

## 9. CONCLUSÕES

A partir destes levantamentos e do diagnóstico, foi possível identificar lacunas e potencialidades na mobilidade do município. Estas serão consideradas para a futura elaboração de propostas e ações, em detrimento desta revisão do Plano de Mobilidade de Taubaté.

O Plano de Mobilidade elaborado em 2015 deu enfoque nos aspectos que visam suprir a oferta, ou seja, aspectos em geral relacionados à infraestrutura viária, por conta das demandas urgentes no período, sem diretrizes para os aspectos de gestão (Ver Gráfico 75).

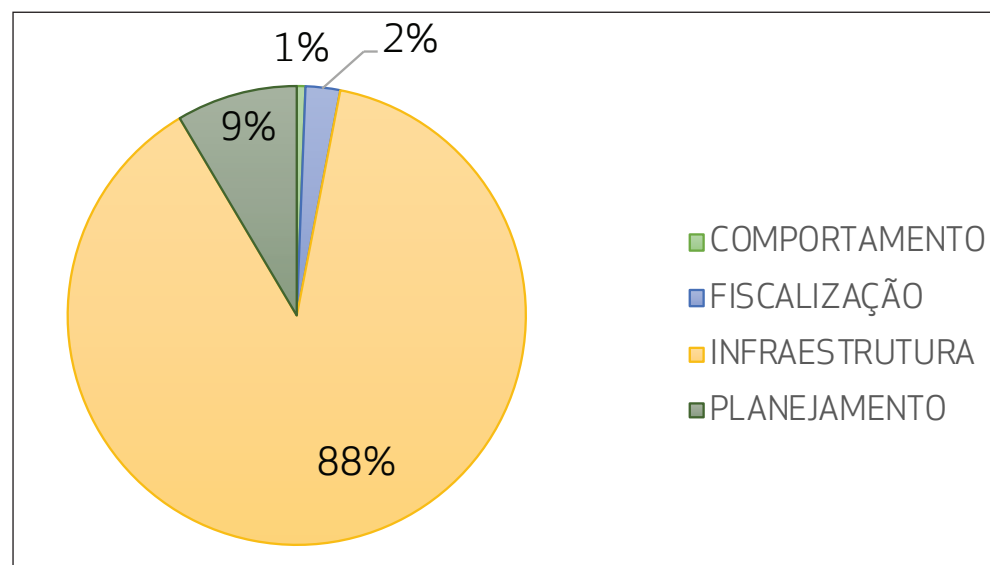


Gráfico 75: Relação das Propostas Apresentadas no PMMU 2015  
Fonte: Elaboração TcUrbes, 2019

Assim, a partir do atual contexto identificado, entende-se que o principal enfoque desta revisão deve estar relacionado ao planejamento interdisciplinar da mobilidade e à gestão da demanda.

Tendo em vista que o planejamento da mobilidade urbana que busque

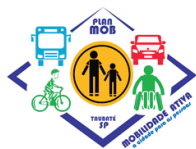
mudanças no modelo vigente de circulação, a partir do planejamento integrado e articulado entre diferentes áreas, e que promova a gestão da demanda, é importante pensar em um modelo de gestão interdisciplinar, por meio do diálogo entre os órgãos.

Nesse sentido, embora o município conte com vasto arcabouço legal, observa-se carência de fiscalizações para as operações, e falta de clareza para encaminhamentos das penalidades e sanções. Além disso, destaca-se a falta de comunicação entre as secretarias, que majoritariamente atuam de forma concorrencial entre si. Além disso, o município não conta com uma base de dados unificada.

Ainda no que diz respeito à gestão, Taubaté conta com comissões e conselhos já organizados, provenientes de diretrizes do Plano Diretor de 2017, como o Conselho de Desenvolvimento Urbano e a Comissão de Avaliação do EIV. Porém, a participação direta destes ainda é pouca em decisões que afetam setores como Planejamento, Mobilidade e Meio Ambiente.

Na configuração do município, por sua vez, detectou-se uma alta dependência da dinâmica municipal em relação à área Central, em atividades como: trabalho, estudo e lazer; o que reflete em alguns outros aspectos da cidade. Primeiramente, a diversidade dos bairros de origem de viagens diárias dos taubateanos, e o fato do transporte público apresentar deficiências (itinerários mas principalmente, horários e informações), resulta em altos índices de escolha do modal veículo motorizado particular, de forma que as reivindicações da população são muitas vezes ligadas a este aspecto. Segundamente, o fato de que a circulação de pessoas no Centro é concentrada no período comercial, resultando em inseguridades no período noturno e menor caminhabilidade no local. Desta forma, há uma menor vivência da cidade como lugar de estar, mesmo o Centro sendo o foco em novos projetos e requalificações de calçadas.

