



DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA

PLAMOB SANTA TERESA

PARTE 1

2025

PREFEITO MUNICIPAL

Kleber Medici da Costa

VICE-PREFEITO

Delosmar Antônio Romagnha

SECRETARIA DE GOVERNO

João Paulo Angeli

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Ediene Barbara Alves de Siqueira

SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E INFRAESTRUTURA

Delosmar Antônio Romagnha

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ASSUNTOS ESTRATÉGICOS

Tobias Schmidt

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO E CULTURA

Ronald Rodrigues Vieira

PROCURADORIA JURÍDICA

Anderson Raymundo Zucolotto Fernandes

NÚCLEO GESTO DE MOBILIDADE URBANA

Portaria / SEGOV/ nº 98/2025

I - Representantes da Secretaria Municipal de Planejamento e Assuntos Estratégicos:

Titular: Anne Gessica Saick Silva Gering;

Suplente: Sebastião Teixeira de Sousa;

Suplente: Caio Fabio De Souza;

Suplente: Thieny Rodrigues Sarmiento.

II - Representantes da Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura:

Titular: Jocimar Montibeller Leonel;

Suplente: Priscila Maria Pizziolo da Motta.

III - Representantes da Secretaria Municipal de Transportes:

Titular: Ediene Bárbara Alves de Siqueira;

IV - Representantes da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura:

Titular: Ronald Rodrigues Vieira;

Suplente: Jaqueline Schimildt Lahass.

V - Representantes da Procuradoria Jurídica Municipal:

Titular: Aline Rudio Soares Fracalossi;

Suplente: Lorenzo Hoffmam.

VI - Representantes do Gabinete do Prefeito:

Titular: João Paulo Angeli;

Suplente: Vanusa Pellacani Bosa.

AUTORES DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

Hansley Rampineli Pereira

Arquiteto Urbanista - CAU nº A110304-0

Patrícia dos Santos Madeira

Arquiteta Urbanista - CAU nº A27545-0

COORDENADORES SQLINK

Ana Lúcia de Souza Oliveira

Engenheira Civil – CREA SP - 5069767698

Davi do Vale Nunes

Arquiteto e urbanista - CAU nº A149017-6

Gabrielle Gomes Santos

Arquiteta e urbanista - CAU nº A304771-7

Rafaela Moro Queiroz

Engenheira Civil – CREA ES - 053566/D

TABELAS

Tabela 1 - Diretrizes do Plano Diretor Municipal para a Política de Transporte e Mobilidade Urbana	18
Tabela 2 - Conselhos Municipais	42
Tabela 3 - Crescimento Populacional de Santa Teresa	62
Tabela 4 - População Urbana e Rural - 2000 a 2022	62
Tabela 5 - População residente por idade e sexo	63
Tabela 6 - Faixa Etária (%)	64
Tabela 7 - Projeção Calculada para a cidade de Santa Teresa	64
Tabela 8 - Número de pessoas empregadas segundo as atividades econômicas...	67
Tabela 9 - Número de pessoas empregadas - Faixa Etária	67
Tabela 10 - Ocupações com maiores números de Trabalhadores.....	68
Tabela 11 - Evolução do IDHM Municipal	68
Tabela 12 - Evolução do IDHM na cidade de Santa Teresa	70
Tabela 13 - Educação no Município de Santa Teresa.....	71
Tabela 14 - Quantidade de Docentes por Nível de Ensino	71
Tabela 15 - Unidades de Saúde em Santa Teresa	79
Tabela 16 - Hierarquia do Sistema Viário.....	90
Tabela 17 - Características e Dimensões das vias	91
Tabela 18 - Taxa de Crescimento Populacional x Taxa de Crescimento Veicular ...	96
Tabela 19 - Quantidade de vítimas por mês - 2017 a março de 2025.	98
Tabela 20 - Tipo de Acidente - 2017 a março de 2025.	98
Tabela 21 - Localização das Estações de Monitoramento da qualidade do Ar no ES.	103
Tabela 22 - Emissão Atmosférica por tipo de Veículo (kg/Ano) na cidade de Santa Teresa.....	106
Tabela 23 - Tabela dos Polos Geradores de Tráfego Cotidianos	112
Tabela 24 - Demonstrativo de Receita por categoria econômica de Santa Teresa.	127
Tabela 25 - Despesas - PPA 2022-2025.....	134
Tabela 26 - Receita Total Líquida vs. Despesa Total.....	135
Tabela 27 - Evolução histórica do IFGF em Santa Teresa.....	138

MAPAS

Mapa 1 - Macrozoneamento da Cidade de Santa Teresa.....	25
Mapa 2 - Mapa de Zoneamento Urbano da Sede de Santa Teresa.....	29
Mapa 3 - Mapa de Zoneamento Urbano de Santo Antônio do Canaã	30
Mapa 4 - Mapa de Zoneamento Urbano de Alto de Santa Maria	31
Mapa 5 - Mapa de Zoneamento Urbano de São João de Petrópolis	32
Mapa 6 - Mapa de Zoneamento Urbano de 25 de Julho	33
Mapa 7 - Mapa de Zoneamento Urbano de Alto Caldeirão	34
Mapa 8 - Mapa de Localização	51
Mapa 9 - Mapa da localização dos Perímetros Urbanos de Santa Teresa	52
Mapa 10 - Mapa do Perímetro Urbano da Sede	53
Mapa 11 - Mapa do Perímetro Urbano de Santo Antônio do Canaã.....	54
Mapa 12 - Mapa do Perímetro Urbano de Alto Santa Maria	55
Mapa 13 - Mapa do Perímetro Urbano de São João de Petrópolis.....	56
Mapa 14 - Mapa do Perímetro Urbano de 25 de Julho	57
Mapa 15 - Mapa do Perímetro Urbano de Alto Caldeirão	58
Mapa 16 - Topografia de Santa Teresa.....	60
Mapa 17 - Hidrografia do Município	61
Mapa 18 - Densidade demográfica na cidade de Santa Teresa	65
Mapa 19 - Infraestrutura de Educação - Sede	73
Mapa 20 - Infraestrutura de Educação – Alto Caldeirão.....	74
Mapa 21 - Infraestrutura de Educação – Alto Santa Maria.....	75
Mapa 22 - Infraestrutura de Educação – São João de Petrópolis	76
Mapa 23 - Infraestrutura de Educação – Santo Antônio do Canaã	77
Mapa 24 - Infraestrutura de Educação – 25 de Julho.....	78
Mapa 25 - Mapa de Infraestrutura da Saúde Sede	81
Mapa 26 - Mapa de Infraestrutura da Saúde Alto Caldeirão	82
Mapa 27 - Mapa de Infraestrutura da Saúde São João de Petrópolis e Santo Antônio do Canaã.....	83
Mapa 28 - Mapa de Infraestrutura da Saúde 25 de Julho	84
Mapa 29 - Localização e Rodovias	88
Mapa 30 - Hierarquia Viária	92
Mapa 31- Rota de Carga.....	94

Mapa 32 - Polos Geradores de Tráfego	111
Mapa 33 - Estabelecimentos	113
Mapa 34 - Rotas do Transporte Escolar.....	122

GRÁFICO

Gráfico 1 - Escala do Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) e Posição de Santa Teresa	69
Gráfico 2 - Taxa de Crescimento Populacional x Taxa de Crescimento Veicular	96
Gráfico 3- Distribuição dos Veículos Registrados	97
Gráfico 4 - Distribuição por dia da Semana (2017 a março de 2025)	99
Gráfico 5 - Faixa Horária dos Óbitos (2017 a março de 2025).....	99
Gráfico 6 - Tipo de Via (2017 a março de 2025)	100
Gráfico 7 - Faixa Etária (2017 a março de 2025).	100
Gráfico 8 - Sexo das Vítimas (2017 a 2025)	101
Gráfico 9 - Vítimas (2017 a março de 2025).	101
Gráfico 10 - Evolução da Receita Tributária de Santa Teresa - PPA 2022-2025...	128
Gráfico 11 - Evolução da Receita Patrimonial de Santa Teresa - PPA 2022-2025.	128
Gráfico 12 - Evolução da Receita de Transferências Correntes - PPA 2022-2025.	129
Gráfico 13 - Evolução da Receita de Contribuições - PPA 2022-2025.....	129
Gráfico 14 - Evolução da receita de Serviços - PPA 2022-2025.	130
Gráfico 15 - Evolução de Outras Receitas - PPA 2022-2025.....	130
Gráfico 16 - Evolução da Receita de Transferência de Capital - PPA 2022-2025.	131
Gráfico 17-Indicadores IFGF para Santa Teresa - 2022	137
Gráfico 18- Evolução histórica do indicador Autonomia	138
Gráfico 19 - Evolução histórica do indicador Gastos com Pessoal	140
Gráfico 20 - Evolução histórica do indicador Liquidez.....	142
Gráfico 21 - Evolução histórica do indicador Investimentos	144

FIGURA

Figura 1 - Ponto de Ônibus na Avenida Enrico Aurélio Hildebrando Ruschi	115
Figura 2 - Ponto de Ônibus na Rua Bernardino Monteiro	115
Figura 3 - Ponto de Ônibus na Avenida Barão Orlando Bonfim	116
Figura 4 - Ponto de Táxi na Rodovia Josil Espíndola Agostini	117
Figura 5 - Ponto de Táxi na Rodovia Josil Espíndola Agostini	117
Figura 6 - Ponto de Táxi na Avenida das Acácias.....	118
Figura 7 - Ciclovia na Avenida Josil Espíndola Agostini.....	119
Figura 8 - Ciclovia na Avenida Josil Espíndola Agostini.....	119
Figura 9 - Indicadores Avaliados.....	136
Figura 10 - Níveis de qualidade financeira (IFGF)	137

SUMÁRIO

1 - APRESENTAÇÃO	12
2 - INTRODUÇÃO.....	14
3. LEVANTAMENTO NORMATIVO E DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL MUNICIPAL.....	16
3.1 LEVANTAMENTO NORMATIVO	16
3.1.1 Plano Diretor	17
3.1.2 Zoneamento Urbano	23
3.1.2.1 Macrozoneamento	23
3.1.2.2 Zoneamento Urbano	26
3.1.3 Sistema Viário	35
3.1.4 Lei Orgânica.....	36
3.1.5 Código de Obras	39
3.1.6 Conselhos Municipais	41
3.1.5.1 Conselho Municipal do Plano Diretor	43
3.1.6 Da Secretaria Municipal de Agricultura e Desenvolvimento Econômico	46
3.1.7 Serviços de Transporte Individual	48
4. PERFIL SOCIOECONÔMICO E DA MOBILIDADE	49
4.1. HISTÓRICO, DESENVOLVIMENTO E GEOGRAFIA	49
4.1.1 Crescimento Populacional.....	62
4.2 ECONOMIA.....	66
4.3 EDUCAÇÃO.....	70
4.4 SAÚDE.....	79
4.5 PROJETOS REGIONAIS	85
4.5.1 Revitalização das Rodovias ES-261 e ES-355	85
4.5.2 Pavimentação do Circuito Caravaggio	85
4.5.3 Contorno de Santa Teresa	86
5. IDENTIFICAÇÃO PRÉVIA DA PROBLEMÁTICA LOCAL.....	87
5.1 ACESSO AO MUNICÍPIO	87
5.2 SISTEMA VIÁRIO	89
5.3 TRÂNSITO.....	93
5.4 QUALIDADE DO AR	102

5.5 ALAGAMENTOS.....	107
5.5.1 Identificação de áreas suscetíveis a inundação	107
5.5.2 Do Planejamento.....	108
5.6 POLOS GERADORES DE VIAGENS.....	109
5.7 LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES DO SETOR DE TRANSPORTE	114
5.7.1 Transporte Público Urbano	114
5.7.2 Dos Pontos de Ônibus	115
5.7.3 Dos Pontos de Táxi.....	116
5.7.4 Infraestrutura Ciclovária	118
5.7.5 Transporte Escolar Municipal.....	120
5.8 CAPACIDADE DE INVESTIMENTO DO MUNICÍPIO.....	123
5.8.1 Gestão Fiscal e Finanças Públicas	126
5.8.2 Análise a partir dos dados do Firjan	136
CONCLUSÃO	147
REFERÊNCIAS.....	149

1 - APRESENTAÇÃO

A mobilidade urbana diz respeito à forma como pessoas e bens se deslocam nas áreas urbanas, abrangendo os meios de transporte e a infraestrutura disponível. Realizar um diagnóstico detalhado dessa mobilidade é fundamental para identificar os desafios e oportunidades presentes nas cidades, servindo como base para o desenvolvimento de políticas que promovam um ambiente urbano mais eficiente, inclusivo e sustentável.

Um diagnóstico preciso permite reconhecer os principais entraves que afetam a circulação, como congestionamentos, deficiências no transporte público, falta de acessibilidade e infraestrutura inadequada para modos de transporte não motorizados. Compreender as origens desses problemas é essencial, pois podem estar relacionadas ao crescimento desordenado das cidades, priorização do transporte individual motorizado, políticas públicas inadequadas ou insuficientes e desigualdades socioespaciais. Além disso, é crucial mensurar as consequências desses desafios na qualidade de vida da população, incluindo aumento da poluição atmosférica e sonora, elevação dos tempos de deslocamento, acidentes de trânsito e segregação socioespacial.

A mobilidade urbana sustentável busca atender às necessidades de deslocamento da população atual sem comprometer as gerações futuras, promovendo a eficiência econômica, a equidade social e a preservação ambiental. Um diagnóstico bem elaborado é fundamental para desenvolver estratégias que integrem o uso do solo e o sistema de transportes, incentivando a proximidade entre residências, locais de trabalho e serviços essenciais, reduzindo a necessidade de longos deslocamentos. Além disso, estimula o uso de meios de transporte menos poluentes e mais saudáveis, como caminhadas, ciclismo e transporte público de qualidade, contribuindo para a redução das emissões de gases de efeito estufa e melhoria da saúde pública. Também é importante garantir que todas as camadas da população tenham acesso seguro, eficiente e acessível aos diferentes modos de transporte, promovendo a equidade no acesso às oportunidades urbanas.

Logo, o diagnóstico da mobilidade urbana é uma ferramenta crucial para o desenvolvimento de cidades mais sustentáveis e resilientes. Ao identificar os desafios e potencialidades do sistema de transportes urbanos, é possível implementar políticas e ações que promovam uma mobilidade mais eficiente, inclusiva e ambientalmente responsável, alinhando-se aos princípios do desenvolvimento urbano sustentável.

2 - INTRODUÇÃO

A Política de Mobilidade Urbana é um instrumento de desenvolvimento instituído pela Lei Federal nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012). A instituição da Política Municipal de Mobilidade é abordada pelo Estatuto da Cidade como instrumento necessário para o desenvolvimento de cidades sustentáveis (BRASIL, 2013). O Plano de Mobilidade Urbana constitui instrumento de planejamento estratégico, orientação e desenvolvimento do sistema de transporte nas áreas urbanas e adjacências, com a finalidade de direcionar as ações e os investimentos pertinentes ao tema, em conformidade com a visão prospectiva estabelecida para o município.

14

A mobilidade urbana é um pilar essencial para o desenvolvimento sustentável das cidades, impactando diretamente a qualidade de vida dos cidadãos, a economia local e o meio ambiente. Em Santa Teresa, município em constante crescimento e transformação, a elaboração de um plano de mobilidade urbana surge como uma iniciativa estratégica para promover acessibilidade, eficiência nos deslocamentos e inclusão social.

A Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana estabelece a necessidade de compreensão das especificidades da circulação viária no Plano de Mobilidade Urbana. As informações sobre a circulação devem abranger todos os modos de transporte, tanto motorizados quanto não motorizados (BRASIL, 2012).

Desta forma, o Diagnóstico para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da cidade de Santa Teresa, faz uma caracterização do sistema viário, dos modos de transportes, dos estacionamentos, das modais de transporte existentes criando um perfil da mobilidade urbana no município, quantificando e qualificando os deslocamentos, a demanda de viagem, origem e destinos além de conhecer o motivo das viagens.

Desta forma, reúne-se aqui neste documento, informações que traçam o perfil da mobilidade urbana, os serviços dos sistemas de transporte e a infraestrutura

disponibilizada para a população, colaborando para a construção de um panorama de comportamento dos usuários e as condições relacionadas a elas. Assim sendo, as informações contidas neste diagnóstico são imprescindíveis para a construção do Plano e da Mobilidade na cidade de Santa Teresa.

3. LEVANTAMENTO NORMATIVO E DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL MUNICIPAL

O mapeamento dos instrumentos normativos que regem o município tem como finalidade identificar as leis que podem impactar o desenvolvimento das etapas subsequentes ao diagnóstico. Assim, as propostas do Plano de Mobilidade devem estar em conformidade com a legislação vigente, podendo também sugerir ajustes quando necessário.

Dessa forma, serão identificadas e analisadas as normas em vigor que sejam relevantes para a elaboração do Plano de Mobilidade no Município de Santa Teresa.

16

3.1 LEVANTAMENTO NORMATIVO

No presente capítulo, são apresentadas as disposições legais concernentes ao Plano Diretor Municipal (PDM) de Santa Teresa, estabelecido pela Lei Complementar nº 031, de 16 de julho de 2020, bem como as demais legislações complementares correlatas, tais como aquelas que versam sobre uso e ocupação do solo e delimitação do perímetro urbano, entre outras pertinentes.

Ainda, será demonstrada as diretrizes e propostas presentes no Plano Diretor que fazem menção à mobilidade urbana. O Plano Diretor é constituído de:

-) Lei do Plano Diretor Municipal, Lei nº 031/2020 – Institui o novo Plano Diretor Municipal de Santa Teresa e dá outras providências.
-) Lei do Código de Postura, Lei nº 002/2012 – Institui o Código de Postura do Município de Santa Teresa e dá outras providências.
-) Lei do Código de Obras, Lei Complementar nº 003/2012.

O conjunto de leis que compõe o Plano Diretor de Santa Teresa oferece as bases legais para o planejamento urbano do município. Embora não trate da mobilidade urbana de forma exclusiva, o Plano estabelece diretrizes importantes dentro da Política de Transporte e Mobilidade Urbana, contribuindo para a organização do território e a promoção de deslocamentos mais seguros e acessíveis.

3.1.1 Plano Diretor

O Plano Diretor do município de Santa Teresa foi instituído originalmente em 2006, por meio da Lei nº 1.723/2006. Posteriormente, passou por revisão e atualização em 2012, com a promulgação da Lei Complementar nº 004/2012. O Plano Diretor reformulado e sancionado por meio da Lei Complementar nº 031/2020, atualmente em vigor.

Esse processo de revisão visou atender às novas demandas urbanas, ambientais e sociais do município, promovendo diretrizes voltadas ao desenvolvimento sustentável, à ordenação territorial e à melhoria da qualidade de vida da população de Santa Teresa.

O Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, estabelecido pela Lei Complementar nº 031/2020, não apresenta diretrizes exclusivas para a mobilidade urbana, mas contempla orientações no âmbito mais amplo da Política de Transporte e Mobilidade Urbana do município. Dentre essas diretrizes, destacam-se:

Tabela 1 - Diretrizes do Plano Diretor Municipal para a Política de Transporte e Mobilidade Urbana

Diretrizes e Propostas para a Mobilidade Urbana	
I	Promoção da segurança, educação e paz no trânsito;
II	Melhorias nas condições de circulação e de segurança dos pedestres e ciclistas, garantindo um percurso seguro, livre de obstáculos e acessível a todos os cidadãos;
III	Apoio e incentivo às viagens não motorizadas;
IV	Ampliação e adequação do sistema viário, especialmente em interseções e trechos com grande número de acidentes;
V	Compatibilização entre a hierarquização viária e as formas de uso e ocupação do solo urbano;
VI	Desestímulo ao tráfego de passagem em vias locais;
VII	Promover estudos para a adoção de outras modalidades de transporte coletivo;
VIII	Dar tratamento urbanístico adequado às vias da rede estrutural e corredor de transporte, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e preservação do patrimônio histórico, ambiental e arquitetônico da cidade;
IX	Estimular a acessibilidade às pessoas com deficiência temporária ou permanente; e
X	Promover o transporte intermunicipal.

Fonte: Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, 2020.

Portanto, as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor no que tange a mobilidade urbana se alinham com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU, que visam a humanização das ações no setor assim garantindo a qualidade de vida e acessibilidade universal.

O Plano Diretor Municipal de Santa Teresa estabelece sobre a Mobilidade Urbana:

Art. 4º São objetivos do Plano Diretor Municipal de Santa Teresa:

[..]

III - garantir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, com a elevação da qualidade de vida, particularmente no que se refere à saúde, educação, cultura, condições habitacionais, de infraestrutura e serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, acessibilidade e eliminar as desigualdades;

XIX - atender às necessidades de transporte e mobilidade da população, promovendo um padrão sustentável que atenda às necessidades locais e regionais, além de integrar as diversas modalidades disponíveis;

[..]

Quanto aos princípios, o Plano Diretor de Santa Teresa estabelece:

Art. 3.º São princípios da Política Urbana:

I - A função social da cidade;

II - A função social da propriedade;

III - A gestão democrática da cidade;

IV - A equidade;

V - A sustentabilidade da cidade; e

VI - A proteção do patrimônio histórico, cultural e ambiental/ecológico.

No que diz respeito ao cumprimento da Função Social da Cidade e a Mobilidade Urbana, o PDM de Santa Teresa estabelece:

§ 1.º A função social da Cidade de Santa Teresa será cumprida quando atender às diretrizes da política urbana estabelecidas no artigo 2º da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade. Entre elas, cabe ressaltar:

[..]

II - O direito à cidade, entendido como o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura

urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

O capítulo referente às operações urbanas consorciadas, conforme previsto no Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, permite a implementação de intervenções coordenadas pelo poder público municipal, com a participação de proprietários, moradores, usuários e investidores privados. O Plano Diretor estabelece as diretrizes para essas intervenções:

20

Art. 297. As operações urbanas consorciadas correspondem ao conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Município com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, ampliando os espaços públicos, melhorias de infraestrutura e sistema viário, num determinado perímetro contínuo ou descontínuo.

Art. 298. As operações urbanas consorciadas têm como finalidade:

- I – Implementação de equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano;
- II – Otimização de áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte e reciclagem de áreas consideradas subutilizadas;
- III – Implantação de programas de HIS - Habitação de Interesse Social;
- IV – Ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;
- V – Implantação de espaços públicos;
- VI – Valorização e criação de patrimônio histórico, cultural, ambiental, arquitetônico e paisagístico; e
- VII – Melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural.

Quanto aos Estudos de Impacto de Vizinha – EIV, o Plano Diretor Municipal de Santa Teresa estabelece o conteúdo mínimo para análise, sendo:

Art. 162. Para fins de análise do nível de incomodidade e/ou impacto, o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV deve contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento sobre área de inserção e sobre a qualidade de vida da população residente ou usuária do local, devendo incluir, no que couber, as análises das questões:

I - Configuração e interferências de adensamento populacional;

II - Configuração e interferências sobre os padrões de parcelamento, uso e ocupação do solo;

III - demandas e impactos sobre a rede de infraestrutura urbana básica (abastecimento de água, rede de coleta e tratamento de esgotos, geração de resíduos, rede de drenagem e fornecimento de energia elétrica e telefonia, dentre outros);

IV - Demandas e impactos sobre equipamentos urbanos e comunitários existentes, especialmente de saúde, educação e lazer;

V - Impactos sócio-econômicos na população residente ou atuante na vizinhança imediata;

VI - Configuração e interferências sobre a valorização imobiliária;

VII - Configuração e interferências sobre a paisagem natural e construída;

VIII - Impactos nas áreas e imóveis de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental;

IX - Potencial de geração de tráfego pesado e demanda de vagas de carga e descarga;

X - Potencial de geração de tráfego intenso e demanda de geração de vagas de estacionamento e embarque e desembarque;

XI - potencial de geração de poluição sonora, atmosférica, de solo e hídrica;

XII - Potencial de geração de resíduos sólidos;

XIII - Potencial de geração de vibrações e trepidações;

XIV - Potencial de interferências sobre ventilação e iluminação do entorno;

XV - Periculosidade das atividades;

XVI - Medidas mitigadoras para garantir a eliminação ou redução dos impactos negativos previstos;

XVII - Medidas compensatórias para os impactos negativos que não puderem ser mitigados; e

XVIII - Medidas potencializadoras dos impactos positivos previstos.

O Plano Diretor diz sobre o sistema viário:

22

Art. 142. Para efeito desta Lei Complementar serão considerados:

I – O recuo viário é uma faixa não edificante definida com base no sistema viário público existente a fim de permitir a ampliação das vias e de possibilitar a implantação dos projetos viários do município; e

36

II – A faixa de domínio é a base física sobre a qual se assenta a rodovia, medida a partir de seu eixo e deve ficar livre de qualquer edificação. É constituída pela pista de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização e áreas de reserva.

O Plano Diretor dispõe, em relação ao uso das vias públicas, o seguinte:

Art. 143. As vias de circulação do município classificam-se, para efeito desta Lei Complementar, nas seguintes categorias de hierarquia viária:

I – As vias arteriais são vias intraurbanas que possuem função de ligação de longas distâncias, interligam distritos e regiões diversas do núcleo urbano, concentram um número representativo de atividades não residenciais e conciliam tráfego de passagem com fluxo de integração e distribuição para vias coletoras e locais principais. São dotadas de estrutura para o recebimento de transporte coletivo e podem apresentar restrições de horários para circulação de veículos de carga;

II – As vias coletoras são vias intraurbanas que realizam o escoamento, coleta e distribuição de fluxos de conjunto de bairros para as vias arteriais;

III – As vias locais principais são vias principais de bairro que conectam o bairro com vias coletoras ou arteriais e distribuem o fluxo de veículos pelas vias locais do próprio bairro e também registram maior diversidade de usos;

IV – As vias locais são vias internas de bairro que servem, predominantemente, às necessidades de circulação dos moradores no acesso aos seus imóveis; e

V – As vias especiais são vias que se destinam exclusivamente a tráfego com características específicas tais como pedestres, cargas e bicicletas.

O sistema viário, os transportes e objetivos gerais estabelecidos no Plano Diretor Municipal determinam diretrizes a serem implantadas, destacando-se entre elas a elaboração e execução do Plano de Mobilidade Urbana.

Salienta-se que o Conselho Municipal do Plano Diretor é responsável pelo acompanhamento e implementação das normativas descritas no Plano Diretor Municipal.

3.1.2 Zoneamento Urbano

De acordo com o Capítulo III Art. 55 do Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, o Zoneamento é o instrumento responsável por atribuir diretrizes de ordenamento territorial no município onde o seu principal objetivo é fazer com que a função social da cidade e da propriedade urbana sejam cumpridos, levando em consideração a urbanização, infraestrutura do saneamento básico, sistema viário, meio físico, entre outros. A legislação ainda menciona que o Zoneamento pode ser compreendido sob as formas de Macrozoneamento, Zoneamento Urbano e Áreas Rurais.

3.1.2.1 Macrozoneamento

De acordo com o Plano Diretor as macrozonas são:

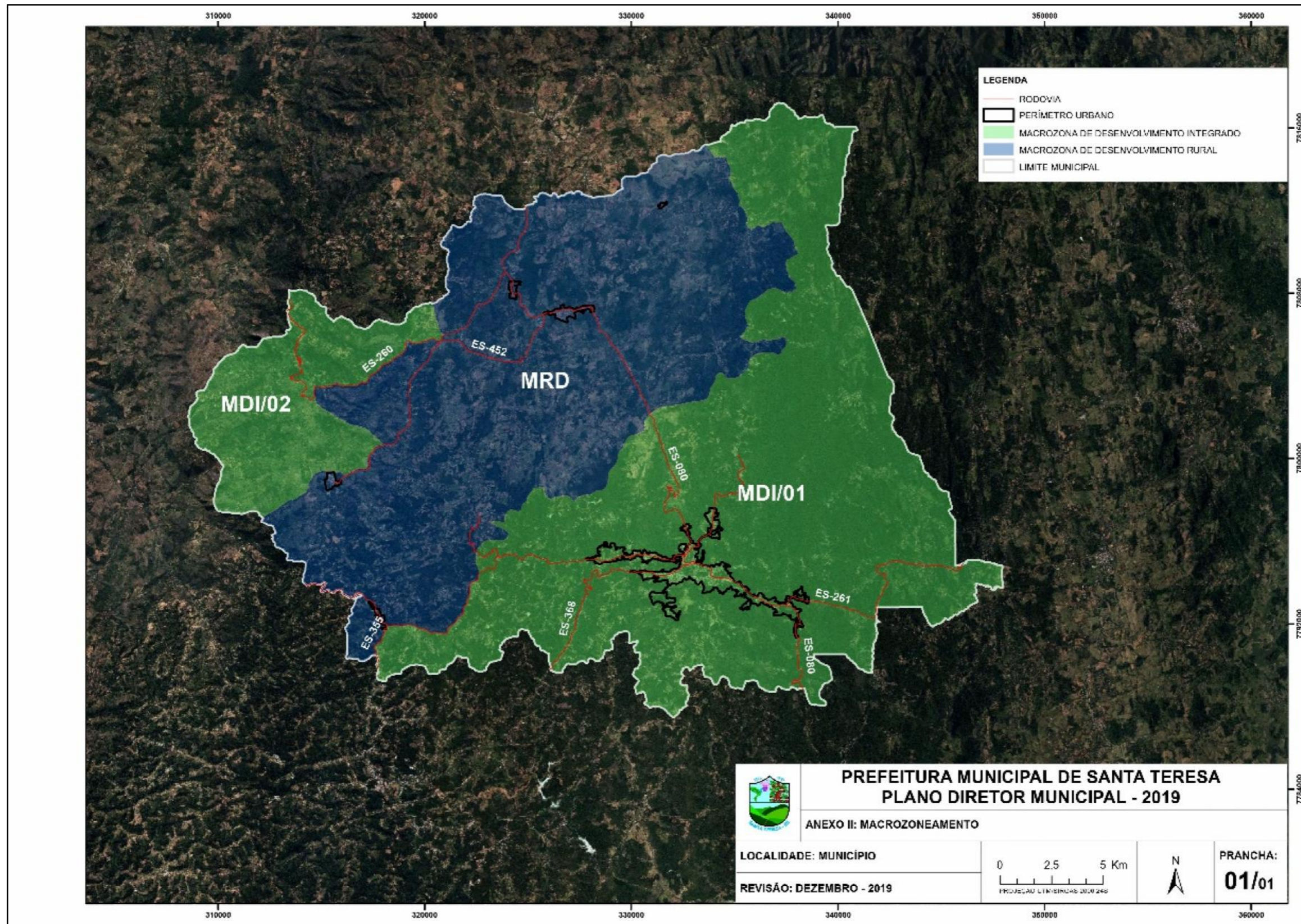
- I. I - Macrozona de Desenvolvimento Integrado - MDI.
- II. II - Macrozona de Desenvolvimento Rural – MDR.

Os Macrozoneamentos, conforme descrito na Seção I, consistem em:

Art. 56. O Macrozoneamento do território consiste na divisão do Município em unidades territoriais que fixam os princípios fundamentais de uso e ocupação do solo das áreas urbanas e rurais, definindo uma visão de conjunto que integra todo o Município.

O mapa abaixo destaca o macrozoneamento do município de Santa Teresa conforme Plano Diretor Municipal.

Mapa 1 - Macrozoneamento da Cidade de Santa Teresa



Fonte: Lei Complementar 031/2020, Anexo II – Macrozoneamento Municipal – Plano Diretor Municipal, Santa Tereza (2020)

O macrozoneamento do município busca promover a sustentabilidade do território, em alinhamento com a agenda e os objetivos do desenvolvimento sustentável.

3.1.2.2 Zoneamento Urbano

De acordo com a Seção II da Lei Municipal 031/2020 (SANTA TERESA, 2020), o zoneamento urbano consiste em subdivisões das macrozonas em unidades territoriais menores e mais detalhadas que permitem estabelecer diretrizes de uso e ocupação do solo de forma a incentivar, coibir ou qualificar ocupações de acordo com os interesses do município.

O zoneamento do município de Santa Teresa é dividido em:

- I - Zona de Preservação Ambiental – ZPA;
- II - Zona de Recuperação Ambiental – ZRA;
- III - Eixo Arterial 1 – EA1;
- IV - Eixo Arterial 2 – EA2;
- V - Eixo Arterial 3 – EA3;
- VI - Eixo Arterial 4 – EA4;
- VII - Eixo Arterial Restrito – EAR;
- VIII - Centro Histórico – CH;
- IX - Zona de Ocupação Controlada do Centro Histórico – ZOCH;
- X - Zona de Ocupação Controlada 1 e 2 – ZOC1 e ZOC2;
- XI - Zona de Ocupação Preferencial 1 e 2 – ZOP1 e ZOP2;
- XII - Zona de Ocupação Restrita 1, 2 e 3 - ZOR1, ZOR2 e ZOR3;
- XIII - Zona de Transição Urbana - ZTU;
- XIV - Zona Especial de Interesse Social – ZEIS;
- XV - Zona de Expansão Restrita 1 e 2 – ZER1 e ZER2; e
- XVI - Zona Expansão Preferencial 1 e 2 – ZEP1 e ZEP2.

Quanto as localidades, tem-se a seguinte distribuição do Zoneamento:

- Sede

- Zona de Recuperação Ambiental
- Zona de Preservação Ambiental
- Eixo Arterial 1 – EA1
- Eixo Arterial 2 – EA2
- Eixo Arterial 3 – AE3
- Eixo Arterial 4 – EA4
- Eixo Arterial Restrito – EAR
- Centro Histórico – CH
- Zona de Ocupação Controlada Do Centro Histórico – ZOCH
- Zona de Ocupação Controlada 1 – ZOC1
- Zona de Ocupação Controlada 2 – ZOC2
- Zona de Ocupação Preferencial 1 – ZOP1
- Zona de Ocupação Preferencial 2 – ZOP2
- Zona de Ocupação Restrita 1 – ZOR1
- Zona de Ocupação Restrita 2 – ZOR2
- Zona de Ocupação Restrita 3 – ZOR3
- Zona de Transição Urbana - ZTU
- Zona Especial de Interesse Social - ZEIS
- Zona de Expansão Restrita 1 – ZER1
- Zona de Expansão Restrita 2 – ZER2
- Zona de Expansão Preferencial 1 – ZEP1

- Santo Antônio do Canaã

- Zona de Preservação Ambiental
- Zona de Recuperação Ambiental
- Eixo Arterial 1 – EA1
- Eixo Arterial 2 – EA2
- Zona de Ocupação Controlada 1 – ZOC1
- Zona de Ocupação Restrita 1 – ZOR1
- Zona de Expansão Restrita 1 – ZER1
- Zona de Expansão Restrita 2 – ZER2
- Zona de Expansão Preferencial 2 – ZEP2

- Alto Santa Maria

- Zona de Preservação Ambiental
- Zona de Recuperação Ambiental
- Eixo Arterial 1 – EA1
- Eixo Arterial 4 – EA4
- Zona de Ocupação Controlada 1 – ZOC1
- Zona de Expansão Restrita 1 – ZER1
- Zona de Expansão Preferencial 2 – ZEP2

- São João de Petrópolis

- Zona de Preservação Ambiental
- Zona de Recuperação Ambiental
- Zona de Ocupação Controlada 1 – ZOC1
- Zona de Ocupação Restrita 1 – ZOR1
- Zona Especial de Interesse Social – ZEIS
- Zona de Expansão Preferencial 2 – ZEP2

