



**PlanMob
Miracema**
Plano de Mobilidade Urbana de Miracema

RPO4: DIAGNÓSTICO COMUNITÁRIO

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRACEMA DO TOCANTINS
Secretaria Mun. de Desenvolvimento Urbano e Habitação



PlanMob
Miracema
Plano de Mobilidade Urbana de Miracema

MIRACEMA DO TOCANTINS
Abril de 2026

UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS - UFT

Universidade Federal do Tocantins - UFT

Maria Santana Milhomem

Reitora

Marcelo Leineker Costa

Vice-reitor

Fundação de Apoio Científico e Tecnológico do Estado do Tocantins - FAPTO

Leo Araújo da Silva

Diretor Presidente

Equipe Técnica – Instituto de Atenção às Cidades – UFT

Humberto Xavier de Araujo – Doutor em Engenharia Elétrica – Engenheiro de Telecomunicações.

Coordenador Geral

Lílian dos Santos Fontes Pereira Bracarense – Doutora em Transportes – Engenheira Civil

Coordenadora Técnica

Lucimara Albieri de Oliveira – Doutora em Arquitetura e Urbanismo – Arquiteta e Urbanista

Especialista em Urbanismo

Renata Lúcia Magalhães de Oliveira – Doutora em Geografia – Engenheira Civil

Especialista em Geografia dos Transportes

Maria Carolina de Paula Estevam D’Oliveira – Doutora em Biotecnologia – Engenheira Civil

Especialista em Engenharia Civil

Pedro Igor Galvão Gomes – Arquiteto e urbanista - Mestrando em Ciências do Ambiente

Especialista em GIS

Renato Silva Reis – Doutorando em Urbanismo – Arquiteto e Urbanista da UFT.

Especialista em Planejamento Urbano

Érica Nascimento – Arquiteta Urbanista – Mestranda em Desenvolvimento Regional

Especialista em Planejamento Urbano

Samuel Andrade Lopes – Mestrando em Engenharia Ambiental – Engenheiro Civil

Especialista em GIS

Nailson Landim – Mestre em Modelagem Computacional – Tecnólogo em Sistemas para Internet

Especialista em Tecnologia

Bruno Dias – Mestrando em Modelagem Computacional

Especialista em Tecnologia

Juliana Barros Martins Coelho – Bacharel em Direito

Suporte Administrativo

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRACEMA DO TOCANTINS

Camila Fernandes de Araújo
Prefeita Municipal

Vânia Maria de Araújo Passos
Vice-prefeita

Secretarias

José Luis Costa da Silva
Secretário Municipal de Transporte

Jaildo Costa Silva Kanela
Secretário Municipal de Meio Ambiente

Sebastião Márcio Bandeira Lima
Secretário Municipal de Des. Urbano e Habitação

Rodrigo Mamédio De Lima – Assistente Social

Patricia Pinheiro – Assistente Social

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Montagem do jogo na dinâmica “se essa rua fosse minha”	3
Figura 2. Exposição de resultados dos grupos na dinâmica “Se essa rua fosse minha...”	3
Figura 3. Votação dos cenários para Miracema	4
Figura 4. Dinâmica “Temas para Miracema”	4
Figura 5. Resultado dos perfis de vias do Grupo 1.....	5
Figura 6. Resultado dos perfis de vias do Grupo 2.....	6
Figura 7. Resultado dos perfis de vias do Grupo 1.....	6
Figura 8. Resultado dos perfis de vias do Grupo 2.....	7
Figura 9. Resultado dos perfis de vias do Grupo 3.....	7
Figura 10. Resultado dos perfis de vias do Grupo 1.....	8
Figura 11. Resultado dos perfis de vias do Grupo 2.....	8
Figura 12. Cenários simulados mais comentados nas Oficinas para Miracema	10
Figura 13. Oficina comunitária realizada dia 04/03/2026	22
Figura 14. Oficina comunitária realizada dia 05/03/2026 - 1/2	23
Figura 15. Oficina comunitária realizada dia 05/03/2026 - 2/2	24
Figura 16. Oficina comunitária realizada dia 11/03/2026	25
Figura 17. Problemas e sugestões para a temática “transporte público” na oficina realizada em 04/03/2026.	26
Figura 18. Problemas e sugestões para a temática “transportes ativos e acessibilidade” na oficina realizada em 04/03/2026.	26
Figura 19. Problemas e sugestões para a temática “segurança viária” na oficina realizada em 04/03/2026.	27
Figura 20. Problemas e sugestões para a temática “transporte de cargas” na oficina realizada em 04/03/2026.	27
Figura 21. Problemas e sugestões para a temática “estacionamento” na oficina realizada em 04/03/2026. .	28
Figura 22. Problemas e sugestões para a temática “táxi, mototáxi, moto-entrega” na oficina realizada em 04/03/2026	29
Figura 23. Mapa da dinâmica “Temas para Miracema” na oficina realizada em 04/03/2026.....	30
Figura 24. Problemas e sugestões para a temática “transporte público” na oficina realizada em 05/03/2026.	31
Figura 25. Problemas e sugestões para a temática “transportes ativos e acessibilidade” na oficina realizada em 05/03/2026	32

Figura 26. Problemas e sugestões para a temática “segurança viária” na oficina realizada em 05/03/2026...	33
Figura 27. Problemas e sugestões para a temática “estacionamento” na oficina realizada em 05/03/2026 .	34
Figura 28. Problemas e sugestões para a temática “táxi, mototáxi, moto-entrega” oficina realizada em 05/03/2026.	34
Figura 29. Mapa da dinâmica “Temas para Miracema” na oficina realizada em 05/03/2026.....	35
Figura 30. Problemas e sugestões para a temática “transporte público” na oficina realizada em 11/03/2026	36
Figura 31. Problemas e sugestões para a temática “transportes ativos e acessibilidade” na oficina realizada em 11/03/2026.	36
Figura 32. Problemas e sugestões para a temática “segurança viária” na oficina realizada em 11/03/2026.	37
Figura 33. Problemas e sugestões para a temática “transporte de cargas” na oficina realizada em 11/03/2026	37
Figura 34. Problemas e sugestões para a temática “estacionamento” na oficina realizada em 11/03/2026	38
Figura 35. Problemas e sugestões para a temática “táxi, mototáxi, moto-entrega” na oficina realizada em 11/03/2026	38
Figura 36. Mapa da dinâmica “Temas para Miracema” na oficina realizada em 11/03/2026.	39

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Síntese das oficinas comunitárias	18
Mapa 2. Síntese da Comissão de Acompanhamento.	19

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Oficinas realizadas	5
Quadro 2. Sistematização das participações - Transportes ativos e acessibilidade	12
Quadro 3. Sistematização das participações - Segurança viária	13
Quadro 4. Sistematização das participações - Estacionamento.....	14
Quadro 5. Sistematização das participações – Taxi, mototáxi, moto-entrega	15
Quadro 6. Sistematização das participações – Transporte de cargas	16
Quadro 7. Sistematização das participações – Transporte público e transporte escolar	16
Quadro 7. Sistematização das participações – Transporte público e transporte escolar	Erro! Indicador não definido.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	1
1. METODOLOGIA DAS OFICINAS DE LEITURA COMUNITÁRIA	2
2. DIAGNOSTICANDO MIRACEMA A PARTIR DAS OFICINAS COMUNITÁRIAS	5
2.1. A Cidade que queremos	5
2.2. Temas para Miracema	11
2.2.1. Mapeamento das Contribuições	17
3. CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
4. REFERÊNCIAS	21
APÊNDICE I. LISTA DE PRESENÇA DAS OFICINAS	22
APÊNDICE II. CARTAZES DINÂMICA TEMAS PARA MIRACEMA	26

APRESENTAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 2012, com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade e para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano. Compete aos municípios o planejamento, execução e avaliação desta política, sendo que o principal instrumento de efetivação dessa política é o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PlanMob).

O objetivo do Plano é aumentar a eficácia dos deslocamentos de pessoas e cargas dentro do meio urbano, acarretando assim na melhoria da qualidade de vida dos moradores, bem como da produtividade econômica da região onde o estudo está sendo realizado. Com o intuito de atender ao objetivo principal, pôde-se apresentar os princípios abrangidos pelo plano: respeito ao cidadão e ao visitante, com foco no usuário; processos participativos e justiça social; transparência; respeito ao meio ambiente, humanização da cidade; prioridade ao transporte coletivo sobre o individual; transporte público de qualidade; modos sustentáveis de mobilidade; condições favoráveis e seguras de circulação de pedestres e ciclistas, bens e mercadorias.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana exige processos participativos para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob), sendo várias as possibilidades de instâncias democráticas de participação. Tais instâncias oportunizam a definição da visão de cidade almejada por seus cidadãos e das metas necessárias para concretizá-las a partir da construção coletiva de propostas que nortearão as ações futuras. Portanto, criar espaços de participação social, com atividades planejadas e ampla divulgação, é essencial para a construção do PlanMob de Miracema do Tocantins.

A participação tem caráter tanto informativo quanto consultivo e ocorre por diversos meios: capacitação dos membros das Comissões de Acompanhamento em reuniões específicas, Oficinas de Leitura Comunitária, Reuniões Setoriais, Audiências Públicas para a população em geral e representantes da sociedade. A mobilização social ocorreu conforme previsto no Plano de Comunicação, aprovado durante a 1ª Audiência Pública do PlanMob de Miracema. Foram enviados convites aos membros da Comissão de Acompanhamento, divulgação em mídias sociais, carros de som, site do PlanMob e canais oficiais da Prefeitura Municipal.

O Plano de Trabalho do PlanMob previu três Audiências Públicas. A 1ª ocorreu em 05 de fevereiro de 2026, às 19h, para lançamento do projeto e aprovação dos planos de trabalho e comunicação. A 2ª apresentará os resultados do Diagnóstico Técnico e Comunitário, seguida de Oficina Técnica para construção de propostas e indicadores com as comissões e instituições participantes. A 3ª será destinada à aprovação da minuta de Lei do PlanMob. Além disso, previu reuniões setoriais e de nivelamento da Comissão de Acompanhamento, essa realizada em 04 de março de 2026, das 14h às 17 e, com espaço mais efetivo de participação comunitária, Oficinas Comunitárias, com metodologias ativas de participação da comunidade.

Até então, foram realizadas as 03 Oficinas de Leitura Comunitária nos dias 04, 05 e 11 de março de 2026, às 19:00h. As oficinas comunitárias foram pensadas como ferramenta de compreensão, aprendizagem e opinião da população sobre qual tipo de mobilidade urbana de Redenção é prioritário para os próximos anos.

Este documento, intitulado **Diagnóstico Comunitário**, tem enfoque nas Oficinas de Leitura Comunitária visando apresentar o processo da construção conjunta de visão de cidade em um ambiente relativamente descontraído para a manifestação popular. O formato dinâmico das Oficinas permite uma interação com e entre os participantes que confrontam visões e pactuam acordos, possibilitando detectar as opiniões mais incidentes sobre os temas relacionados à mobilidade urbana. Sendo assim, neste documento apresenta-se a metodologia e sistematização dos resultados das Oficinas de Leitura Comunitária realizadas como forma de garantia da participação popular no processo de elaboração do PlanMob.

1. METODOLOGIA DAS OFICINAS DE LEITURA COMUNITÁRIA

As Oficinas de Leitura Comunitária são compostas, primeiramente, com uma introdução sobre as problemáticas acerca da mobilidade urbana nas cidades, sobretudo as desigualdades sociais e de infraestrutura e problemas relacionados a congestionamentos, poluição, tempo de viagem, entre outros. São expostos, também, os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de maneira correlacionada às problemáticas, com enfoque nas prioridades dos modos de transporte definidas na PNMU e ressaltando a necessidade de participação popular. O objetivo desta introdução é situar as pessoas sobre o assunto com uma visão geral, mas dedicando a maior parte do tempo às dinâmicas e discussões.

Após a explanação inicial realizadas aos participantes da oficina, são apresentadas de forma clara as dinâmicas de participação, estruturadas em duas abordagens complementares e sequenciais, com o objetivo de estimular o envolvimento ativo dos participantes e qualificar as contribuições ao processo de planejamento.

A primeira abordagem, denominada “A Cidade que Queremos”, é voltada à construção coletiva de uma visão de futuro para o município, incentivando os participantes a refletirem sobre o modelo de cidade desejado. Nessa etapa, são discutidos aspectos como qualidade de vida, organização do espaço urbano e, especialmente, a priorização dos modos de transporte, considerando alternativas mais sustentáveis, inclusivas e seguras, como o transporte coletivo, a mobilidade ativa (caminhada e bicicleta) e a integração entre diferentes modais.

Finalizado o momento da “A Cidade que Queremos” se realiza a segunda abordagem, intitulada “Temas para Miracema”, concentra-se na identificação de problemas concretos e na proposição de soluções relacionadas à mobilidade urbana local. Os participantes são convidados a apontar dificuldades enfrentadas no cotidiano, como condições das vias, acessibilidade, segurança viária, transporte público e circulação, além de sugerir melhorias e intervenções. Essa etapa busca reunir percepções diversas, contribuindo para um diagnóstico mais preciso e para a formulação de propostas alinhadas às reais necessidades da população.