A formação de subcentralidades nos bairros são reflexos do espraiamento da cidade e fato decorrente da menor acessibilidade ao centro daqueles que residem em áreas mais afastadas. Como forma de intensificar estas subcentralidades, é importante pensar em conexões de transporte entre os bairros. Além disso, detectar as potencialidades destas subcentralidades, incentivando os mo-



dos não motorizados nos bairros, proporcionando maior desenvolvimento local, e assim diminuindo algumas desigualdades sociais e urbanas.

O espraiamento da cidade, por sua vez, possui relação direta com as barreiras físicas que estimulam seu crescimento longitudinal, como: Rodovia Presidente Dutra; Rodovia Governador Carvalho Pinto e linha férrea. Fato este que também interfere na ausência de incentivo para o uso dos transportes não motorizados pela dificuldade de se cruzar as barreiras, exigindo, portanto, expansão planejada do município.

O Plano Diretor Físico do Município, elaborado em 2017, busca promover o adensamento urbano. Nesse sentido, o planejamento da mobilidade urbana deve considerar estes aspectos, promovendo o desenvolvimento em locais já servidos de infraestrutura.

Em relação ao serviço de transporte coletivo, nota-se a necessidade de viabilização da divisão de rede entre os dois tipos de operação, considerando-se a realidade nos interesses dos prestadores de serviço, e atendendo às demandas (existentes e reprimidas) da população. É necessário pensar também em uma configuração viária que permita a priorização do transporte coletivo em determinados trechos, para que este seja operado com eficiência, e se torne mais atrativo para os cidadãos.

Ao se tratar da infraestrutura física, por sua vez, nota-se que o tecido viário, em geral, foi configurado em função do transporte individual motorizado, e que a inviabilidade de ampliação das caixas viárias resulta em conflitos entre as demandas pelos diversos modais (estacionamentos para os comércios, calçadas acessíveis, infraestrutura cicloviária, faixas prioritárias para transporte coletivo, pontos de ônibus).

Desta forma, o planejamento deve proporcionar a organização dos modais dentre as vias, configurando redes coerentes e seguras para os diferentes sistemas de transporte.

Complementarmente, deve ser planejado o desestímulo ao transporte individual motorizado e o estímulo à migração modal, por meio de racionalização dos espaços destinados aos carros (incluindo faixas de rolamento e estacionamentos) e por ampliação da oferta por transporte coletivo e por infraestrutura

para transporte não motorizado.

Destaca-se, nesse sentido, dois dos fundamentos da Política Nacional de Mobilidade urbana, que dizem respeito à “justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços” e à “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros” (Art. 5º).

Ou seja, não será possível promover uma cidade inclusiva e sustentável sem alteração dos padrões vigentes de circulação e, embora à primeira vista estas mudanças pareçam onerosas a determinada parcela da população, trarão resultados a médio prazo que visam à melhoria da população como um todo.



## 10. BIBLIOGRAFIA

### 10.1 FICHA TÉCNICA

#### a. Pela TcUrbes

- Ricardo Corrêa da Silva - Sócio Fundador, Diretor e Responsável Técnico
- Juliana de Campos Silva - Sócia Fundadora e Diretora
- Juliana Trento - Diretora
- Fernanda Fideles Steinberg - Urbanista Jr e Coordenadora do Projeto
- Fernanda Portugal Sugimoto - Coordenadora Geral
- Kelly Cristina Fernandes - Urbanista
- Giulia Coppini - Estagiária
- Bruno Nascimento - Estagiário
- José Guilherme Ataide - Estagiário

#### b. Pela SEMOB

- Engenheiro Luiz Guilherme Perez – Secretário de Mobilidade Urbana
- Engenheira Gisele
- Juliana
- Arquiteta Talita
- Arquiteta Marcela

### 10.2 DADOS COLETADOS JUNTO AO MUNICÍPIO

Para formalizar a coleta de dados secundários, no dia 11/01/2018 foi enviado à municipalidade uma tabela presente na “Solicitação de dados e informações”, sendo esta uma série de dados que oferecem informações pertinentes à elaboração da revisão do Plano de Mobilidade.