- 25 de Julho

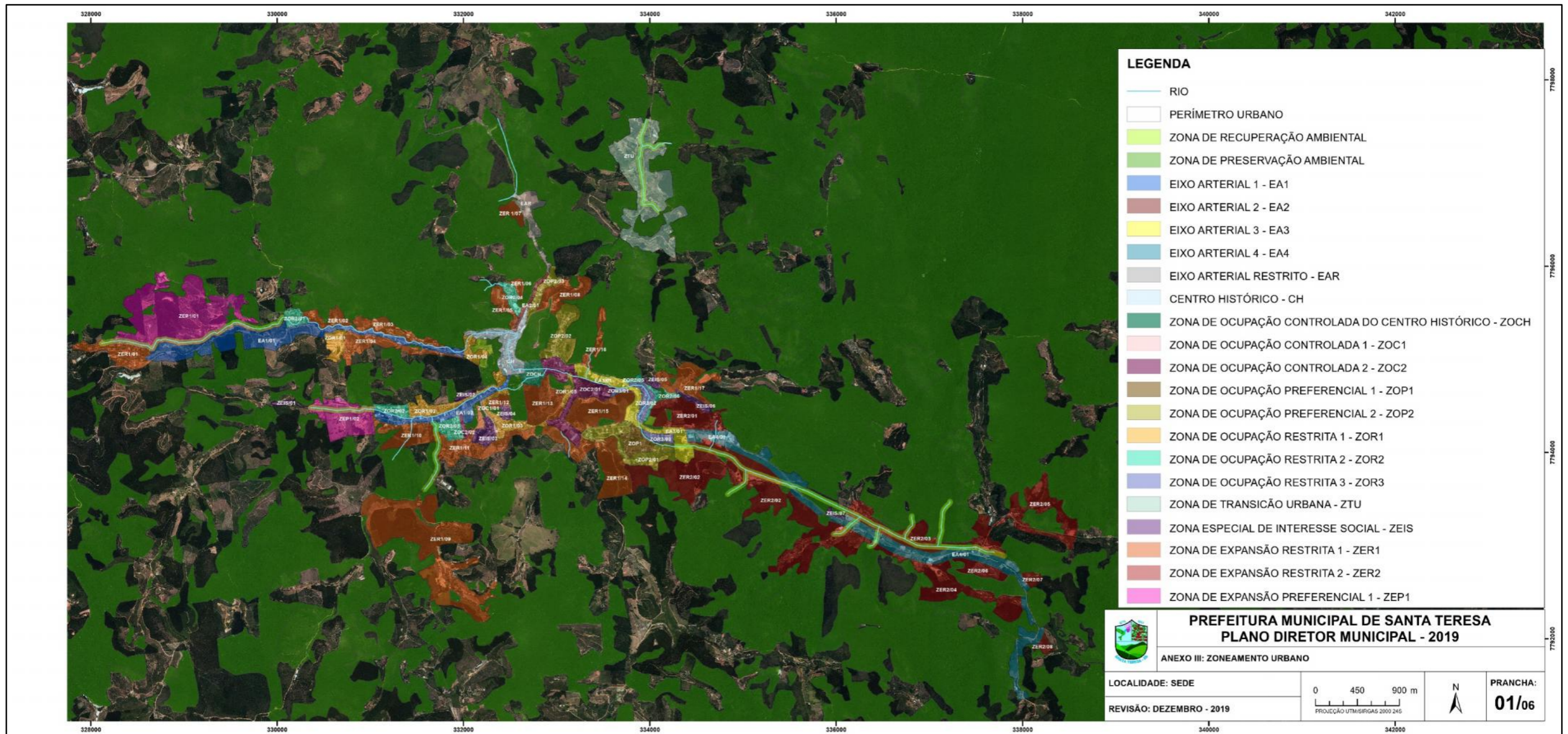
- Zona de Preservação Ambiental
- Zona de Recuperação Ambiental
- Zona de Ocupação Controlada 1 – ZOC1
- Zona de Expansão Restrita 2 – ZER2
- Zona de Expansão Preferencial 2 – ZEP2

- Alto Caldeirão

- Zona de Preservação Ambiental
- Zona de Recuperação Ambiental
- Eixo Arterial 1 – EA1
- Zona Especial de Interesse Social – ZEIS
- Zona de Expansão Restrita 2 – ZER2

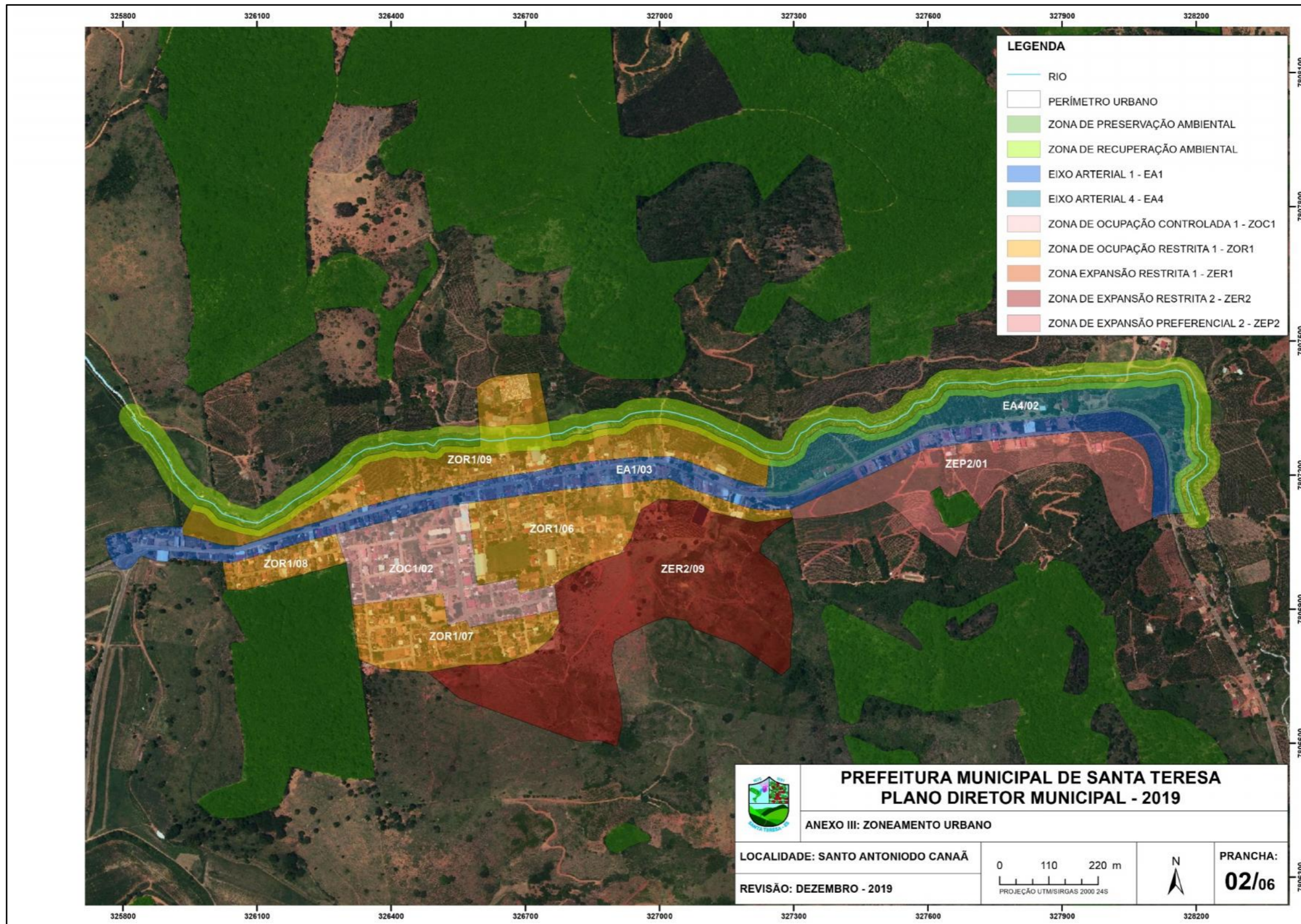
Os mapas a seguir representam os limites dos zoneamentos nos perímetros urbanos:

Mapa 2 - Mapa de Zoneamento Urbano da Sede de Santa Teresa



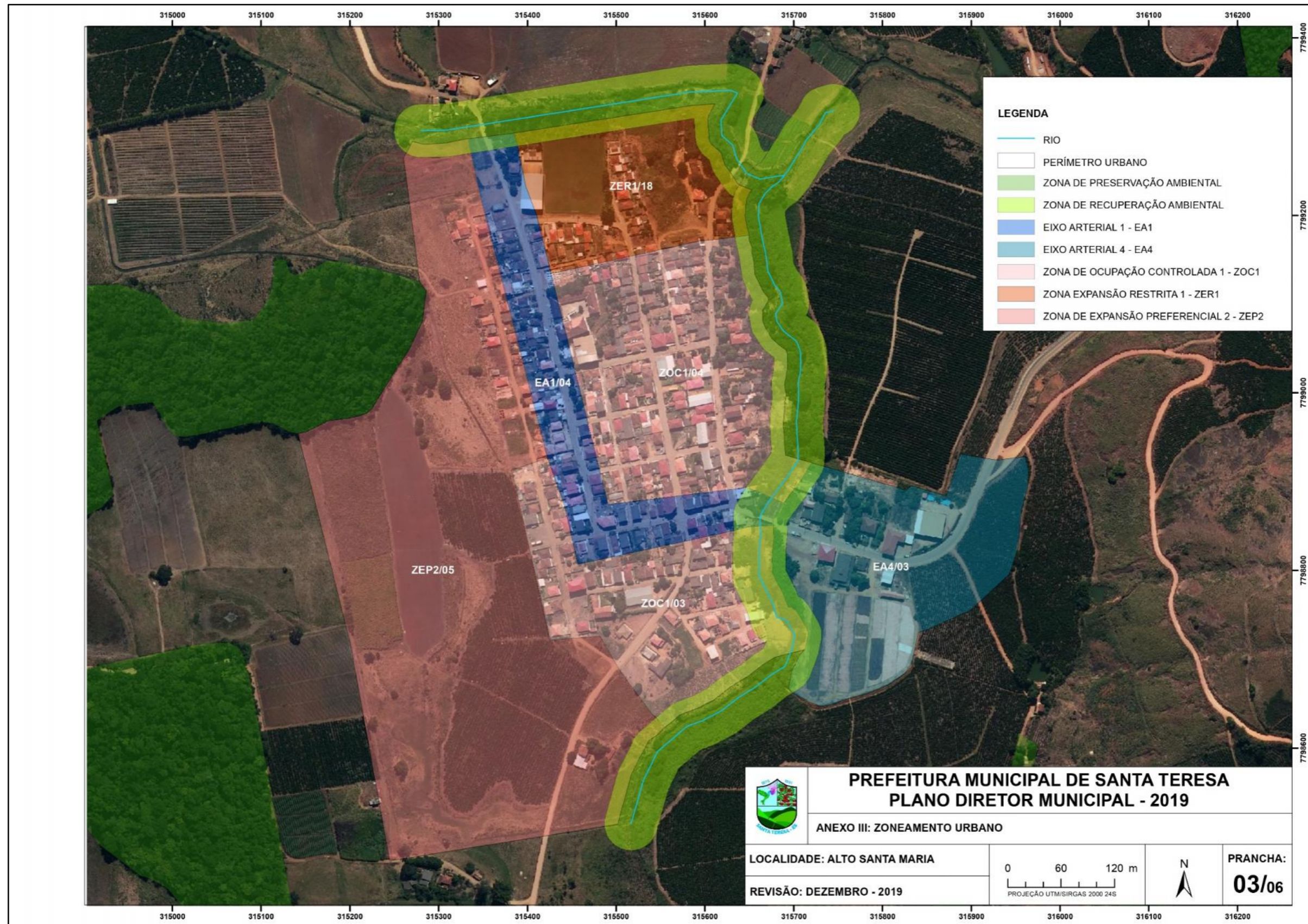
Fonte: Lei Complementar 031/2020, Anexo III – Zoneamento – Plano Diretor Municipal, Santa Tereza (2020)

Mapa 3 - Mapa de Zoneamento Urbano de Santo Antônio do Canaã



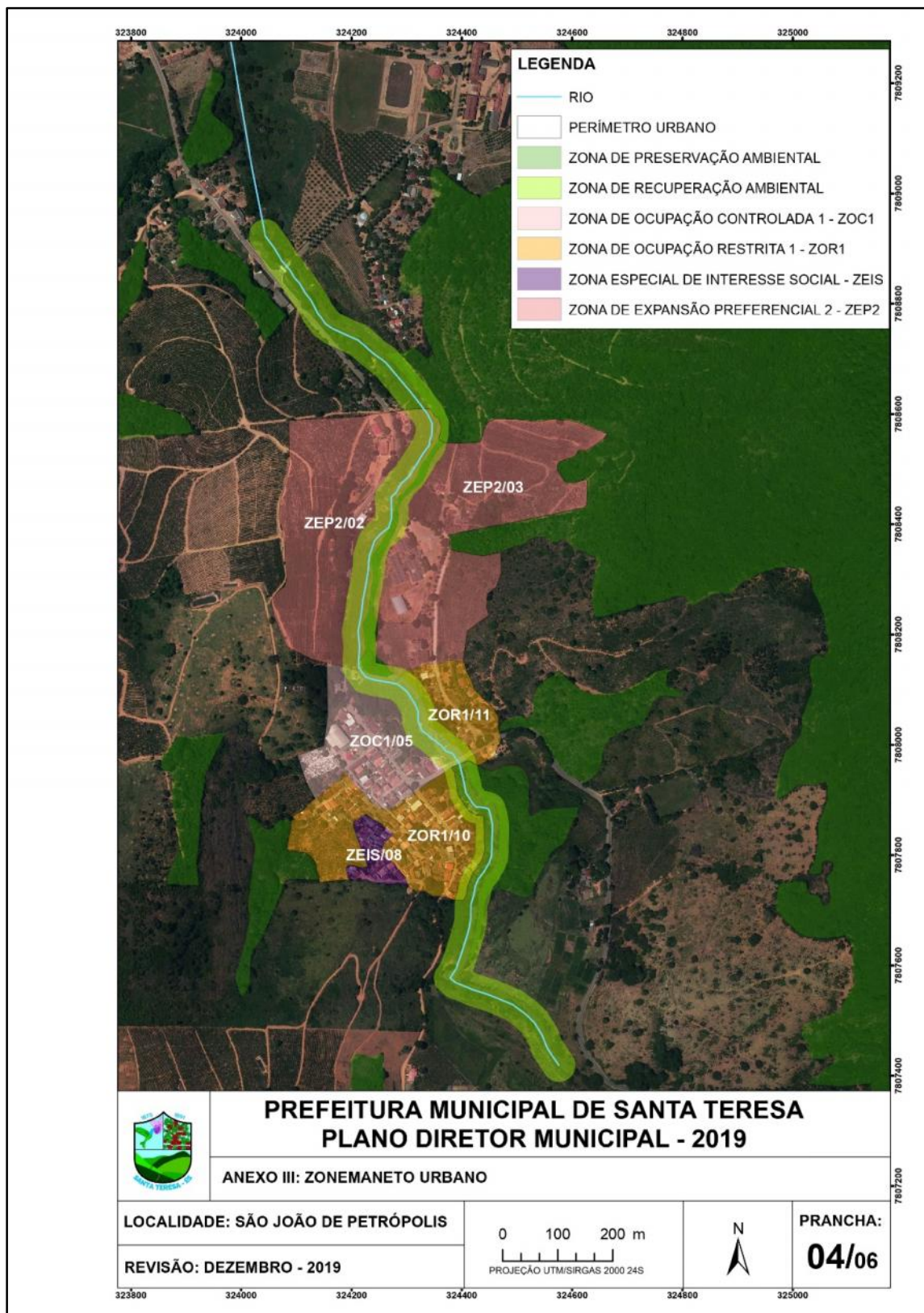
Fonte: Lei Complementar 031/2020, Anexo III – Zoneamento – Plano Diretor Municipal, Santa Tereza (2020)

Mapa 4 - Mapa de Zoneamento Urbano de Alto de Santa Maria



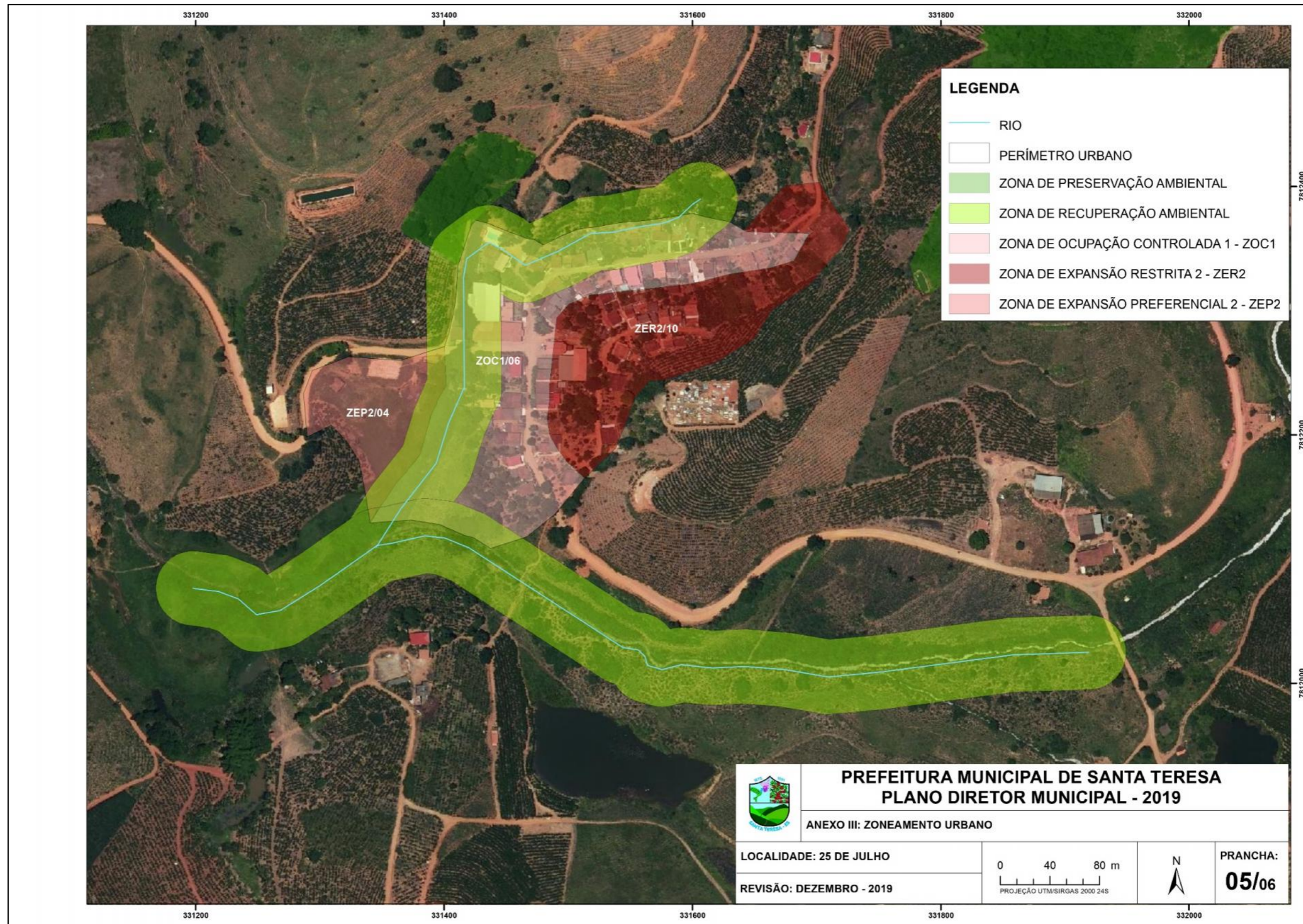
Fonte: Lei Complementar 031/2020, Anexo III – Zoneamento – Plano Diretor Municipal, Santa Tereza (2020)