1) A Cidade que Queremos

Esta dinâmica tem como objetivo realizar uma reflexão sobre a relação da mobilidade com a paisagem urbana, para se elaborar uma visão coletiva da “cidade que queremos”. Para isto, são trabalhadas as preferências dos modos de transportes a serem adotadas no Plano de Mobilidade de Miracema e sua vinculação com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, apresentada na abertura da Oficina.

Nesta abordagem, os participantes são convidados a formar grupos para participarem de um jogo de montagem de perfis de duas vias, denominado “se essa rua fosse minha”: uma rua local, mais estreita, e uma avenida, mais larga. Nestes perfis de vias, os participantes têm que encaixar os elementos julgados essenciais por eles. Ressalta-se que as possibilidades de tipologias de ruas possíveis para a montagem do jogo proposto são diversas. O objetivo é que eles se deparem com a limitação de espaço nas vias, levando à necessidade de escolha dos elementos e suscitando debates e acordos no processo de escolha.

Com espaço limitado em largura para as proposições de vias, são determinados elementos comuns em vias que serão utilizados para a “montagem” da via ideal na percepção dos participantes. Os elementos apresentados para essa dinâmica são: faixa de rolamento de carros (variando sentido de fluxo e largura), canaleta exclusiva de ônibus, estacionamento paralelo, estacionamento perpendicular, faixa unidirecional para ciclista, faixa bidirecional para ciclista, canteiro central estreito, canteiro central largo, árvore, poste de iluminação, calçada estreita (apenas faixa de circulação) ou calçada larga (com arborização e iluminação) (**Figura 1**).

Figura 1. Montagem do jogo na dinâmica “se essa rua fosse minha”.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Depois debate e da finalização da montagem, cada grupo expõe os resultados e explica os motivos que levaram o grupo a fazer suas escolhas e quais elementos eles tiveram que renunciar, conforme apresentado na **Figura 2**. Também é incentivada a explanação das dificuldades sobre as escolhas realizadas na montagem do jogo. Na finalização das apresentações, a equipe IAC reforça quais elementos foram os mais escolhidos (ou mais excluídos) e os vincula à visão da cidade e aos modos de transporte prioritários que a Política Nacional de Mobilidade Urbana preconiza. É feita uma votação individual dos elementos a comporem as ruas locais e as avenidas, em ordem de importância, encaminhando para o fim da dinâmica com o uso do jogo.

Figura 2. Exposição de resultados dos grupos na dinâmica “Se essa rua fosse minha...”.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Em seguida, são exibidas imagens de cidades com cenários urbanos diferentes na tela de projeção para que os participantes escolham aquele que seria de sua preferência pessoal, imaginando uma situação ideal para Miracema. Cada cenário enfoca diferentes infraestruturas e preferências nos modos de transporte, a saber: o fluxo de veículos (várias faixas de rolamento), os estacionamentos (vias com muitos carros estacionados), os ciclistas (vias com ciclovias ou ciclofaixas) e os pedestres (calçadas largas, calçadões, vias compartilhadas). Encaminha-se para uma votação sobre quais cenários seriam os mais desejados e fomenta-se debates, expressão de opiniões e acordos para a visão coletiva de cidade: “a cidade que queremos” (**Figura 3**).

Figura 3. Votação dos cenários para Miracema.



Fonte: IAC/UFT (2026).

2) Temas para Miracema

A segunda dinâmica consiste nos apontamentos e discussões de questões específicas e Miracema relacionadas à mobilidade urbana por temas específicos, quais seja: transporte público, mototáxi e táxi, transportes ativos, segurança viária, acessibilidade, transporte de cargas, comércio e estacionamento. Tais temas são sugeridos aos participantes para discussão, solicitando ajustes, alterações e/ou inclusão de outros temas.

Cada tema é identificado acima de duas cartolinas para inserção das opiniões: uma para anotar os problemas e outra para anotar as sugestões. Os participantes são convidados a percorrer as cartolinas, fazer as anotações em *post-it* e colar nos cartazes. É destinado um tempo para que os participantes reflitam, conversem entre si (se quiserem) e façam as anotações. Para a finalização da dinâmica, a equipe IAC percorre cada tema lendo as anotações dos *post-its* para que os participantes comentem, concordem ou discordem, identificando conflitos e acordos sobre as opiniões. Em seguida, os participantes são convidados a apontar no mapa os apontamentos que desejarem, onde a equipe IAC cola um adesivo no local identificado e faz as anotações pertinentes ao problema e/ou sugestão (**Figura 4**).

Figura 4. Dinâmica “Temas para Miracema”



Fonte: IAC/UFT (2026).

2. DIAGNOSTICANDO MIRACEMA A PARTIR DAS OFICINAS COMUNITÁRIAS

Em Miracema do Tocantins, foram aplicadas três Oficinas de Leitura Comunitária (**Quadro 1**), por meio das quais foram obtidos os resultados apresentados a seguir.

Quadro 1. Oficinas realizadas

OFICINA	DATA	HORÁRIO	LOCAL
Oficina 1	04/03/2026	19:00h às 22:00h	Auditório da ACIAM (Cidade Baixa)
Oficina 2	05/03/2026	19:00h às 22:00h	Auditório da Universidade Federal do Tocantins – UFT (Cidade Alta)
Oficina 3	11/03/2026	19:00h às 22:00h	Ponto de Cultura Viração – Av. João Machado, SN – Setor Novo Horizonte

Fonte: IAC/UFT (2026).

2.1. A Cidade que queremos

A dinâmica “A Cidade que Queremos” consistiu em uma atividade participativa voltada à construção coletiva de uma visão de futuro para o município, estimulando os participantes a refletirem sobre o modelo de cidade desejado. Por meio de discussões orientadas, foram abordados temas como qualidade de vida, organização do espaço urbano, inclusão social e sustentabilidade, com ênfase na definição dos modos de transporte prioritários. A atividade incentivou a valorização de alternativas mais seguras e acessíveis, como o transporte coletivo e a mobilidade ativa, além de promover o debate sobre a integração entre diferentes modais. Como resultado, foram reunidas percepções e diretrizes que contribuem para o alinhamento do planejamento da mobilidade às expectativas e necessidades da população.

- **Se Essa Rua Fosse Minha**

Abaixo constam os resultados dos perfis de vias na montagem do jogo “Se Essa Rua Fosse Minha” nas 03 Oficinas.

a) Oficina 2 Realizada no dia 04/03/2026

Figura 5. Resultado dos perfis de vias do Grupo 1.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 6. Resultado dos perfis de vias do Grupo 2.



Fonte: IAC/UFT (2026).

b) Oficina 2 Realizada no dia 05/03/2026

Figura 7. Resultado dos perfis de vias do Grupo 1.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 8. Resultado dos perfis de vias do Grupo 2.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 9. Resultado dos perfis de vias do Grupo 3.



Fonte: IAC/UFT (2026).

c) Oficina 3 Realizada no dia 11/03/2026

Figura 10. Resultado dos perfis de vias do Grupo 1.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 11. Resultado dos perfis de vias do Grupo 2.



Fonte: IAC/UFT (2026).

Como pode ser observado, a infraestrutura voltada aos ciclistas esteve presente em todos os cenários elaborados pelos participantes, evidenciando uma percepção consolidada sobre a importância de se garantir espaços seguros e adequados para esse modo de transporte. Da mesma forma, a presença de calçadas amplas, destinadas aos pedestres, associadas a elementos de qualificação urbana como arborização e iluminação pública, também se mostrou recorrente, indicando a valorização de ambientes mais confortáveis, acessíveis e seguros para a circulação a pé, inclusive no período noturno.

No que se refere à arborização, observou-se certa variação entre as propostas apresentadas. Alguns cenários contemplaram maior densidade de árvores ao longo de toda a via, reforçando aspectos relacionados ao conforto térmico, sombreamento e qualidade ambiental. Outros apresentaram uma solução intermediária, com arborização em apenas um dos lados da rua, possivelmente refletindo limitações espaciais ou a necessidade de acomodar outros usos no espaço viário. Por fim, houve um cenário que não previu a presença de arborização, o que pode indicar diferentes prioridades ou percepções quanto à organização do espaço urbano. Essa diversidade de propostas demonstra a pluralidade de visões dos participantes, ao mesmo tempo em que reforça tendências comuns relacionadas à promoção de uma mobilidade mais segura, inclusiva e qualificada.

O ônibus apareceu em alguns cenários elaborados para as avenidas, enquanto em outros esteve ausente, o que revela diferentes percepções dos participantes quanto ao papel e à prioridade do transporte coletivo na organização do espaço viário. Essa variação pode estar associada tanto às experiências cotidianas com o serviço quanto às expectativas em relação à sua qualidade, cobertura e frequência. Em determinados casos, sua presença indica o reconhecimento da importância do transporte público como elemento estruturador da mobilidade urbana; em outros, a ausência pode refletir limitações percebidas ou a priorização de outros modos.

Destaca-se, de forma particular, o resultado da Oficina 3, realizada em um setor periférico da cidade, no qual o ônibus e a iluminação pública assumiram papel de maior relevância nas propostas. Esse destaque evidencia demandas mais urgentes relacionadas à oferta e à qualidade desses serviços, sugerindo que, nesses territórios, questões básicas de acesso, segurança e conectividade ainda representam desafios significativos. Tais percepções foram reforçadas nos apontamentos levantados na dinâmica posterior, intitulada “Temas para Miracema”, na qual os participantes evidenciaram problemas recorrentes ligados à deficiência do transporte coletivo e à precariedade da iluminação, contribuindo para um diagnóstico mais sensível às desigualdades socioespaciais existentes no município.

Houve variação, também, na presença de estacionamentos. Cabe pontuar que, em dois deles, foi colocado o estacionamento perpendicular, que ocupa um espaço maior no perfil da via, mas ainda mantendo os ciclistas, a arborização e iluminação nas calçadas, reduzindo as faixas de rolamento de veículos. Na maioria dos perfis das avenidas, há apenas uma faixa de rolamento em cada sentido para que fossem mantidos os outros elementos. Nas seções viárias de menor largura, em vários cenários, o fluxo ficou em mão única para dar lugar aos ciclistas, calçadas e arborização.

As observações indicam uma preferência pela infraestrutura para o modo de transporte por bicicleta, pois ela ocorre em todos os cenários, tanto para ruas quanto para avenidas. É importante ressaltar que existe pouca infraestrutura cicloviária em Miracema, apesar das pesquisas e observações evidenciarem uma utilização considerável deste modo de transporte. Sendo assim, o resultado da montagem dos perfis demonstra claramente um desejo de melhorias de condições para a circulação por bicicleta.

Pode-se considerar que o modo de transporte a pé aparece logo na sequência de relevância, pois praticamente em todos os cenários há, pelo menos, um lado das vias com calçada larga e arborização e iluminação. Apenas um perfil de via local não apresenta arborização.

O modo motorizado foi tratado com menor relevância, tendo em vista que são recorrentes os cenários com apenas uma faixa de fluxo de veículos em cada sentido nas avenidas, assim como uma faixa de fluxo unidirecional em ruas estreitas, ou ainda cenários com duas faixas e sem estacionamento. Apenas um cenário privilegiou com destaque os estacionamentos (perpendicular de um lado e paralelo em outro) em detrimento do canteiro central, mas manteve as infraestruturas amplas para pedestres e ciclistas.

O ônibus surgiu em quase todos os grupos, apontando ser uma questão que deve ser avaliada quanto à viabilidade de sua implantação de transporte, e/ou alternativas para promover melhores condições de mobilidade entre o centro e os bairros da cidade.

▪ **Visão de Cidade**

Sobre a votação dos cenários urbanos expostos na projeção, o elemento viário fundamental para a escolha dos participantes foi a presença das ciclovias ou ciclofaixas, de forma integrada à via de fluxo de carros. O segundo item observado foi a condição da infraestrutura para o pedestre, onde a qualidade das calçadas e a iluminação foram apontadas como importantes (**Figura 12**).

Figura 12. Cenários simulados mais comentados nas Oficinas para Miracema



Fonte: IAC/UFT (2026).

A arborização não foi um item com relevante consideração entre os participantes, a despeito do clima de Miracema. Quando questionados, os participantes disseram que havia uma quantidade razoável de árvores e que o sombreamento não era o maior problema para se caminhar na cidade, mas sim a falta de iluminação e a baixa qualidade e/ou largura insuficiente das calçadas.

Os elementos viários para abrigar os fluxos e estacionamento de veículos motorizados individuais surgiram com prioridades diferentes, a depender da situação:

- Para as avenidas largas de Miracema, houve a concordância de inserir ciclovias em detrimento do fluxo de passagem ou estacionamento, visto que não há muitos carros que demandem muitas faixas de rolamento, nem alta demanda por estacionamento.
- Para as vias estreitas, destacou-se como problemática a área mais antiga da cidade, onde a presença de comércio demanda a combinação de fluxos com estacionamentos e carga e descarga em um espaço insuficiente. Ainda assim, as observações foram que os ciclistas devem ser considerados.