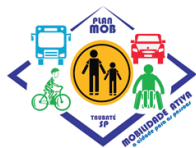
De posse desta tabela, a municipalidade enviou à Contratada o arcabouço de sua legislação urbanística, mapas e extensa lista de levantamento de dados, principalmente relativos ao transporte coletivo. Ao identificar dados quantitativos pertinentes no Plano de Mobilidade revisado (2015), a Contratada os incorporou para análise e diagnóstico.

No entanto, devido a ausência de determinados dados, notou-se uma lacuna de informações nos quesitos dados relativos ao transporte não motorizado, distinguindo pedestres e ciclistas, e imagens aéreas, de modo que na medida do necessário, a Contratada produziu estes dados ou, na impossibilidade de tal produção, trabalhou com toda base de informações oficiais já recebida pela municipalidade.

### 10.3 FONTE DE DADOS COMPLEMENTARES

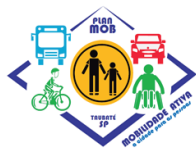
Além dos dados fornecidos pelo município, foram coletadas informações em fonte complementares, tais como:

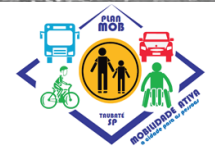
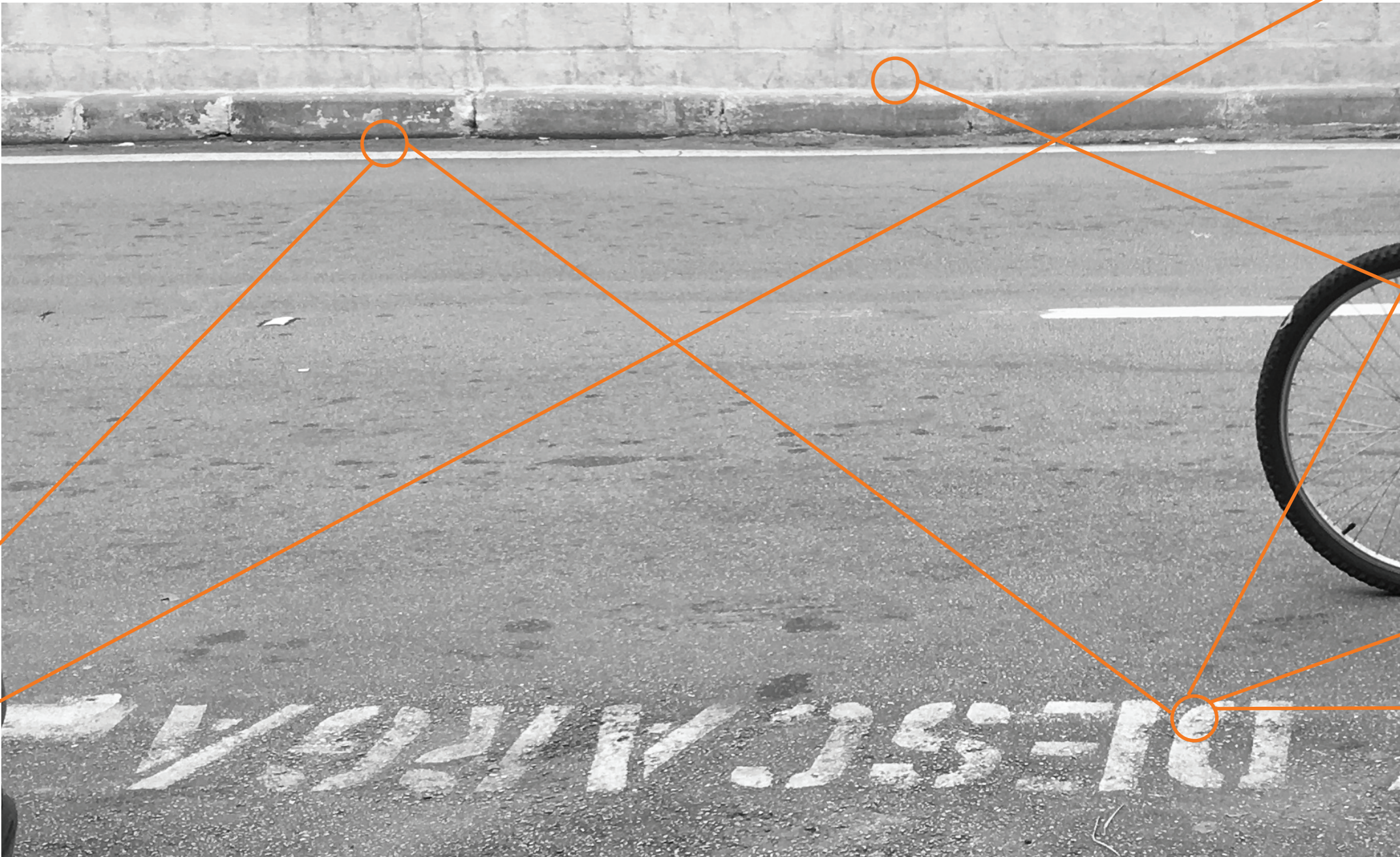
- Plano de Mobilidade de Taubaté 2015 - acessada a partir da página oficial Acesso em fevereiro de 2019: <http://www.taubate.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/08/Taubat%C3%A9-Planode-Mobilidade-abril-2015.pdf>
- Prefeitura de Taubaté – Acessada a partir da página oficial <http://www.taubate.sp.gov.br/>
- Câmara Municipal de Taubaté – acessada a partir da página oficial <http://www.camarataubate.sp.gov.br/>
- Atlas Brasil - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Apresenta informações sobre IDHM, além de outros dados socioeconômicos. Foi acessado a partir do endereço virtual [http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil\\_m\\_taubate\\_sp](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m_taubate_sp). Tem como fontes de dados as informações do PNUD, do Ipea e da FJP.
- DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Apresenta dados sobre frotas municipais. Acessado via <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>.



- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Possui informações populacionais, econômicas, de frota, etc; sendo a principal fonte de dados. Suas informações foram acessadas pelos endereços virtuais: <https://www.ibge.gov.br/informacoes-por-cidade-e-estado.html?t=destaques&c=3554102>; <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/taubate/pesquisa/38/46996>.
- PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. É a agência de desenvolvimento da ONU. O PNUD Brasil possui cooperações técnicas e parcerias para apoiar a implementação de políticas que fortaleçam o desenvolvimento humano. Os dados utilizados fazem parte das pesquisas do Atlas Brasil.
- IMP - Informações dos Municípios Paulistas. É um sistema de consulta a dados referentes aos 645 municípios paulistas. Possui informações socioeconômicas de todo o Estado de São Paulo, provenientes de registros administrativos, Fundação Seade ou outras instituições.
- ANTP - Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Acessado em maio de 2019 a partir do endereço virtual: [http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade--geral\\_2014.pdf](http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade--geral_2014.pdf)
- Oliveira, Juliana Rigotti de. “Acessibilidade e mobilidade do pedestre com deficiência física e visual em área urbana do município de Taubate (SP)” - Para título de mestre em Gestão e Desenvolvimento Regional do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração da Universidade de Taubaté. Orientado por Prof. Dr. José Luís Gomes da Silva. Coorientado por: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Marcela Barbosa de Moraes. Área de Concentração: Planejamento, Gestão e Avaliação do Desenvolvimento Regional.