Mapa 5 - Mapa de Zoneamento Urbano de São João de Petrópolis



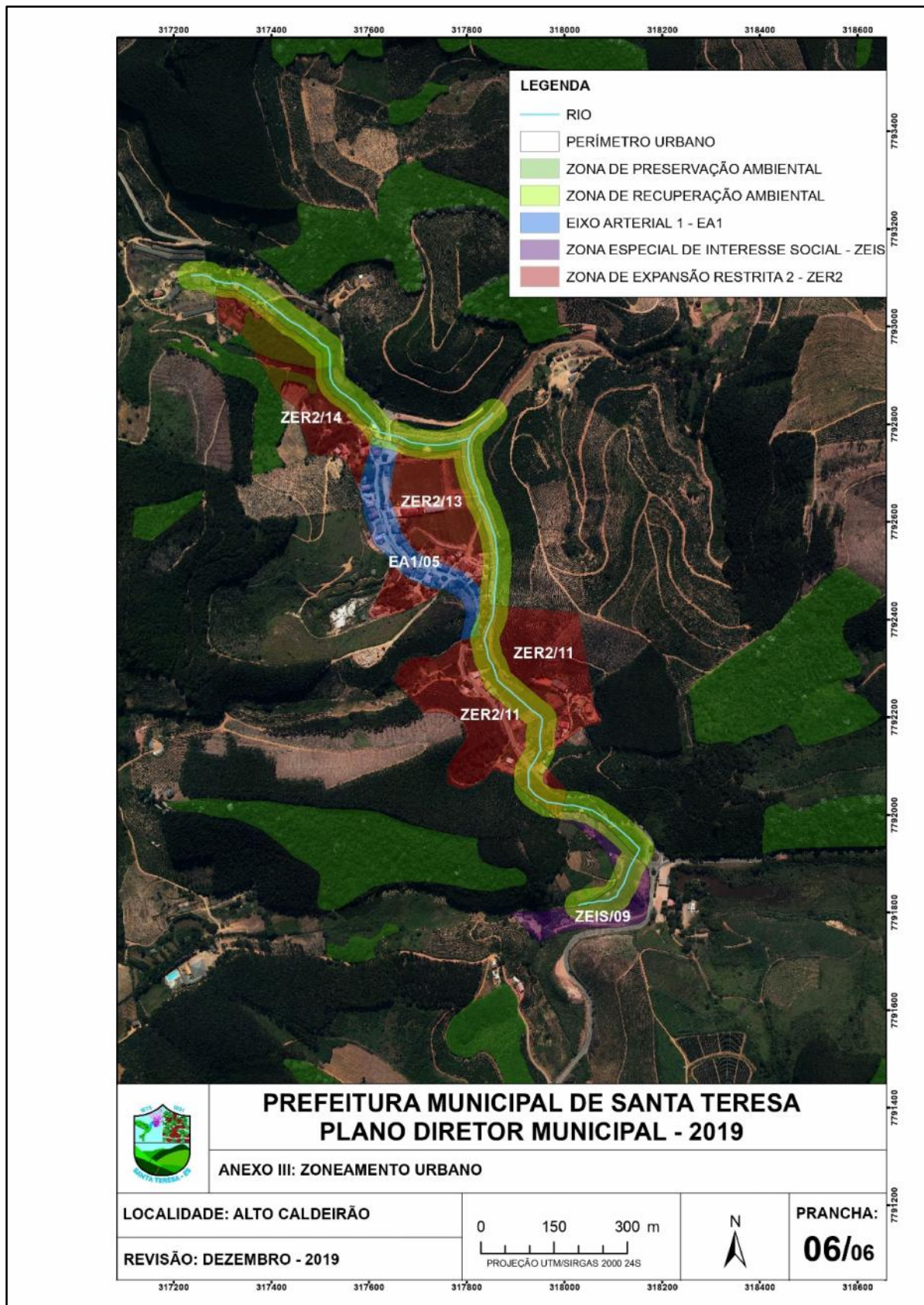
Fonte: Lei Complementar 031/2020, Anexo III – Zoneamento – Plano Diretor Municipal, Santa Tereza (2020)

Mapa 6 - Mapa de Zoneamento Urbano de 25 de Julho



Fonte: Lei Complementar 031/2020, Anexo III – Zoneamento – Plano Diretor Municipal, Santa Tereza (2020)

Mapa 7 - Mapa de Zoneamento Urbano de Alto Caldeirão



Fonte: Lei Complementar 031/2020, Anexo III – Zoneamento – Plano Diretor Municipal, Santa Tereza (2020)

O Plano Diretor Municipal estabeleceu diretrizes de macrozoneamento e zoneamento para impulsionar o turismo local e atrair novos empreendimentos industriais. Essas diretrizes visam promover a expansão urbana, geração de emprego e renda, o fortalecimento do comércio e da cultura local, além de integrar o meio ambiente como um fator essencial para o desenvolvimento.

Estão presentes na Lei Municipal todos os parâmetros e tipos de uso e ocupação do solo que são permitidos e permissíveis para cada zona e macrozona do município.

35

A análise da ocupação urbana da Sede de Santa Teresa revela a existência de áreas subutilizadas dentro do perímetro urbanizado, muitas delas distribuídas em lotes dispersos por diversos bairros do Município.

3.1.3 Sistema Viário

O sistema viário do município de Santa Teresa é regulamentado pela Lei Complementar nº 031/2020, que institui o Plano Diretor Municipal e trata, entre outros temas, da hierarquia viária no território municipal. Essa hierarquia tem como objetivo classificar as vias urbanas conforme sua função, volume de tráfego e nível de articulação com as diferentes escalas de mobilidade urbana e regional, organizando o espaço urbano de forma funcional e segura. O Plano Diretor institui que:

Art. 142. Para efeito desta Lei Complementar serão considerados:

I – o recuo viário é uma faixa não edificante definida com base no sistema viário público existente a fim de permitir a ampliação das vias e de possibilitar a implantação dos projetos viários do município; e 36

II – a faixa de domínio é a base física sobre a qual se assenta a rodovia, medida a partir de seu eixo e deve ficar livre de qualquer edificação. É constituída pela pista de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização e áreas de reserva.

(SANTA TERESA, 2020).

A Lei Complementar nº 031/2020 estabelece que as vias de circulação em Santa Teresa são classificadas em categorias distintas, conforme a hierarquia viária definida a seguir:

I – as vias arteriais são vias intraurbanas que possuem função de ligação de longas distâncias, interligam distritos e regiões diversas do núcleo urbano, concentram um número representativo de atividades não residenciais e conciliam tráfego de passagem com fluxo de integração e distribuição para vias coletoras e locais principais. São dotadas de estrutura para o recebimento de transporte coletivo e podem apresentar restrições de horários para circulação de veículos de carga;

II – as vias coletora são vias intraurbanas que realizam o escoamento, coleta e distribuição de fluxos de conjunto de bairros para as vias arteriais;

III – as vias locais principais são vias principais de bairro que conectam o bairro com vias coletoras ou arteriais e distribuem o fluxo de veículos pelas vias locais do próprio bairro e também registram maior diversidade de usos;

IV – as vias locais são vias internas de bairro que servem, predominantemente, às necessidades de circulação dos moradores no acesso aos seus imóveis; e

V – as vias especiais são vias que se destinam exclusivamente a tráfego com características específicas tais como pedestres, cargas e bicicletas.

(SANTA TERESA, 2020).

A Lei também estabelece os parâmetros para o dimensionamento de calçadas, ciclovias, vagas de estacionamento e a inclinação máxima das vias de uso público.

3.1.4 Lei Orgânica

A Lei Orgânica do município de Santa Teresa, promulgada em 05 de abril de 1990, é o principal instrumento normativo que define as diretrizes fundamentais para a organização e o funcionamento da administração municipal. Sua elaboração segue

os princípios estabelecidos pela Constituição Estadual e pela Constituição Federal, garantindo a autonomia do município e regulamentando sua estrutura administrativa, competências e responsabilidades.

No artigo 12º a Lei define que cabe ao município prover tudo que diga respeito ao seu peculiar interesse e ao bem-estar da sua população, sendo suas atribuições:

[...]

XIII - estabelecer normas de edificações, de loteamentos, de arruamento e de zoneamento urbano e rural, bem como as limitações urbanísticas convenientes à ordenação de seu território, fixada, desde já como norma indispensável à aprovação de loteamento, além do previsto em lei federal, a prévia instalação de rede de distribuição de água potável, esgoto sanitário, drenagem de águas pluviais, iluminação pública, zonas verdes e demais logradouros públicos;

XIX - regulamentar a utilização dos logradouros públicos e determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos;

XX - fixar os locais de estacionamento de táxis e demais veículos;

XXI - conceder, permitir ou autorizar e regulamentar os serviços de transporte coletivo e táxis, fixando as respectivas tarifas, inclusive o uso de taxímetro;

XXII - fixar e sinalizar as zonas de silêncio e de tráfego em condições especiais;

XXIII - disciplinar os serviços de carga e descarga e fixar a tonelagem máxima permitida a veículos que circulem pelas vias públicas municipais;

XXV - sinalizar as vias urbanas e as estradas municipais, bem como regulamentar e fiscalizar sua utilização;

XXVI - prover sobre a limpeza das vias e logradouros públicos, remoção e destino do lixo domiciliar e de outros resíduos de qualquer natureza;

O capítulo VIII, que diz respeito aos Transportes, a Lei diz:

Art. 194 O transporte coletivo municipal é serviço público essencial, cabendo ao Município a responsabilidade pelo seu planejamento, gerenciamento e sua operação diretamente ou mediante concessão ou permissão, sempre através de licitação.

Art. 195 Na prestação do serviço de transporte coletivo, fica o Município obrigado a atender às seguintes exigências:

I - Segurança e conforto dos usuários;

II - Defesa do meio ambiente, em qualquer de suas formas;

III - Participação do usuário, a nível de decisão, na gestão e na definição desse serviço.

Art. 196 São isentas do pagamento de passagem nos transportes coletivos municipais as pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, mediante a apresentação de documento oficial de identificação, as crianças menores de 05 (cinco) anos de idade, assim como as pessoas portadoras de deficiência.

Parágrafo Único. Os estudantes de qualquer grau ou nível de ensino, na forma da lei, terão redução de 50% (cinquenta por cento) no valor da passagem nos transportes coletivos municipais.

[...]

(SANTA TERESA, 1990).

Portando, a Lei Orgânica Municipal dispõe de inúmeras normativas que concedem ao Município em questões referentes à infraestrutura viária e aos transportes.

3.1.5 Código de Obras

O Capítulo II da Lei Complementar nº 003/2012, que integra o Código de Obras do Município de Santa Teresa-ES, trata especificamente dos passeios públicos e oferece diretrizes relevantes para o diagnóstico da mobilidade urbana local, especialmente no que diz respeito à mobilidade ativa e à acessibilidade universal. Sua análise permite identificar elementos normativos que dialogam, com os princípios estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), pela Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015) e pelas normas técnicas da ABNT, especialmente a NBR 9050, que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

O artigo 39 impõe aos proprietários de imóveis com frente para logradouros públicos pavimentados e dotados de meio-fio a obrigação de pavimentar e manter em bom estado os passeios em frente aos seus lotes. A não observância dessa obrigação permite ao Município executar as obras às expensas do proprietário, além de aplicar sanções previstas na legislação.

O parágrafo único do mesmo artigo estabelece requisitos técnicos mínimos para a execução dos passeios, como declividade transversal de 2% em direção ao meio-fio, proibição de materiais com superfície derrapante, vedação de degraus em logradouros com declividade inferior a 20%, e impedimento de acabamentos com superfície inteiramente lisa. Tais exigências apontam uma preocupação com a segurança e o escoamento das águas pluviais, o que está em consonância com parâmetros técnicos geralmente recomendados por normas técnicas. No entanto, a ausência de exigência expressa de faixa livre de circulação, de piso tátil direcional e de alerta, bem como a omissão quanto à largura mínima acessível (geralmente definida em pelo menos 1,20m conforme a ABNT NBR 9050), revelam a necessidade de adequações e complementações normativas.

O artigo 40, ao tratar da entrada de veículos nos terrenos ou edificações, exige o rebaixamento do meio-fio e a adequação da soleira, desde que dois terços da largura da calçada mantenham a inclinação máxima de 2%. Tal dispositivo visa preservar a

continuidade do passeio e proteger o espaço destinado aos pedestres, evitando que rampas veiculares inviabilizem o trânsito seguro.

O artigo 41 prevê que o Município poderá exigir a padronização da pavimentação dos passeios em determinadas vias por razões técnicas ou estéticas. Essa prerrogativa é importante para preservar a identidade visual e funcional de áreas centrais ou de interesse histórico e turístico, mas, por se tratar de uma faculdade e não de uma obrigação, carece de regulamentação complementar que determine critérios objetivos e estabeleça um programa municipal de padronização das calçadas. O parágrafo único deste artigo, por sua vez, determina que os meios-fios devem ser rebaixados com rampas adequadas, conectando-se às faixas de travessia, com vistas à circulação de pessoas com deficiência.

O Código de Obras de Santa Teresa constitui um instrumento normativo relevante para a estruturação da mobilidade urbana local, mas que necessita de avanços técnicos e jurídicos para se alinhar plenamente à legislação federal e às normas técnicas de acessibilidade. A regulamentação complementar da legislação municipal, o alinhamento com a NBR 9050 e a criação de programas de qualificação das calçadas em áreas críticas são medidas fundamentais para garantir o direito à cidade e à mobilidade segura para todos os cidadãos.

No Parágrafo Único do Art. 210, é afirmado que os passeios fronteiros à via pavimentada devem estar totalmente concluídos quando da época do habite-se. Esse Artigo alinha a aprovação do projeto arquitetônico junto à Prefeitura Municipal de forma que sua execução seja garantida e de acordo com as normas vigentes.

O Código de Obras ainda traz em seu Anexo V o valor referencial para multas, onde colocado sob o código M014 é abordado que o não atendimento das normas de construção e manutenção dos passeios gera uma multa de 280 vezes o valor referência do tesouro estadual, que em 2025 é de R\$ 4,7175.

3.1.6 Conselhos Municipais

A Lei Complementar Municipal nº 2.865, de 28 de fevereiro de 2023, dispõe sobre a organização e estrutura da administração do Poder Executivo de Santa Teresa. Conforme o artigo 16, compõe a estrutura orgânica:

Art. 16 A Estrutura Administrativa da Prefeitura Municipal de Santa Teresa é constituída dos seguintes órgãos:

ÓRGÃOS DE ASSESSORAMENTO:

- a) Secretaria de Governo
- b) Controladoria Interna
- c) Procuradoria Geral
- d) Secretaria Municipal de Articulação Institucional e Política

ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO GERAL:

- a) Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos
- b) Secretaria Municipal da Fazenda
- c) Secretaria de Planejamento e Assuntos Estratégicos
- d) Secretaria Municipal de Educação
- e) Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura
- f) Secretaria Municipal de Esporte e Lazer
- g) Secretaria Municipal de Meio Ambiente
- h) Secretaria Municipal de Agricultura e Desenvolvimento Econômico
- i) Secretaria Municipal de Transportes
- j) Secretaria Municipal de Turismo e Cultura
- k) Secretaria Municipal de Assistência Social
- l) Secretaria Municipal de Saúde

A Lei nº 2.865 de 28 de fevereiro de 2023 dispõe sobre a estrutura administrativa da prefeitura municipal de Santa Teresa e atribui em seu Art. 100 que:

II - Elaborar o Planejamento Estratégico com base nos tópicos relevantes ligados à reestruturação administrativa, desenvolvimento socioeconômico sustentável, preservação de recursos naturais, proteção do patrimônio arquitetônico, histórico e cultural, consolidação da identidade do povo

teresense, acesso ao ensino, à saúde e assistência social com qualidade, mobilidade urbana e segurança pública;
(Lei nº 2.865 de 28 de fevereiro de 2023 – Santa Teresa)

Atualmente, o município de Santa Teresa conta com diversos conselhos municipais, cujos documentos estão disponíveis no site oficial da prefeitura através do Portal da Transparência. A seguir, apresenta-se uma tabela com a identificação dos conselhos municipais existentes, conforme informações fornecidas pela Prefeitura Municipal:

Tabela 2 - Conselhos Municipais

CONSELHOS	SIGLA	VINCULAÇÃO ADMINISTRATIVA
<i>Conselho Municipal de Meio Ambiente</i>	CMA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
<i>Conselho de Fiscalização e Acompanhamento do Fundo Municipal de Investimento</i>	-	Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos
<i>Conselho do Parque Natural Municipal Waldyr Loureiro de Almeida</i>	-	Secretaria Municipal de Meio Ambiental
<i>Conselho de Acompanhamento e Controle Social FUNDEB</i>	-	Secretaria Municipal de Educação
<i>Conselho Municipal do Terminal Rodoviário de Santa Teresa</i>	-	Secretaria Municipal de Transportes
<i>Conselho Municipal de Assistência Social</i>	CMAS	Secretaria Municipal de Assistência Social
<i>Conselho Municipal de Cultura</i>	-	Secretaria Municipal de Cultura
<i>Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente</i>	-	Secretaria Municipal de Assistência Social
<i>Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa</i>	-	Secretaria Municipal de Assistência Social
<i>Conselho Municipal de Educação</i>	-	
<i>Conselho Municipal de Turismo</i>	COMTUR	Secretaria Municipal de Turismo e Cultura
<i>Conselho Municipal de Saúde</i>	CMS	Secretaria Municipal de Saúde
<i>Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável</i>	CMDRS	Secretaria Municipal de Agricultura e Desenvolvimento Econômico
<i>Conselho do Plano Diretor Municipal</i>	CMPDM	

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Teresa-ES.

Destaca-se que o Conselho Municipal do Plano Diretor (CMPD) está contemplado na Lei Complementar nº 031/2020, que institui o Plano Diretor Municipal de Santa Teresa.

Embora esta legislação não descreva minuciosamente os procedimentos, a tomada de decisões e as operações dos conselhos municipais, a sua constituição e funcionamento contínuo são regulamentados por legislações específicas. Vale destacar que os conselhos municipais possuem a competência de aconselhar o Poder Executivo e, conforme suas atribuições, deliberam sobre questões relevantes para a gestão democrática do município.

3.1.5.1 Conselho Municipal do Plano Diretor

O Conselho Municipal do Plano Diretor é um dos instrumentos que integram o Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Territorial (SMPGT) de Santa Teresa. Esse sistema está descrito no Art. 20 como um meio que estabelece estruturas e processos democráticos e participativos, com o objetivo de promover um processo contínuo, dinâmico e flexível de planejamento e gestão da política territorial (SANTA TERESA, 2020).

O Conselho da Cidade – CONCIDADE, faz parte dos instrumentos de democratização da gestão urbana conforme descrito no Capítulo I, Art. 32 do Plano Diretor Municipal – PDM, juntamente com outros instrumentos fundamentais para a gestão democrática da cidade.

Art. 22. O Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Territorial é composto por:

- I – Conselho Municipal do Plano Diretor - CMPD;**
- II – Grupo Técnico de Apoio – GTA; e
- III – Fundo Municipal do Plano Diretor – FMPD.

