 CHASAS M. T. A. L. 12112862
 João Lima 4235519 TE/PA
 Joice Cardoso Lima 36706303
 Medu Cunha do Espírito Santo 01384281937
 Luiz O Casimiro Branco 7741-503 IPA
 Francisco de Jesus 166021551-20
 Kleber Roberto Pracy CPF 60481292600
 Wilton Silva da Costa 5941890 → RG: 114
 Inácia Francisca Ferreira Silva → 91604951PA
 Eudimar Plan dos Santos RG. 4048863-SSP-PA
 Maria Amélia Sousa da Conceição RG. 10786682
 Valdir Brito de Alencar 108119.10
 Manoel Maria Paulino RG 254-369-AP.
 Francinildo Leão de Silva CPF 044937.243-44
 Mãe Antonia de Araújo Souder 4632207/PC/PA
 Alfredo Nogueira 4510514 MA CPF 477495-68
 Cláudia Regina Santana RG: 3495565
 Francisco de Jesus RG 29379301 PA
 José Eudimar Pereira de Jesus RG 29379301 PA
 Nelson Santana do Santos 812197662-65
 Karleony de Nascimento Santa Souza 129824892-89
 Edson da Costa da Conceição 4421303/PC/PA
 RIBEIRO AUGUSTO 005.104.13524
 José Ribeiro Rego CPF 296478432-81
 José Maria Koochin Neto RG 10132401 PA
 Luciana Duda de Jesus 4798490/PC/PA
 Brantina Ramos Reges de Sousa 5437478/PC/PA
 Crisneida Barros 181291-3
 Joaquim Rodrigues da Silva 4052043/PC/PA
 Eduardo Corvelho Rego 715997822-91
 Luiz Nunes Lima 237035383-53
 J. Paulo do Alencar 15856583-53
 Sylvia Faria do Carmo 4238396/PC/PA
 Cleusa Araújo de Abreu Matos 876253262-68
 João Evangelista Batista - Ind. 81850
 e PA 138953-03
 JOELSON DA SILVA NETO RG 02445025210A

ANEXO 5

Manifestos, mobilizações e lutas da comissão representante e dos moradores da Folha 33

87
7

COMUNIDADE DA FOLHA 33
NOVA MARABÁ - MARABÁ - PARÁ

Ofício nº 03/2011
Marabá, Pará, 23 de setembro de 2011

Meritíssimo Sr. Juiz do Ministério Público Federal
Nesta.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PRM-Marabá
Protocolo nº 7366
Data: 26 10 2011
Assinatura: [Assinatura]

Estamos enviando a Vossa Excelência Abaixo-Assinado de Moradores da Folha 33, reivindicando a reconstrução da Rotatória da Folha 33, existente há 27 anos, sinalizada, para continuar garantindo o direito de ir e vir de todos os moradores e veículos ao Terminal Rodoviário e centro da Nova Marabá. Pois no projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica consta a extinção desta rotatória e o novo acesso para a circulação de veículos saindo da Folha 33 será próximo ao KM 05, em frente à Volvo e Auto Peças Paulista.

Para nos deslocarmos ao Terminal Rodoviário, localizado do outro lado da pista, teremos que fazer um percurso de 03 (três) quilômetros, enquanto o percurso é de apenas 400 metros. Isso implica em perda de tempo e prejudica nossas relações com o centro, além de promover o isolamento de nosso bairro. Reivindicamos ainda 01 (uma) Passarela para os moradores e alunos do Babão da 33 que estudam na vizinhança Vila Militar, já que o único acesso existente é o viaduto de mão dupla, e que seja revisto o serviço de aterro da pista em frente à quadra 33.

Pedimos encarecidamente à V.Exª interceder com urgência, pois a obra está perto de ser concluída.

Agradecemos antecipadamente.

Atentamente

Os representantes da comunidade local prejudicada:

Morely de Paula Barbosa 1894539
Genivaldo Alencar Brito 19 4292193 00101

ANEXO 6

Moradores da Folha 33 fecham BR em protesto

**GRUPO ARMADO
CAPTURADO
ONTEM NA
FAZENDA
NOVA ERA**

Ação conjunta das polícias Civil e Militar resultou na prisão, na Fazenda Nova Era, de Ariston Santos do Nascimento, 42 anos; e Antônio Maciel Silva, 38; e na apreensão de um menor de 17 anos, todos portando armas de fogo. Também foi preso Aguinaldo da Silva Dias, 44, flagrado colocando fogo no que restou da sede da fazenda, invadida no último dia 17.

CADERNO 2 - PÁGINA 1

**LANCHONETE E
RESTAURANTE
MODERNOS
VALORIZAM
RODOVIÁRIA
DE MARABÁ**

CADERNO 3 - PÁGINA 8

LUX
MATERIAL ELÉTRICO

MORADORES DA FOLHA 33 FECHAM BR EM PROTESTO

A interdição durou cerca de oito horas e aconteceu porque a população ficou sabendo que, com as obras de duplicação da Rodovia Transamazônica, não haveria passarela para travessia de pedestres à altura da Folha 33. Outra informação dava conta, ainda, de que, sem a rotatória do Posto Copa 94, os condutores que se deslocarem para a Marabá Pioneira ou à Cidade Nova terão de fazer o retorno no Km 6. O Dnit, entretanto, afirma que haverá, sim, uma passarela no local. Já quanto a um quarto viaduto para substituir a rotatória, o órgão afirma que nada pode fazer. Uma comissão formada por dois vereadores e um representante da comunidade ficou de ir a Brasília para debater a questão no Ministério dos Transportes.

CADERNO 1 - PÁGINA 5



ANEXO 7

Ofício dos moradores da Folha 33, encaminhado ao DNIT, reivindicando a construção da rotatória

2

COMUNIDADE DA FOLHA 33
NOVA MARABÁ - MARABÁ-PAPÁ

Ofício nº 01/2011 Marabá, Pará, 23 de setembro de 2011

Ilustríssimo Sr.
Engenheiro do DNIT

Nesta,

Prezado Senhor,

Estamos encaminhando a V.ª Abaixo-Assinado de Moradores da Folha 33, reivindicando a reconstrução da Rotatória da Folha 33, sinalizada para garantir o direito de ir e vir de todos (incluindo circulação de veículos) ao Terminal Rodoviário e centro da Nova Marabá; rebaixamento do aterro da pista que está sendo construída em frente à quadra 33, para evitar alagamento das casas em dias chuvosos e a construção de uma Passarela para os pedestres e alunos do B. Xão da 33, próxima ao viaduto da 38.

Antecipadamente agradecemos.

Atentamente

Representantes da comunidade local

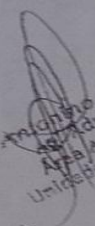
Joseley de Paiva Barbosa RG 1.894.629 SS/PÁ
João Manoel Barbosa RG 422493 PC/PA

Cópia para:

Prefeitura Municipal de Marabá (Secretaria de Obras)

Câmara Municipal de Vereadores

Ministério Público


 Michélio S. Almeida
 Ass. Administrativa
 Área Administrativa
 Unidade Loc. Nova Marabá/PA

ANEXO 8

Nota de esclarecimento - moradores da Folha 33

NOTA DE ESCLARECIMENTO

Os moradores da Folha 33 esclarecem que:

- 1) Estavam lutando contra a eliminação definitiva da rotatória da Folha 33 - acesso fácil a passageiros e condutores de veículos, garantindo o direito de ir e vir de todos, já que não foi construído o viaduto que constava no projeto anterior;
- 2) Protestando contra o percurso de 3 quilômetros ao Terminal Rodoviário, localizado a menos de 400 metros da Avenida Principal da Folha 33, pela rotatória em frente a Volvo e Auto Peças Paulista;
- 3) Reivindicando a construção de uma **segunda passarela**, próxima ao viaduto da VP8, para os alunos do Baixão da 33, que estudam na vizinha Vila Militar, visando protegê-los de acidentes fatais;

Em reunião com o prefeito Maurino Magalhães, diretor do DNIT e outras personalidades políticas, quarta-feira, dia 28 de setembro de 2011, eles afirmam que o gestor municipal concordou, na presença de todos os participantes, providenciar a construção da passarela em questão e propôs parceria na busca de solução para o problema da rotatória do trevo da Folha 33, em Brasília. Além de comentar sobre melhorias para a Folha 33. Na ocasião, foi formada uma comissão composta pelo prefeito Maurino Magalhães, Vereadora Toinha, Vereador Ronaldo, Reginaldo e Luzana, que, após, resolveu acompanhá-los nesse processo.

Quanto ao que foi dito por uma alta personalidade política, em canal de televisão, afirmando que a manifestação dos moradores da Folha 33 está ligada a interesses políticos, não é verdade. É que todos os moradores estão se sentindo prejudicados **mesmo** quanto à perda definitiva do acesso fácil ao centro pela rotatória da 33. É só perguntar a cada um deles.

Foi enviado ofício encaminhando abaixo-assinado para o DNIT, datado de 23/09/2011; para o Ministério Público Federal e Prefeitura Municipal de Marabá, em 26/09/2011. Porém, o senhor Prefeito afirmou que não entrou em contato com este documento.

Representantes dos moradores da Folha 33

Natália Natália Viana de Melo 91108947
 RG 5110480
Maria Luíza de Jesus
Biolineia da Silva Magalhães 918484
Emílio Alves 9511276

ANEXO 9

Maria Luzana (representante dos moradores) consegue agendar uma reunião com o DNIT nacional



Director do DNIT Nacional - Brasília - DF
General Jorge Ernesto Pinto Inaxe
Reunião com comissão de Marabá para
tratar sobre o isolamento da Folha 33
e reconstrução da rotatória - acesso
fácil para pessoas e veículos do
bairro e de toda Marabá. 18/10/2011

ANEXO 10

Documento entregue ao diretor do DNIT nacional

43
15

COMUNIDADE DA FOLHA 33 – NÚCLEO NOVA MARABÁ
MARABÁ – PARÁ

Ofício nº 03/2011 Marabá, Pará, 17 de outubro de 2011

À
Vossa Excelência
DIRETOR DO DNIT NACIONAL
Brasília – DF

Estamos encaminhando a Vossa Excelência Abaixo-Assinado de moradores da Folha 33 – Núcleo Nova Marabá, Marabá-Pará, contendo 532 assinaturas, os quais se posicionam contra o isolamento do bairro, ocasionado pela obra de duplicação da Rodovia Transamazônica (BR 230), já que, recentemente foi eliminada a nossa rotatória em frente a Avenida Principal – acesso fácil a pedestres e veículos, existente há mais de 27 anos.

O novo retorno de saída do bairro está localizado a 1.400 metros de distância. Para nos deslocarmos ao Terminal Rodoviário, localizado **do outro lado da pista**, temos que fazer um percurso de 3 quilômetros.

10.000 moradores estão se sentindo prejudicados, pois quando foi feito estudo técnico, não foi levado em consideração a existência de nossa comunidade e realidade.

100% de nossos alunos de 5ª a 8ª série e Ensino Médio estudam em bairros vizinhos. A maioria utiliza bicicleta ou moto para ir à escola. Além destes, pedreiros e ajudantes em seus veículos, proprietários de carrinhos de lanche, condutores de veículos e passageiros, estão tendo dificuldades de se deslocarem ao centro ou outros núcleos residenciais, devido a distância.

Moradores descontentes com essa situação realizaram uma manifestação, no dia 28/09/2011 e continuam reivindicando a **reconstrução da rotatória em referência, sinalizada com semáforo e faixa para pedestres**, para garantir o direito de ir e vir de todos, e que a Passarela prevista para substituir a rotatória, seja transferida para próxima ao viaduto da VP8, distante quase um quilômetro da Avenida Principal, para os alunos do Baixão da Folha 33 que estudam na escola Duque de Caxias e O Pequeno Príncipe, pois as crianças estão atravessando a pista por dentro do viaduto.

Amanhã, dia 18/10/2011, às 15:00 horas, haverá uma reunião com o DNIT Nacional, marcada pelo Deputado Zé Geraldo, atendendo pedido dos moradores, com a participação de parlamentares e representantes do bairro, para resolverem esse problema.

Certos de que V.Exª irá interceder nessa questão, firmamos nossa alta estima e elevado apreço.

Atenciosamente

Os representantes dos moradores prejudicados da Folha 33:

Joana Alvim Couto RG 4050173/PC/PA
Robervaldo Sousa Santos RG 5110748/PA
Jose Roberto da Silva RG 727290/PC/PA
Marcos Henrique de Jesus RG 5110480/PC/PA

Cópia para Dilma Rousseff (Presidente da República) e Ministério dos Transportes

ANEXO 11

Abaixo - assinado entregue ao diretor do DNIT nacional

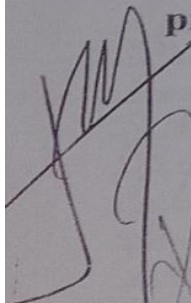
**Abaixo-Assinado dos Moradores da Folha 33
Núcleo Nova Marabá
Marabá-PA**

Jorge Ernesto Pinto Anase
Tel (61) 33154101 / 4102
Fax (61) 3315/4050
E-mail Directoria-geral@dnit.gov.br

www.dnit.gov.br (site)

Anexos:

- 1) Fotografias do bairro, mostrando o explicitado no Abaixo-Assinado;
- 2) Xerox dos ofícios enviados ao DNIT de Marabá em 23/09/2011, à Prefeitura Municipal de Marabá e M. Público Federal, datados de 26/09/2011, encaminhando o primeiro abaixo assinado.