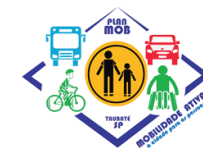
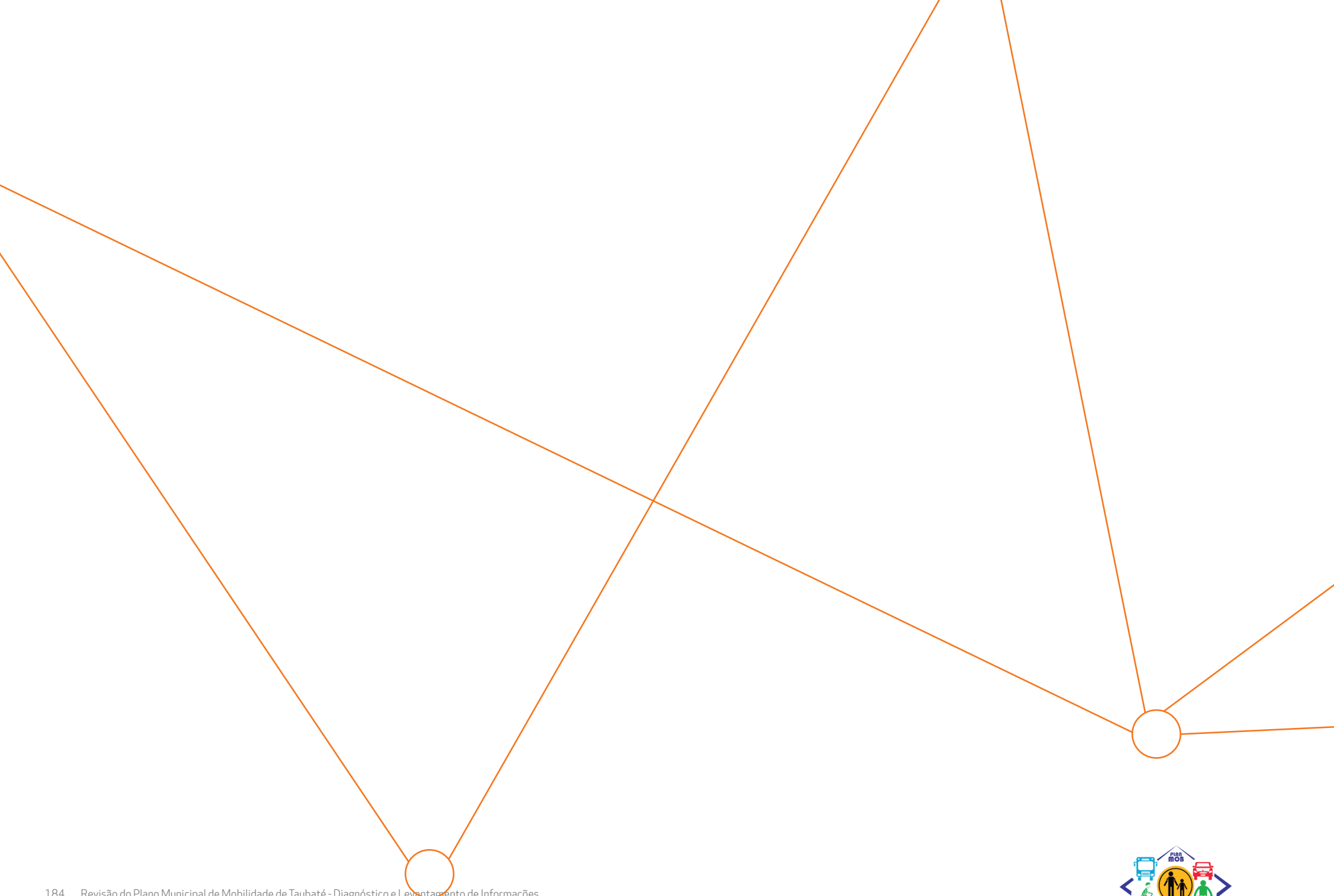