Quanto ao transporte coletivo, houve divergência de opiniões. Ainda que os participantes tenham apontado a necessidade de ônibus para os deslocamentos em maiores distâncias, eles têm consciência que a demanda é baixa. Relataram que há maior necessidade para as pessoas idosas, visto que os jovens e adultos caminham e utilizam muito as bicicletas. Sendo assim, foi cogitada a possibilidade de um transporte coletivo especial com dias e horários definidos para suprir a necessidade dos idosos, e a melhoria das infraestruturas entre o centro e os bairros para os deslocamentos a pé e por bicicleta (sobretudo iluminação, calçadas e ciclovias).

A Cidade que Queremos: prioridade para os modos ativos, particularmente para os ciclistas. A prioridade de infraestrutura para ciclista foi unânime. O melhoramento da infraestrutura do pedestre foi bastante enfatizado, com destaque para a iluminação e a qualidade das calçadas. O fluxo de veículos e estacionamento foi particularmente problematizado em ruas estreitas comerciais da parte mais antiga da cidade. A implantação de ônibus foi uma questão conflituosa devido à baixa demanda.

2.2. Temas para Miracema

A seguir, apresenta-se a sistematização das questões abordadas em cada um dos temas discutidos, consolidando e organizando o conteúdo produzido ao longo das três oficinas participativas. Esse processo de síntese buscou agrupar contribuições semelhantes, identificar recorrências e evidenciar os principais pontos levantados pelos participantes, permitindo uma leitura mais estruturada das demandas e percepções coletadas.

Na sequência, são listados os temas tratados, acompanhados da respectiva quantidade de anotações registradas pelos participantes em cada oficina, o que possibilita não apenas visualizar os assuntos mais recorrentes, mas também compreender o grau de relevância atribuído a cada tema no conjunto das discussões realizadas. Essa organização contribui para a análise comparativa entre as oficinas e subsidia a definição de prioridades no processo de elaboração do plano.

- Transportes ativos e acessibilidade – 40 anotações.
- Segurança viária – 27 anotações.
- Estacionamento – 18 anotações.
- Táxi, mototáxi, moto-entrega – 16 anotações.
- Transporte de cargas – 15 anotações.
- Transporte público e transporte escolar – 10 anotações.

Quadro 2. Sistematização das participações - Transportes ativos e acessibilidade

TRANSPORTES ATIVOS E ACESSIBILIDADE			
Faltam espaços adequados para ciclistas e pedestres	Disponibilidade de calçadas acessíveis para pedestres e cadeirantes	Ruas com falta de sinalização	Implantar faixas de pedestres nas principais avenidas
Construir calçadas	Calçadas escuras	As calçadas são irregulares e não existem ciclovias	Construir ciclovias e calçadas
Alagamentos nas ruas	Ruas esburacadas	Melhorar a iluminação	Calçadas inadequadas, falta espaço para pedestres, ciclistas, cadeirantes e até idosos caminhar
Falta infraestrutura para ciclistas	Muitos motoristas não se comportam adequadamente em rotatórias	Falta acessibilidade para cadeirantes	Em trechos onde não há calçada os pedestres andam na rua
Disponibilidade de iluminação em todas as vias	Remover as árvores e proibir plantios desorganizados (evitar conflitos com demais infraestruturas)	Acionar a justiça sobre os postes que estão obstruindo as calçadas	Calçadas em todas as vias
As calçadas não possuem padrão ideal para as necessidades da população	Construir rampas para cadeirantes	Implantar calçadas com um espaço adequado para os idosos	Os motoristas não respeitam os pedestres nas ruas
Implantação de ciclovias e ciclofaixas e padronização de passeios e calçadas	Alagamentos na rua	Eliminar os buracos das calçadas	Criar ciclovias para que os ciclistas possam ter segurança
Falta de ciclovias e calçadas	Construir calçadas acessíveis	Faltam esses espaços (ciclovias e calçadas)	Construir calçadas adequadas
Calçadas não possuem acessibilidade	Criar mais calçadas para pedestres e criar ciclovias	Obedecer a lei já existente sobre o espaço entre a rua/avenida e as residências/edificações	Regulamentar as calçadas e construir ciclovias
Postes de iluminação e árvores obstruindo calçadas são problemas centrais na questão da garantia da acessibilidade	Construir ciclovias	Acessibilidade para cadeirantes	Construir ciclovias

Fonte: IAC/UFT (2026).

A necessidade de espaços adequados e seguros para pedestres e ciclistas foi bastante abordada neste tema. Os participantes destacaram que a ausência de um padrão para as calçadas e a existência de trechos sem pavimentação nos passeios forçam os pedestres a caminharem diretamente no leito carroçável, dividindo espaço com veículos motorizados e aumentando o risco de sinistros. Além disso, foi mencionado que, em trechos onde não há calçadas, os alagamentos recorrentes no leito viário dificultam ainda mais o trajeto do pedestre. A irregularidade das calçadas é agravada por buracos e falta de iluminação, o que prejudica a mobilidade de grupos mais vulneráveis, como os idosos.

A questão da acessibilidade para cadeirantes também foi mencionada como um desafio. Outro ponto abordado foi a obstrução dos passeios por postes de iluminação e árvores plantadas de forma desorganizada. Diante disso, os participantes sugeriram a padronização das calçadas, a construção de rampas adequadas e a remoção desses obstáculos. Além disso, a implantação de faixas de travessia de pedestres nas avenidas principais e o reforço da iluminação pública em todas as vias foram indicados como medidas importantes para a segurança de quem se desloca a pé.

Quanto ao uso da bicicleta, a falta de infraestrutura específica foi citada como um fator de insegurança, sendo apontada a necessidade de criação de ciclovias e ciclofaixas que ofereçam um espaço segregado. Além disso, o desrespeito dos motoristas para com os pedestres e o desconhecimento das regras em rotatórias também são apresentados, indicando que a melhoria da infraestrutura deve vir acompanhada de uma mudança de postura no trânsito.

Quadro 3. Sistematização das participações - Segurança viária

SEGURANÇA VIÁRIA			
Alguns cruzamentos possuem grande fluxo de veículos	Deficiência na sinalização viária	As ruas da Vila Maria (Boca da 20) são muito curvas e tem acidentes frequentes	Implantar calçadas e iluminação para manter a segurança pública e uma cidade tranquila
Faltam calçadas (isso causa acidentes)	Implantação de semáforos em alguns cruzamentos	Faltam faixas de pedestres e mais iluminação	Falta de iluminação
Falta segurança pública	Ter guarda municipal	Construir calçadas nas ruas e avenidas	Sinalização vertical e horizontal insuficientes
Prover de mais iluminação	Muitos acidentes nas esquinas	Cruzamento da Getúlio Vargas com a Av. Tocantins tem muitos acidentes	Manter a limpeza pública é ideal para nossa cidade
Instalar iluminação pública	Prover placas de sinalização na cidade	Instalação de sinalização horizontal e vertical, semáforo farol	Fazer campanhas de conscientização sobre segurança viária
Realizar roçagem das vegetações e construir calçadas adequadas	Falta sinalização	Implantar faixas de pedestre	Problemas na sinalização
Falta iluminação	Dispor de placas para sinalização	Falta de roçagem nas ruas que dificulta a visão dos condutores	-

Fonte: IAC/UFT (2026).

Dentre as contribuições sobre segurança viária foi mencionada a alta incidência de acidentes em alguns pontos específicos da cidade, como o cruzamento da Getúlio Vargas com a Av. Tocantins e as vias da Vila Maria (Boca da 20), onde o traçado sinuoso das ruas foi apontado como um fator de risco. Os

participantes também identificaram que a insuficiência de sinalização vertical e horizontal, somada ao grande fluxo de veículos em determinados cruzamentos e esquinas, compromete a segurança de condutores e pedestres. Além disso, a falta de iluminação pública e presença de vegetação nas margens das vias foram mencionadas como problemas que reduzem a visibilidade dos condutores.

As sugestões apresentadas focaram na qualificação da sinalização vertical e horizontal, incluindo a instalação de placas, faixas de pedestres e semáforos em cruzamentos. Além disso, houve menções sobre a necessidade de roçagem da vegetação e limpeza pública para desobstruir a visão dos condutores. A construção de calçadas e a melhoria da iluminação também foram apresentadas como medidas fundamentais para garantir uma cidade mais tranquila e segura.

Entre as sugestões, citaram também ações de fiscalização e educação, como a criação de uma Guarda Municipal e a realização de campanhas de conscientização sobre segurança viária, visando uma mudança de comportamento no trânsito para reduzir o número de sinistros.

Quadro 4. Sistematização das participações - Estacionamento

ESTACIONAMENTO			
Falta de estacionamento na Avenida Irmã Ema, acidentes com os caminhões	Melhorar esses espaços para a comunidade	Falta de estacionamento nas avenidas principais	Criar estacionamentos próximos ao comércio
Falta sinalização de vagas especiais	Falta demarcação e organização dos estacionamentos	Sentido da circulação sem sinalização em ruas locais (ex: Rua Pedro Teixeira, Rua 1° de Janeiro, Rua Maranhão)	Carros e motos estacionam em lugares irregulares
Falta de vagas nos espaços públicos, como colégios, UBS, campo e lugares mais frequentados pela população	Criar estacionamento em vias públicas mais movimentadas	Regulamentar o espaço de estacionamento	O estacionamento na Rua Osvaldo Vasconcelos é muito complicado
Falta demarcar estacionamentos para carga e descarga, idosos e PCD (de 1 lado das ruas)	Falta estacionamentos na cidade, nos bairros e principalmente no centro comercial	Criar mais estacionamentos acessíveis	Organizar vagas prioritárias de um dos lados das ruas de mão única e dos dois lados de mão dupla
Criar estacionamentos nas principais ruas e avenidas da cidade	Falta de regulamentação de estacionamentos	-	-

Fonte: IAC/UFT (2026).

A falta de vagas de estacionamento foi o principal foco nesta temática, com ênfase na escassez de espaços regulamentados tanto no centro comercial quanto em bairros e vias de grande circulação. Os participantes apontaram que a ausência de demarcação e organização leva ao estacionamento irregular de carros e motos, gerando conflitos e inclusive sinistros de trânsito, como relatado para a Avenida Irmã Ema.

Diante disso, as sugestões focaram na regulamentação e criação de novas vagas nas principais ruas, avenidas e em áreas próximas ao comércio e aos equipamentos públicos. Houve alguns apontamentos sobre a necessidade de organização e ampliação de vagas prioritárias para idosos e pessoas com deficiência (PCD), além de espaços específicos para carga e descarga.

Quadro 5. Sistematização das participações – Taxi, mototáxi, moto-entrega

TÁXI, MOTOTÁXI, MOTO-ENTREGA			
Falta controle e fiscalização desses serviços	A inclusão de todos os pontos de táxi e mototáxi na lei municipal	Criar mais alternativas de atendimento	Cidade baixa tem sido mais prejudicada
Reduzir o horário desses trabalhadores para melhor atender a população	Criar lei municipal para garantir o acesso a todos não só para dois pontos (possibilidade de trabalhar como táxi e mototáxi)	Falta de controle de velocidade e sinalização nas vias	Instalação de radares e/ou instrumentos de controle de velocidade
Horário de atendimentos	Falta de segurança	Falta de iluminação	Mais controle e fiscalização da atividade
Expandir o horário de atendimento a noite	Lei 2025 é vista como um problema para os mototaxistas	Animais soltos na rua	Sugestão de que a prefeitura faça uma reunião com os taxistas e mototaxistas

Fonte: IAC/UFT (2026).

Neste tema, foram apontados problemas relacionados à segurança urbana e viária, com destaque para a sensação de insegurança em determinados trechos da cidade, a ineficiência da iluminação pública em áreas específicas e os riscos decorrentes da presença de animais soltos nas vias, que comprometem tanto a circulação de veículos quanto a segurança de pedestres e ciclistas. Esses fatores contribuem para a redução da qualidade do espaço urbano e para o aumento da vulnerabilidade dos usuários, especialmente no período noturno.

A região da parte Baixa da cidade foi mencionada de forma recorrente como a mais prejudicada pela oferta insuficiente desses serviços, evidenciando desigualdades territoriais na infraestrutura urbana e na provisão de condições adequadas de segurança. Os participantes destacaram que a precariedade da iluminação e a ausência de medidas efetivas de controle intensificam a percepção de risco, impactando diretamente a mobilidade e o uso dos espaços públicos.

Além disso, foi ressaltada a necessidade de implantação de ferramentas de controle de velocidade, como radares e outros dispositivos de moderação de tráfego, com o objetivo de reduzir excessos de velocidade e, conseqüentemente, aumentar a segurança viária. Tais medidas foram apontadas como fundamentais para a prevenção de acidentes e para a promoção de um ambiente mais seguro e acessível para todos os usuários da via, sobretudo em áreas com maior circulação de pedestres.