Segundo determinado no Plano Diretor, as atribuições do Conselho Municipal do Plano Diretor (CMPD), são:

- I – acompanhar a implementação do Plano Diretor, analisando e deliberando sobre questões relativas à sua aplicação, no âmbito territorial do Município de Santa Teresa;
- II – deliberar e emitir parecer sobre propostas de alteração da Lei do Plano Diretor;
- III – acompanhar a execução de planos e projetos de interesse do desenvolvimento territorial, inclusive os planos setoriais;
- IV – deliberar sobre projetos de Lei de interesse da política territorial, antes de seu encaminhamento à Câmara Municipal;
- V – gerir os recursos oriundos do Fundo Municipal do Plano Diretor;
- VI – monitorar a concessão de outorga onerosa do direito de construir e a aplicação da transferência do direito de construir;
- VII – aprovar e acompanhar a implementação das Operações Urbanas Consorciadas;
- VIII – propor e acompanhar a implementação dos demais instrumentos urbanísticos;
- IX – zelar pela integração das políticas setoriais;
- X – deliberar sobre as omissões e casos não perfeitamente definidos pela legislação urbanística Municipal;
- XI – convocar, organizar e coordenar as conferências e o Fórum Municipal de Política Urbana;
- XII – convocar audiências públicas;
- XIII – elaborar e aprovar o regimento interno;
- XIV – formular alternativas e propostas para os processos de urbanização existentes ou a existir em cada setor de sua competência municipal;
- XV – deliberar sobre os recursos por parte do interessado quanto à análise do GTA;
- XVI – deliberar quanto o reconhecimento ou instituição de Lei específica de novas ZEIS e de seus planos de urbanização encaminhados pelo Poder Executivo; e

XVII – deliberar sobre a regularização de edificações consolidadas até a data de 13 de novembro de 2012, encaminhados pela Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura.

(SANTA TERESA, 2020).

A Lei do Plano Diretor diz em seu Art. 24 quantos e que tipos de membros são necessários no conselho, sendo eles:

45

I – 01 (um) representante e respectivo suplente da Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura;

II – 01 (um) representante e respectivo suplente da Secretaria Municipal de Meio Ambiente;

III – 01 (um) representante e respectivo suplente da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura;

IV – 01 (um) representante e respectivo suplente da Procuradoria Jurídica Municipal;

V – 01 (um) representante e respectivo suplente da Secretaria Municipal de Planejamento e Assuntos Estratégicos; e

VI – 05 (cinco) representantes e respectivos suplentes da Sociedade Civil e Setor Produtivo, sendo:

a) 01 (um) representante de Associações Comerciais;

b) 01 (um) representante de Associações Sindicais sediadas no Município;

c) 02 (dois) representantes de Associações Benéficas; e

d) 01 (um) representante de Associações de Moradores.

É fundamental ressaltar que o Conselho do Plano Diretor Municipal desempenha um papel crucial nas questões relacionadas ao planejamento, orientação, deliberação e avaliação da Mobilidade Urbana no município, envolvendo a participação ativa tanto do poder público quanto da sociedade civil.

3.1.6 Da Secretaria Municipal de Agricultura e Desenvolvimento Econômico

A Secretaria Municipal de Agricultura e Desenvolvimento Econômico (SMAD) é o órgão responsável por planejar, orientar, coordenar, estimular e regular as atividades agropecuárias no município de Santa Teresa. Seu principal objetivo é incentivar programas e projetos que promovam o desenvolvimento agropecuário sustentável, além de coordená-los. A secretaria também busca melhorar a qualidade de vida dos produtores rurais e demais cidadãos teresenses por meio do fortalecimento do desenvolvimento econômico (SANTA TERESA, 2020).

Dentre outras competências tem-se:

[...]

I - Substituir o Secretário em eventos e reuniões;

II - Assessorar o Secretário nos assuntos inerentes à Secretaria de Agricultura e Desenvolvimento Econômico;

III - Supervisionar e coordenar a execução das atividades relativas à Secretaria, respondendo solidariamente por todos os encargos a ela pertinentes;

IV - Cumprir e fazer cumprir a legislação, instruções e normas internas da Secretaria e da Prefeitura;

V - Orientar aos subordinados sobre as dúvidas ocorridas na execução de suas atividades;

VI - Supervisionar e analisar previamente a resposta a questionamentos externos recebidos na Secretaria;

VII - Identificar a necessidade de capacitação dos subordinados e viabilizar, juntamente com a Gerência Administrativa, os necessários treinamentos;

VIII - Distribuir as tarefas a serem executadas, por seus subordinados, assim como o cumprimento de prazos, sempre em consonância com o Secretário da pasta;

IX - Promover, em parceria com as Gerências e Assessorias, a articulação para captação de recursos, visando à execução de projetos na área agropecuária e de desenvolvimento econômico;

X - Planejar e executar programas, projetos e ações que visem fomentar as atividades econômicas relativas à indústria, agroindústria, comércio, serviços e agroturismo;

XI - Assessorar na formulação de políticas de governo, objetivando o desenvolvimento e melhoria dos arranjos produtivos locais e/ou regionais;

XII - Manter estreita relação com os empreendedores locais, a fim de conhecer as necessidades e as potencialidades do município;

XIII - Coordenar a realização de feiras, exposições e mostras, visando à divulgação e comercialização dos produtos agropecuários do município;

XIV - Incentivar e viabilizar, juntamente com a Gerência de Desenvolvimento Rural, treinamentos, palestras, visitas técnicas para os produtores rurais sobre temas relacionados à agropecuária, mercado, tributação, adequação da propriedade para o agroturismo e outros temas que possam aumentar a produção e produtividades, ampliar a comercialização dos produtos e melhorar a qualidade de vida dos produtores rurais;

XV - Apoiar na divulgação do município no âmbito estadual e nacional.

XVI - Colaborar, no âmbito de sua competência, na formulação de propostas orçamentárias anuais;

XVII - Executar outras atividades correlatas.

(SANTA TERESA, 2023).

A partir dessas constatações, a ausência de atribuições e competências específicas na Lei da Secretaria Municipal de Agricultura e Desenvolvimento Econômico gera divergências em relação à atuação da secretaria na gestão da cidade, uma vez que as competências relacionadas ao urbanismo e ao planejamento estão restritas à Lei do Plano Diretor.

3.1.7 Serviços de Transporte Individual

A prestação e o funcionamento dos serviços de transporte individual por táxis eram regulamentados pela Lei nº 2.484, de 23 de abril de 2014, que visava atender às necessidades de deslocamento individual de passageiros no município, contudo, esta Lei foi declarada inconstitucional. A lei antecessora a ela, a Lei nº 1.009 de 03 de janeiro de 1991, regula o transporte coletivo de passageiros.

Desta forma, a regulamentação em Lei específica atual sobre o transporte individual é fundamental para garantir o bom uso, funcionamento e eficácia nos serviços prestados assim como a fiscalização sobre estes serviços no âmbito do município além de incluir os novos modos de deslocamento via ferramentas tecnológicas atuais.

4. PERFIL SOCIOECONÔMICO E DA MOBILIDADE

4.1. HISTÓRICO, DESENVOLVIMENTO E GEOGRAFIA

O município de Santa Teresa fica localizado em uma região serrana cercado por montanhas e é um dos mais importantes destinos turísticos do estado. Está localizado na mesorregião Central Espírito-santense, a 78km da capital, Vitória. O município ocupa uma área de 683,032km², tendo como limites geográficos os municípios de Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, São Roque do Canaã, Fundão, Ibirapu, João Neiva, Itarana e Itaguaçu (IBGE, 2023).

A história de Santa Teresa, Espírito Santo, iniciou-se em 1874 com a chegada de imigrantes italianos ao Núcleo Timbuí, atual Santa Teresa. Posteriormente, em 1877, alemães, suíços e poloneses também se estabeleceram na região. Os colonos dedicaram-se à agricultura, destacando-se o cultivo do café, que permanece como principal produto agrícola local.

O nome da cidade origina-se de uma imagem de Santa Teresa fixada por uma devota em uma árvore conhecida como "Pau-Peba", local onde os colonizadores se reuniam para orações.

A vila desenvolveu-se rapidamente, sendo emancipada em 1890 e tornando-se município em 1891. Em 1995, o distrito de São Roque do Canaã desmembrou-se, formando um novo município.

Conhecida como "Beija-flor do Espírito Santo" devido à abundância dessas aves, Santa Teresa é também a terra natal do cientista Augusto Ruschi, pioneiro nas pesquisas com beija-flores e fundador do Museu de Biologia Professor Mello Leitão.

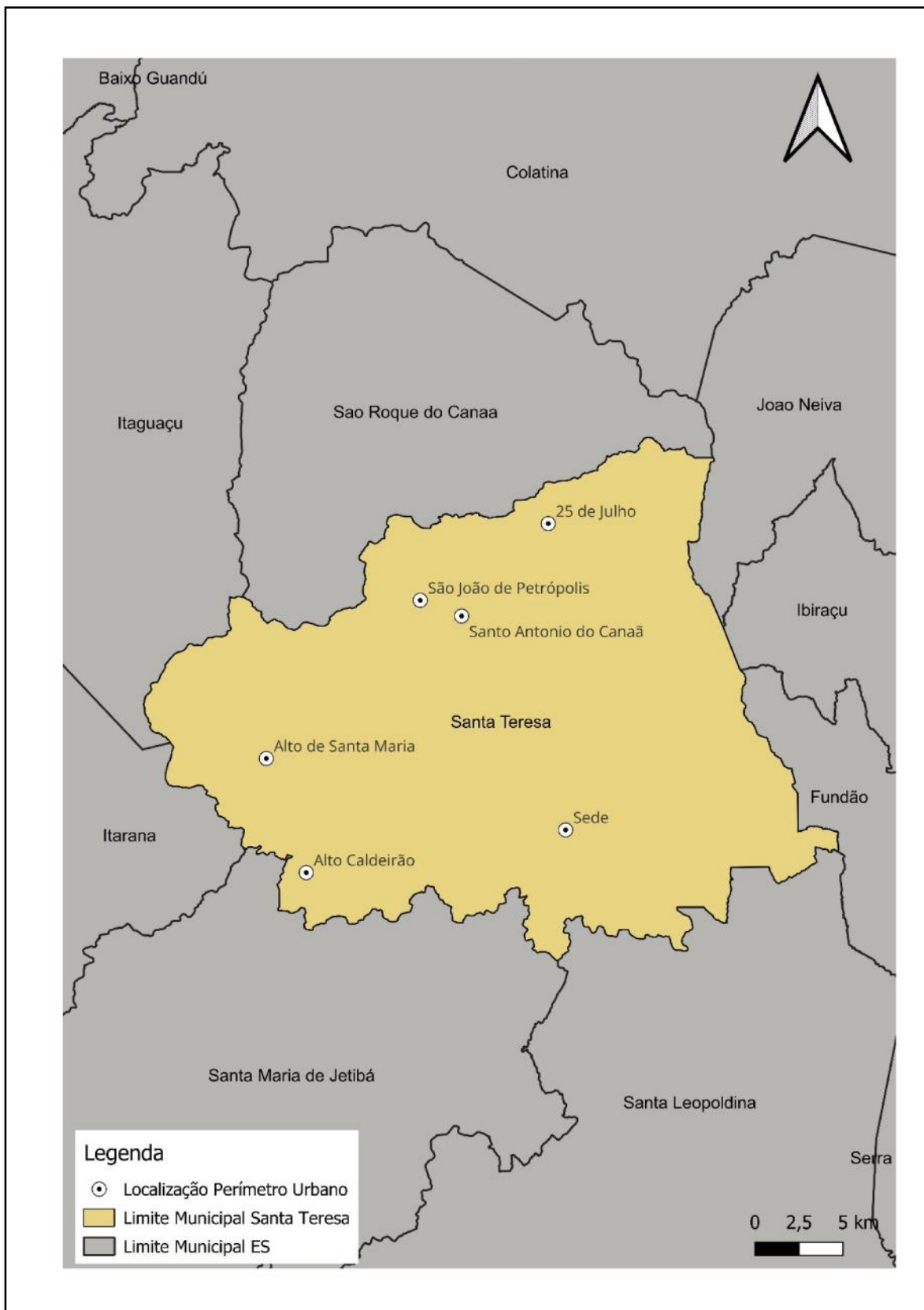
Considerada o berço da imigração italiana no Brasil, a cidade preserva influências culturais europeias, especialmente italianas, alemãs, suíças e polonesas, manifestadas na gastronomia, música e dança locais.

Atualmente, conta com uma população de 22.808 habitantes segundo o Censo do ano de 2022, com uma densidade demográfica de 33,39 habitantes por quilômetro quadrado. (IBGE, 2022)

A Lei Orgânica do Município de Santa Teresa, Espírito Santo, não estabelece divisões distritais específicas. Entretanto, o município é tradicionalmente dividido em seis distritos conforme pode ser observado nos Mapa 09.

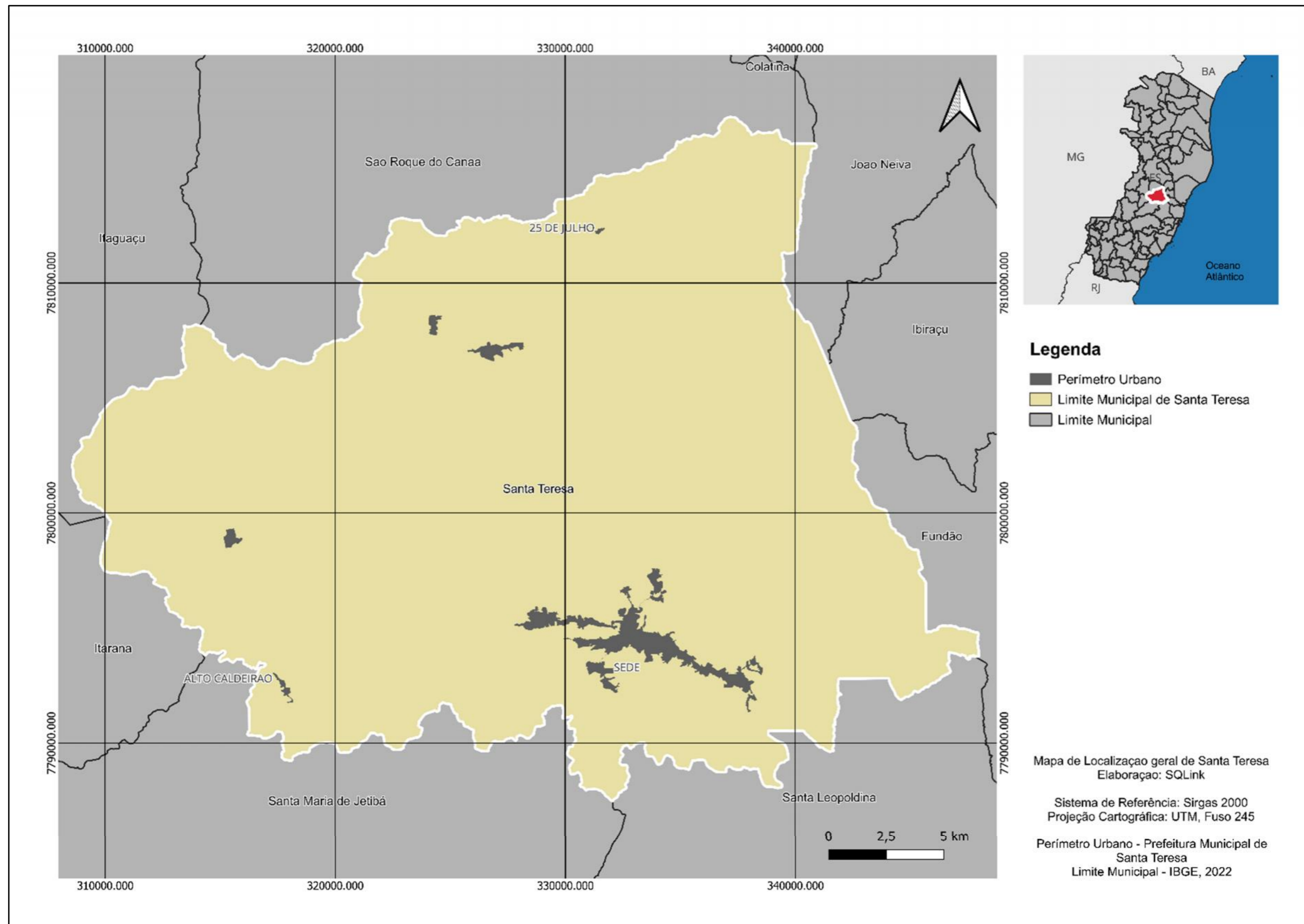
Existem 6 perímetros urbanos traçados pelo Plano Diretor Municipal, sendo eles Sede, Santo Antônio do Canaã, Alto Santa Maria, São João de Petrópolis, 25 de Julho e Alto Caldeirão. Os mapas a seguir representam a localização e os limites dos perímetros urbanos no território de Santa Teresa.