Recebido
em 18/10/11

ANEXO 12

Abaixo - assinado entregue ao diretor do DNIT nacional

17

ABAIXO-ASSINADO

Nós, infra-assinados, moradores da Folha 33 – Núcleo Nova Marabá, Marabá-Pará, vimos ao excelentíssimo Senhor Diretor Geral do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, em Brasília-DF, reivindicar alteração no projeto de duplicação de parte da Rodovia Transamazônica (BR 230), em frente ao nosso bairro. Pois estamos nos sentindo prejudicados pela retirada de nossa rotatória em frente à Avenida Principal – acesso fácil a pedestres, condutores de veículos e passageiros – existente há mais de 27 anos. Hoje, para nos deslocarmos ao Terminal Rodoviário, localizado do outro lado da pista, temos que fazer um percurso de 3 quilômetros, pelo retorno próximo ao KM 6, em frente à Auto Peças Paulista. Nosso bairro conta com 10.000 habitantes. 100% de nossos alunos de 5ª a 8ª série e Ensino Médio estudam em bairros vizinhos. O difícil acesso está inviabilizando as nossas relações com o centro.

Por nos sentirmos indignados com essa situação de exclusão social, precisamos ver contempladas nossas seguintes reivindicações:

- 1) Reconstrução da Rotatória da Folha 33, para acesso de nossos moradores, condutores de veículos e passageiros, sentido Avenida Principal/Centro/Av. Principal, sinalizada, com semáforo e faixa para pedestres;
- 2) Transferência da Passarela que está prevista para substituir a rotatória em questão, para ser implantada próxima ao Viaduto da VP8, para os alunos do Baixão da Folha 33 que estudam na Escola Municipal de Ensino Fundamental Duque de Caxias, na Vila Militar e O Pequeno Príncipe, visando evitar acidentes fatais no viaduto.

<u>Assinatura</u>	<u>CPF ou identidade</u>
<u>FABIO VALENTINO COSTA CARVALHO</u>	<u>43148371PA</u>
<u>Alma B de Almeida</u>	<u>99229845SP/PA</u>
<u>Cláudio dos Santos Gomes</u>	<u>303934289-15</u>
<u>Rônia do S. Santos</u>	<u>984.139.702-10</u>
<u>Antonio Luciano Costa Lima</u>	<u>342.754.082-68</u>
<u>Vanderlene de Souza Gomes</u>	<u>875.083.032.53</u>
<u>Abilton Silva de Moraes</u>	<u>06501192-15</u>
<u>JOSE CARLOS S. SANTO</u>	<u>4671386</u>
<u>Letícia da Silva Pinheiro</u>	<u>273373</u>
<u>Dandra Marcia</u>	<u>23323397-0</u>
<u>Raimundo Nascimento Sousa</u>	<u>10376840</u>
<u>Sidney Roberto Costa Junior</u>	<u>25.72247924204</u>
<u>Francisca Pereira da Silveira</u>	<u>4094999-MA</u>
<u>Antonio Cassio Viana de Silva</u>	<u>5980661-PA</u>
<u>Veronica Vasconcelos da Silva</u>	<u>8729892-5</u>
<u>CHERIS SOUSA XAVIER</u>	<u>5252911 MA</u>

ANEXO 13

Abaixo - assinado entregue ao diretor do DNIT nacional

ABAIXO-ASSINADO

Nós, infra-assinados, moradores da Folha 33 – Núcleo Nova Marabá, Marabá-Pará, vimos ao excelentíssimo Senhor Diretor Geral do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, em Brasília-DF, reivindicar alteração no projeto de duplicação de parte da Rodovia Transamazônica (BR 230), em frente ao nosso bairro. Pois estamos nos sentindo prejudicados pela retirada de nossa rotatória em frente à Avenida Principal – acesso fácil a pedestres, condutores de veículos e passageiros ... existente há mais de 27 anos. Hoje, para nos deslocarmos ao Terminal Rodoviário, localizado do outro lado da pista, temos que fazer um percurso de 3 quilômetros, pelo retorno próximo ao KM 6, em frente à Auto Peças Paulista. Nosso bairro conta com 10.000 habitantes. 100% de nossos alunos de 5ª a 8ª série e Ensino Médio estudam em bairros vizinhos. O difícil acesso está inviabilizando as nossas relações com o centro.

Por nos sentirmos indignados com essa situação de exclusão social, precisamos ver contempladas nossas seguintes reivindicações:

- 1) Reconstrução da Rotatória da Folha 33, para acesso de nossos moradores, condutores de veículos e passageiros, sentido Avenida Principal/Centro/Av. Principal, sinalizada, com semáforo e faixa para pedestres;
- 2) Transferência da Passarela que está prevista para substituir a rotatória em questão, para ser implantada próxima ao Viaduto da VP8, para os alunos do Baixão da Folha 33 que estudam na Escola Municipal de Ensino Fundamental Duque de Caxias, na Vila Militar e O Pequeno Príncipe, visando evitar acidentes fatais no viaduto.

<u>Assinatura</u>	<u>CPF ou Identidade</u>
Ana Amélia Rodrigues	130.8248 PA
Trismar Fernandes de Moraes	650.814 SSP-TO
Espedito BARBOSA DE SOUZA	20.654.7304-PA
Trismar F. de Sousa Junior	91609942-53 PA
Rafaela Neres da Silva	5505817 PA
Katúcia Sousa Costa	5367444 PC/PA
Suelen Amorim Moura	5421070
Fernanda de Amorim Moura	5435737 PA
Zaira de Oliveira Neres	4175151 PA
Fábio Magalhães Lopes	6109989 / PA
Caio Vinicius de Souza	679.681.292-91
Priscilla Lima Santiago	621327865-48 PA
Luiz Roberto Rodrigues Cardozo	4635353 PA
Walter Costa da Silva	910511049 MA
Marcia Cristina Brito Reis	9.505.756 SSP PA
Janeide Tasso Alves Reg	2.140.605 SSP-PA
Cláudio de Souza Ramos	52261506287

ANEXO 14

Documento encaminhado à Prefeitura de Marabá

61

COMUNIDADE DA FOLHA 33

COMUNIDADE DA FOLHA 33

Doc. nº 7/2011 Marabá-Pará, 09 de novembro de 2011

EXCELENTÍSSIMO SR. PREFEITO MUNICIPAL DE MARABÁ, EM EXERCÍCIO
NAGIB MUTRAN *OU SR. PREFEITO MAURINO MAGALHÃES*

NESTA

DRAMA DOS MORADORES DA FOLHA 33

ATUALMENTE, NÓS, MORADORES DA FOLHA 33, ENFRENTAMOS VÁRIOS PROBLEMAS, EM DECORRÊNCIA DO DESCASO DO PODER PÚBLICO PARA COM A NOSSA COMUNIDADE, TAIS COMO: FALTA DE SANEAMENTO BÁSICO, RUAS ESBURACADAS, BUEIROS ENTUPIDOS, ENCHENTES, ENTRE OUTRAS DEMANDAS.

COMO SE NÃO BASTASSE, UMA OBRA DO PORTE QUE É A DUPLICAÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA QUE DEVERIA PROPORCIONAR MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DAS PESSOAS, ESTÁ É NOS PREJUDICANDO.

DE ACORDO COM DOCUMENTO EMITIDO PELO DNIT, EM NOSSO PODER, FOI A PREFEITURA QUE SOLICITOU REVISÃO TÉCNICA DO PROJETO. O DNIT APROVOU E DIMENSIONOU OS NOVOS ACESSOS DE ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS E PEDESTRES DA FOLHA 33, REFERINDO-SE A ALTERAÇÃO DO PROJETO ORIGINAL, A SABER:

- RETIRARAM O NOSSO VIADUTO Nº 4, ELIMINARAM A NOSSA ROTATÓRIA, DISPONIBILIZARAM UMA PASSARELA PARA SUBSTITUÍ-LOS, E JOGARAM A NOSSA SAÍDA DE VEÍCULOS E PASSAGEIROS PARA BEM DISTANTE DE NÓS, EM FRENTE AO AUTO PEÇAS PAULISTA. UM VERDADEIRO ABUSO DE PODER!
- PROMOVERAM O NOSSO ISOLAMENTO COM O RESTANTE DA CIDADE, E ISSO SÓ ACONTECEU CONOSCO.

Revisão - 09/11/2011
29/11/2011

ANEXO 15

Documento encaminhado à Prefeitura de Marabá

NÃO TEMOS BAIRROS VIZINHOS NOS FUNDOS NEM NAS LATERAIS DIREITA E ESQUERDA. O ÚNICO BAIRRO VIZINHO É A FOLHA 32, NOS TIRARAM, ELIMINANDO A NOSSA ROTATÓRIA QUE FACILITOU POR MAIS DE 27 ANOS AS NOSSAS RELAÇÕES COM O CENTRO E INSTITUIÇÕES VIZINHAS (TERMINAL RODOVIÁRIO, BANCO DO BRASIL, CORREIOS, CARTÓRIO, E OUTROS).

HOJE, PARA ENTRAR E SAIR DO NOSSO BAIRRO E NÃO SE IR A LUGAR NENHUM, PERCORRE-SE 5 QUILOMETROS, SAINDO DA AVENIDA PRINCIPAL, RETORNANDO PELO AUTO PEÇAS PAULISTA, ENTRANDO DE VOLTA PELO VIADUTO DA VP8, AO PONTO INICIAL.

O ENGENHEIRO DO DNIT LOCAL ALEGOU QUE A NOSSA ROTATÓRIA FOI ELIMINADA PARA EVITAR ACIDENTES DIÁRIOS E QUE NUMA RODOVIA FEDERAL NÃO PODE HAVER ENCRAVAÇÃO DO TRÂNSITO.

~~ENCRAVAÇÃO DO TRÂNSITO.~~
ENCRAVAMENTO

- NÃO É DO NOSSO CONHECIMENTO OS ACIDENTES A QUE ELE SE REFERIU;
- A NOSSA ROTATÓRIA EXISTIA A MAIS DE 27 ANOS NA RODOVIA FEDERAL E NINGUÉM VIU ISSO ANTES!
- ESTAMOS EM ÁREA URBANA E O TRÂNSITO É OBRIGADO ENCRAVAR COM SEMÁFORO, PARA AS PESSOAS NÃO MORREREM ACIDENTADAS NA PISTA.

SE OS MORADORES DA FOLHA 33 NÃO ESTIVESSEM SENTINDO-SE PREJUDICADOS, NÃO ESTARIAM LUTANDO PELOS SEUS DIREITOS DE MANEIRA ININTERRUPTA.

JÁ TENTAMOS NEGOCIAR COM A SECRETARIA DE OBRAS E O PREFEITO, DUAS VEZES. UMA COMISSÃO REUNIU-SE COM O DIRETOR DO DNIT NACIONAL, EM BRASÍLIA, QUE SE PRONTIFICOU ENVIAR O SUPERINTENDENTE DE BELÉM A MARABÁ PARA REUNIR COM A COMISSÃO E O PREFEITO PARA SOLUCIONAREM O PROBLEMA.

8 DIAS DEPOIS, OUTRA COMISSÃO DE MORADORES FOI AO DNIT LOCAL PARA SABER UMA POSIÇÃO SOBRE A DECISÃO QUE FOI TOMADA EM BRASÍLIA. O ENGENHEIRO ENILSON AFIRMOU NÃO SABER NADA SOBRE O ASSUNTO. POR TELEFONE, O SUPERINTENDENTE DE BELÉM ENGENHEIRO JOÃO PAULO, TAMBÉM. A COMISSÃO EXIGIU PARECER ESCRITO DO QUE FOI DISCUTIDO NA REUNIÃO. *Cláudio*

HOJE, TODOS OS MORADORES SABEM QUE FOI A PREFEITURA QUE NOS CRIOU ESTE PROBLEMA.

EM DOCUMENTO, O DNIT AFIRMA QUE A PREFEITURA PODE SOLUCIONAR O PROBLEMA, AO AFIRMAR QUE "A OBRA (REIVINDICAÇÃO DA FOLHA 33), PELA URGÊNCIA QUE O FATO GERA, A PREFEITURA PODE APRESENTAR O PROJETO AO DNIT, ÀS SUAS CUSTAS"

NOSSO PLEITO PRECISA SER ATENDIDO COM URGÊNCIA, POIS A OBRA, COMO TODOS SÃO SABEDORES, ESTÁ FINALIZANDO DE MANEIRA ACELERADA.

JÁ CORREMOS VÁRIAS VEZES ATRÁS DE SOLUÇÃO E ATÉ AGORA NINGUÉM FEZ NADA. AS NEGOCIAÇÕES ESTÃO ENTRANDO EM PROCESSO DE EXAUSTÃO.

CASO A DECISÃO TOMADA PELA PREFEITURA NÃO NOS SEJA FAVORÁVEL, NÃO DÁ MAIS PARA ESPERAR. A PARTIR DE AMANHÃ A OBRA SERÁ DEFINITIVAMENTE BLOQUEADA.

ANEXO 16

Documento encaminhado à Prefeitura de Marabá

NÃO TOMAMOS ESTA DECISÃO PORQUE SIMPLISMENTE QUEREMOS, E SIM, PORQUE SOMOS OBRIGADOS.

REIVINDICAMOS NOSSA ROTATÓRIA DE VOLTA (ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS E PEDESTRES DO BAIRRO, COM SEMÁFORO E FAIXA DE PEDESTRES, OU SAÍDA PARA VEÍCULOS, SINALIZADA, CRUZAMENTO NO PONTO ANTIGO, SENTIDO YAMADA/POSTO COPA, E MAIS ATENÇÃO DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL COM O NOSSO BAIRRO.

NA EXPECTATIVA DE SERMOS ATENDIDOS, EXIGIMOS PARECER POR ESCRITO TANTO PELO PREFEITO EM EXERCÍCIO QUANTO PELO ENGENHEIRO RESPONSÁVEL PELA CMT E ENGENHEIRO ENILSON DO DNIT.