Os participantes manifestaram preocupação com a necessidade de uma lei municipal que regulamente esse modo de transporte de maneira igualitária a todos os profissionais e não apenas para pontos específicos. Neste sentido, sugeriu-se que a prefeitura realizasse reuniões diretas com a classe dos taxistas e mototaxistas para ouvir suas demandas e construir soluções conjuntas. Quanto ao atendimento, enquanto houve sugestões sobre a redução da jornada para melhor atender à população, outros enfatizaram a necessidade de expandir o horário de funcionamento durante o período noturno.

Quadro 6. Sistematização das participações – Transporte de cargas

TRANSPORTE DE CARGAS			
Os caminhões bloqueiam as vias totalmente em quando descarregam (Rua 1° de Janeiro e Rua 25 de Agosto)	Propor horários para carga e descarga	Caminhões desenvolvem velocidade (ex: Rua 1° de janeiro, Rua 7)	Implantar estacionamento para descarga
Ocupam a rua quando estão descarregando	Vedar o fluxo de caminhões em determinadas vias	Implantação de vagas específicas para carga e descarga	Caminhões bloqueiam vias estreitas demais para fazer carga e descarga
Estipular horário da carga e descarga após horário de fluxo	Circulação de caminhões em locais impróprios	Definir local específico para transporte de cargas	Ter um espaço para carga e descarga
Propor vias destinadas ao transporte de cargas	Horário específico para carga e descarga	Fiscalização para evitar que os caminhões de carga circulem por locais inadequados (são orientados pela sinalização de Miranorte a Palmas)	

Fonte: IAC/UFT (2026).

Em relação ao transporte de cargas, os principais conflitos apontados referem-se à obstrução de vias durante as atividades de carga e descarga e ao tráfego em locais impróprios. Os participantes relataram que caminhões bloqueiam totalmente a passagem em vias como a Avenida Primeiro de Janeiro e a Rua 25 de Agosto, além de circularem em vias onde seu tráfego é indevido. Outro ponto manifestado foi o desenvolvimento de velocidade em trechos específicos, como a Avenida Primeiro de Janeiro e a Rua 7. Além disso, o descumprimento das rotas sinalizadas entre Miranorte e Palmas também foi incluído como uma questão problemática.

Foi apontada a necessidade de estipular horários específicos para carga e descarga e de criar vagas exclusivas para essas atividades, evitando que as faixas de rolamento sejam utilizadas como estacionamento temporário pelos caminhões. Os participantes também sugeriram a definição de rotas adequadas ao transporte de cargas. Além disso, reforçou-se a importância da fiscalização para garantir que os condutores respeitem as rotas estabelecidas, evitando o tráfego pesado em áreas inadequadas.

Quadro 7. Sistematização das participações – Transporte público e transporte escolar

TRANSPORTE PÚBLICO E TRANSPORTE ESCOLAR			
Não há transporte público na cidade	Verificar a possibilidade de contratar uma empresa para garantir o direito ao transporte público para a população	Disponibilizar transporte público para a população	A existência de transporte público possibilitaria chegar ao centro mais rápido
Falta de transporte público: uma cidade inclusiva precisa ser acessível para diversos públicos e classes sociais	Prover pontos de ônibus adequados e localizados em frente às escolas	Não há linhas de transporte público	Parada de ônibus adequada
Não temos transporte público	Disponibilizar ônibus e táxi		

Fonte: IAC/UFT (2026).

A inexistência de um sistema de transporte público que atenda a população da cidade foi a principal questão apontada nesta temática. Para os participantes, uma cidade que tenha o objetivo de ser inclusiva precisa oferecer alternativas de deslocamento que garantam o direito de ir e vir de diversos públicos e classes sociais. A percepção de que a ausência desse serviço impacta na facilidade de acesso ao centro comercial também aparece nas respostas. Há a recomendação de que o poder público verifique a viabilidade de empresas para operar o serviço.

Além disso, os participantes enfatizaram a necessidade de infraestruturas adequadas que garantam o conforto dos usuários, assim como a instalação de pontos de ônibus próximos às escolas. Dentre as contribuições, também houve a sugestão de que o transporte público deve ser pensado de forma integrada com outros modos de transporte, mencionando o táxi como alternativa complementar.

As questões apresentadas pela população nesta dinâmica revelam uma cidade habituada à mobilidade ativa, mas que identifica carências de infraestrutura e pontos de conflito específicos. A preocupação central sobre os transportes ativos reside na segurança e no conforto dos deslocamentos. A falta de calçadas padronizadas, a carência de iluminação, a ausência de infraestrutura cicloviária e a existência de obstáculos nos passeios, como postes e vegetação inadequada, são os pontos em que a população mais sente necessidade de intervenção imediata. Para a segurança viária, as demandas focam na organização de cruzamentos conflituosos e na sinalização, visando reduzir sinistros em locais críticos. Quanto ao transporte de cargas e estacionamento, as contribuições descrevem a necessidade de um melhor ordenamento do espaço viário, evitando que o porte dos caminhões e a falta de vagas regulamentadas prejudiquem a fluidez das vias centrais.

Em Miracema, a ausência de um sistema de transporte público não é vista como um problema crítico, já que os relatos dos moradores indicam uma adaptação aos deslocamentos a pé, de bicicleta e outros modos individuais. O tema surge nas discussões mais como uma sugestão de avaliação de viabilidade por parte do poder público, visando oferecer uma alternativa que possa otimizar o deslocamento até o centro comercial e garantir maior inclusão para grupos específicos. Por fim, o serviço de táxi e mototáxi aparece como um complemento importante à mobilidade da população, com sugestões voltadas à atualização da legislação e fiscalização. Assim, o conjunto de respostas descreve um cenário em que a mobilidade em Miracema se baseia na qualificação dos modos atuais e na análise de viabilidade para eventual implementação de transporte coletivo.

2.2.1. Mapeamento das Contribuições

Além das discussões temáticas, foi disponibilizado um mapa impresso em cada uma das três oficinas para que os participantes pudessem apontar a localização das informações indicadas. Foram registrados locais com recorrência de sinistros de trânsito, localização dos pontos de táxi e mototáxi, cruzamentos sem semáforos, áreas com ausência de sinalização, trechos sem calçadas, além de ruas com fluxo indevido de caminhões e regiões que apresentam alagamentos.

As informações coletadas nos mapas das três oficinas foram vetorizadas e consolidadas no Mapa Síntese das Oficinas Comunitárias (**Mapa 1**) apresentado a seguir, que ilustram a percepção territorial da comunidade sobre a mobilidade em Miracema. As informações trazidas pela Comissão de Acompanhamento na reunião de Nivelamento também foram consolidadas no Mapa Síntese da Comissão de Acompanhamento (**Mapa 2**). Estas informações foram incorporadas ao diagnóstico técnico.



SÍNTESE DAS OFICINAS COMUNITÁRIAS

Mapa Base

- Rodovias (SEPLAN, 2018)
- Área Urbanizada
- Rio Tocantins (SEMARH, 2018)
- Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)
- Córregos

Elementos de Síntese

- Sinistros de Trânsito
- Pontos de Táxi e Moto Táxi
- Cruzamentos sem Semáforos
- Ausência de Sinalização
- ▨ Fluxo Indevido de Caminhões
- Calçadas Ausentes ou Indevidas
- Ausência de Estacionamento
- Alagamentos

Escala: 1/20.000
 Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)
 Sistemas de Coordenadas:
 UTM Sirgas 2000 Fuso 22S
 Autoria:
 Lilian dos Santos F. P. Bracarense
 Pedro Igor Galvão Gomes
 Erica Nascimento
 Ricardo Braganholo
 Davi Dias





MAPA 2

SÍNTESE DA COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO

Mapa Base

- Rodovias (SEPLAN, 2018)
- Área Urbanizada
- Rio Tocantins (SEMARH, 2018)
- Municípios do Tocantins (IBGE, 2024)
- Córregos

Elementos de Síntese

- Sinistros de Trânsito
- Ausência de Sinalização
- Conflitos com Caminhões
- Fluxo Projetado Para Caminhões

Escala: 1/20.000

Fonte: IAC-UFT, OSM (2026)

Sistemas de Coordenadas:

UTM Sirgas 2000 Fuso 22S

Autoria:

Lilian dos Santos F. P. Bracarense

Pedro Igor Galvão Gomes

Erica Nascimento

Ricardo Braganholo

Davi Dias



3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A elaboração deste diagnóstico comunitário, a partir das oficinas de leitura comunitária realizadas no município de Miracema do Tocantins, cumpriu o objetivo central de consolidar a visão de cidade fundamentada na participação popular e na percepção direta de seus moradores. O processo participativo evidenciou que a visão de futuro almejada pela população prioriza a qualificação dos modos ativos de transporte.

Os resultados das dinâmicas demonstram que para o morador de Miracema, a melhoria da mobilidade passa obrigatoriamente pela segurança e pelo conforto do pedestre e do ciclista. A inexistência de infraestrutura cicloviária, os obstáculos em calçadas, como a disposição inadequada de postes e árvores e a carência de iluminação e pavimentação adequada nas calçadas, foram diagnosticados como os principais pontos de conflito que elevam o risco de sinistros e dificultam a acessibilidade universal.

Quanto ao transporte coletivo, o diagnóstico indica que sua implantação é percebida mais como uma alternativa para otimização de viagens de maiores distâncias e inclusão de grupos específicos, como idosos, do que como uma carência imediata de deslocamento para a população em geral. No âmbito da gestão do espaço viário, os dados apontam para a necessidade de um ordenamento das operações de carga e descarga e da oferta de estacionamento, visando mitigar os impactos negativos nas vias da cidade.

Dessa forma, a sistematização das oficinas e a espacialização das contribuições oferecem um panorama detalhado de necessidades locais. Estas informações constituem a base para as próximas etapas deste plano de mobilidade, fornecendo o embasamento para que as futuras propostas estejam alinhadas à visão de cidade manifestada por seus cidadãos.

4. REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. 12/04/2026.

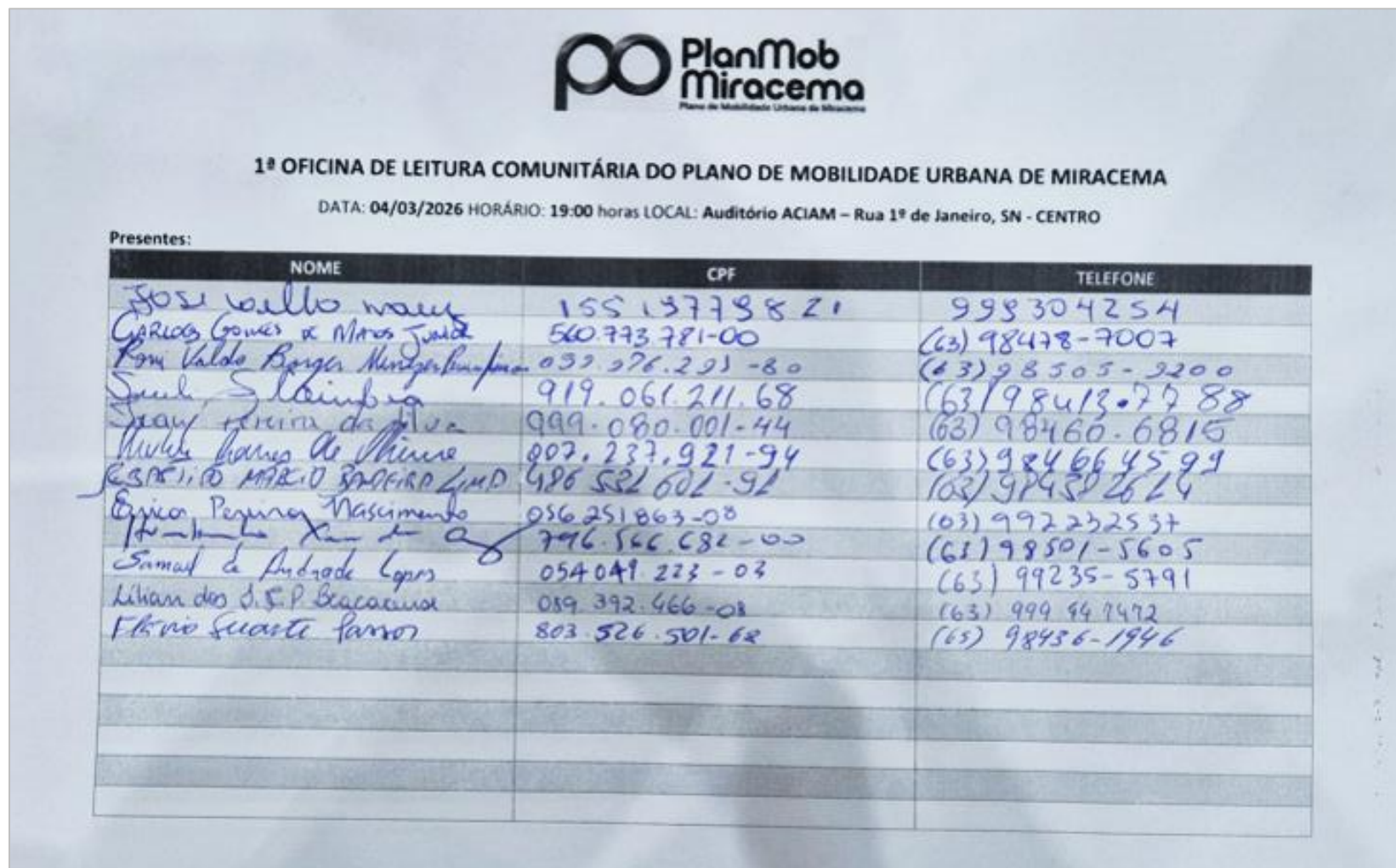
MIRACEMA DO TOCANTINS. **Lei Complementar 30/2021 de 13 de dezembro de 2021.** Aprova o Plano Diretor do Município de Miracema do Tocantins e dá outras providências. Miracema do Tocantins, 2021.