## PARTE III. ANEXOS







# ANEXOS



# ANEXO 1

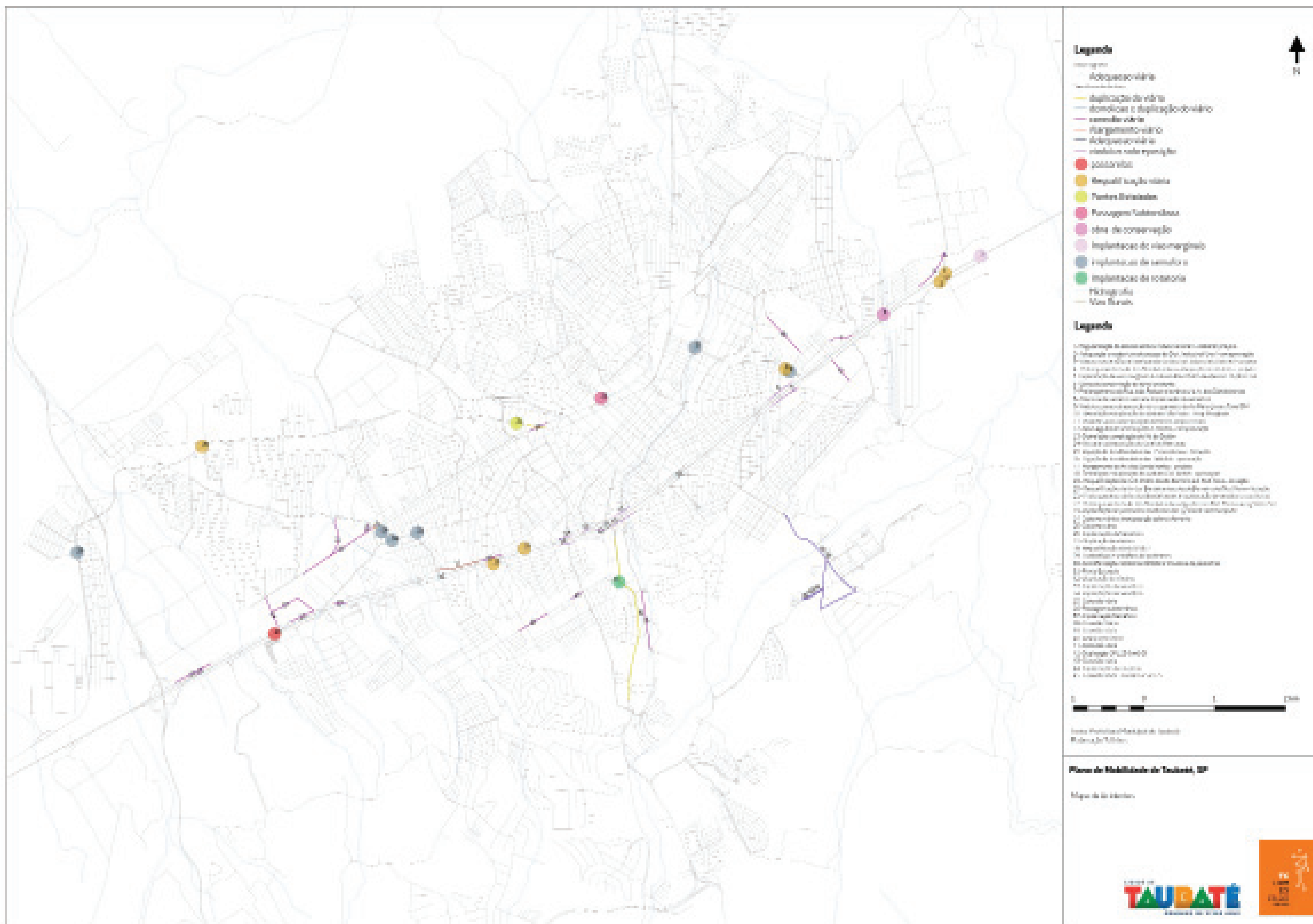
Indicador	detalhamento da fórmula para composição do indicador	2012		2013		2014		2015		2016		Meta Assumida
		Indicador	fonte	Indicador	fonte	Indicador	fonte	Indicador	fonte	Indicador	fonte	
Ciclovias Exclusivas	Número de quilômetros de ciclovias permanentes / Extensão total de quilômetros de vias X 100	-	-	(7 km / 1500 km) X 100 = 0,36%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(11,225 km / 1500 km) X 100 = 0,75%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(13,372 km / 1500 km) X 100 = 0,89%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(28,479 km / 1500 km) X 100 = 1,90%	Secretaria de Mobilidade Urbana	Implantar ciclovias em pelo menos 3% das vias até 2020
Divisão Modal	Média diária dos deslocamentos por tipo de transporte / Média diárias dos deslocamentos total X 100	-	-	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	A Definir
Frota de ônibus com acessibilidade para pessoas com deficiência	Número de ônibus com acessibilidade para pessoas com deficiência / número total de ônibus coletivos no município X 100	13,89%	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(30 / 96) X 100 = 31,25%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(56 / 81) X 100 = 69,14%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(56 / 81) X 100 = 69,14%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(59/82) X 100 = 71,95%	Secretaria de Mobilidade Urbana	100% até 31.12.17
Rebaixamento de guia e Piso Tátil (direcional e alerta)	Número de quilômetros de extensão	-	-	0	Secretaria de Mobilidade Urbana	(0,070 km / 1500 km) x 100 = 0,0047%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(0,176 km de rebaixamento / 1500 km) x 100 = 0,012%	Secretaria de Mobilidade Urbana	(0,363 km de rebaixamento / 1500 km) x 100 = 0,024%	Secretaria de Mobilidade Urbana	1% até dez/2015
Índice de Congestionamentos	Média anual dos congestionamentos nos dias úteis, em km, nos horários de pico	-	-	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Não há registro de dados oficiais	Implementar metodologia de medição efetiva dos congestionamentos nas principais vias da cidade. Reduzir em 30% as médias até 2016
Índice de Infrações Total	Total de infrações do ano de automóvel (carro) / número total de automóvel	(21552 / 108943) X 100 = 19,78%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(13047 / 114031) X 100 = 11,44%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(41681 / 117993) x 100 = 35,33%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(91281 / 120902) x 100 = 75,50%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(77982 / 122706) x 100 = 63,55%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	Redução de infrações de trânsito em 20% até 2020
Índice de atitudes (infrações) que colocam a vida do motorista e de terceiro em risco	Total de infrações por dirigir o automóvel (utilizando-se de telefone celular + Total de infrações por avançar o sinal vermelho do semáforo + Deixar o condutor e passageiro de usar o cinto de segurança) / número total de automóvel	(4710 / 108943) X 100 = 4,32%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(3946 / 114031) X 100 = 3,46%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(8322 / 117993) X 100 = 7,05%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(19948 / 120902) x 100 = 16,50%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	(22472 / 122706) x 100 = 18,31%	Secretaria de Mobilidade Urbana e DENATRAN	Redução do risco de acidentes ocasionados por motoristas para si e para terceiros em 20% até 2020
Corredores exclusivos de ônibus	Números de quilômetros de rede de corredores exclusivos de ônibus / Extensão total de quilômetros de vias X 100	0 (Zero)	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	0	Secretaria de Mobilidade Urbana	0	Secretaria de Mobilidade Urbana	0	Secretaria de Mobilidade Urbana	0	Secretaria de Mobilidade Urbana	Médio Prazo: implantar corredores exclusivos e/ou preferenciais de ônibus, no mínimo, nas avenidas com três ou mais faixas de tráfego por sentido até 2020
Orçamento do município destinado a transporte público	Valor total do orçamento, em reais, destinado a melhoria na infraestrutura do transporte público / Valor total do orçamento da área de transporte do município X 100	44,07%	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(2000.000 / 4700.100) x 100 = 42,54%	Lei Orçamentária anual 2013	(4042.000 / 7122.000) x 100 = 56,75%	Lei Orçamentária anual 2014	(3.616.000 / 5.916.000) x 100 = 61,12%	Lei Orçamentária anual 2015	(4.730.000 / 8.406.000) x 100 = 56,27%	Lei Orçamentária anual 2016	Destinar 75% dos recursos públicos da área para a melhoria substantiva do transporte público
Acidentes de trânsito	Número total de acidentes de trânsito no município / População total do município X 10000	Exemplo de como deve ser preenchido: 4.358 / 278.686 X 10000 = 156,377	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(3504 / 296431) x 10000 = 118,21	Polícia Militar	(3113 / 299423) X 10000 = 103,97	Polícia Militar	(2383 / 302331) X 10000 = 78,82	Polícia Militar / IBGE	(2157 / 305174) x 10000 = 70,91	Polícia Militar / IBGE	Reduzir em 50% o índice de acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 -2020)