ATENTAMENTE

OS MORADORES PREJUDICADOS DA FOLHA 33 (REPRESENTANTES)

Paulino de Souza Santos 33222062
Leontina Romão Reges de Souza 3322-4065
Jaomar Alves Costa 91 855778
Maria Helena de Jesus 92059409
Ivanilde Ribeiro dos Reis do Nascimento 33231619

ANEXO 17

Outras reivindicações dos moradores da Folha 33

4
57

DNIT MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ E AMAPÁ
UNIDADE LOCAL DE MARABÁ - PARÁ

Exposição de Problemas na BR-230/PA

Nº. 004/2011
TRECHO: Divisa TO/PA (Travessia Rio Araguaia) - Divisa PA/AM
SUB - TRECHO: Entr.BR-153(A)/222 PA-150 (Marabá) - Rio Itacaiunas
LOTE: Único
Extensão: 5,95 km

ASSUNTO: Bloqueio da obra pela Comunidade Folha 33, Marabá
DATA: 28/10/2011
ATT. Eng. JOÃO CLAUDIO CORDEIRO DA SILVA JÚNIOR
 Superintendente Regional do DNIT nos estado do Pará e Amapá.

Objetivos: Conhecimento, providências e Orientação administrativa.

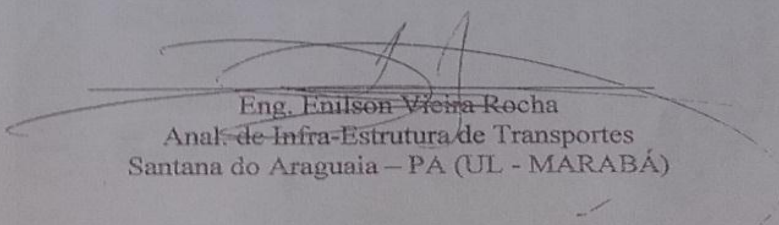
Tivemos a triste convivência com o fato do bloqueio da Obra de Construção e Pavimentação da Duplicação, Adequação de Capacidade e Segurança da Rodovia BR-230/PA, na Travessia Urbana de Marabá, no dia 28/09/2011. Moradores da Comunidade Folha 33 de Marabá, naquela data, sentindo-se prejudicados com a solução técnica apresentada pela revisão de Projeto devidamente encaminhada pela Prefeitura Municipal de Marabá e aprovada pelo DNIT, que dimensionou os acessos de entrada e saída de veículo e pedestres do bairro excluindo o antigo e conflitante acesso antes do projeto, a todo custo tenta assegurar, através da força organizada (movimento popular) que obra faça o cruzamento antigo no mesmo ponto.

Porém, cabe-nos informar que, a obra devidamente adequada a sua realidade, não suporta mais nenhuma adequação, pois o limite estabelecido por lei de 25% do valor inicial da obra já está em 24,60%. Sendo que diante desta situação, qualquer ação que onere a custo adicionais superiores a este limite, recai sobre o agente público o crime administrativo.

Quanto ao pleito doloroso do público, através de sua comunidade, podemos afirmar que o mesmo encontra dificuldades de ser executado, no momento, devido a Obra já estar em fase final de conclusão, sem folga financeira e sem amparo legal da nova revisão que contemple tal serviço.

Mas, a nosso parecer local e sobre os juízos superiores da Superintendência Regional no Estado no Pará e Amapá, os protestos da população, aqui representado pela comunidade da Folha 33, não são inviabilizados, pois a Prefeitura Municipal de Marabá, a qual representa dignamente suas obrigações, através de obras estruturantes como essa, pode no momento iniciar um novo projeto, exclusivamente, para a solução que, através de seus moradores da Folha 33, reivindica e que seja encaminhado ao DNIT para aprovação, haja vista que, a rodovia é Federal e patrimônio Público do DNIT. Cabe-nos salientar ainda que, a obra (reivindicação da folha 33) pela urgência que o fato gera, a Prefeitura pode apresentar o projeto ao DNIT às suas custas.

Atenciosamente,


 Eng. Enilson Vieira Rocha
 Anal. de Infra-Estrutura de Transportes
 Santana do Araguaia - PA (UL - MARABÁ)

ANEXO 18

Outras reivindicações dos moradores da Folha 33 – Prefeito recebe demandas de moradores

10 14 a 20 de Novembro/2011

CIDADE

Prefeito recebe demanda de moradores

FOTO: PAMIRECOM

Um grupo de moradores da Folha 33, Nova Marabá, entregou ontem, à tarde, ao prefeito Maurino Magalhães de Lima, um documento pedindo a alteração no projeto de duplicação da rodovia Transamazônica, para instalação de um semáforo e acesso à folha. É que, pelo projeto, o acesso ao bairro vai ficar distante.

O prefeito Maurino Magalhães recebeu o documento e disse que vai pedir à Secretaria de Obras para que faça um projeto, incluindo a demanda. No entanto, ressaltou que isso depende da aprovação do Departamento Nacional de Infra-

estrutura, para que, juntos com ele, protocole o documento no escritório do DNIT em Marabá e na sede do órgão, em Brasília. “Sou favorável à reivindicação de vocês, mas o município não pode fazer alteração no projeto de duplicação”, esclareceu.

Mês passado, representantes da Folha já estiveram com o prefeito, em Brasília, levando essa demanda ao DNIT. Segundo o prefeito, o órgão ficou de enviar um engenheiro para ver o que pode ser feito, mas até agora isso não aconteceu. “Vocês são testemunhas



ANEXO 19**Outras reivindicações dos moradores da Folha 33**17
59**ISOLAMENTO: ANTES NÃO TINHA, AGORA TEM.**

A primeira verba de 26 milhões trazida pelo deputado Federal Asdrúbal seria para iniciar a construção de apenas 2 viadutos, sendo um para acesso próximo ao trevo da Marabá Pioneira e o outro para acesso à Rodoviária.

Entende-se que o viaduto de acesso ao terminal Rodoviário eliminaria a rotatória em frente à Avenida Principal da Folha 33, sem trazer problemas aos seus habitantes.

Pela lógica, já que o viaduto foi abortado, a rotatória permaneceria.

Abortaram o viaduto, eliminaram a rotatória e promoveram o isolamento da Folha 33. Pois o acesso da Paulista e Volvo não pertence ao bairro.

Apenas a Passarela não satisfaz, já que o fluxo de veículos aumenta a cada dia.

Precisamos de retorno para veículos, no ponto antigo ou próximo dele.

A alegação de que houve muitos acidentes na rotatória, não é verdade. Pode ter ocorrido em outros pontos diversos da extensão do perímetro, mas não na rotatória.

A afirmação de que não é permitido colocar semáforo em rodovia federal contradiz com a realidade da BR 222, quase em frente ao Itacaiunas Hotel. Lá, os cruzamentos e sinaleira são semelhantes ao da 33, depois que a rodovia ficar pronta.

Sabe-se que em toda capital onde há rodovia federal cruzando a zona urbana, há semáforos, rotatórias e / ou retornos.

Já que o viaduto não foi viável, deixassem a rotatória !

ANEXO 20

Outras reivindicações dos moradores da Folha 33

NÃO TOMAMOS ESTA DECISÃO PORQUE SIMPLISMENTE QUEREMOS, E SIM, PORQUE SOMOS OBRIGADOS.

REIVINDICAMOS NOSSA ROTATÓRIA DE VOLTA (ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS E PEDESTRES DO BAIRRO, COM SEMÁFORO E FAIXA DE PEDESTRES, OU SAÍDA PARA VEÍCULOS, SINALIZADA, CRUZAMENTO NO PONTO ANTIGO, SENTIDO YAMADA/POSTO COPA, E MAIS ATENÇÃO DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL COM O NOSSO BAIRRO.

NA EXPECTATIVA DE SERMOS ATENDIDOS, EXIGIMOS PARECER POR ESCRITO TANTO PELO PREFEITO EM EXERCÍCIO QUANTO PELO ENGENHEIRO RESPONSÁVEL PELA CMT E ENGENHEIRO ENILSON DO DNIT.

ATENTAMENTE

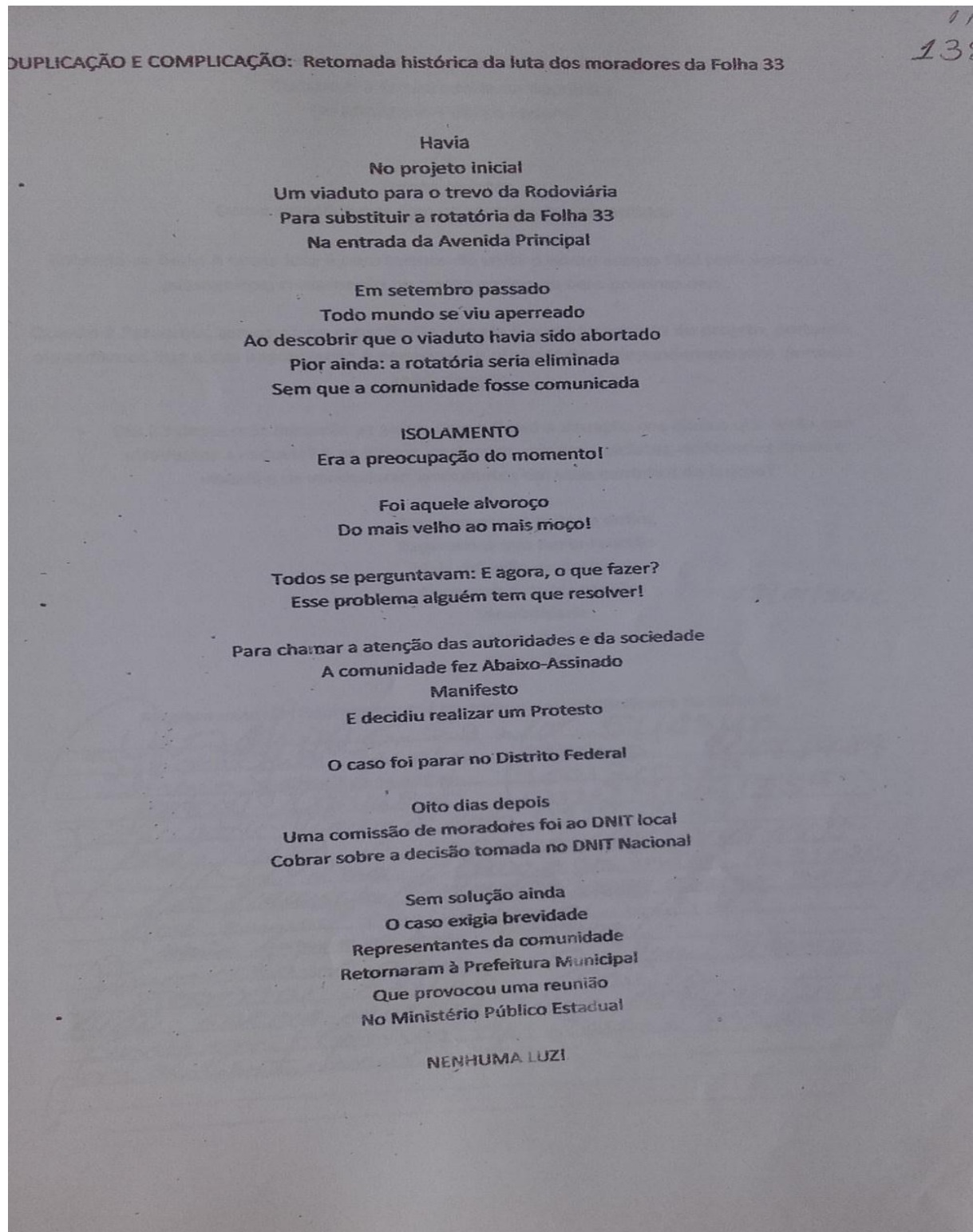
OS MORADORES PREJUDICADOS DA FOLHA 33 (REPRESENTANTES)

Paulino de Souza Santos 33222062
Leontina Romão Reges de Souza 3322-4065
Josmary Alves CO. Auto 91855778
Maria, hermana de Jesus 92059409
Ivanilde Ribeiro dos Reis do Nascimento 32234489

35
63

ANEXO 21

Maria Luzana (representante da Folha) poetiza e tece críticas do cenário social em questão



ANEXO 22

Maria Luzana (representante da Folha) poetiza e tece críticas do cenário social em questão

12
139

Inspirados em Deus e na Constituição Federal
 Rumaram à Procuradoria da República
 Do Ministério Público Federal

Cá,
 Fomos ouvidos
 Como cidadãos que tem os seus direitos garantidos.

Entenda-se bem: A nossa luta é para termos de volta o nosso acesso fácil para veículos e passageiros; cruzamento no ponto antigo ou bem próximo dele.

Quanto à Passarela, temos plena consciência que ela é parte integrante do projeto, portanto, entendemos que a sua implantação é necessária e obrigatória, independentemente de nossa reivindicação.

- Dia 23 deste mês iniciarão as aulas. Como ficará a situação dos alunos que terão que atravessar a rodovia? E os idosos, gestantes, crianças, ciclistas, deficientes físicos e visuais e os vendedores ambulantes em seus carrinhos de lanche?

Agradecemos a todos, e enfim,
 Esperamos que nesta reunião
 Haja reflexão do problema
 Consenso e compreensão
 Sensibilidade
 E acima de tudo
 SOLUÇÃO!

12/01/2012

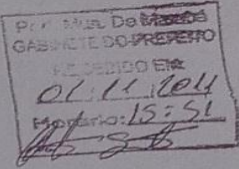
Atemamente: Os Representantes da comunidade prejudicada da Folha 33

(Handwritten signatures and names with phone numbers):

- Orlando de Santa 5110948
- Silvete de Melo Pereira 91441984
- Sergio Gasqueira 310013003-9
- José Carlos Lima 91241359
- Natália de Melo 91128947
- Itay Silva - UOQUITA: 94) 9146-4835
- Ilma de Barro da Santa 91310856
- João Guilherme de Moraes 3323-1128
- José Ramos Pereira 1133-101-19-A
- Maria Luzana de Faria 32659409
- Raimundo Ribeiro Silva 91999142
- Joana Alves Costa
- ALAN GARCIA MOREIRA SILVA (094) 9111-1425
- Benedito Gomes de Sousa 1133-26-126
- José Roberto de Azevedo eto

ANEXO 23

Ofício encaminhado ao DNIT - revisão técnica



**COMUNIDADE DA FOLHA 33 – NOVA MARABÁ
MARABÁ-PARÁ**

Of. nº 4/2011 Marabá-Pará, 29 de ^{outubro} ~~setembro~~ de 2011

À
V.Ex^a Prefeito Municipal de Marabá
Maurino Magalhães
Nesta.