MIRANDA, R. F. **Miracema do Tocantins: Uma Cidade em (Des)Construção.** Universidade Federal do Tocantins. (Monografia). 2015. Disponível em: <<https://repositorio.uft.edu.br/bitstream/11612/262/1/Ricardo%20Ferreira%20Miranda%20-%20Disserta%c3%a7%c3%a3o.pdf>>. Acesso em 19/04/2026.

PIRES, Teresa Cristina Vieira; ELALI, Gleice Azambuja. **“Se Essa Rua Fosse Minha...” A calçada em um sistema sustentável de mobilidade urbana.** Disponível em: <<https://www.usp.br/nutau/CD/171.pdf>>. Acesso em 19/04/2026.

APÊNDICE I. LISTA DE PRESENÇA DAS OFICINAS

Figura 13. Oficina comunitária realizada dia 04/03/2026



PlanMob Miracema
Plano de Mobilidade Urbana de Miracema

1ª OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MIRACEMA


DATA: 04/03/2026 HORÁRIO: 19:00 horas LOCAL: Auditório ACIAM – Rua 1ª de Janeiro, SN - CENTRO

Presentes:

NOME	CPF	TELEFONE
JOSÉ VALDO MARI	155.13779821	998304254
CARLOS GOMES DE MORAIS JUNIOR	560.773.781-00	(63) 98478-7007
ROSEVALDO BORGES MENDONÇA	037.276.291-80	(63) 98505-2200
SIMÃO S. LIMA	919.061.211.68	(63) 98413.7788
JOÃO CARLOS DA SILVA	999.080.001-44	(63) 98460-6815
MARCELO HENRIQUE DE MENEZES	007.237.921-94	(63) 984664599
ROSEVALDO MARCO BORGES LIMA	486.521.602-91	(63) 984502624
ÉRICSON PEREIRA NASCIMENTO	056.251.863-00	(63) 992232537
FRANCISCO XAVIER DE ARAÚJO	796.566.682-00	(63) 98501-5605
SAMUEL DE ANDRADE LOPES	054049223-03	(63) 99235-5791
LILIAN DOS S. P. BRACACUNA	089.392.466-08	(63) 999.94.7472
FLAVIO SEBASTIÃO FARIAS	803.526.501-62	(65) 98436-1946

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 14. Oficina comunitária realizada dia 05/03/2026 - 1/2



2ª OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MIRACEMA


DATA: 05/03/2026 HORÁRIO: 19:00 horas LOCAL: Auditório da UFT – Av. Maria Úrsula Coelho, 535 – St. Sussuapara

Presentes:

NOME	CPF	TELEFONE
Welligton (Luis de Oliveira Costa)	007.484.461-09	63 99969-1012
Sueli Sousa Coimbra	819-061-211-68	63 98013-7788
Jeany Ferreira da Silva	999-080-001-44	63-98460-6815
Paulo Ricardo Rodrigues	012 616 761 30	629 8496 2737
Willian Salino de Souza	377 397 431 00	65 98414 9154
Lucas Lucas dos Santos	980.857.121-49	63 93118 9574
Kallio Ribeiro Brito	059.904.645-42	63 99109 6594
ESPETINHO MARCELO S. Lima	476 526 606-92	(051) 98458 2024
Adalberto S. Pufêncio	948 046 246-53	63 984 384 370
Adriano P. Souza	003 626 981 6 2	63 884 63 69 28
Adriano José Loureiro	702.500.961-02	63-99111 7449
Antonio Rofland A. Vitor	451.460.201-91	(63) 98413 8412
Francine Silveira de Souza	810 514 331 34	(62) 99914-5973
Luís Barreto dos Santos	900739871 15	63. 9994656 86
Wagner Lourenço Martins	9736 114 252-49	63 - 98148 5304
Sandro Eudes S. M. Reis	845.751.661-20	63-98406-6769
Torghilsson Martins L. Rocha	022.936.481-09	63 99210-2697
Márcio P. B. Miranda	257 637 181-04	(63) 98423-4031

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 15. Oficina comunitária realizada dia 05/03/2026 - 2/2



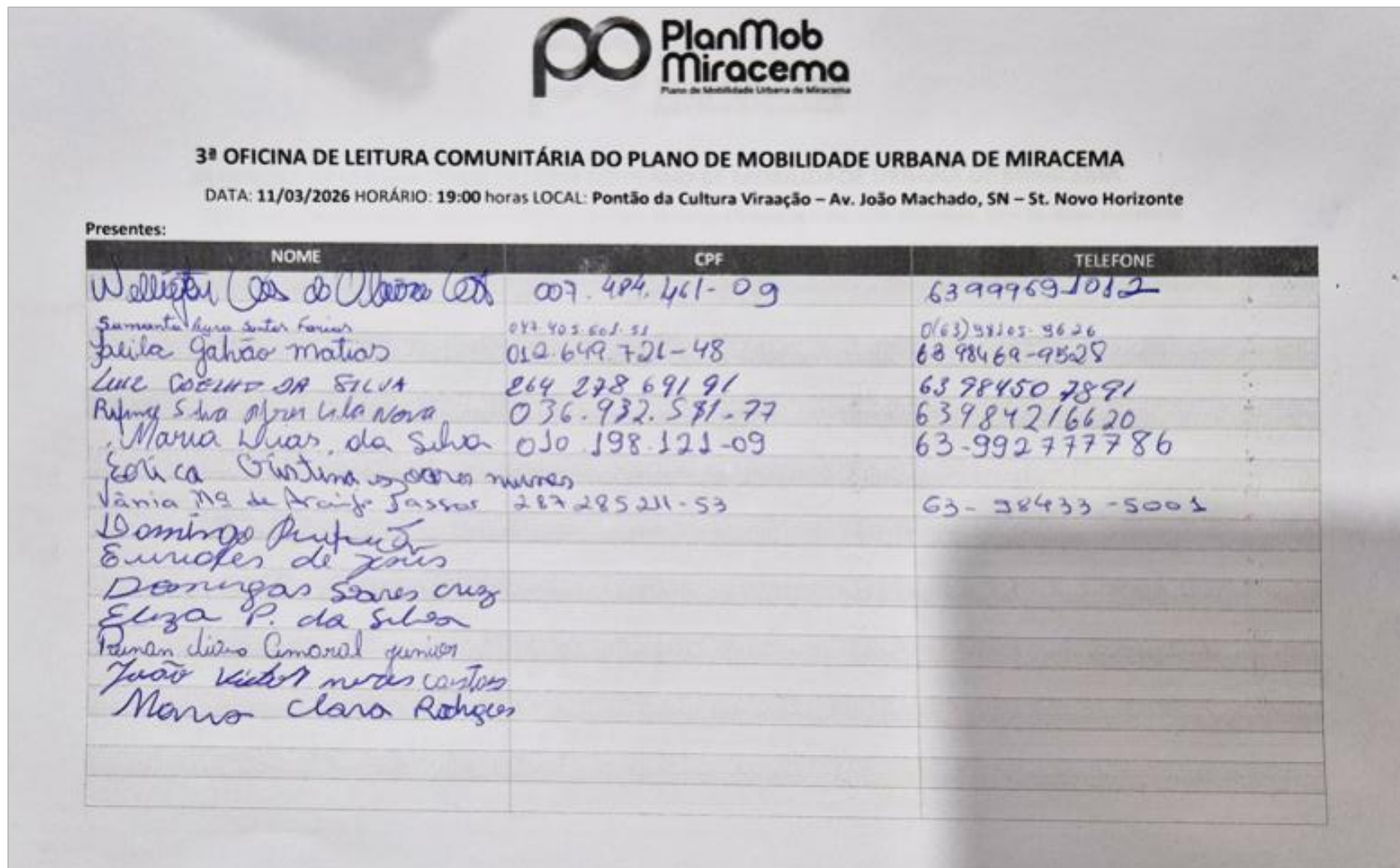
2ª OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MIRACEMA
DATA: 05/03/2026 HORÁRIO: 19:00 horas LOCAL: Auditório da UFT – Av. Maria Úrsula Coelho, 535 – St. Sussuapara

Presentes:

NOME	CPF	TELEFONE
Francis Augusto dos Santos Francis Carlos Miranda	464.023.491/00	63 9841096682 484 088059
Rodrigo M. de Lima	025.360.221/10	63 992417943
Luiz Gabriel Matos	012.649.701-48	63 98469-9528
Liziane Bezerra	005.565.201-81	63 98501-1337
Geilton Sales Vianna	560.769.831-91	63 98453-0337
Wesley Barros de Sousa	007.237.921-94	63 984664599
Flávio Severo Lima	503.526.501-62	63 98936-1946

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 16. Oficina comunitária realizada dia 11/03/2026



PlanMob
Miracema
Plano de Mobilidade Urbana de Miracema

3ª OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MIRACEMA

DATA: 11/03/2026 HORÁRIO: 19:00 horas LOCAL: Pontão da Cultura Viração – Av. João Machado, SN – St. Novo Horizonte

Presentes:

NOME	CPF	TELEFONE
Wallyson (do Ubertão) (do)	007.484.461-09	63999691012
Suzanete Aguiar Santos Farias	074.405.601-51	0(63)98105-9626
Deila Galvão Matias	012.649.721-48	6898469-9528
Luci COELHO DA SILVA	264.278.691-91	63984507891
Rafael Silva Aguiar da Silva	036.932.571-77	63984216620
Marina Lúcia da Silva	010.198.121-09	63-992777786
Ediça Quintana Aguiar Nunes		
Vânia Mª de Araújo Passos	287.285.211-53	63-38433-5001
Domingos Rufino		
Emmanuel de Jesus		
Domingas Soares Cruz		
Eliza P. da Silva		
Raimundo Amorim Amorim Junior		
José Victor Mendes Castor		
Marina Clara Rodrigues		

Fonte: IAC/UFT (2026).

APÊNDICE II. CARTAZES DINÂMICA TEMAS PARA MIRACEMA

1) Primeira oficina - 04/03/2026

Figura 17. Problemas e sugestões para a temática “transporte público” na oficina realizada em 04/03/2026.



TRANSPORTE PÚBLICO E TRANSPORTE ESCOLAR	
Problemas	Sugestões
-	Não temos transporte público

Fonte: IAC/UFT (2026).

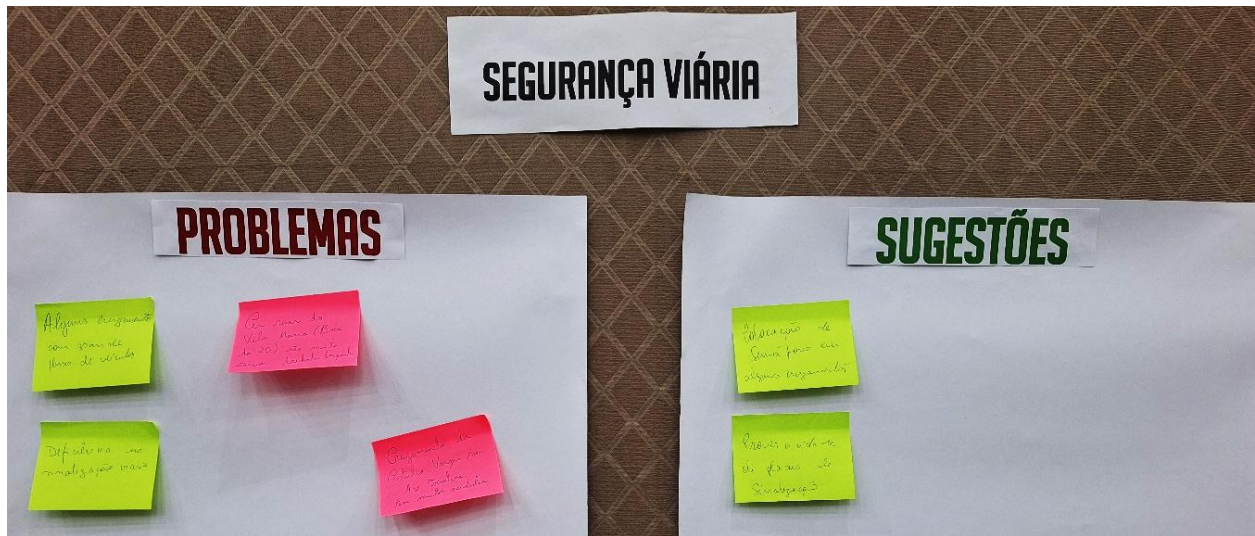
Figura 18. Problemas e sugestões para a temática “transportes ativos e acessibilidade” na oficina realizada em 04/03/2026.