Atropelamentos	Número total de atropelamentos / população total do município X 10000	4,701	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(151 / 296431) x 10000 = 5,09	Polícia Militar	(122 / 299423) X 10000 = 4,08	Polícia Militar	(105 / 302331) x 10000 = 3,47	Polícia Militar / IBGE	(91 / 305174) x 10000 = 2,98	Polícia Militar / IBGE	Reduzir em 50% o índice de acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 -2020)
Acidente com vítima	Número total de acidentes de trânsito com vítima / População total do município X 10000	-	-	(654 / 296431) x 10000 = 22,06	Polícia Militar	(810 / 299423) X 10000 = 27,05	Polícia Militar	(569 / 302331) x 10000 = 18,82	Polícia Militar / IBGE	(559 / 305174) x 10000 = 18,32	Polícia Militar / IBGE	Reduzir em 50% o índice de acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 -2020)
Acidente sem vítima	Número total de acidentes de trânsito sem vítima / População total do município X 10000	-	-	(2037 / 296431) x 10000 = 68,72	Polícia Militar	(1622 / 299423) X 10000 = 54,17	Polícia Militar	(1291 / 302331) x 10000 = 42,71	Polícia Militar / IBGE	(1059 / 305174) x 10000 = 34,70	Polícia Militar / IBGE	Reduzir em 50% o índice de acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 -2020)
Acidente com motocicleta	Número total de acidentes de trânsito com motocicleta / População total do município X 10000	-	-	(662 / 296431) x 10000 = 22,33	Polícia Militar	(559 / 299423) X 10000 = 18,67	Polícia Militar	(418 / 302331) x 10000 = 13,83	Polícia Militar / IBGE	(448 / 305174) x 10000 = 14,42	Polícia Militar / IBGE	Reduzir em 50% o índice de acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 -2020)
Mortes no trânsito	Número de mortes em acidentes de trânsito (considerar: moradores da cidade mortos no período de 30 dias de falecimento após acidente) / população total do município X 10000	0,933	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(9 / 296431) * 10000 = 0,303	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(22 / 299423) X 10000 = 0,74	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(22 / 302331) X 10000 = 0,73	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(19 - 305174) x 10000 = 0,62	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	Reduzir em 50% o índice de fatalidade nos acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 - 2020)
Mortes com automóvel	Total de mortes de ocupantes de automóveis e caminhonetes (considerar: moradores da cidade mortos no período de 30 dias de falecimento após acidente) / População total do município X 10000	0,718	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(1 / 296431) * 10000 = 0,033	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(12 / 299423) X 10000 = 0,40	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(13 / 302331) X 10000 = 0,43	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(10 / 305174) x 10000 = 0,32	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	Reduzir em 50% o índice de fatalidade nos acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 - 2020)
Mortes com bicicletas	Total de mortes com bicicletas no município (considerar: moradores da cidade mortos no período de 30 dias de falecimento após acidente) / População total do município X 10000	0,036	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(0 / 296431) * 10000 = 0	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(1 / 299423) X 10000 = 0,03	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(0 / 302331) X 10000 = 0	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(0 / 305174) X 10000 = 0	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	Reduzir em 50% o índice de fatalidade nos acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 - 2020)
Mortes por atropelamento	Total de mortes por atropelamentos no município (considerar: moradores da cidade mortos no período de 30 dias de falecimento após acidente) / população total do município X 10000	0,072	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(4 / 296431) * 10000 = 0,134	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(7 / 299423) X 10000 = 0,24	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(3 / 302331) X 10000 = 0,10	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(2 / 305174) x 10000 = 0,07	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	Reduzir em 50% o índice de fatalidade nos acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 - 2020)
Mortes com motocicleta	Total de mortes de ocupantes de motocicletas (considerar: moradores da cidade mortos no período de 30 dias de falecimento após acidente) / população total do município X 10000	0,108	Secretaria Municipal de Obras, Trânsito e Transportes	(1 / 296431) * 10000 = 0,033	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(1 / 299423) X 10000 = 0,03	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(3 / 302331) X 10000 = 0,10	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	(5 / 305174) x 10000 = 0,16	Secretaria de saúde (Vigilância Sanitária)	Reduzir em 50% o índice de fatalidade nos acidentes de trânsito até 2020 (PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DÉCADA 2011 - 2020)