Estamos encaminhando ofício do DNIT nº 004/2011, datado de 28/10/2011, onde afirma que foi a Prefeitura Municipal de Marabá, que apresentou revisão técnica do projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica, para aprovação do DNIT, que dimensionou os acessos de entrada e saída de veículos e pedestres da Folha 33, referindo-se à alteração do projeto original, no tocante à retirada do viaduto nº 4 que seria implantado em frente à Avenida Principal, em substituição à rotatória eliminada.

O ofício informa ainda que, dos 25%, já foram gastos 24,60%. Isto quer dizer que ainda há em caixa 0,40% de 1% para ser gasto na obra.

Por fim, afirma que ainda dá tempo de a Prefeitura Municipal de Marabá resolver o problema de isolamento da Folha 33 e seus habitantes: “ Cabe-nos salientar ainda que, a obra (reivindicação da folha 33), pela urgência que o fato gera, a Prefeitura pode apresentar o projeto ao DNIT às suas custas”.

Como o senhor é sabedor, a insatisfação é geral, e agora pior ainda, pois todos veem a obra finalizando e até o presente momento a Prefeitura não se manifesta para resolver o problema de isolamento de nosso bairro e habitantes local, que ela criou.

Em anexo, fotos de sugestões para a resolução definitiva do problema.

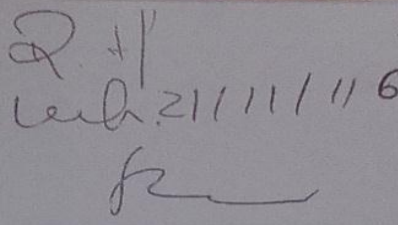
Atentamente

Representantes dos moradores da comunidade local prejudicada

<i>Maurino Souza Santos</i>	3322-2062
<i>Joana Alves Costa</i>	91855778
<i>Joseley de Paula Barbosa</i>	91639873
<i>Leontina Romão Reges de Souza</i>	3322 4065

ANEXO 24

Documento encaminhado à Promotora Josélia Leontina de Barros Lopes



COMUNIDADE DA FOLHA 33
 NOVA MARABÁ
 MARABÁ-PARÁ

Aos
 Juizes e Promotores do Ministério Público Estadual
 Att. V.Ex^o Josélia – Promotora
 Nesta

Vimos, por este meio, solicitar encarecidamente à V.Ex^{as}, intercederem junto à Prefeitura Municipal de Marabá e a quem de direito, no sentido de solucionarem o problema da reabertura de nossa rotatória que foi eliminada pela obra de duplicação da Rodovia Transamazônica (BR 230), em frente à Folha 33. Fato que está prejudicando toda a comunidade local.

Abaixo, uma exposição de consequências que a população em geral está sofrendo com a falta de acessibilidade fácil para veículos e passageiros a saber:

ISOLAMENTO

- 1) Todo bairro do Brasil e do mundo tem seus acessos fáceis para veículos e passageiros. Na Folha 33 existe apenas uma entrada no viaduto da VP8.;
- 2) A saída existente a quase um quilômetro e meio não é nossa; pertence ao bairro onde o retorno se encontra;
- 3) Em caso de bloqueio da pista de saída citada, por motivo de acidente ou outro impedimento, todos os moradores da 33 ficarão inviabilizados de se locomoverem ao centro através de ônibus ou outra condução;
- 4) A retirada de nossa rotatória trouxe para os habitantes de nosso bairro os seguintes transtornos:
 - a) Dificultou as nossas relações com o centro e instituições vizinhas; Hoje, para nos deslocarmos ao Terminal Rodoviário, localizado do outro lado da pista temos que fazer um percurso de 3 quilômetros;
 - b) Casas e terrenos perderam o valor. A prova disso é que não aparece proposta para quem está com placa de venda em sua casa;
 - c) As relações comerciais encontram-se abaladas;
 - d) Moradores do entorno do Terminal Rodoviário encontram-se inviabilizados de fazer suas compras na 33, pois lá não existe supermercado próximo;
 - e) O nosso bairro está em franco desenvolvimento e o fluxo de veículos cresce a cada dia;
 - f) Para entrar e sair do bairro, faz-se um percurso de mais de 5 quilômetros que antes não existia na vida diária dos moradores; implicando gasto de tempo, dinheiro, combustível e outras dificuldades.
 - g) Proprietários e seus carrinhos de lanche e ciclistas percorrem 3 quilômetros ou mais para venderem seus produtos do outro lado da pista
 - h) Não está mais entrando ônibus em nosso bairro sob a alegação de que o retorno do Auto Peças Paulista é estreito, etc.

PASSARELA

- Retiraram o viaduto nº 4, eliminaram a nossa rotatória e disponibilizaram uma passarela para substituí-los. Porém, a mesma não é suficiente para atender as necessidades dos moradores da comunidade local.
- O CRISMU – Centro de Referência e Atendimento à Saúde da Mulher atende casos de cirurgia, gravidez de alto risco e retorno pós-operatório.
- Como é que uma mulher operada, de barriga aberta, vai passar pela passarela?
- Tanto funcionários do CRISMU quanto seus pacientes estão se deslocando a pé ao Terminal Rodoviário para pegar um ônibus;
- Idosos, deficientes físicos e visuais, pessoas que tem fobia a altura, cadeirantes, pessoas

ANEXO 25

Manifesto poético, escrito por Maria Luzana

Isolamento da 33

Esta confusão que não tem fim!

viaduto

notatória

passarela

e mureta de Berlim!

Tá todo mundo preocupado

Se sentindo desolado

Com esse isolamento danado!

Já houve protesto

manifesto

reuniões

e discussões...

Um afirma que vai resolver

Outro, dá carta branca pra fazer.

O que está faltando na verdade,
não será boa vontade?

Esperamos que haja união,

consenso e compreensão

pra acabar de vez


com esta confusão!

23/11/2011

Luzana

ANEXO 26**Ata de reunião da audiência pública (MPE - Ministério Público Estadual)**

21
73


ESTADO DO PARÁ
MINISTÉRIO PÚBLICO
8º PROMOTOR DE JUSTIÇA CÍVEL DE MARABÁ

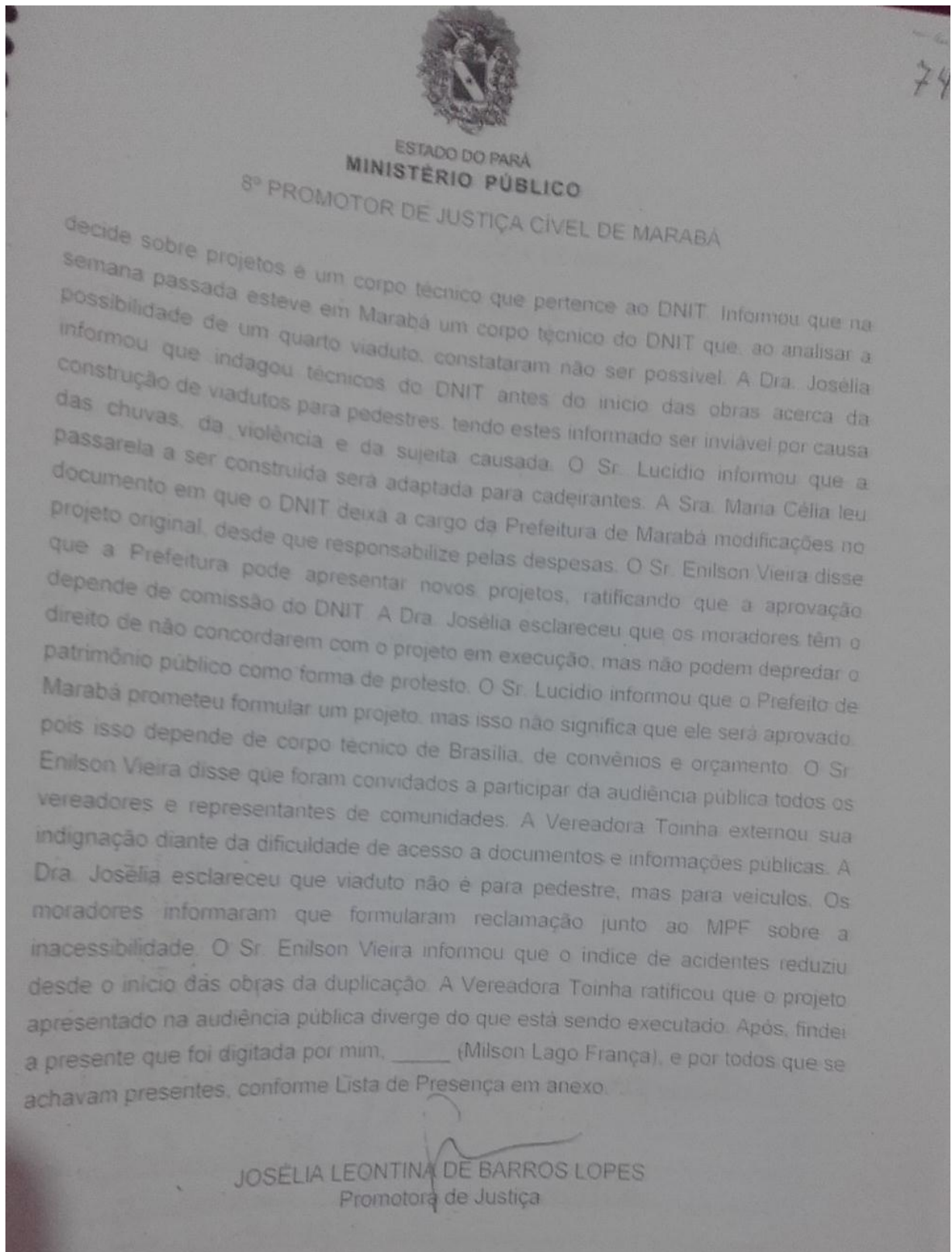
ATA DE REUNIÃO

Aos 23 (vinte e um) dias do mês de novembro de 2011, na sala de audiências do Ministério Público do Estado do Pará – Promotorias de Justiça de Marabá, onde se achava presente a Promotora de Justiça de Marabá, Dra. JOSÉLIA LEONTINA DE BARROS LOPES, compareceram os Senhores constantes da Lista de Presença em anexo, para tratar sobre problemas causados aos moradores da Folha 33, Bairro Nova Marabá, em virtude da duplicação da Rodovia Transamazônica, Bairro Nova Marabá. **Iniciada a reunião**, Dra. Josélia indagou ao representante do DNIT sobre possíveis informações repassadas aos moradores da Folha 33 que divergem do projeto original de duplicação da Rodovia Transamazônica. O Sr. Enilson Vieira, Analista em Infraestrutura de Transportes do DNIT, disse desconhecer informações divergentes do projeto original, esclarecendo que houve algumas reivindicações da Prefeitura de Marabá visando alterar a obra, mas em momento algum falou aos moradores da existência de projeto em que conste um quarto viaduto, esclarecendo que quaisquer alterações de projeto são submetidas à apreciação de uma comissão técnica do DNIT, sendo que aprovado e existente é o que apresenta três viadutos. Informou que os moradores da Folha 33 ficaram insatisfeitos porque o projeto não contempla um quarto viaduto. Explicou que o principal objetivo da obra é evitar acidentes na Rodovia, mencionando que o retorno ficou a aproximadamente 800 metros do local que os moradores gostariam. A Vereadora Toinha falou que ocorreu uma audiência pública sobre o projeto da duplicação da Rodovia Transamazônica, ocasião em que foram apresentados detalhes da obra. O Sr. Enilson Vieira explicou que talvez tenha sido apresentada uma proposta de um quarto viaduto, mas tecnicamente isso não é possível. O Sr. Nacélio falou da importância de consultar a comunidade acerca de projetos dessa natureza, acrescentando que hoje precisar arcar com passagens de mototáxi porque não há transporte coletivo na Folha 33 em razão da inacessibilidade causada pela obra. A Vereadora Toinha disse que na audiência pública foi apresentado projeto divergente do que está sendo executado. A Dra. Josélia falou que cabe ao MP cobrar a execução do projeto que foi aprovado. O Sr. Lucídio explicou que quem

12


ANEXO 27

Ata de reunião da audiência pública (MPE - Ministério Público Estadual)



ANEXO 28

Ata de reunião da audiência pública (MPE - Ministério Público Estadual)


 ESTADO DO PARÁ
MINISTÉRIO PÚBLICO
 MINISTÉRIO PÚBLICO

Nome: MARCELO SOUZA MADEIRO
 Cargo: _____
 Órgão: CD: 4563412-SSPPA
 Fone: _____
 Assinatura: _____


Nome: REGINALDO OLIVEIRA DE CARVALHO
 Cargo: SECRETARIO - SEMPUR
 Órgão: SERVIÇOS URBANOS
 Fone: (194) 8803-3932
 Assinatura: [Signature]

Nome: Maria de Jesus P. da Silva
 Cargo: assessora
 Órgão: CM.M
 Fone: 9144-1656
 Assinatura: [Signature]

Nome: Antônia C. de A. Albuquerque
 Cargo: Vereadora
 Órgão: Câmara Municipal
 Fone: 9155-9191
 Assinatura: [Signature]