TRANSPORTES ATIVOS E ACESSIBILIDADE	
Problemas	Sugestões
Faltam espaços adequados para ciclistas e pedestres	Implantação de ciclovias e ciclofaixas e ordenamento de passeios e calçadas
Falta acessibilidade para cadeirantes	Faixa de pedestres nas principais avenidas

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 19. Problemas e sugestões para a temática “segurança viária” na oficina realizada em 04/03/2026.



SEGURANÇA VIÁRIA	
Problemas	Sugestões
Alguns cruzamentos com grande fluxo de veículos	Colocação de semáforos em alguns cruzamentos
Deficiência na sinalização viária	Prover a cidade de placas de sinalização
As ruas da Vila Maria (Boca da 20) são muito curvas.	-
Acidentes frequentes	-
Cruzamento da Getúlio Vargas com a Av. Tocantins tem muitos acidentes	-

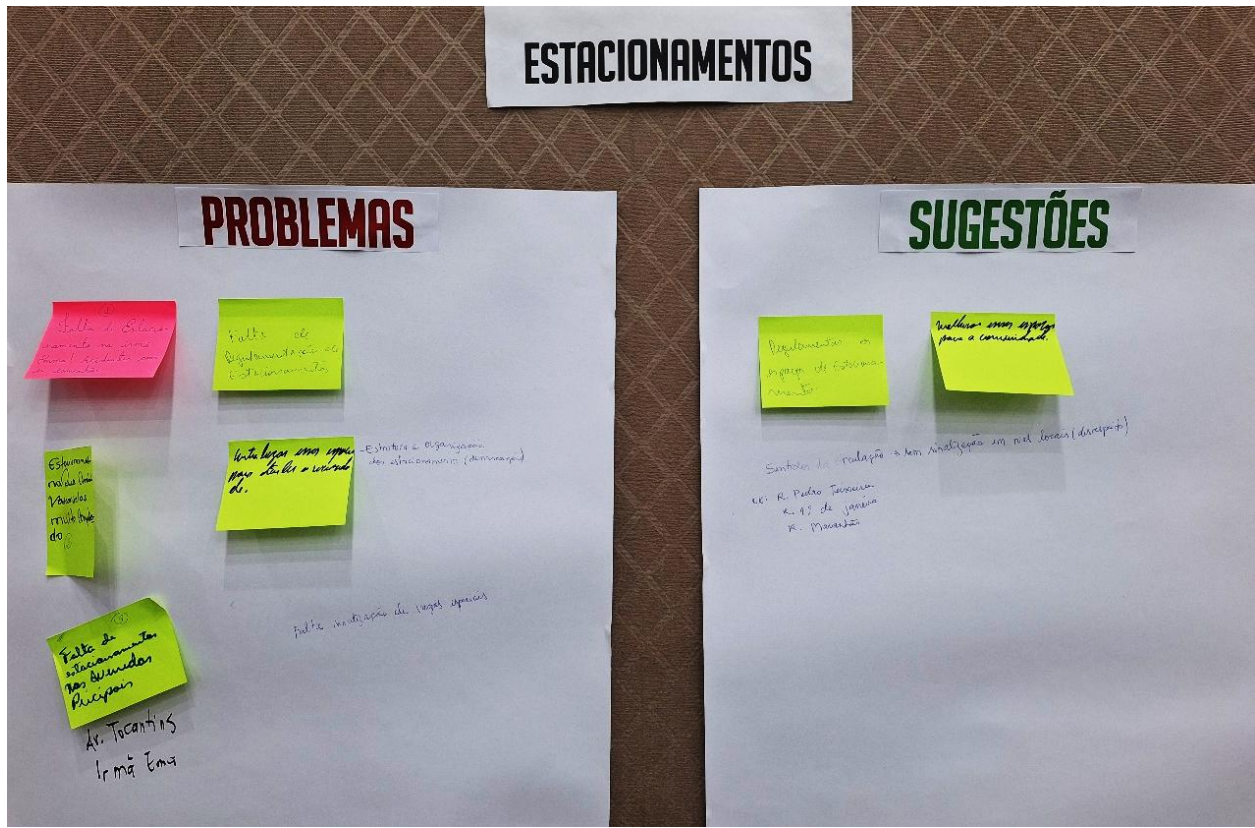
Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 20. Problemas e sugestões para a temática “transporte de cargas” na oficina realizada em 04/03/2026.



TRANSPORTE DE CARGAS	
Problemas	Sugestões
Os caminhões bloqueiam as vias totalmente em quando descarregam (rua 1° de Janeiro e 25 de agosto)	Horários para carga e descarga
Caminhões bloqueiam vias estreitas demais para fazer carga e descarga	Vedar o fluxo de caminhões em determinadas vias
Caminhões desenvolvem velocidade (ex:1° de janeiro, rua 7)	Implantação de vagas específicas C/D

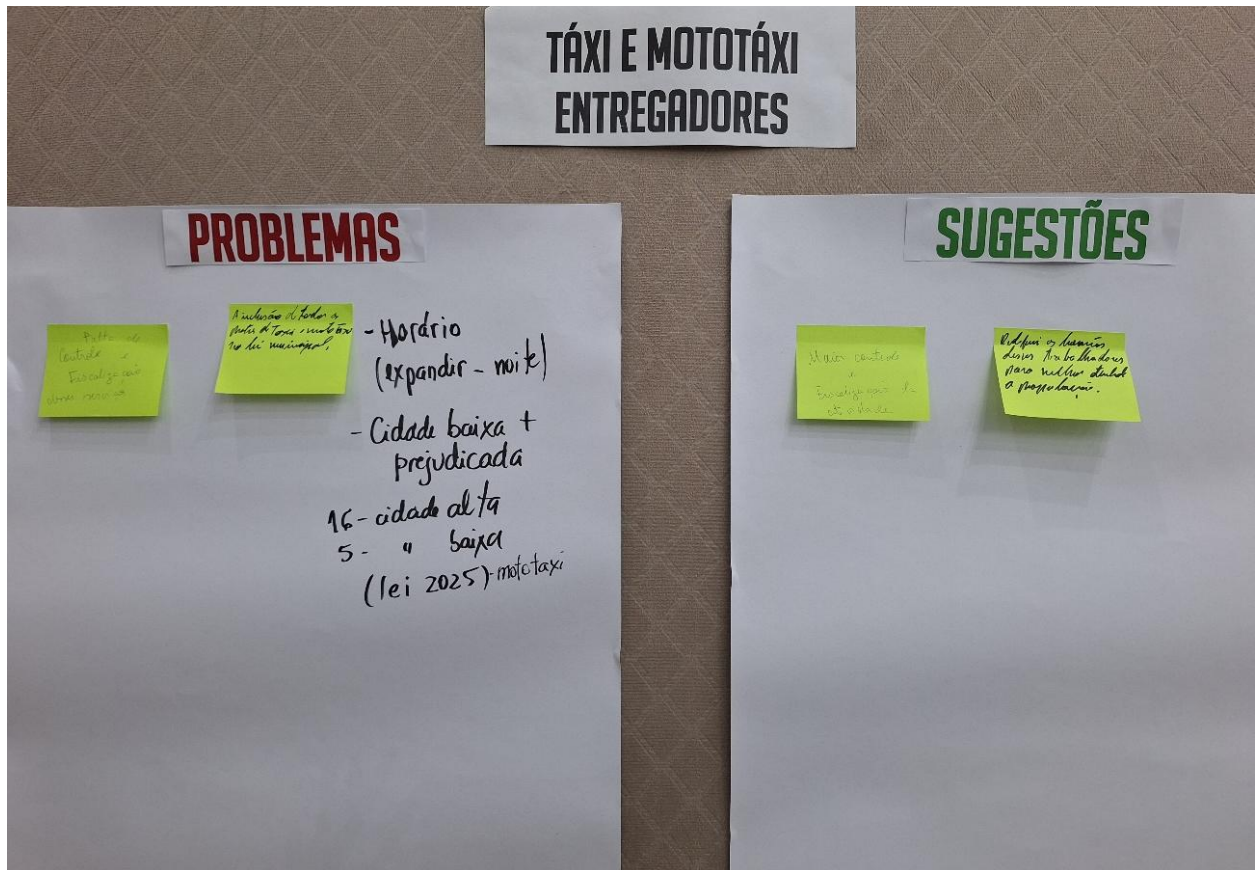
Figura 21. Problemas e sugestões para a temática “estacionamento” na oficina realizada em 04/03/2026.



ESTACIONAMENTOS	
Problemas	Sugestões
Falta de estacionamento na Irmã Ema, acidentes com os caminhões	Regulamentar o espaço de estacionamento
Estacionamento na rua Osvaldo Vasconcelos, muito complicado	Melhorar esses espaços para a comunidade
Falta de estacionamento nas avenidas principais	<i>Sentido da circulação, sem sinalização em ruas locais (ex: Rua Pedro Teixeira, Rua 1º de Janeiro, Rua Maranhão)</i>
Falta de regulamentação de estacionamentos	-
Falta sinalização de vagas especiais	-
Estrutura e organização dos estacionamentos (demarcação)	-

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 22. Problemas e sugestões para a temática “táxi, mototáxi, moto-entrega” na oficina realizada em 04/03/2026



TÁXI, MOTOTÁXI, MOTO-ENTREGA	
Problemas	Sugestões
Falta controle e fiscalização desses serviços	Mais controle e Fiscalização da atividade
A inclusão de todos os pontos de táxi e mototáxi na lei municipal	Reduzir o horário desses trabalhadores para melhor atender a população
<i>Expandir o horário da noite</i>	-
<i>Cidade baixa mais prejudicada</i>	-
<i>Lei 2025- moto táxi</i>	-

Fonte: IAC/UFT (2026).

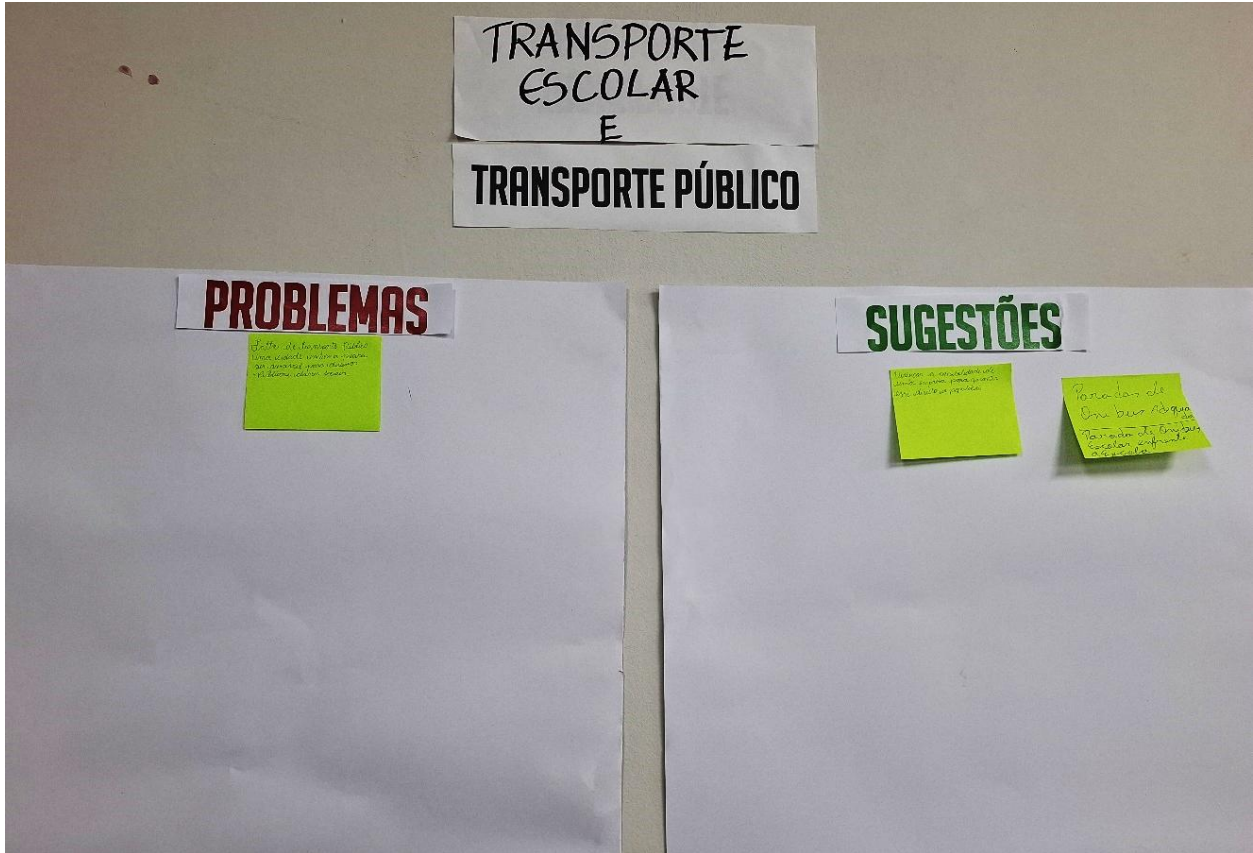
Figura 23. Mapa da dinâmica “Temas para Miracema” na oficina realizada em 04/03/2026.