## ANEXO 2

Região Base		População Estimada da Região	Demanda por mototáxi	Quantidade mínima de mototáxi
1	I – Independência / Barreiro	20.165,40	2.538,70	35
2	I – Independência / Barreiro			
3	I – Independência / Barreiro			
4	I – Independência / Barreiro			
5	I – Independência / Barreiro			
6	I – Independência / Barreiro			
7	I – Independência / Barreiro			
8	II – Belém / Cidade de Deus / VI. Jaboticabeira	20.238,20	2.547,86	35
9	II – Belém / Cidade de Deus / VI. Jaboticabeira			
10	III – Esplanada Santa Terezinha	20.249,00	2.549,22	35
11	IV – Areão	20.012,30	2.519,42	35
12	IV – Areão			
13	V- Vila São José / Maria Augusta	19.950,40	2.511,63	35
14	VI – Parque Três Marias	20.524,10	2.583,85	36
15	VI – Parque Três Marias			
16	VI – Parque Três Marias			
17	VI – Parque Três Marias			
18	VII – Jardim América / Imaculada Conceição / Campos Elíseos	19.701,95	2.480,35	34
19	VII – Jardim América / Imaculada Conceição / Campos Elíseos			
20	VII – Jardim América / Imaculada Conceição / Campos Elíseos			
21	VIII – Centro I	20.478,15	2.578,07	36
22	IX – Centro II	19.467,90	2.450,89	34
23	X – Estiva	18.294,70	2.303,19	32
24	XI – Parque Aeroporto / Bonfim / Chácara Flórida	18.969,30	2.388,12	33
25	XI – Parque Aeroporto / Bonfim / Chácara Flórida			
26	XI – Parque Aeroporto / Bonfim / Chácara Flórida			
27	XII – Vila São Geraldo / Parque São Luís	20.687,06	2.604,37	36
28	XII – Vila São Geraldo / Parque São Luís			
29	XII – Vila São Geraldo / Parque São Luís			
30	XIII – Quinirim / Cecap / Santa Tereza	19.970,04	2.514,10	35
31	XIII – Quinirim / Cecap / Santa Tereza			
32	XIII – Quinirim / Cecap / Santa Tereza			
33	XIV – Gurilândia / Parque Paduan	19.977,50	2.515,04	35
34	XIV – Gurilândia / Parque Paduan			
<b>TOTAL</b>		<b>278.686,00</b>	<b>35085</b>	<b>487</b>





**TC**  
**URB**  
**ES**  
MOBILIDADE  
E PROJETOS  
URBANOS