ANEXO 29

Moradores recorrem aos MPF (Ministério Público Federal), com o intuito de apurar as irregularidades

	MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL PRM-Marabá Protocolo nº <u>8849</u> Data: <u>23</u> / <u>11</u> / <u>11</u> Assinatura: <u>Isadora</u>
---	--

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Município de Marabá


ATA DE REUNIÃO

Aos vinte e três dias do mês de novembro do ano de dois mil e onze, nesta Procuradoria da República no Município de Marabá/PA, localizada na Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro Novo Horizonte, Marabá/PA, compareceram, perante o Procurador da República André Casagrande Raupp, os que subscrevem a lista em anexo. Iniciada a reunião, os moradores da Folha 33 reiteraram os termos do Protocolo PRM-Marabá nº 7366/2011, que originou o PA nº 1.23.001.000317/2011-47, acrescentando que: a) Tiveram uma reunião no dia 28.10.2011 com o representante do DNIT em Marabá, o qual informou que "os protestos da população não são inviabilizados, pois a Prefeitura Municipal de Marabá pode iniciar um novo projeto, exclusivamente, para a solução" do quanto reivindicado, sendo que a obra está "sem folga financeira e sem amparo legal da nova revisão que contemple tal serviço"; b) que os moradores fizeram uma reunião com o Prefeito no dia 09.11.2011, sendo que este informou que "vai pedir à Secretaria de Obras para que faça um projeto incluindo a demanda", pegando a aprovação do DNIT em Brasília; c) que foi feita uma reunião no MPE-Pará nesta data e a Prefeitura Municipal de Marabá, pelo Secretário de Obras, informou que não havia recursos, que teria que desapropriar várias casas e que sendo obra federal não poderia mais ser modificada (foram apresentadas cópias das atas de reunião nos dias 21 e 23 de novembro de 2011, ocorridas no MPE-PA). Após debate, os moradores da Folha 33 apontaram que: a) no início do projeto, conforme "Apresentação do Projeto da Travessia Urbana de Marabá" (folhas 25 e 48), havia a previsão de um viaduto para o acesso ao Terminal Rodoviário, viaduto este que atenderia ao interesse da comunidade da Folha 33; b) que, por algum motivo ainda desconhecido, tal viaduto saiu do projeto sendo que os outros previstos, além de ficarem próximos de outros já existentes, em nada beneficiam os moradores da Folha 33. Que a comunidade entende que se fosse colocada uma rotatória já seria suficiente para resolver os problemas gerados pela duplicação da BR-230. Apresentaram, ainda,

Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, CEP 68502-370 – Marabá/PA
 Telefone: (094) 3324-1028, Fax: (094) 3324-1077

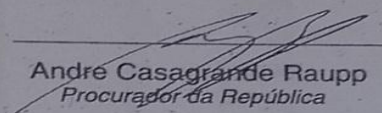
ANEXO 30

Moradores recorrem aos MPF (Ministério Público Federal), com o intuito de apurar as irregularidades



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Município de Marabá

abaixo-assinado com 35 páginas encaminhado ao DNIT-Brasília, Ministério dos Transportes, entre outros (cópia juntada). Nada mais havendo a tratar, deu-se por encerrada a reunião, e lavrada a presente ata. Eu, Isadora Carvalho (Isadora Chaves Carvalho), Técnica Administrativa, lavrei a presente ata que, após lida, será assinada pelos presentes.

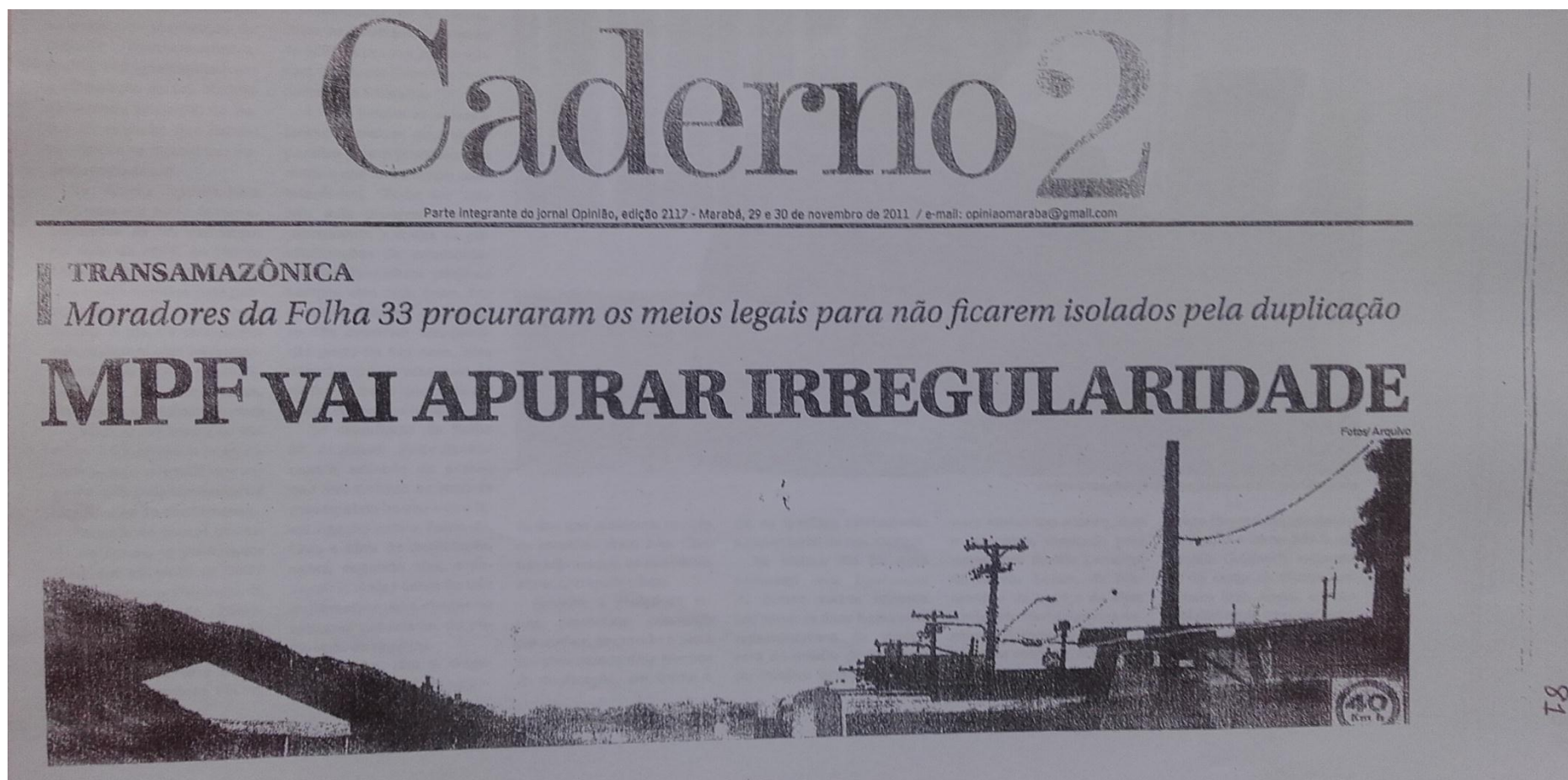

André Casagrande Raupp
Procurador da República

*(Segue em anexo a listagem contendo o nome dos presentes)

Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, CEP 68502-370 – Marabá/PA
Telefone: (094) 3324-1028, Fax: (094) 3324-1077

ANEXO 31

Moradores recorrem aos MPF (Ministério Público Federal), com o intuito de apurar as irregularidades



ANEXO 32

Moradores recorrem aos MPF (Ministério Público Federal), com o intuito de apurar as irregularidades

O Ministério Público Federal (MPF) quer explicações para as mudanças no projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica, em Marabá, que suprimiram a construção de um viaduto na entrada principal da Folha 33, situação que deixou revoltados os moradores daquele logradouro.

Na última quinta-feira (25), uma comissão de representantes da 33 estiveram na sede do MPF, no bairro Nove Horizonte, ocasião em que foram ouvidos pelo procurador André Casagrande Raupp. A ele, os moradores denunciaram que há irregularidade no projeto de duplicação da Transamazônica, elaborado inicialmente com um viaduto em frente ao terminal rodoviário e, inexplicavelmente alterado em seguida, sofrendo mudança na localização do cruzamento.

Palando ao jornal na tarde de ontem, o procurador disse que vai pedir ao DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes) e à prefeitura explicações sobre a denúncia. Se for confirmado que houve alteração no projeto, ele vai saber se houve ou não irregularidade.

Tanto a prefeitura quanto o DNIT foram convocados a comparecer às 15 horas desta terça-feira (29) na sede do MPF para uma audiência com representantes dos moradores da Folha 33.

A ideia é ouvir as partes e tentar encontrar uma saída pacífica para o problema, de modo a que todos sejam contemplados. "Pode ser que não seja possível atender plenamente a todas as reivindicações da comunidade. Algumas obras públicas sempre vêm com ônus. Por exemplo, muitos reclamam se vão construir um prédio perto da sua casa. Mas vamos analisar esse caso do viaduto e ver o que pode ser feito", comentou Raupp.

Os moradores da Folha 33 dizem-se prejudicados com a retirada do acesso que eles tinham na entrada principal do bairro e que fazia ligação com a Folha 32. Com a obra de duplicação, agora, segundo eles, é necessário andar cerca de três quilômetros para chegar ao terminal rodoviário, do outro lado da rodovia.

Revoltados, eles já chegaram a bloquear a BR em protesto, fato que aconteceu no mês de setembro deste ano. Caso não haja avanço, os moradores ameaçam repetir o feito.

Embora a prefeitura tenha prometido construir passarelas, cruzando a pista em pelo menos dois trechos da duplicação, em frente à 33, as famílias reivindicam a construção de um viaduto.

No último dia 21, uma comissão com lideranças do bairro esteve reunida por cerca de duas horas com representantes da prefeitura no prédio do Ministério Público Estadual (MPE) para tentar um acordo, mas o encontro, mediado pela promotora Josélia Leontina de Barros Lopes, da Promotoria de Justiça de Meio Ambiente terminou sem nenhuma definição.

Nessa reunião, falou pela prefeitura o então titular da Sevop (Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas), Lucídio Collinetti, exonerado do cargo na última sexta-feira (25). Agora, o caso será discutido com um novo representante, de quem os moradores esperam mais sensibilidade.




André Casagrande quer explicações sobre a denúncia

ANEXO 33

MPF – medida paliativa

07
140


MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Município de Marabá

Ministério Público Federal PRM-Marabá Protocolo nº <u>208</u> Data: <u>12</u> / <u>01</u> / <u>12</u> Assinatura: <u>Wally</u>	ATA DE REUNIÃO
--	-----------------------


Aos doze dias do mês de novembro do ano de dois mil e doze, nesta Procuradoria da República no Município de Marabá/PA, localizada na Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro Novo Horizonte, Marabá/PA, compareceram, perante o Procurador da República André Casagrande Raupp, os que subscrevem a lista em anexo. Iniciada a reunião, foi apresentada pela Prefeitura de Marabá uma medida paliativa para a solução dos problemas criados pela duplicação da BR-230 para a Folha 33; que a solução implica em uma passagem para pedestres, com faixa de segurança que cruzaria a BR-230, com semáforo, e uma via de tráfego de veículos leves, no sentido bairro – centro da Nova Marabá, que aproveitaria o sinal (conforme croqui em anexo); que apresentada a proposta aos representantes dos moradores da Folha 33, esses concordaram que, em que pese não atender completamente os anseios da comunidade, posto que não permite um acesso em direção ao bairro, pelo menos é uma medida que satisfaz parte das pretensões; foi informado pelo DNIT dos riscos de acidentes que decorrem de um cruzamento sinalizado, o que foi rebatido pelo argumento de que a inexistência de tal cruzamento incitaria a passagem de pedestres sem nenhuma proteção pela rodovia, bem como trata-se de uma medida paliativa até que haja uma solução técnica definitiva; que após deliberações restou acordado que: a) que em 15 (quinze) dias, a partir da presente data, o DNIT encaminhará ofício para a Prefeitura de Marabá manifestando-se sobre a proposta paliativa apresentada nesta reunião (croqui anexo), b) que em 60 (sessenta) dias a partir desta data, a Prefeitura de Marabá criará o acesso para a passagem de veículos para cruzar a BR-230, c) que em 120 (cento e vinte) dias a partir desta data a Prefeitura implantará um sistema eletrônico (semáforo) no referido local, d) que a Prefeitura se compromete a colocar placas indicativas do cruzamento a 50m e a 100m do local, avisando os motoristas, e) que a Prefeitura se compromete também a manter fiscais do DMTU no local em que será construído o cruzamento para auxiliar a passagem de pedestres, principalmente

Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, CEP 68502-370 – Marabá/PA
 Telefone: (094) 3324-1028, Fax: (094) 3324-1077


ANEXO 34

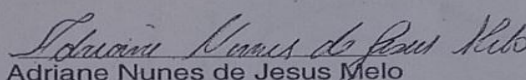
MPF – medida paliativa

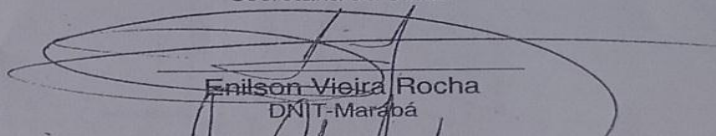
14

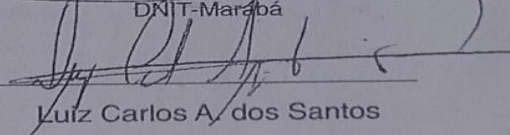

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Município de Marabá

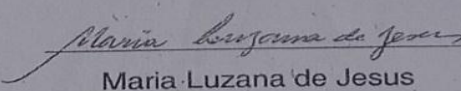
estudantes, nos horários em que a demanda é maior face aos horários de aulas, a partir do dia 21 de janeiro do corrente ano, f) que o MPF oficiará a PRF para que esteja presente nesses mesmos horários no local, g) que o MPF se compromete a officiar o DNIT para que promova estudo de viabilidade técnica e econômica para uma travessia que ampare o fluxo de veículos e pedestres no limite máximo que o projeto possa comportar a capacidade de pessoas e veículos, h) que as partes que descumprirem, sem justificativa, os prazos acima elencados poderão ser responsabilizadas, na forma da lei. Nada mais havendo a tratar, deu-se por encerrada a reunião, e lavrada a presente ata. Eu, Isadora Chaves (Isadora Chaves Carvalho), Técnica Administrativa, lavrei a presente ata que, após lida, será assinada pelos presentes.