Fonte: IAC/UFT (2026).

2) Segunda oficina - 05/03/2026

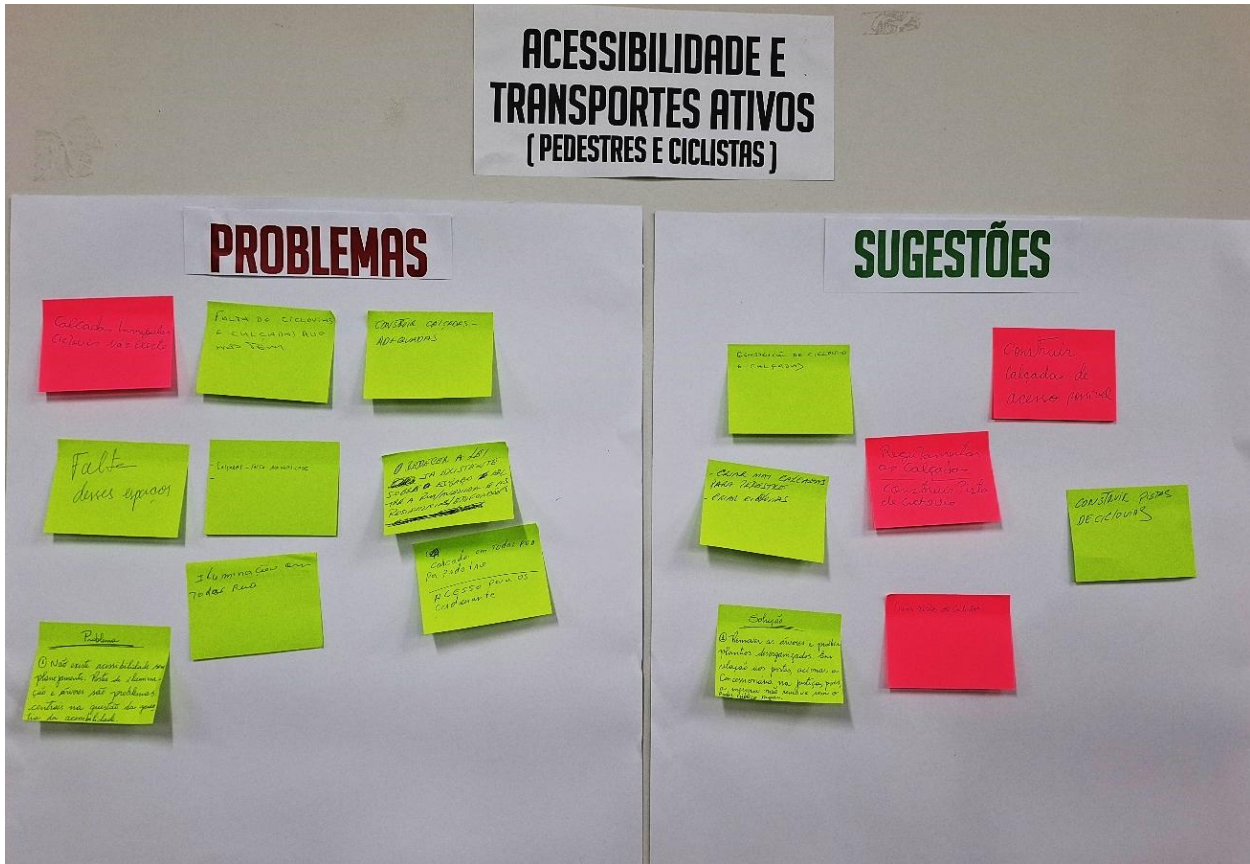
Figura 24. Problemas e sugestões para a temática “transporte público” na oficina realizada em 05/03/2026.



TRANSPORTE PÚBLICO E TRANSPORTE ESCOLAR	
Problemas	Sugestões
Falta de transporte público, uma cidade inclusiva precisa ser acessível para diversos públicos e classes sociais	Verificar a possibilidade de uma empresa para garantir esse direito a população
-	Parada de ônibus adequada/ parada de ônibus escolar em frente a escola
-	Parada de ônibus adequada

Fonte: IAC/UFT (2026).

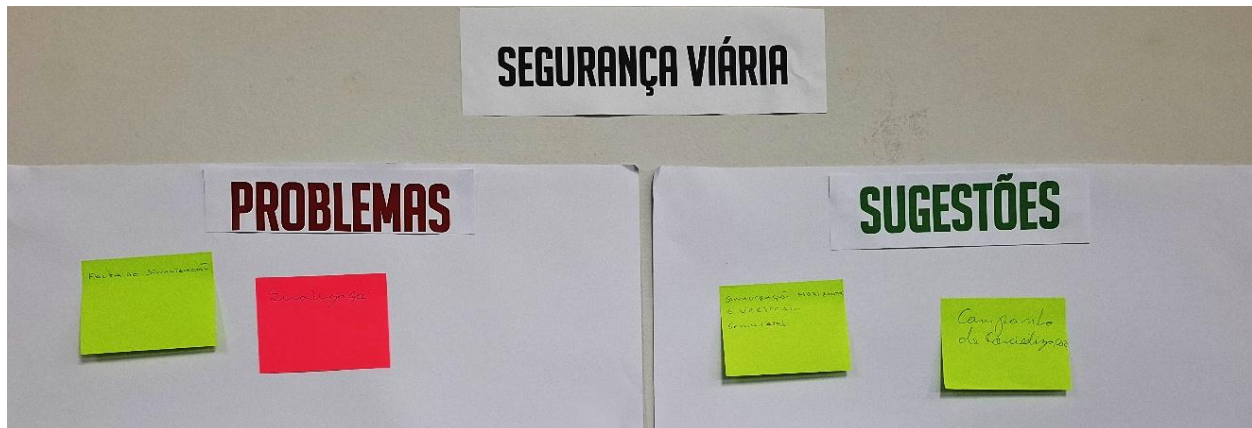
Figura 25. Problemas e sugestões para a temática “transportes ativos e acessibilidade” na oficina realizada em 05/03/2026



TRANSPORTES ATIVOS E ACESSIBILIDADE	
Problemas	Sugestões
Calçadas <i>irregular</i> , ciclovias não existe	Construção de ciclovias e calçadas
Falta de ciclovias e calçadas que não tem	Construir calçadas de acesso possível
Falta desses espaços	Construir calçadas adequadas
Calçadas falta acessibilidade	Criar mais calçadas para pedestres e criar ciclovias
Obedecer a lei já existente sobre o espaço entre a rua/avenida e as residências/edificações	Regulamentar as calçadas, construir pista de ciclovias
Não existe acessibilidade sem planejamento. Postes de iluminação e árvores são problemas centrais na questão da garantia da acessibilidade	Construir pistas de ciclovias
Iluminação em <i>todas rua</i>	Remover as árvores e proibir plantios desorganizados. Em relação aos postes, acionar a concessionária na justiça, pois a mesma não remove sem o poder público pagar
Calçada em todas rua para pedestre	Criar pista de ciclistas
Acesso para os <i>cadeirante</i>	

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 26. Problemas e sugestões para a temática “segurança viária” na oficina realizada em 05/03/2026.



SEGURANÇA VIÁRIA	
Problemas	Sugestões
Falta sinalização	Sinalização horizontal e vertical, semáforo farol
Sinalização	Campanha de conscientização

Fonte: IAC/UFT (2026).

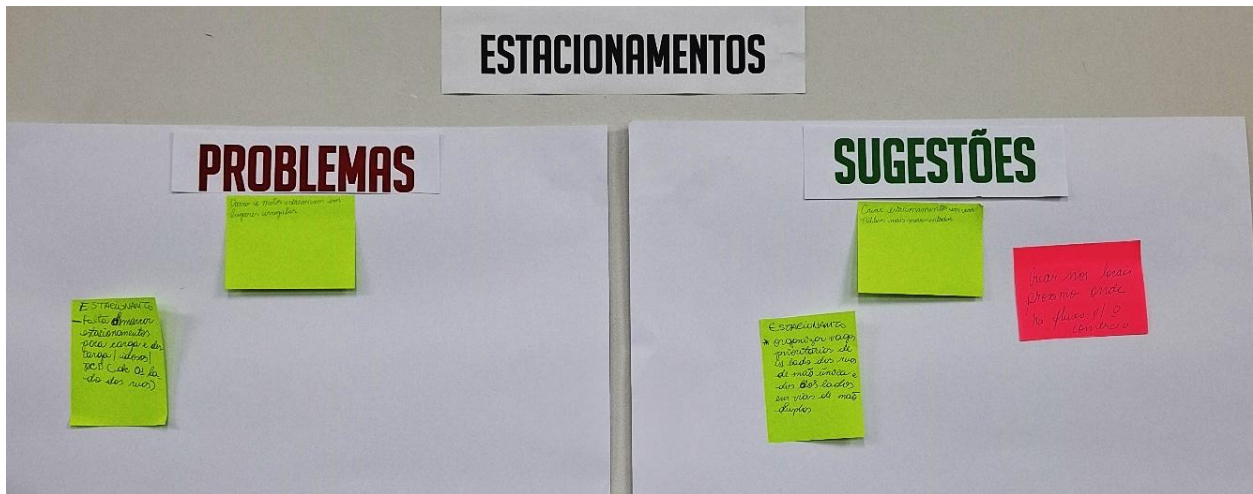
Figura 11. Problemas e sugestões para a temática “transporte de cargas” na oficina realizada em 05/03/2026.



TRANSPORTE DE CARGAS	
Problemas	Sugestões
-	Estipular horário da carga e descarga após horário de fluxo
-	Estacionamento para descarga
-	Implantação de vagas específicas C/D
-	Local específico
-	Horário para carga e descarga
-	Vias destinadas ao transporte de cargas

Fonte: IAC/UFT (2026).

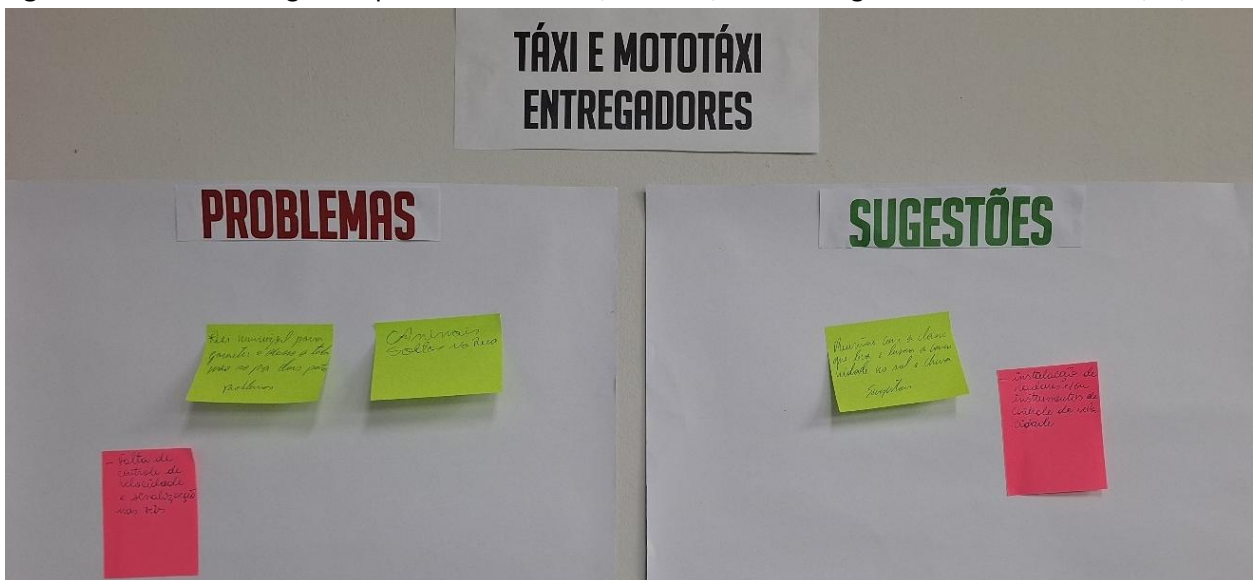
Figura 27. Problemas e sugestões para a temática “estacionamento” na oficina realizada em 05/03/2026.