Mapa 8 - Mapa de Localização



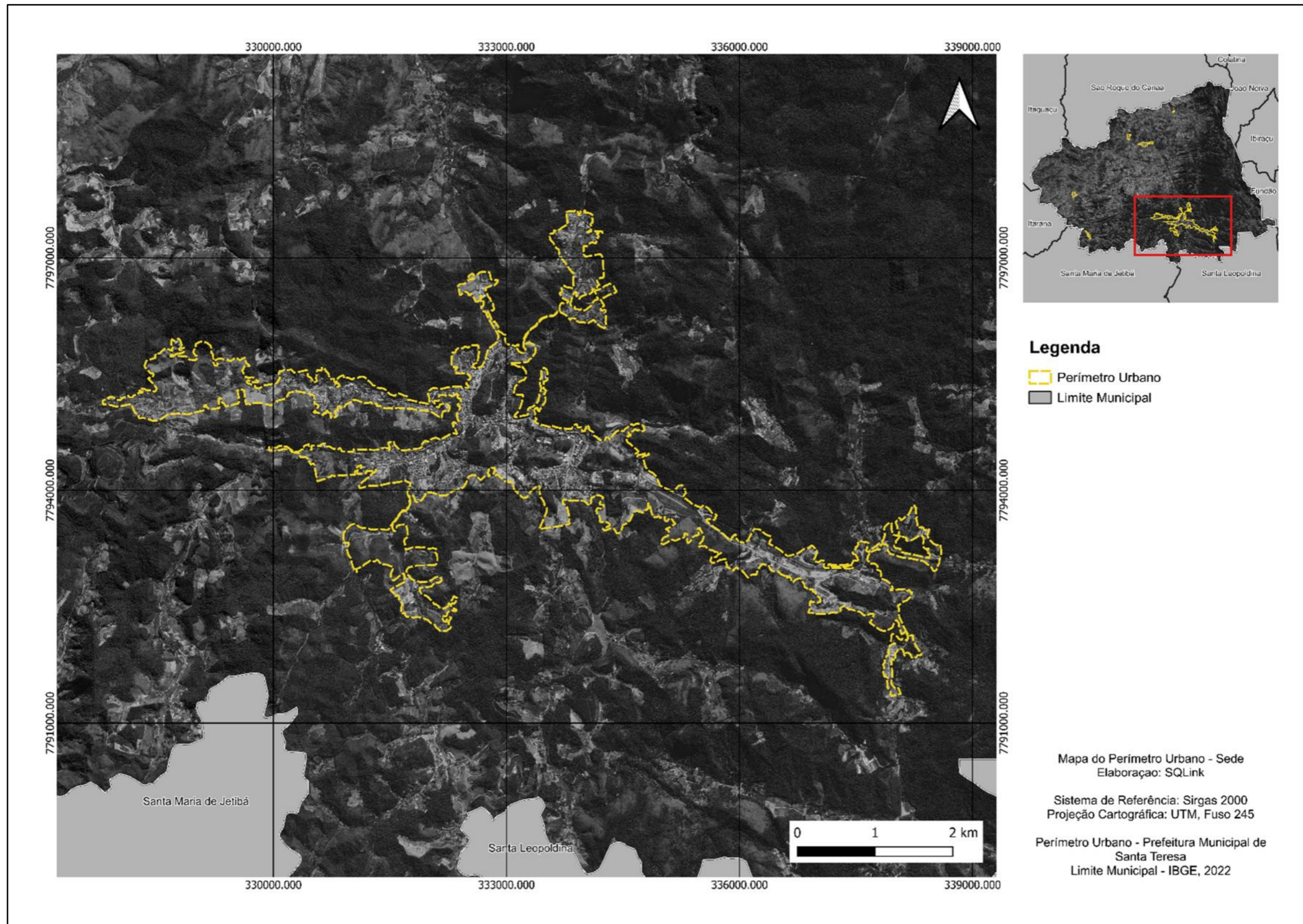
Fonte: GEOBASES/IBGE – Modificado pelos Autores.

Mapa 9 - Mapa da localização dos Perímetros Urbanos de Santa Teresa



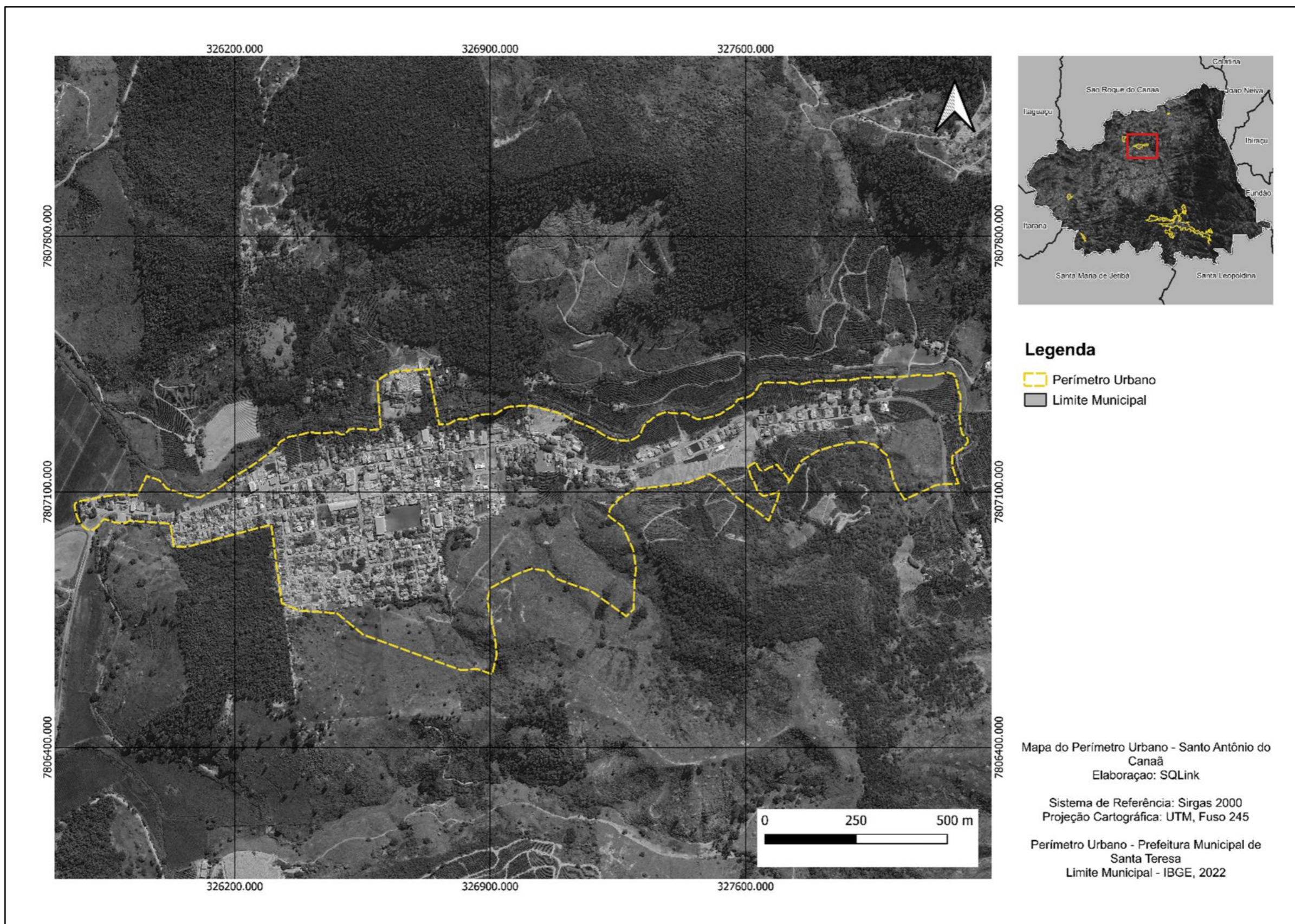
Fonte: GEOBASES/IBGE – Modificado pelos Autores.

Mapa 10 - Mapa do Perímetro Urbano da Sede



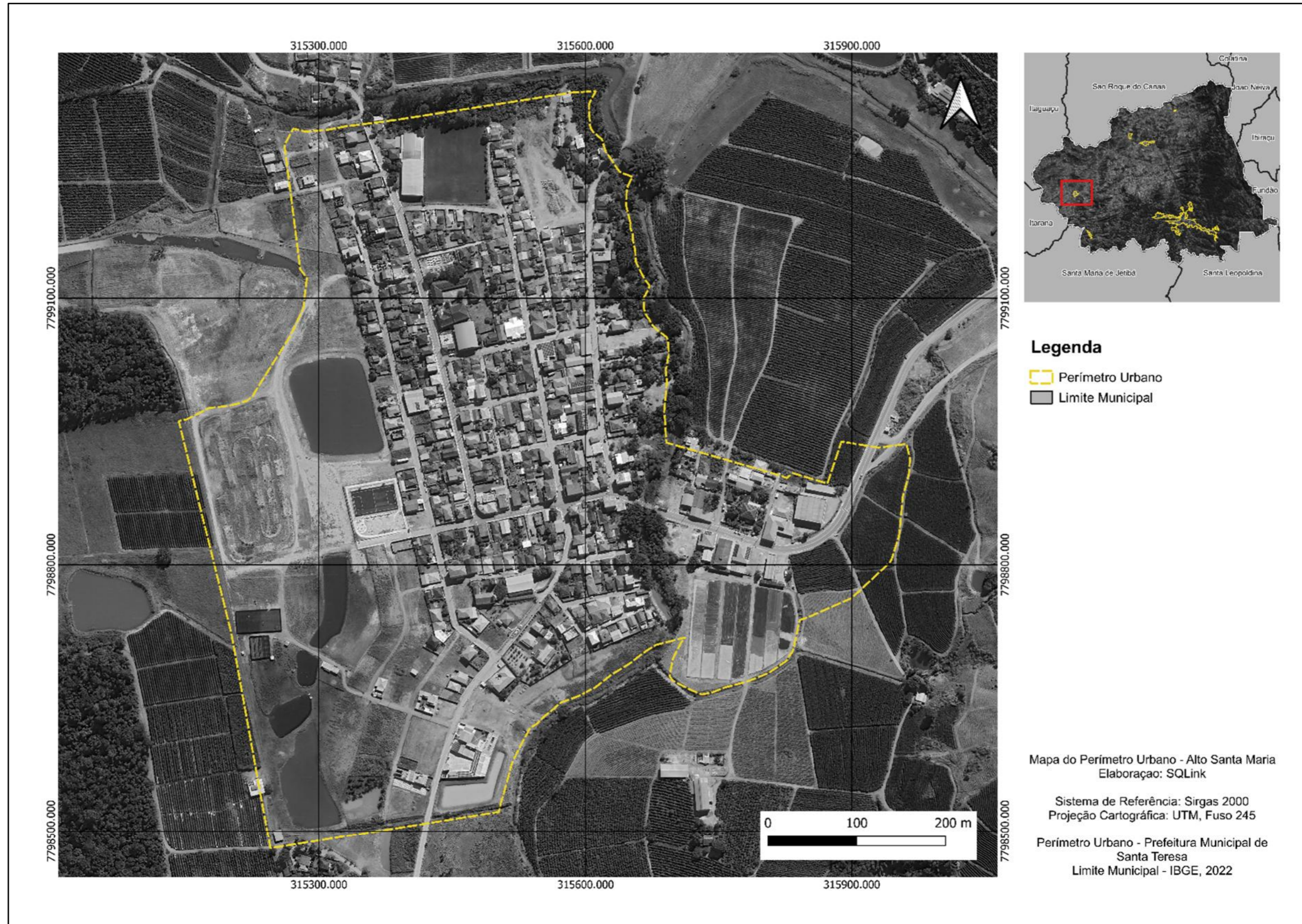
Fonte: Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, 2020. Modificado pelos Autores.

Mapa 11 - Mapa do Perímetro Urbano de Santo Antônio do Canaã



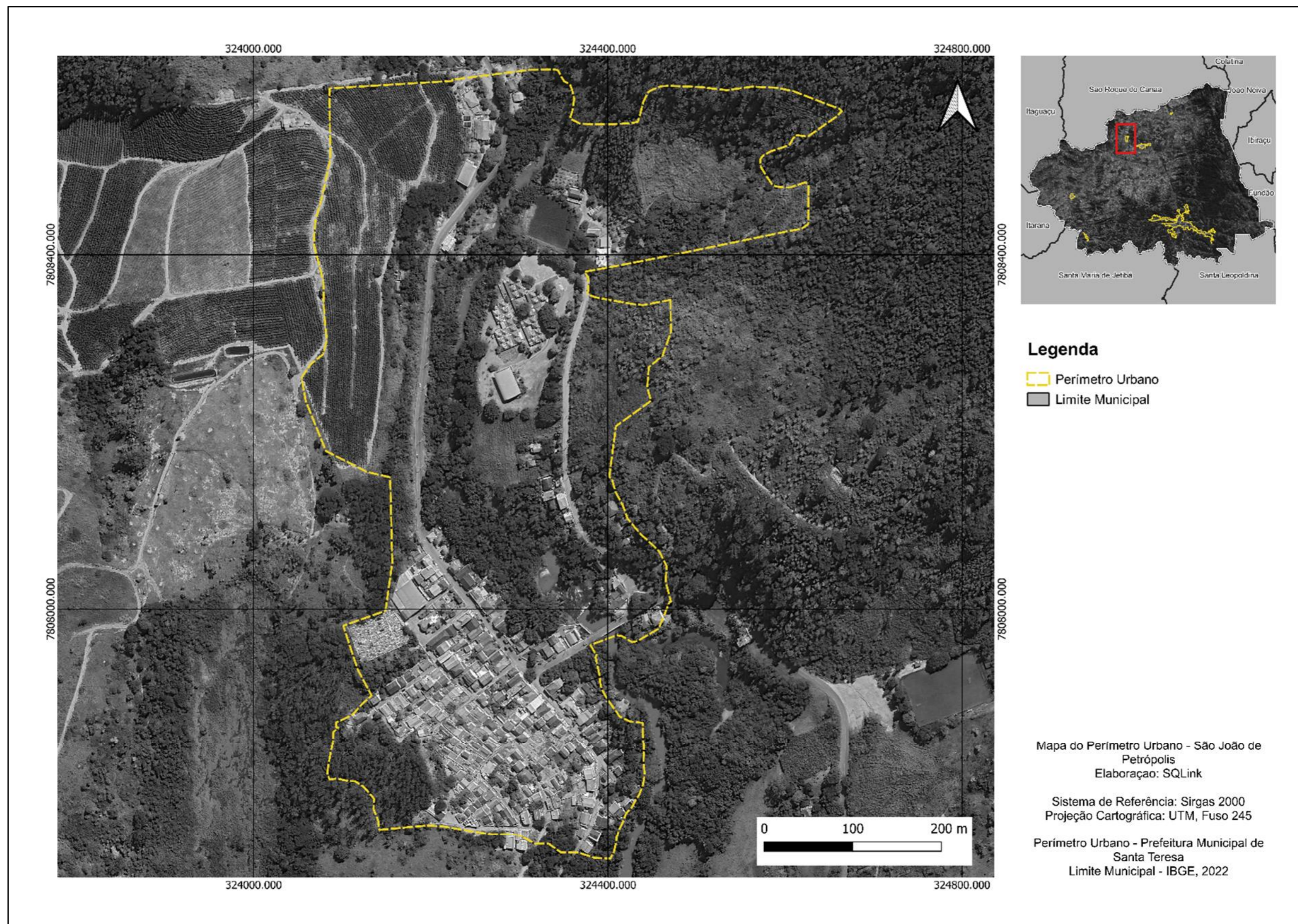
Fonte: Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, 2020. Modificado pelos Autores.

Mapa 12 - Mapa do Perímetro Urbano de Alto Santa Maria



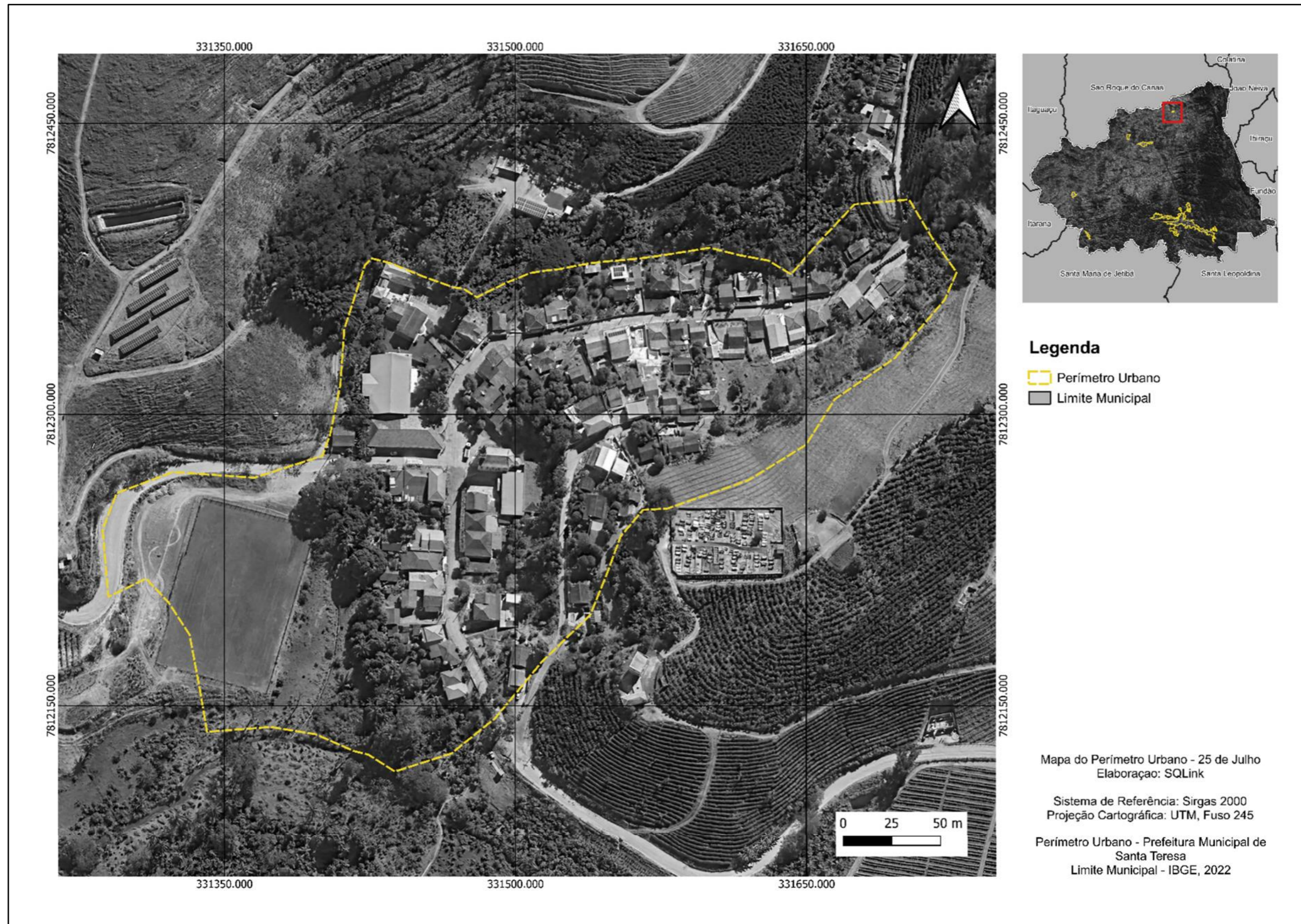
Fonte: Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, 2020. Modificado pelos Autores.