Andre Casagrande Raupp
 Procurador da República


Adriane Nunes de Jesus Melo
 Secretária de Obras


Enilson Vieira Rocha
 DNIT-Marabá


Luiz Carlos A. dos Santos
 Procurador do Município


Maria Luzana de Jesus
 Representante dos moradores da Folha 33


*(Segue em anexo a listagem contendo o nome dos presentes)

Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, CEP 68502-370 – Marabá/PA
 Telefone: (094) 3324-1028, Fax: (094) 3324-1077

ANEXO 35

MPF – fim do prazo da medida paliativa

147


MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
 Procuradoria da República no Município de Marabá - Pará

TERMO DE DECLARAÇÃO QUE PRESTAM
Maria Luzana de Jesus e outros

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL PRM-Marabá
Protocolo nº <u>1507</u>
Data: <u>02 de 04 de 2012</u>
Assinatura: <u>[Assinatura]</u>

Aos dois dias do mês de abril do ano de dois mil e doze, nesta Procuradoria da República no Município de Marabá/PA, localizada na Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, Marabá/PA, telefones (94) 3324-1077 e 3324-1028, compareceram a senhora Maria Luzana de Jesus, CPF 176.965.503-49, RG 5110480 PC/PA, Residente folha 33, quadra 33, lote 10; Raimundo Nicacio Silva, CPF 125.507.523-68, residência folha 33, quadra 03, lote 23; Doralino Sousa Santos, CPF.: 425.077.742-15, residente Folha 33, quadra 02, lote 03, os quais declaram que são representantes dos “moradores prejudicados da folha 33”; Que após as reivindicações do moradores foi estabelecido o prazo de sessenta dias para efetivação da subida alternativa dos moradores da folha 33, iniciado dia 12 de janeiro; que conjuntamente com o acesso a BR-230, deveria ser efetivada uma faixa para pedestres, sinalizada e com um semáforo, cujo prazo total se encerraria dia 12 de maio de 2012; Que, desde de o dia acordado, foram realizadas as seguintes ações: o DNIT entregou a autorização necessária para a obra, no dia 03 de fevereiro de 2012; trabalho de topografia; limpeza da área; e medição da umidade do solo, realizada no dia 28 de março de 2012; Que, no dia 27 de março, os representantes se encontraram com a secretária de obras municipal, que informou que o início das obras depende de três dias consecutivos de sol, tendo em vista a medição da umidade de solo realizada e o prejuízo decorrente da construção no solo úmido; Que, outro argumento utilizado, foi a impossibilidade de execução da obra sem a sinalização necessária, que já estaria articulada com a SINACON, segundo a secretária de obras; Que, quanto ao asfaltamento, estaria tudo pré-contratado com a empresa CONSTRUFOX; Que os representante solicitam auxílio do Ministério Público Federal, haja vista a cobrança recorrente dos moradores da comunidade; Que os representantes foram

ANEXO 36

MPF – fim do prazo da medida paliativa

Ministério Público Federal 148

informados, na reunião, sobre um possível pedido de dilação de prazo por parte da prefeitura para realização da obra, mas que ^{no}houve apresentação de documento probatório de tal solicitação, eu Yá Góes de Souza (Yá Góes de Souza), Técnico Administrativa, afirmo que o digitei.

Maria Luzana de Jesus
Maria Luzana de Jesus
Declarante

Raimundo Nicacio Silva
Raimundo Nicacio Silva
Declarante

Doralino Sousa Santos
Doralino Sousa Santos
Declarante

ANEXO 37

Moradores solicitam reunião geral

151

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO

Ofício n°. 256/2013 - DMTU/PA

Marabá/PA, 08 de agosto de 2013.

Ao Excelentíssimo Senhor
Dr°. HENRIQUE HAHN MARTINS DE MENEZES
Procurador da República

Anexos: Atas das reuniões dos dias 23 e 29/11/2011, 06/12/2011, 12/01/2012 e 02/04/2012;

Senhor Procurador,

Honrado em cumprimentá-lo, vimos perante V. "Exa., reiterando ofício n° 004/2013 - DMTU/PA, recebido nesta Procuradoria da República em 14/01/2013, ratificar a problemática da BR-230, no ponto de conexão do semáforo da Fl. 33 e a referida rodovia, concernente às condições de trafegabilidade e periculosidade, tendo em vista os ditames acordados com este *Parquet* e demais órgãos responsáveis pela sinalização e fiscalização do local.

De acordo com as Atas de Reunião realizada nos dias 23 e 29/11/2011, 06/12/2011, 12/01/2012 e 02/04/2012, na sede desta Procuradoria da República de Marabá/PA, a fim de tratar da situação supramencionada, presentes os representantes do Município de Marabá, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e representante dos moradores da Fl. 33 pactuaram-se possíveis soluções.

Considerando, que até o momento já ocorreram 7(sete) vítimas fatais no local, sendo que a última notícia de sinistro data do dia 02. 08.2013, em que um mototaxista colidiu com um carro, na altura do semáforo da Fl. 33, Rodovia Transamazônica (BR 230), faz-se necessário medidas de cunho **EMERGENCIAL**.

Vale ressaltar que a demora na tomada de decisão pode ocasionar efeitos irreversíveis, com repercussões avassaladoras para todos, pelo que se demanda o manejo de ações rápidas e eficazes, no intuito de rechaçar quaisquer possibilidades de sinistros.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL PRM-Marabá
Protocolo n° 3717
Data: 09 / 08 / 2013
Assinatura: <i>[Assinatura]</i>

Folha 17, Quadra especial, Lote especial - Nova Marabá - Marabá/PA
Fone/FAX: (094) 3322-1021/5884/2446 - End. eletrônico: dmtu@skorplonet.com.br

[Assinatura]

[Assinaturas]

ANEXO 38

Moradores solicitam reunião geral

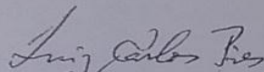
152

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO

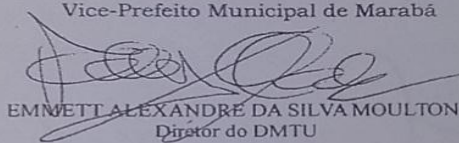
Diante do exposto, solicito a V. Excelência **que designe urgente uma nova reunião com o DNIT, PRF, DMTU, Prefeitura Municipal e moradores da Folha 33, visando discutir alternativas para a problemática em tela**, haja vista o que preceitua a Constituição Federal, quanto a *Dignidade da Pessoa Humana* (art. 1º, III, CF/88) e com fulcro no art. 1º, § 2º, do CTB, "*O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito*".

Aguardando parecer favorável, aproveito o ensejo para reiterar nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

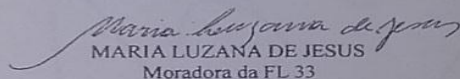
Atenciosamente,



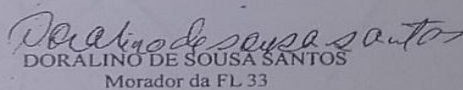
LUIS CARLOS PIES
Vice-Prefeito Municipal de Marabá



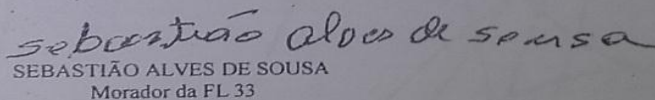
EMMETT ALEXANDRE DA SILVA MOULTON
Diretor do DMTU



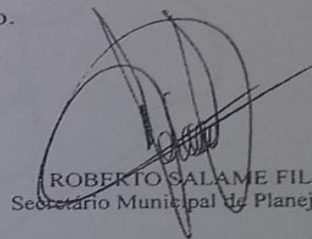
MARIA LUZANA DE JESUS
Moradora da FL 33



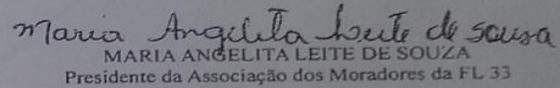
DORALINO DE SOUSA SANTOS
Morador da FL 33



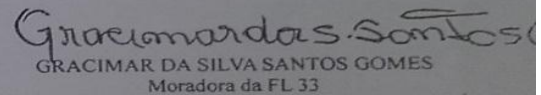
SEBASTIÃO ALVES DE SOUSA
Morador da FL 33



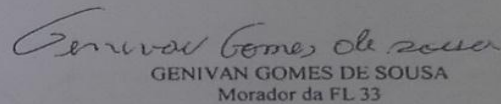
ROBERTO SALAME FILHO
Secretário Municipal de Planejamento



MARIA ANGELITA LEITE DE SOUZA
Presidente da Associação dos Moradores da FL 33



GRACIMAR DA SILVA SANTOS GOMES
Moradora da FL 33




GENIVAN GOMES DE SOUSA
Morador da FL 33

ANEXO 39

Ata - Decisão da reunião geral

15

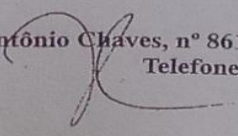

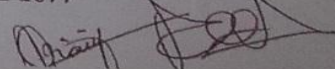


MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Município de Marabá

ATA DE REUNIÃO

Aos catorze dias do mês de agosto do ano de dois mil e treze, nesta Procuradoria da República no Município de Marabá/PA, localizada na Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, Marabá/PA, telefones (94) 3324-1077 e 3324-1028, compareceram perante o Procurador da República, Henrique Hahn Martins de Menezes, representantes do DNIT, o Sr. Enilson Vieira Rocha, CREA-PA/AP 6850-D; do DMTU, o Sr. Emmet Alexandre da Silva Moulton, CPF 517.771.502-72; da PRF, o Sr. Jair Barata Guimarães, CPF 237.824.392-87; o secretário de planejamento da Prefeitura de Marabá, Sr. Alberto Salame; representante da Câmara de Vereadores, Sra. Antônia Carvalho de Araújo Albuquerque, RG 2181033/SSP-PA e moradores da Fl. 33, onde está localizada a obra. Após as devidas discussões, acordaram pelos seguintes encaminhamentos: A Prefeitura, no prazo de 45 dias, contados a partir de hoje, se responsabiliza, em caráter paliativo, pela implementação da sinalização horizontal e vertical (semáforos com cronômetros, sinalizadores, tachões bi-refletivos, além de sonorizadores e redutores de velocidade, sem a construção de elevação vertical física - lombada física), ficando fechado o acesso de veículos nesse ínterim, salvo na hipótese de concluir tais pendências antes do término desse prazo; O DMTU realça que as medidas tomadas são de caráter provisório até que o DNIT implante a lombada eletrônica e radares de velocidade, ressaltando, ainda, que a questão apenas será solucionada com a construção do anel viário; O representante da PRF se compromete, após tomadas as medidas acima, de resto paliativas, perdurando os acidentes, a realizar estudo e levantamento sobre a ocorrência de acidentes a fim de analisar a viabilidade de manter aberto ou não o acesso de veículos à Fl. 33; A associação de moradores, na pessoa de sua Presidente, Sra. Maria Angelita Leite de Sousa, bem como, a representante dos moradores prejudicados pela obra de duplicação na rodovia BR-230 na Fl. 33, a sra Maria Luzana de Jesus, consignam a necessidade de consultar a comunidade local acerca de quaisquer desdobramentos ulteriores da questão. O


Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, CEP 68502-370 – Marabá/PA
 Telefone: (094) 3324-1028, Fax: (094) 3324-1077

ANEXO 40

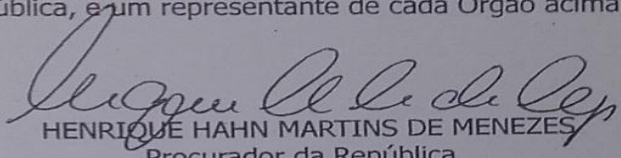
Ata - Decisão da reunião geral

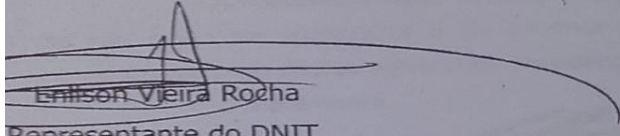
157

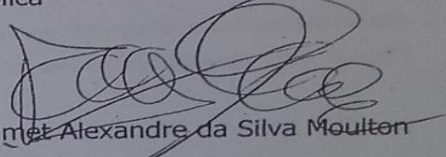


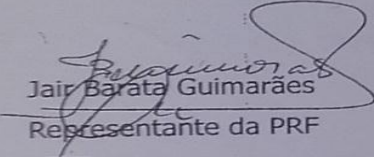
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Município de Marabá

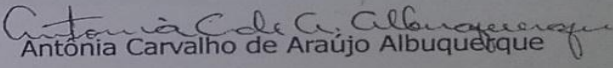
Secretário de Planejamento da Prefeitura de Marabá saiu antes de terminada a respectiva reunião, mas ciente dos acordos citados. Nada mais havendo a tratar, deu-se por encerrada a reunião, e lavrada a presente ata. Eu Jayllise G. P. Medeiros (Jayllise G. P. Medeiros), Técnica Administrativa, afirmo que o digitei. Abaixo assinam as Procuradoras da República, e um representante de cada Órgão acima citados.