ESTACIONAMENTOS	
Problemas	Sugestões
Falta demarcar estacionamentos para carga e descarga, idosos, PCD (de 01 lado das ruas)	Organizar vagas prioritárias de um dos lados das ruas de mão única e dos dois lados de mão dupla
Carros e motos estacionam em lugares irregulares	Criar estacionamento em vias públicas mais movimentadas
-	Criar nos locais próximos onde há fluxo para o comércio

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 28. Problemas e sugestões para a temática “táxi, mototáxi, moto-entrega” oficina realizada em 05/03/2026.



TÁXI, MOTOTÁXI, MOTO-ENTREGA	
Problemas	Sugestões
Lei municipal para garantir o acesso a todos não só para dois pontos	Instalação de radares e/ou instrumentos de controle de velocidade
Falta de controle de velocidade e sinalização nas vias	Reunião com a classe que leva e busca a comunidade no sol e chuva - sugestões
Animais soltos na rua	-

Fonte: IAC/UFT (2026).

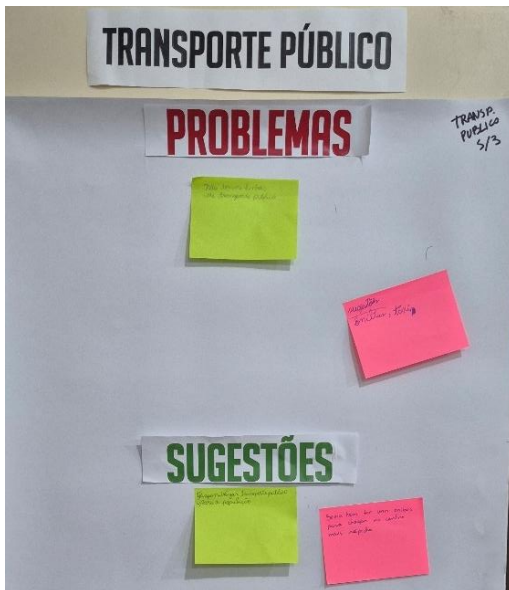
Figura 29. Mapa da dinâmica “Temas para Miracema” na oficina realizada em 05/03/2026.



Fonte: IAC/UFT (2026).

3) Terceira oficina - 11/03/2026

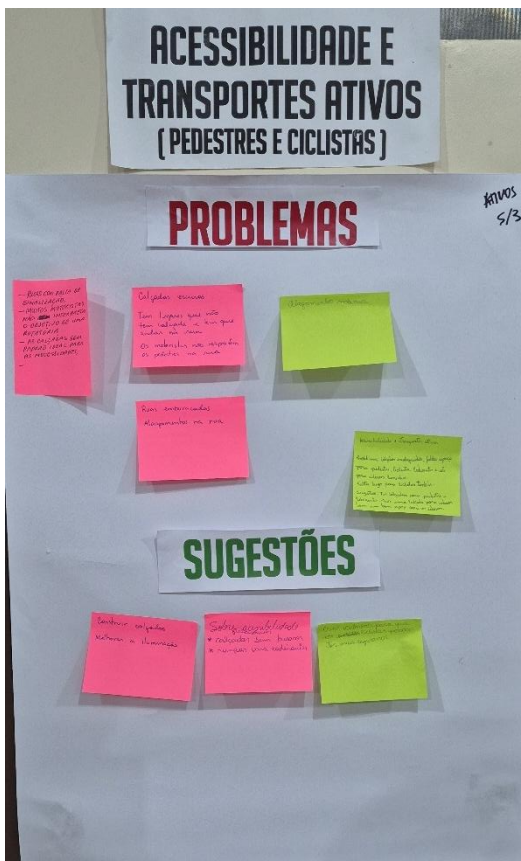
Figura 30. Problemas e sugestões para a temática “transporte público” na oficina realizada em 11/03/2026



TRANSPORTE PÚBLICO E TRANSPORTE ESCOLAR	
Problemas	Sugestões
Não temos linhas de transporte público	Ônibus, táxi
-	Disponibilizar transporte público para a população
-	Seria bom ter um ônibus para chegar no centro mais rápido
-	-

Fonte: IAC/UFT (2026).

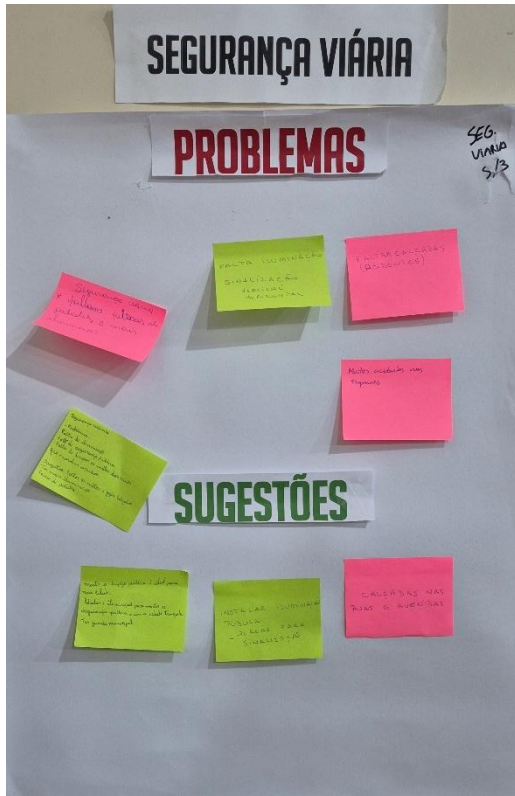
Figura 31. Problemas e sugestões para a temática “transportes ativos e acessibilidade” na oficina realizada em 11/03/2026.



TRANSPORTES ATIVOS E ACESSIBILIDADE	
Problemas	Sugestões
Ruas com falta de sinalização	Ter calçadas para pedestre e cadeirantes
Muitos motoristas não interpreta o objetivo de uma rotatória	Ter calçada para idosos com um bom espaço para os idosos
As calçadas sem padrão ideal para as necessidades	Construir calçadas
Calçadas escuras	Melhorar a iluminação
Tem lugares que não tem calçada e tem que andar na rua	Criar ciclovias para que os ciclistas possam ter segurança
Os motoristas não respeitam os pedestres nas ruas	Calçadas sem buracos
Alagamentos nas ruas	Rampas para cadeirantes
Ruas esburacadas	-
Alagamentos na rua	-
Calçadas inadequadas, falta espaço para pedestres, ciclistas, cadeirantes e até idosos caminhar.	-
Falta lugar para ciclistas também	-

Fonte: IAC/UFT (2026).

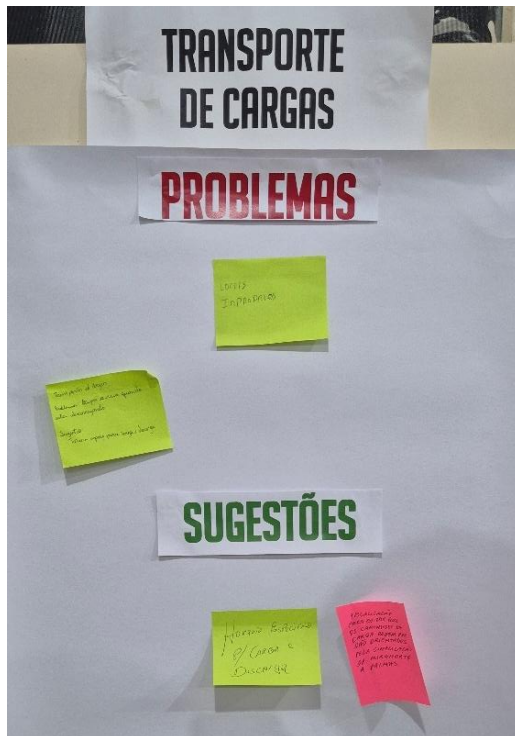
Figura 32. Problemas e sugestões para a temática “segurança viária” na oficina realizada em 11/03/2026.



SEGURANÇA VIÁRIA	
Problemas	Sugestões
Faltam faixas de pedestres e mais iluminação	Cortar os matos e fazer calças
Falta de iluminação	Ter mais iluminação
Falta segurança pública	Faixa de pedestre
Falta de limpar os matos das ruas que impedem a visão	Manter a limpeza pública é ideal para nossa cidade
Falta iluminação	Calçadas e iluminação para manter a segurança pública e uma cidade tranquila
Sinalização vertical, horizontal	Ter guarda municipal
Faltam calçadas (acidentes)	Instalar iluminação pública
Muitos acidentes nas esquinas	Placas para sinalização
-	Calçadas nas ruas e avenidas

Fonte: IAC/UFT (2026).

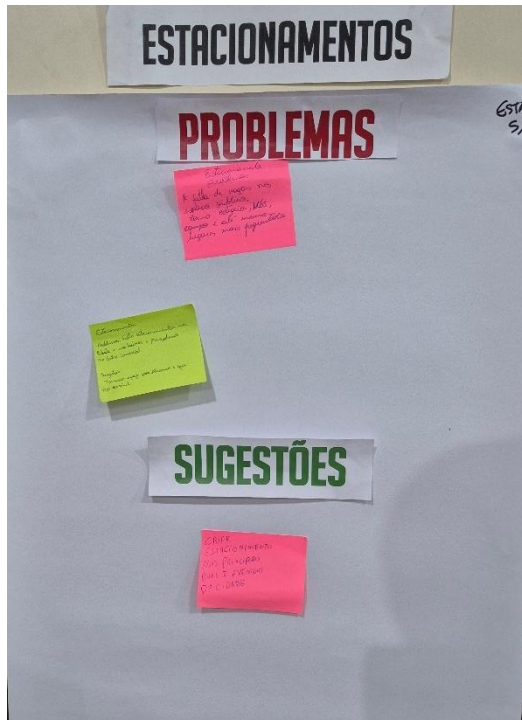
Figura 33. Problemas e sugestões para a temática “transporte de cargas” na oficina realizada em 11/03/2026



TRANSPORTE DE CARGAS	
Problemas	Sugestões
Locais impróprios	Ter um espaço para carga e descarga
Ocupar a rua quando está descarregando	Horário específico para carga e descarga
-	Fiscalização para evitar que os caminhões de carga rodem por são orientados pela sinalização de Miranorte a Palmas

Fonte: IAC/UFT (2026).

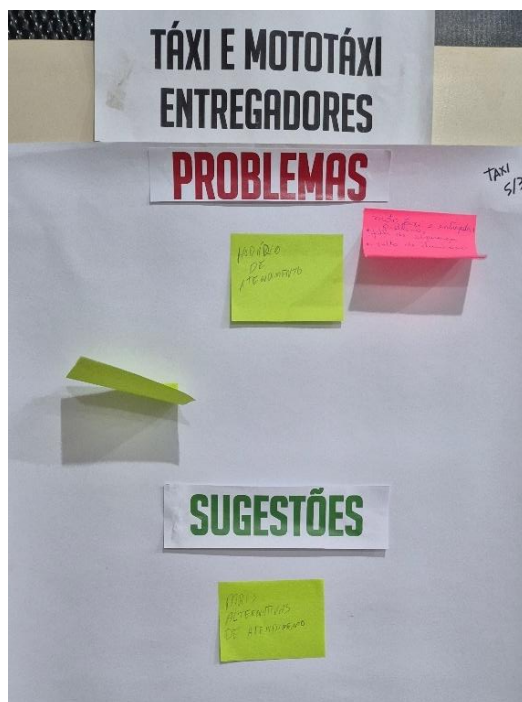
Figura 34. Problemas e sugestões para a temática “estacionamento” na oficina realizada em 11/03/2026



ESTACIONAMENTOS	
Problemas	Sugestões
Falta de vagas nos espaços públicos, como colégios, UBS, Campo e até mesmo Lugares mais frequentados	Ter mais espaço para estacionar e que seja acessível
Falta estacionamentos na cidade e nos bairros e principalmente no centro comercial	Criar estacionamento nas principais ruas e avenidas da cidade

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 35. Problemas e sugestões para a temática “táxi, mototáxi, moto-entrega” na oficina realizada em 11/03/2026



TÁXI, MOTOTÁXI, MOTO-ENTREGA	
Problemas	Sugestões
Horário de atendimentos	Mais alternativas de atendimento
Falta de segurança	
Falta de iluminação	

Fonte: IAC/UFT (2026).

Figura 36. Mapa da dinâmica “Temas para Miracema” na oficina realizada em 11/03/2026.



Fonte: IAC/UFT (2026).

REALIZAÇÃO



INSTITUTO
DE ATENÇÃO ÀS CIDADES



UNIVERSIDADE FEDERAL
do **TOCANTINS**



FAPTO
FUNDAÇÃO DE APOIO CIENTÍFICO
E TECNOLÓGICO DO TOCANTINS