Mapa 13 - Mapa do Perímetro Urbano de São João de Petrópolis



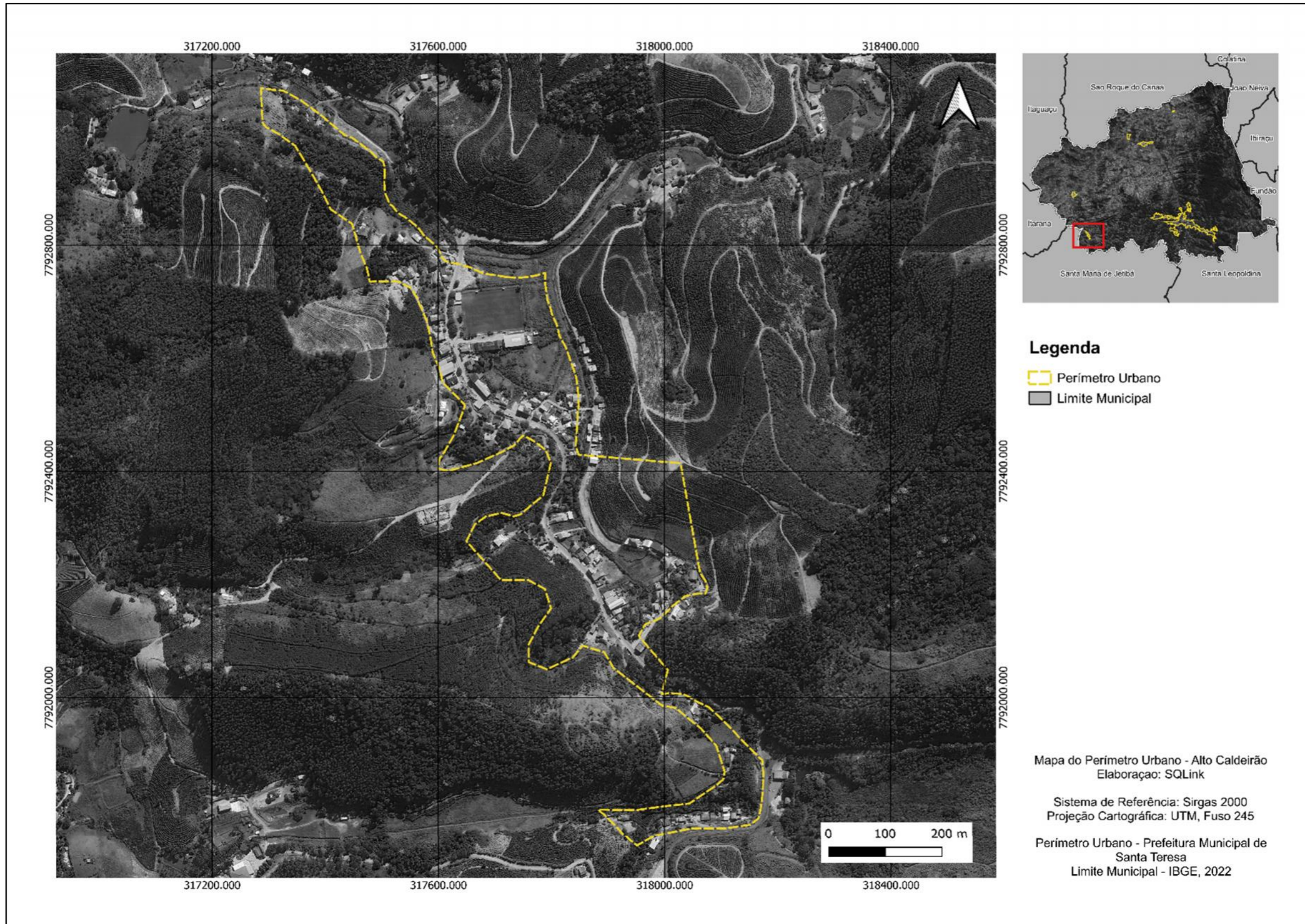
Fonte: Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, 2020. Modificado pelos Autores.

Mapa 14 - Mapa do Perímetro Urbano de 25 de Julho



Fonte: Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, 2020. Modificado pelos Autores.

Mapa 15 - Mapa do Perímetro Urbano de Alto Caldeirão

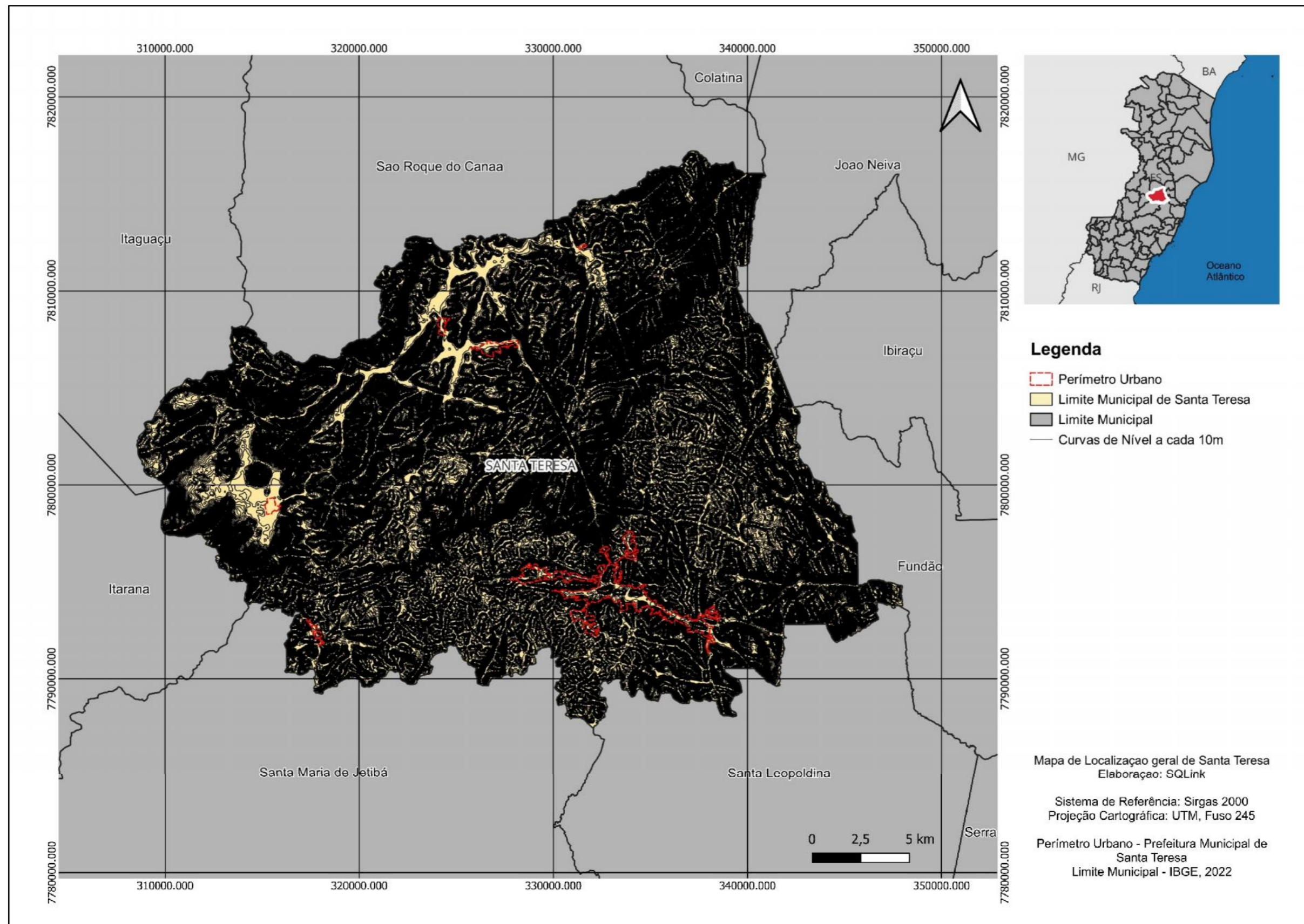


Fonte: Plano Diretor Municipal de Santa Teresa, 2020. Modificado pelos Autores.

O Município de Santa Teresa é caracterizado por duas regiões agroclimáticas distintas. A primeira, situada nas áreas mais elevadas onde se encontra a sede municipal, apresenta clima frio e úmido, relevo montanhoso com altitudes superiores a 1.000 metros, significativa cobertura vegetal composta por remanescentes de mata nativa e florestas de interesse econômico, além de abrigar nascentes de rios relevantes para o Estado. A segunda região, localizada nas áreas mais baixas, compreende o vale do Rio Doce, apresenta clima quente e seco, altitudes inferiores a 400 metros, relevo plano a suavemente ondulado e aptidão para mecanização agrícola (INCAPER, 2016).

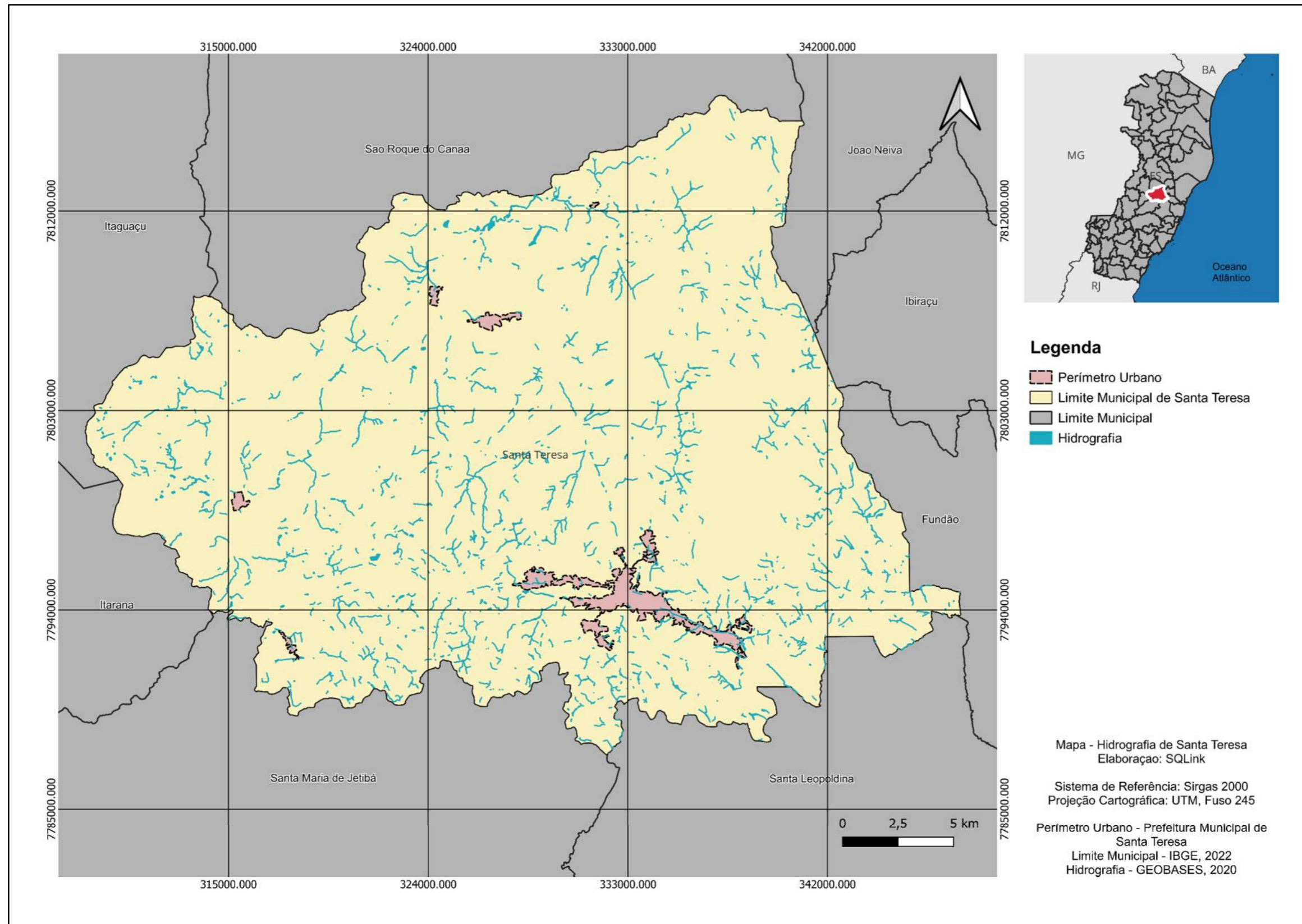
O mapa a seguir contém as curvas de níveis para o território municipal. Através de suas informações pode-se perceber as áreas dentro do território onde há maior incidência de topografia acentuada e outras, em menor parte, com planícies.

Mapa 16 - Topografia de Santa Teresa



Fonte: Serviço Geológico dos Estados Unidos - USGS. Modificado pelos Autores.

Mapa 17 - Hidrografia do Município



Fonte: SICAR, 2024. Modificado pelos Autores.

4.1.1 Crescimento Populacional

A população da cidade de Santa Teresa atingiu no censo do ano de 2022 a marca de 22.808 (vinte e dois mil oitocentos e oito) pessoas, esse número representa um crescimento populacional na ordem de 11,15% em relação ao último censo (2010) conforme pode-se perceber na tabela a seguir:

Tabela 3 - Crescimento Populacional de Santa Teresa

Ano	Total	Crescimento
2000	20.622	-
2010	21.823	5,82%
2022	22.808	4,51%

Fonte: IBGE, 2024.

O desenvolvimento de Santa Teresa é impulsionado por sua posição estratégica e pela interação com municípios vizinhos, como Santa Maria de Jetibá, Vitória, Aracruz e Colatina. A distribuição equilibrada da população entre as zonas urbana e rural reflete a significativa capacidade de geração de emprego e renda na zona rural do município.

Tabela 4 - População Urbana e Rural - 2000 a 2022

Ano	Total	Urbana	Rural	Média Morador por domicílio
2022	22.808	-	-	-
2010	21.823	11.768	10.055	3,15
2000	20.622	9.714	10.908	3,66

Fonte: IBGE, 2025.

Até o momento da elaboração deste diagnóstico, os dados específicos sobre a população rural e urbana do município de Santa Teresa referentes ao Censo Demográfico de 2022 ainda não foram publicados. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) tem divulgado os resultados do censo de forma gradual, com informações detalhadas por municípios sendo disponibilizadas progressivamente.

Os dados da Tabela 4 evidenciam o contínuo crescimento urbano, acompanhado por uma redução no número médio de habitantes por domicílio, indicando mudanças nos critérios utilizados para calcular essa métrica. No censo de 2022, tem-se a seguinte divisão por faixa etária no município:

Tabela 5 - População residente por idade e sexo

Faixa Etária	Homens	Mulheres	Total	Homens %	Mulheres %	Total %
0 a 4	635	634	1269	2,78	2,78	5,56
5 a 9	637	597	1234	2,79	2,62	5,41
10 a 14	670	622	1292	2,93	2,72	5,65
15 a 19	706	679	1385	3,10	2,97	6,07
20 a 24	701	696	1397	3,07	3,05	6,12
25 a 29	730	734	1464	3,20	3,21	6,41
30 a 34	834	827	1661	3,65	3,62	7,28
35 a 39	914	916	1830	4,00	4,01	8,02
40 a 44	871	928	1799	3,81	4,06	7,88
45 a 49	824	735	1559	3,61	3,22	6,83
50 a 54	774	817	1591	3,39	3,58	6,97
55 a 59	787	773	1560	3,45	3,38	6,83
60 a 64	659	716	1375	2,88	3,13	6,02
65 a 69	557	574	1131	2,44	2,51	4,95
70 a 74	422	449	871	1,85	1,96	3,81
75 a 79	294	312	606	1,28	1,36	2,65
80 a 84	171	214	385	0,74	0,93	1,68
85 a 89	91	147	238	0,39	0,64	1,04
90 a 94	44	85	129	0,19	0,37	0,56
95 a 99	12	16	28	0,05	0,07	0,12
100 ou mais	0	4	4	0	0,01	0,01
Total	11.333	11.475	22.808	49,68%	50,32%	100,00%

Fonte: IBGE, 2025. Elaboração SQLink, 2025.

A Tabela 5 contribui para a análise da representatividade populacional segundo as faixas etárias. Destacam-se três grupos principais: a população dependente, composta por crianças e adolescentes com menos de 14 anos; a população potencialmente ativa, entre 15 e 59 anos; e a população idosa, formada por pessoas com 60 anos ou mais.

Tabela 6 - Faixa Etária (%)

Faixa Etária	População (%)
0 a 14 anos	16,64 %
15 a 59 anos	62,46 %
60 a 100 anos ou mais	20,90 %

Fonte: IBGE, 2025. Elaboração SQLink, 2025.

A População Economicamente Ativa (PEA) é composta por indivíduos com idade para trabalhar que estão empregados ou em busca de emprego, representando a força de trabalho disponível para a produção de bens e serviços (IBGE, 2002).

64

A densidade demográfica refere-se à distribuição da população em uma determinada área, expressa pelo número de habitantes por quilômetro quadrado. Esse indicador é fundamental para compreender a ocupação do território e planejar adequadamente a infraestrutura e os serviços públicos necessários.

Em Santa Teresa, observa-se que a maior parte da população está concentrada na área urbana central. Essa concentração implica em uma demanda mais elevada por serviços públicos, como saúde, educação e transporte, nas regiões urbanas. O mapa a seguir ilustra a densidade populacional do município, conforme os dados do Censo Demográfico de 2010, destacando a distribuição da população nas diferentes zonas censitárias (IBGE, 2010).

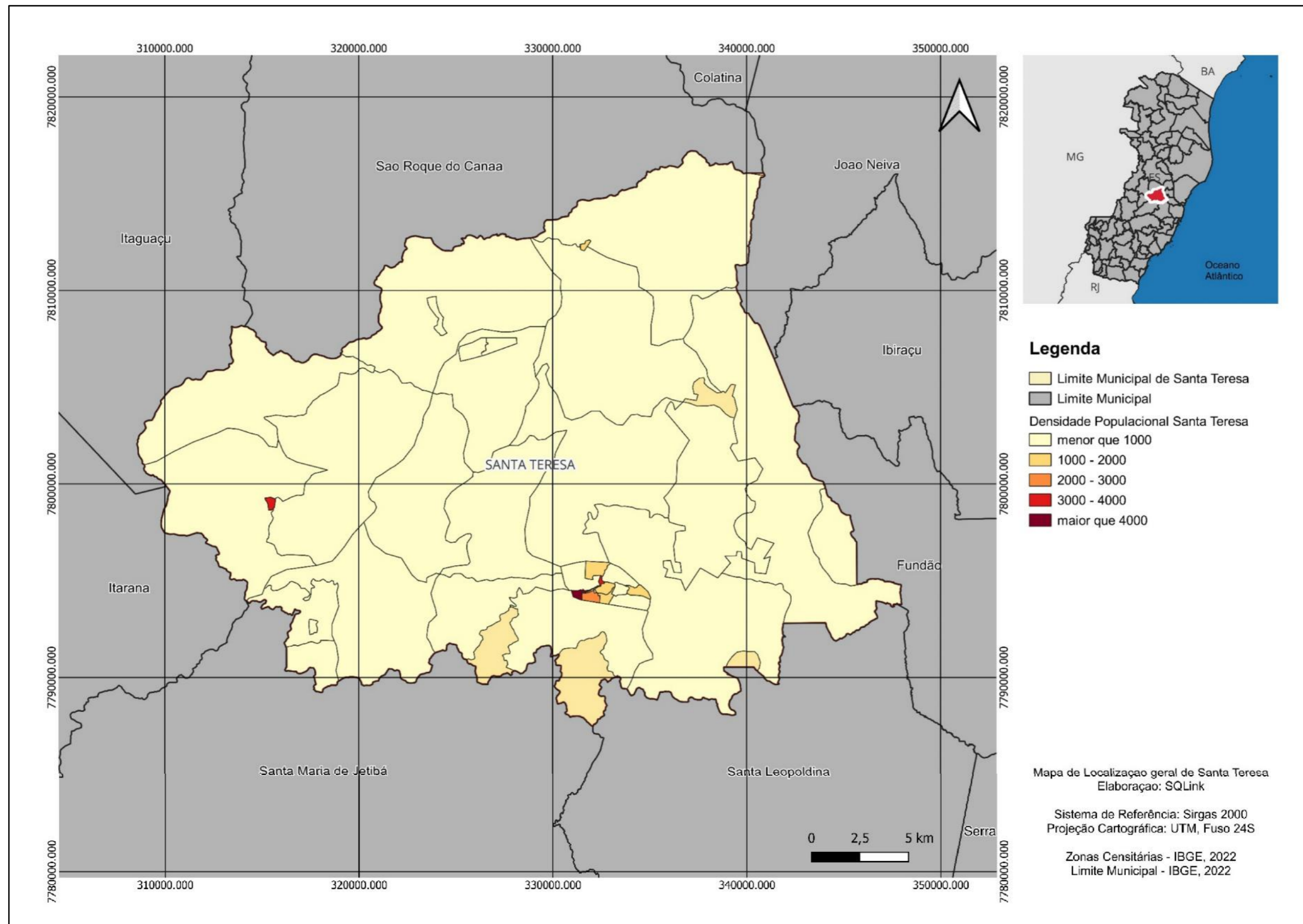
Entre os Censos de 2010 e 2022, observou-se um crescimento populacional anual de 0,37%. Utilizando essa taxa, é possível projetar a população futura para o ano de 2030, quando será realizado o próximo censo demográfico.