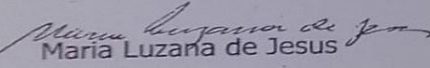

HENRIQUE HAHN MARTINS DE MENEZES
Procurador da República

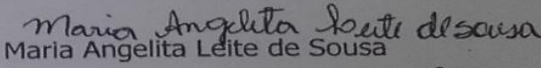

Enilson Vieira Rocha
Representante do DNIT

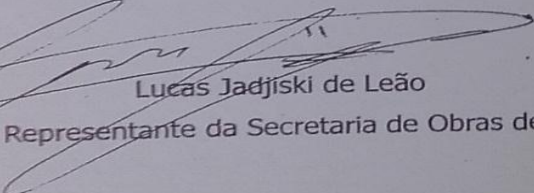

Emmet Alexandre da Silva Moulton
Representante do DMTU


Jair Barata Guimarães
Representante da PRF


Antônia Carvalho de Araújo Albuquerque
Representante da Câmara de Vereadores


Maria Luzana de Jesus
Representante dos moradores

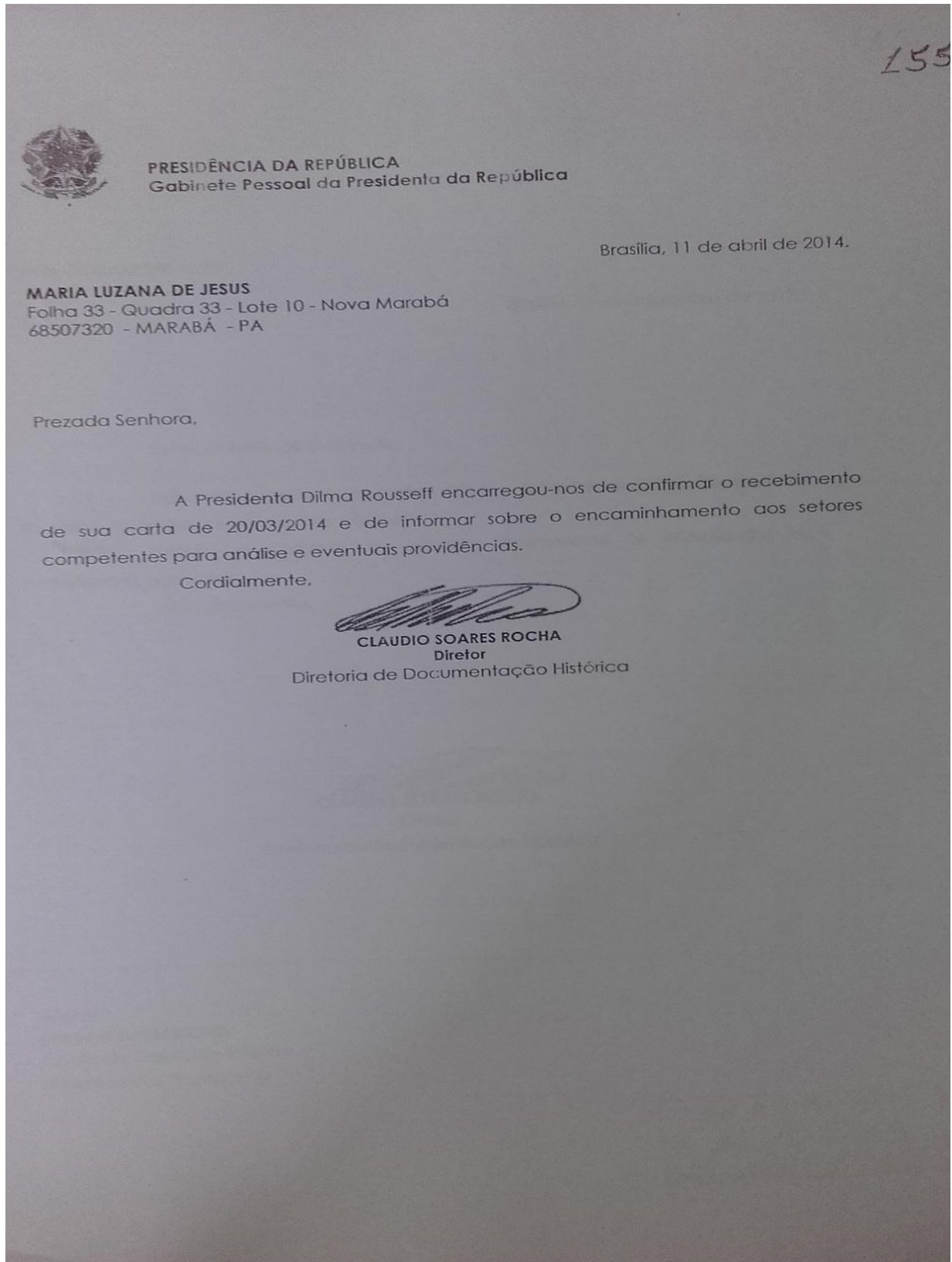

Maria Angelita Leite de Sousa
Representante dos moradores - Presidente


Lucas Jadjiski de Leão
Representante da Secretaria de Obras de Marabá

Rua Antônio Chaves, nº 861, Bairro do Novo Horizonte, CEP 68502-370 – Marabá/PA
Telefone: (094) 3324-1028, Fax: (094) 3324-1077

ANEXO 41

Documento enviado para Brasília/DF



ANEXO 42

Documento enviado para Brasília/DF

Ofício COR/GP/PR: 1271


Brasília, 30 de setembro de 2013.

Senhor Chefe de Gabinete,

Encaminho-lhe, anexas, cartas dirigidas à Presidenta Dilma Rousseff por tratarem de assuntos afetos a esse ministério.

Solicito a gentileza de informar diretamente às interessadas as providências adotadas.

Atenciosamente,

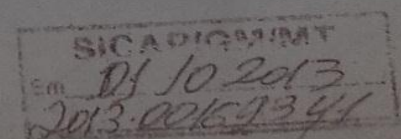


CLÁUDIO SOARES ROCHA

Diretor

Diretoria de Documentação Histórica

Senhor
HERBERT DRUMMOND
Chefe de Gabinete interino
Ministério dos Transportes



ANEXO 43

Documento enviado para Brasília/DF

DNIT

CS 1104 816

DIRETORIA EXECUTIVA
Assessoria Parlamentar

Memorando nº 985 /2013/DIREX

Brasília, 11 de outubro de 2013.

À Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

Referência: Ofício nº 2289/2013/ASSAD/GM/MT
Assunto: BR-230/PA - Construção de anel viário, túnel ou viaduto, bem como iluminação do trecho.

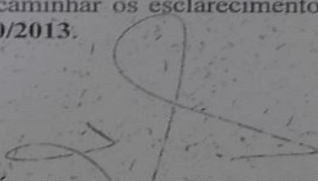
Senhor Diretor,

Trata-se de solicitação da Cidadã Maria Luzana de Jesus, a qual requer a construção de anel viário, túnel ou viaduto, bem como iluminação do trecho duplicado da BR-230/PA.

A esse respeito, incumbiu-me o Senhor Diretor Executivo de encaminhar a presente documentação a Vossa Senhoria, solicitando avaliar a possibilidade de atendimento da demanda acima descrita.

Solicito, se possível, encaminhar os esclarecimentos pertinentes sobre a matéria em apreço a esta DIREX até o dia 24/10/2013.

Atenciosamente,


ZENO JOSÉ ANDRADE GONÇALVES
Gerente de Projeto/DIREX

RECEBIDO NA DIRETORIA DE
INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA
EM 19/10/2013
14:20

SAN - Setor de Autarquias Norte - Quadra 3 - Lote A
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (61) 3315-4000
CEP: 70.902-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

UNIVERSIDADE NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

ASS
13.896 mC

ANEXO 44

Documento enviado para Brasília/DF

15
CS-1107225
PA

DNIT

Diretoria de Infraestrutura Rodoviária
Memorando - Circular nº. 152 /2013/DIR/DNIT

Brasília, 15 de outubro de 2013.

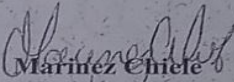
À Coordenação-Geral de Construção Rodoviária
À Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias

Assunto: BR-230/PA – Construção de anel viário, túnel ou viaduto, bem como iluminação do trecho.
Referência: Ofício nº. 885/2013/DIREX de 11/10/2013 da DIREX.

Senhor Coordenador-Geral,

1. Encaminhamos a essa Coordenação-Geral o expediente anexo, para conhecimento e adoção de providências cabíveis, conforme o documento em referência.

Atenciosamente,


Marize Chiele
 Gerente de Projetos
 Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

Recebemos em:
 17/10/2013
 14:13
 Ass: *Fátima*

SAN-Sector de Autarquias Norte-Quadra 3 –Lote A
Edifício núcleo dos Transportes – fone: 3315-4301
CEP: 70902-902

ANEXO 45

Documento enviado para Brasília/DF

139

DNIT

CS-1108474

Diretoria de Infraestrutura Rodoviária
Coordenação-Geral de Construção Rodoviária
Memorando nº 1843/2013/CGCONT/DIR

Brasília, 23 de outubro de 2013.

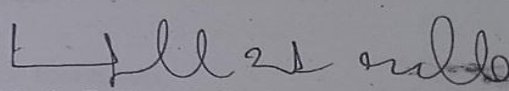
À Superintendência Regional do DNIT no Estado do Pará e Amapá,

Senhor Superintendente,

Trata-se da Memorando Circular nº 152/2013/DIR/DNIT referente a Construção de anel viário, túnel ou viaduto, bem como iluminação do Trecho – BR-230/PA.

Encaminhamos a presente documentação para conhecimento e providências.

Respeitosamente,


Engº Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, Dsc.
Coordenador-Geral de Construção Rodoviária/DIR

DNIT - SR/PA/AP
Área de Comunicações e Arquivo
RECEBIDO
Em, 03, 15, 13
Por: Marlene Freitas.


ando_Sup.Reg-PA_Conhecimento Providências_DR210.doc

Helios/8337

ANEXO 46

Documento enviado para Brasília/DF

DIR


MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ADMINISTRATIVA
 Esplanada dos Ministérios Bloco "R" - 6º andar - CEP: 70044-900 - Brasília - DF
 Fone (61) 2029-7051 - 2029-7056 - Fax: 2029-7893
 gabinete@transportes.gov.br

Ofício nº 2289 /2013/ASSAD/GM/MT

Brasília, 4 de outubro de 2013.

Ao Senhor
TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
 Diretor-Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
 Brasília – DF

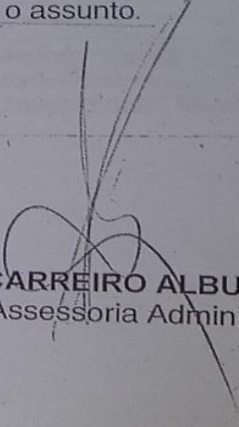
Assunto: **Construção de anel viário, túnel ou viaduto, bem como iluminação do trecho da BR 230.**

Senhor Diretor-Executivo,

De ordem, encaminho a Vossa Senhoria, para análise e manifestação, o Ofício COR/GP/PR: 1271, de 30 de setembro de 2013, da Diretoria de Documentação Histórica da Presidência da República, com a qual encaminha correspondência da Senhora *Maria Luzana de Jesus*, de 09 de setembro de 2013, que trata do assunto em epígrafe.

Na oportunidade, solicito a gentileza de responder diretamente ao interessado o que se oferecer sobre o assunto.

Atenciosamente,


LEONARDO CARREIRO ALBUQUERQUE
 Chefe da Assessoria Administrativa


Camila124.DNIT.doc

RECEBI EM	09 / 10 / 13
HORA	10:41
NOME	Maria Luzana de Jesus
VENCIMENTO	10 / 10 / 13
OS:	1104896

ANEXO 47

Documento enviado para Brasília/DF

161



Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Superintendência Regional nos Estados do Pará e Amapá
Unidade Local de Marabá

Memorando nº 060/2014 – UL de Marabá Marabá-PA, 13 de Fevereiro de 2014.

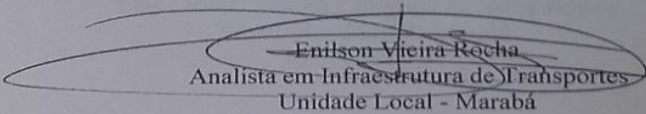
Ao Superintendente do DNIT nos Estados do Pará/Amapá
Eng. João Claudio Cordeiro da Silva Junior

Assunto: **Encaminhamento da Nota Técnica nº001/2014.**

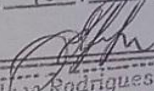
Ilmo Senhor Superintendente,

Estamos encaminhando a vossa excelência a nota técnica nº001/2014/UL-Marabá referente à determinação do despacho do Chefe de Engenharia DNIT-PA/AP, Eng. Eurival Rego e Cunha, que responde o conteúdo do memorando circular nº 152/2013/DIR/DNIT; Memorando nº885/2013/DIREX; Ofício nº2289/2013/ASSAD/GM/MT e Ofício COR/GP/PR:1271.

Atenciosamente,



Enilson Vieira Rocha
Analista em Infraestrutura de Transportes
Unidade Local - Marabá

DNIT-SR/PA/AP
Área de comunicações e Arquivo
RECEBIDO
Em, 19 / 02 / 2014
Por: 
Edilene Rodrigues Damasceno
Assistente Adm. - A.A.L.
Mat. 1320934

ANEXO 48

Documento enviado para Brasília/DF

162

DNIT

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NOS ESTADOS DO PARÁ E AMAPÁ

Memorando SR/DNIT/PA/AP nº. 47012024

Belém - PA, 28 de fevereiro de 2014.

Ao Senhor,
ENG.º LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO
 Coordenador-Geral de Construção Rodoviárias/DIR

Assunto: Encaminhamento de Nota Técnica nº 001/2014.


Ref. : Memorando nº 1873/2013/CGCONT/DIR

Cumprimentando-o cordialmente, reporto-me a Vossa Senhoria em atendimento ao Memorando Circular nº 1873/2013/CGCONT/DIR, datado de 23 de outubro de 2013, a qual requisita informação acerca da Construção de anel viário ou viaduto, bem como iluminação no trecho, provocado pela Senhora Maria Luzana de Jesus, estamos encaminhando a Vossa Senhoria, o Memorando 060/2014 – UL de Marabá, datado de 13 de fevereiro de 2013, o qual remete a Nota Técnica nº 001/2014, referente ao assunto em epígrafe.

Documentos anexos:

1. Memorando nº 1873/2013/CGCONT/DIR;
2. Memorando Circular nº 152/2013/DIR/DNIT;
3. Memorando nº 885/2013/DIREX;
4. Ofício nº 2289/2013/ASSAD/GM/MT e
5. Ofício COR/GP/PR: 1271

Atenciosamente,


 Eng.º João Cláudio Cordeiro da Silva Junior
 Superintendente Regional
 DNIT/PA/PA

Apoio CGCONT

Recebemos em:

24/03/14

CP: 1135426

Ass: Bruno

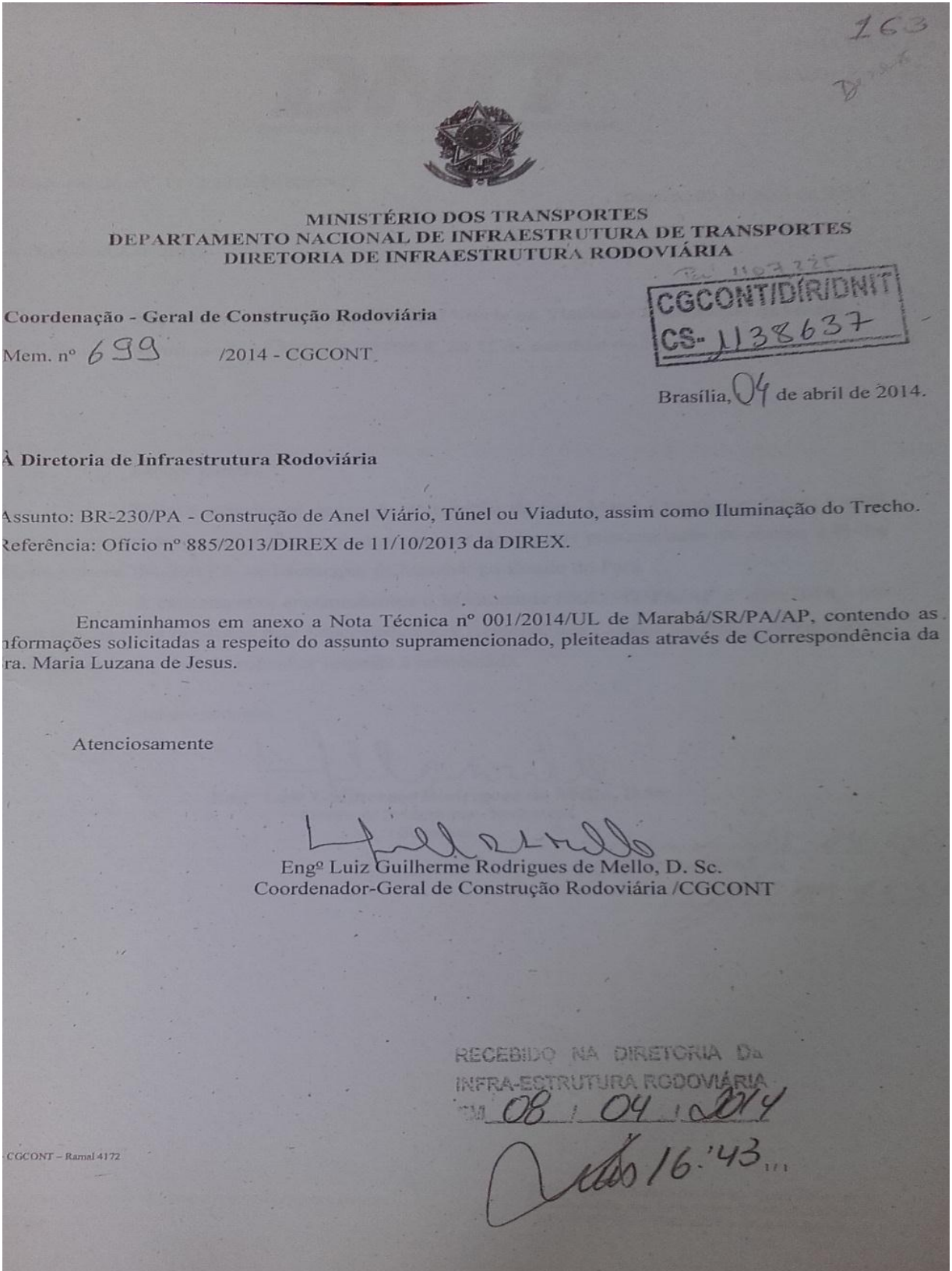
14:38 hs

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

Superintendência Regional nos Estados do Pará e Amapá
 BR-316 – Km 0, s/n. Castanheira. CEP: 66.645-000-Belém-PA
 Fone: (91) 3250-2618 – Fax: (91) 3250-2617

ANEXO 49

Documento enviado para Brasília/DF



ANEXO 50

Documento enviado para Brasília/DF

153
5-11/3/3/39
6856-110777

DNIT
Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

Memorando nº. 1172/2014/DIR/DNIT Brasília, 09 de abril de 2014.

À Diretoria Executiva

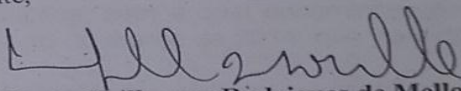
Assunto: BR-230/PA – Construção de Anel Viário ou Viaduto e Iluminação de trecho
Referência: Memorando nº 885/2013/DIREX, de 11 de outubro de 2013

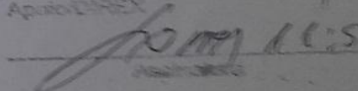
Senhor Diretor,

1. Trata o expediente anexo de solicitação da Sra. *Mária Luzana de Jesus*, a qual requer a construção de um viaduto ou outra solução técnica nas proximidades do acesso à Folha 33, na rodovia BR-230/PA, no Município de Marabá, no Estado do Pará.

2. A esse respeito, encaminhamos o Memorando SR/DNIT/PA/AP nº 470/2014, com os esclarecimentos prestados pela Superintendência Regional nos Estados do Pará e Amapá sobre o assunto em tela, visando subsidiar resposta à interessada.

Atenciosamente,


Engº Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, D.Sc
Diretor de Infraestrutura Rodoviária
Substituto


Recebido em 11/04/14
Após DIREX


DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
Anex - Ramal 9425

SAN - Setor de Autarquias Norte - Quadra 3 - Lote A
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (61) 3313-4000
CEP: 70.902-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

ANEXO 51

Documento enviado para Brasília/DF


MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
Esplanada dos Ministérios Bloco "R" - 6º andar - CEP: 70044-900 - Brasília - DF
Fone (61)-2029-7051 - 2029-7056 - Fax: 2029-7893
gabinete@transportes.gov.br

Ofício nº 631 /2014/GM/MT

Brasília, 16 de abril de 2014.

Ao Senhor
TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Diretor-Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Brasília – DF

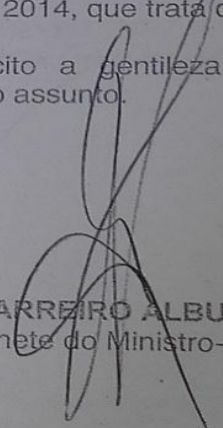
Assunto: **Construção de viaduto na BR-230.**

Senhor Diretor-Executivo,

Encaminho a Vossa Senhoria, para análise e manifestação, o Ofício COR/GP/PR: 522, de 11 de abril de 2014, da Diretoria de Documentação Histórica da Presidência da República, com a qual encaminha correspondência da Senhora *Maria Luzana de Jesus*, de 20 de março de 2014, que trata do assunto em epígrafe.

Na oportunidade, solicito a gentileza de responder diretamente ao interessado o que se oferecer sobre o assunto.

Atenciosamente,


LEONARDO CARREIRO ALBUQUERQUE
Chefe de Gabinete do Ministro- Substituto

RECEBEM 17 04 14
15:17
JONAT COSTA
5540677

Ingrid24.DNIT.doc

ANEXO 52

Documento enviado para Brasília/DF

16

DNIT

Diretoria-Geral
Ofício nº 428 /2014/DG

Brasília, 17 de abril de 2014.

À Senhora
MARIA LUZANA DE JESUS
FL 36 – Quadra 28 – Lote 14 – Nova Marabá
CEP: 68.508-355
Marabá/PA

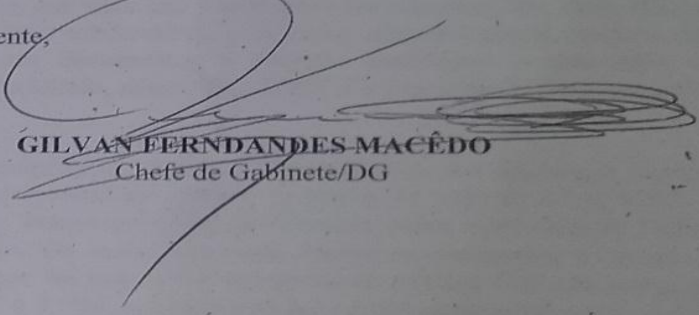
Assunto: BR-230/PA – Construção de anel viário, túnel ou viaduto, bem como iluminação do trecho.

Senhora Maria Luzana,

Trata-se de solicitação em que a Senhora requer a construção de anel viário, túnel ou viaduto, bem como iluminação do trecho duplicado da BR-230/PA.

A esse respeito, após análise da demanda pela Superintendência Regional do DNIT nos Estados do Pará e Amapá, incumbiu-me o Senhor Diretor-Geral de encaminhar a Nota Técnica nº 001/2014/UL-Marabá/SR-PA-AP com os esclarecimentos prestados acerca do pleito.

Atenciosamente,


GILVAN FERNANDES MACÊDO
Chefe de Gabinete/DG

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
BRASÍLIA
Fone: (61) 3315-4000
CEP: 70.902-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

SAN - Setor de Autarquias Norte - Quadra 3 - Lote A
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (61) 3315-4000
CEP: 70.902-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

ANEXO 53

Nota técnica encaminhada à Superintendência Regional do DNIT

DNIT

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
 SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ E AMAPÁ
 UNIDADE LOCAL DE MARABÁ – PARÁ

Nota Técnica nº 001/2014/UL-Marabá/SR-PA-AP

Em, 10 de fevereiro de 2014.

A Superintendência Regional do DNIT nos estados do Pará/Amapá
 Eng. João Claudio Cordeiro da Silva Junior

Assunto: BR-230 PA – Construção de Anel Viário, túnel ou Viaduto, bem como Iluminação do Trecho.

1. A presente nota técnica visa o esclarecimento da necessidade apresentada em carta da Sra. Maria Luzana de Jesus à presidenta da República: Construção de um Viaduto ou outra solução técnica que tenha o objetivo de reparar a mudança de projeto em fase de execução de obra do convênio TT - 0268/2007 - DNIT SEDE/ PMM celebrado com a Prefeitura Municipal de Marabá e assinado em 27/12/2007, cujo objeto era as **Obras de Construção e Pavimentação da Duplicação de Capacidade e Segurança da Rodovia BR-230/PA, na Travessia Urbana de Marabá.**
2. Segundo pesquisa documental, a obra iniciou com o Projeto Básico, e quando da aprovação do Projeto Executivo, através do termo aditivo assinado em 12/06/2009, houve algumas modificações, entre as quais a supressão do Viaduto da Estaca 151 e a inclusão do Viaduto da Estaca 96 e Viaduto da estaca 108, justificáveis nesse e aprovadas pelo DNIT, através da portaria nº. 666/09-CGDESP em 09/06/2009.
3. Sendo assim e, em vista das ocorrências cronológicas dos fatos em execução de obra, é de se atentar que tais justificativas e decisões administrativas estejam devidamente registradas e perpetuadas em documentos e projetos analisados e aprovados em setores competentes para tais fins. Incluindo, nesse caso, DNIT e a Conveniada Prefeitura Municipal de Marabá.
4. Para maior compreensão sobre as conseqüências das mudanças desses viadutos, no dia 28/09/2011, fomos surpreendidos com o bloqueio da rodovia BR-230/PA (Segmento Conveniado para Duplicação, Travessia Urbana de Marabá), pelos moradores da Folha 33, bairro urbano e adjacente à rodovia. Os moradores desse bairro reivindicavam o acesso transversal sobre a rodovia, segundo o que foi exposto na apresentação pública feita em junho de 2008 por agentes públicos deste DNIT e PMM, responsáveis pelo empreendimento público do Projeto da Travessia Urbana de Marabá, que indicava um viaduto na estaca 151. Sendo que daí em diante se iniciou a lide em juízo, Ministério público estadual e federal, por uma alternativa de travessia de acesso para os moradores da folha 33 que se sentiram prejudicados. Verificando-se que projeto público por mais eficaz que seja estará, segundo probabilidade e, por isso, a lei garante mudanças, sujeito ao não atendimento de satisfação total ao público usuário.
5. Essa situação gerada com a implantação do Projeto Executivo excluindo o Viaduto da Estaca 151 em 2009, nos levou a várias audiências, no cumprimento legal de quem atualmente é atribuído de responsabilidade desta Unidade: 23/11/2011 (Ministério Público Estadual), 29/11/2011 (Ministério Público Federal), 06/12/2011 (Ministério Público Federal) e 12/12/2011 (Ministério Público Federal).