Tabela 7 - Projeção Calculada para a cidade de Santa Teresa

Ano	População	Taxa de Crescimento Anual
2022	22.808	-
2030	23.483	0,37%
2035	23.905	0,37%

Fonte: SQLink (2025) adaptado de IBGE (2022).

Mapa 18 - Densidade demográfica na cidade de Santa Teresa



Fonte: IBGE, 2010. Modificado pelos autores.

4.2 ECONOMIA

A economia de Santa Teresa concentra-se no setor de serviços, com destaque para as seguintes atividades (INCAPER, 2020):

-) **Agropecuária:** Representa 19,8% do Produto Interno Bruto (PIB) municipal.
-) **Indústria:** Contribui com 8,3% do PIB.
-) **Serviços:** Corresponde a 48,7% do PIB, excluindo administração pública, defesa, educação, saúde pública e seguridade social.
-) **Administração Pública:** Responde por 23,2% do PIB.

De acordo com dados de 2017, aproximadamente 46% da população de Santa Teresa está empregada em atividades agropecuárias, que contribuem com cerca de 19,8% do Produto Interno Bruto (PIB) municipal (INCAPER, 2020). A cidade de Santa Teresa possui 2.913 empresas registradas e ativas na cidade (EMPRESAQUI, 2025).

Em 2021, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita de Santa Teresa era de R\$ 24.197,60. Segundo dados do IBGE, a média salarial mensal no município correspondia a 2,0 salários-mínimos, posicionando Santa Teresa em 15º lugar no ranking estadual e em 2.269º no ranking nacional de renda per capita.

Os dados da RAIS apontam que no ano de 2021 os cadastros registram que o setor de serviços é mais o mais expressivo gerando um total de 1.411 empregos, sendo seguido pelo setor comercial com 1.059 conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Tabela 8 - Número de pessoas empregadas segundo as atividades econômicas

Atividades Econômicas	Empregos		Total
	Masculino	Feminino	
Extração Mineral	12	1	13
Ind. Transf.	494	225	719
Serv. Ind. Up.	24	9	33
Construção Civil	132	3	135
Comércio	591	468	1.059
Serviços	577	834	1.411
Adm. Pública	324	559	883
Agropecuária	192	32	224
Total	2.346	2.131	4.477

Fonte: MPT (2021).

A especificação das faixas etárias amplia a compreensão da população economicamente ativa no município, conforme a tabela abaixo.

Tabela 9 - Número de pessoas empregadas - Faixa Etária

Faixa Etária	Masculino	Feminino	Total
14 a 17 anos	19	9	28
18 a 24 anos	342	320	662
25 a 29 anos	323	293	616
30 a 39 anos	667	611	1.278
40 a 49 anos	481	529	1.010
50 a 64 anos	454	353	807
Acima de 65 anos	60	16	76
Total	2.346	2.131	4.477

Fonte: MPT (2021).

Dentre as ocupações com maior número de empregados tem-se a seguinte divisão:

Tabela 10 - Ocupações com maiores números de Trabalhadores

Ocupação	Masculino	Feminino	Total
Faxineiro	33	201	234
Auxiliar de Escritório em Geral	68	165	233
Alimentador de Linha de Produção	153	65	218
Vendedor de Comércio Varejista	81	112	193
Técnico de Enfermagem	21	140	161

Fonte: MPT (2021).

Os indicadores de renda e desenvolvimento humano revelam que Santa Teresa tem registrado avanços significativos nas últimas décadas. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) do município evoluiu de 0,494 em 1991 para 0,620 em 2000 e alcançou 0,714 em 2010. Esse progresso representa um aumento de aproximadamente 44,53% entre 1991 e 2010.

Tabela 11 - Evolução do IDHM Municipal

Tipo	1991	2000	2010
IDHM Educação	0,270	0,437	0,604
IDHM Longevidade	0,746	0,808	0,834
IDHM Renda	0,597	0,675	0,722
IDHM	0,494	0,620	0,714

Fonte: IBGE, 2010.

Portanto, a dimensão da Educação foi a que registrou a maior variação no período analisado, com um aumento de 123,7%.

Outro indicador relevante para analisar o cenário socioeconômico de Santa Teresa é o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS), desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). O IVS fornece um diagnóstico das condições de vida dos habitantes, sendo calculado a partir de 16 indicadores organizados em três dimensões:

I – Infraestrutura urbana do Território

II – Capital Humano dos domicílios

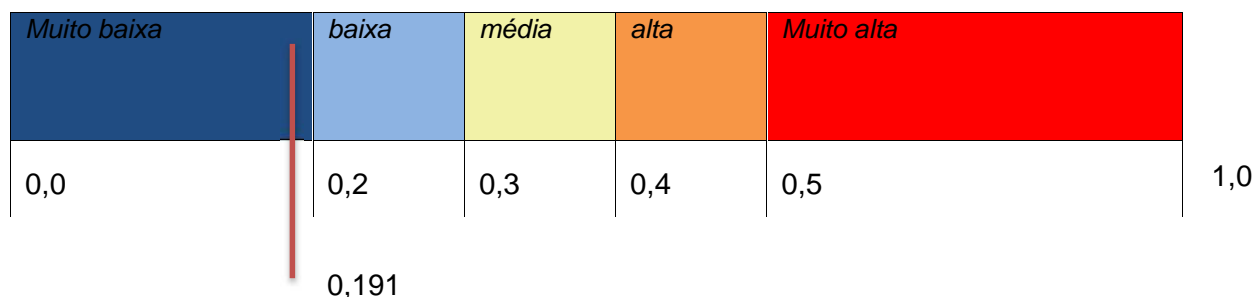
III – Renda e Trabalho

Em 2010, Santa Teresa apresentou um IVS geral de 0,191, indicando uma situação de muito baixa vulnerabilidade social. Os subíndices foram:

-) Infraestrutura Urbana: 0,020
-) Capital Humano dos domicílios: 0,304
-) Renda e Trabalho: 0,248

É importante destacar que, em 2000, o IVS geral do município era de 0,262. A redução desse índice ao longo da década reflete uma melhora nas condições socioeconômicas locais, uma vez que valores menores do IVS correspondem a menores níveis de vulnerabilidade social.

Gráfico 1 - Escala do Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) e Posição de Santa Teresa



Fonte: Adaptado IPEA, 2021.

4.3 EDUCAÇÃO

O município atende a cerca de 3.580 alunos matriculados em diferentes etapas do ensino e contando com 330 professores (CENSO ESCOLAR-INEP, 2024).

Indicadores Sociais

-) **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM):** Santa Teresa apresenta um IDHM de 0,714, considerado médio.

70

A análise do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) constitui instrumento fundamental para a compreensão integrada das condições socioeconômicas do território, ao sintetizar, de forma objetiva e comparável, indicadores relacionados à renda, à educação e à longevidade da população.

-) **Nível Socioeconômico (NSE):** 50% dos estudantes estão em nível socioeconômico baixo, enquanto 71% estão em nível alto.

O NSE contribui para visualizar o nível de equidade para os níveis educacionais, o dado acima demonstra que: apenas 50% dos alunos mais pobres atingiram aprendizagem considerada suficiente, já entre os alunos de nível socioeconômico alto, esse percentual sobe para 71%.

Tabela 12 - Evolução do IDHM na cidade de Santa Teresa

Territorialidades	1991	2000	2010
BRASIL	0,493	0,612	0,727
ESPÍRITO SANTO	0,505	0,640	0,740
SANTA TERESA	0,494	0,620	0,714

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil / IBGE.

Em 2010, o município de Santa Teresa, no Espírito Santo, apresentou os seguintes indicadores educacionais, conforme o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (IBGE) e INEP:

-) Educação Infantil: 93,29% das crianças de 5 a 6 anos estavam matriculadas.
-) Ensino Fundamental: 82,85% dos jovens de 11 a 13 anos frequentavam os anos finais dessa etapa.
-) Conclusão do Ensino Fundamental: 65,51% dos adolescentes de 15 a 17 anos haviam concluído.
-) Conclusão do Ensino Médio: 37,67% dos jovens de 18 a 20 anos tinham finalizado.
-) Analfabetismo: 12,14% da população com 25 anos ou mais era analfabeta.
-) Escolaridade Média: A média de anos de estudo entre os habitantes era de 9,21 anos.
-) Nível de Escolaridade da População Adulta: Entre os residentes com 25 anos ou mais, 38,85% concluíram o ensino fundamental, 25,52% o ensino médio e 8,06% o ensino superior.
-)

Em 2024, o número de matrículas nas instituições de educação infantil, ensino fundamental e médio da cidade totalizava 3.580.

Tabela 13 - Educação no Município de Santa Teresa

Nível	Matrículas
Creches	355
Pré-Escolas	565
Anos Iniciais	1.308
Anos Finais	1.117
Ensino Médio	1.155
Ensino EJA	86
Escola Educação Especial	222

Fonte: Censo Escolar, INEP (2024).

Quanto ao quantitativo de docentes, tem-se os seguintes números:

Tabela 14 - Quantidade de Docentes por Nível de Ensino

Nível	Docentes
Anos Iniciais	86
Anos Finais	122

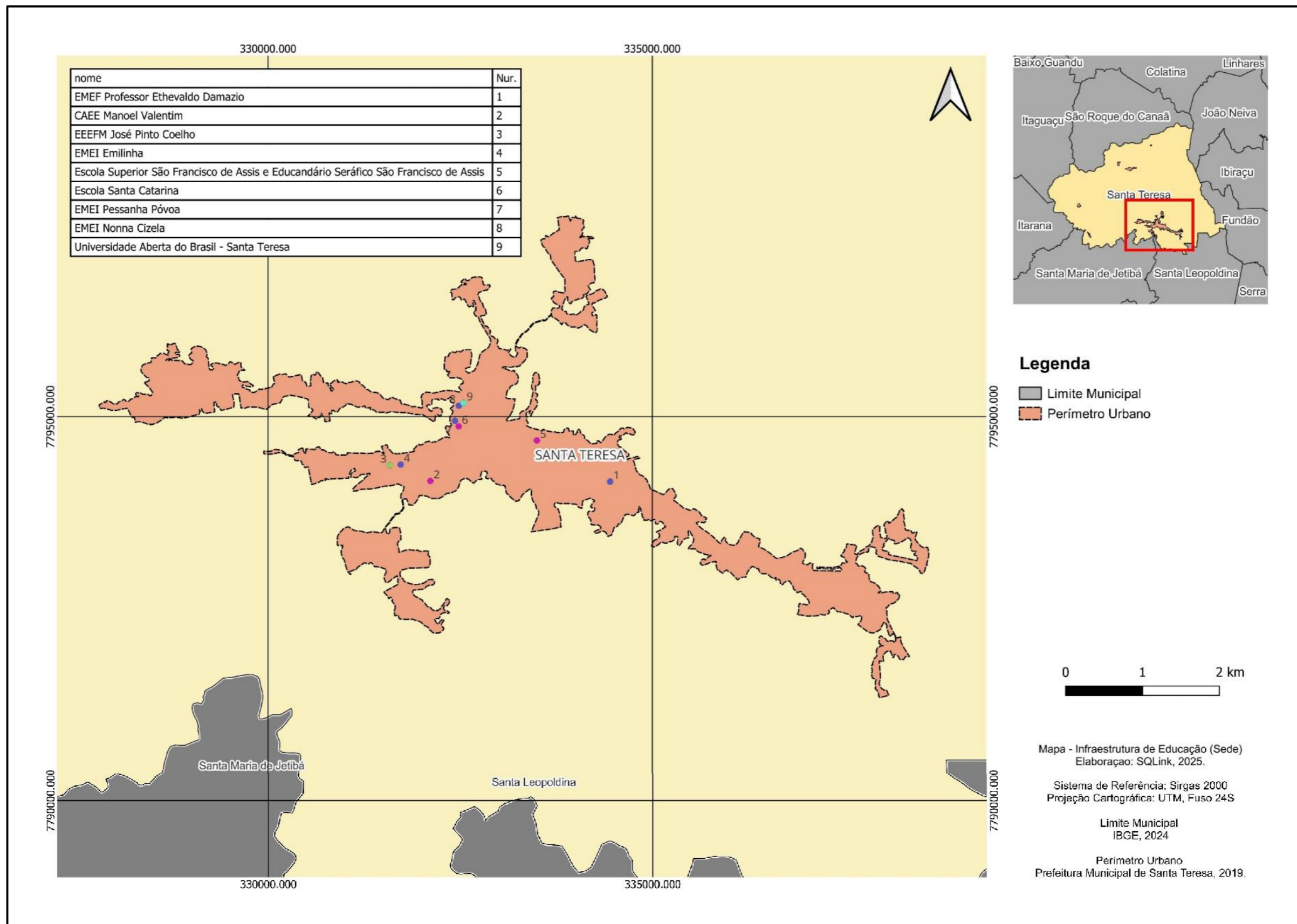
Ensino Médio	122
---------------------	-----

Fonte: Censo Escolar, INEP (2024).

Os mapas abaixo identificam e localizam os estabelecimentos da rede de educação do município por tipo de instituição de ensino. Percebe-se que há concentração de escolas nos perímetros urbanos, principalmente da sede do município.

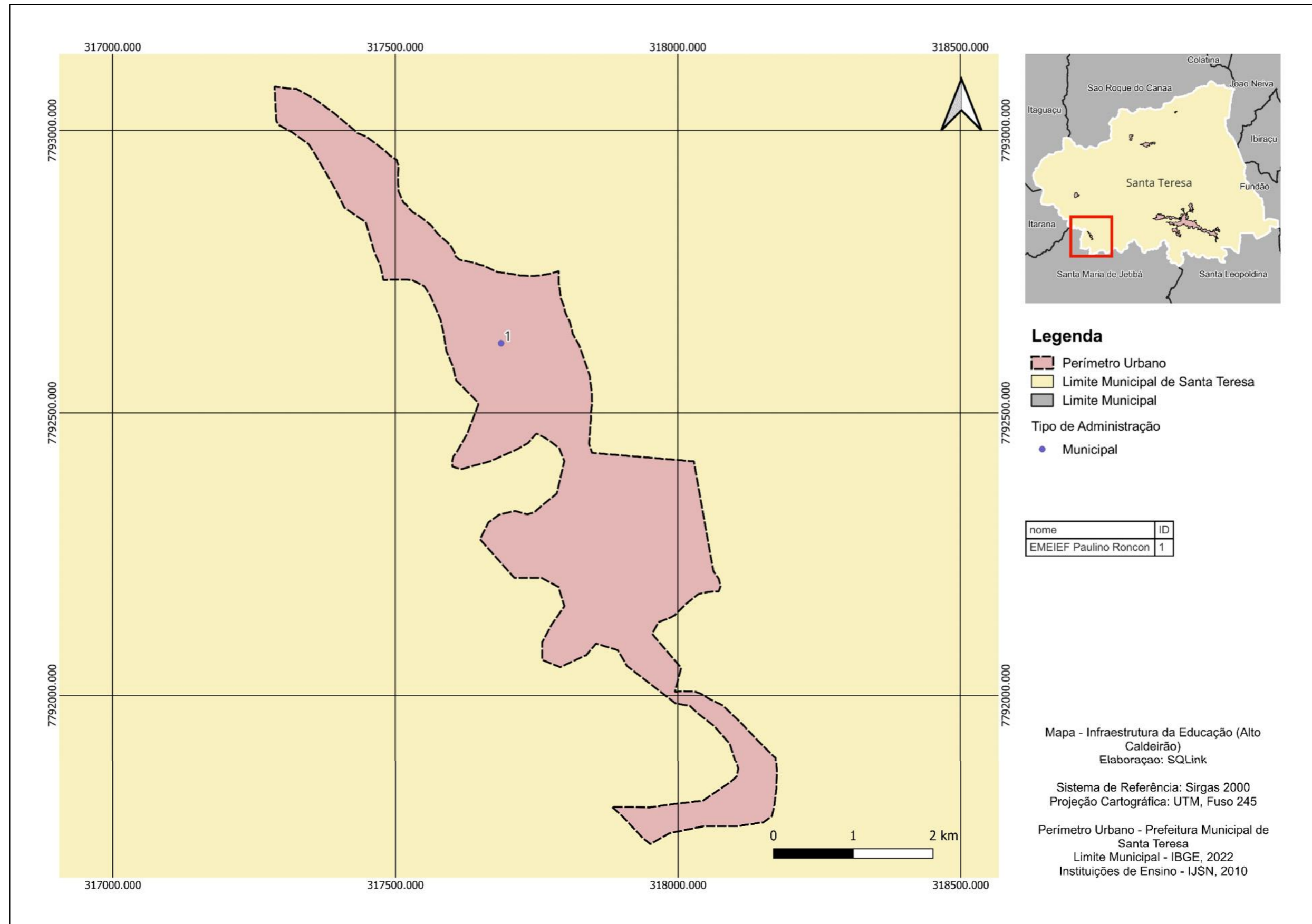
As escolas estão distribuídas em quase todos os bairros da sede do município.

Mapa 19 - Infraestrutura de Educação - Sede



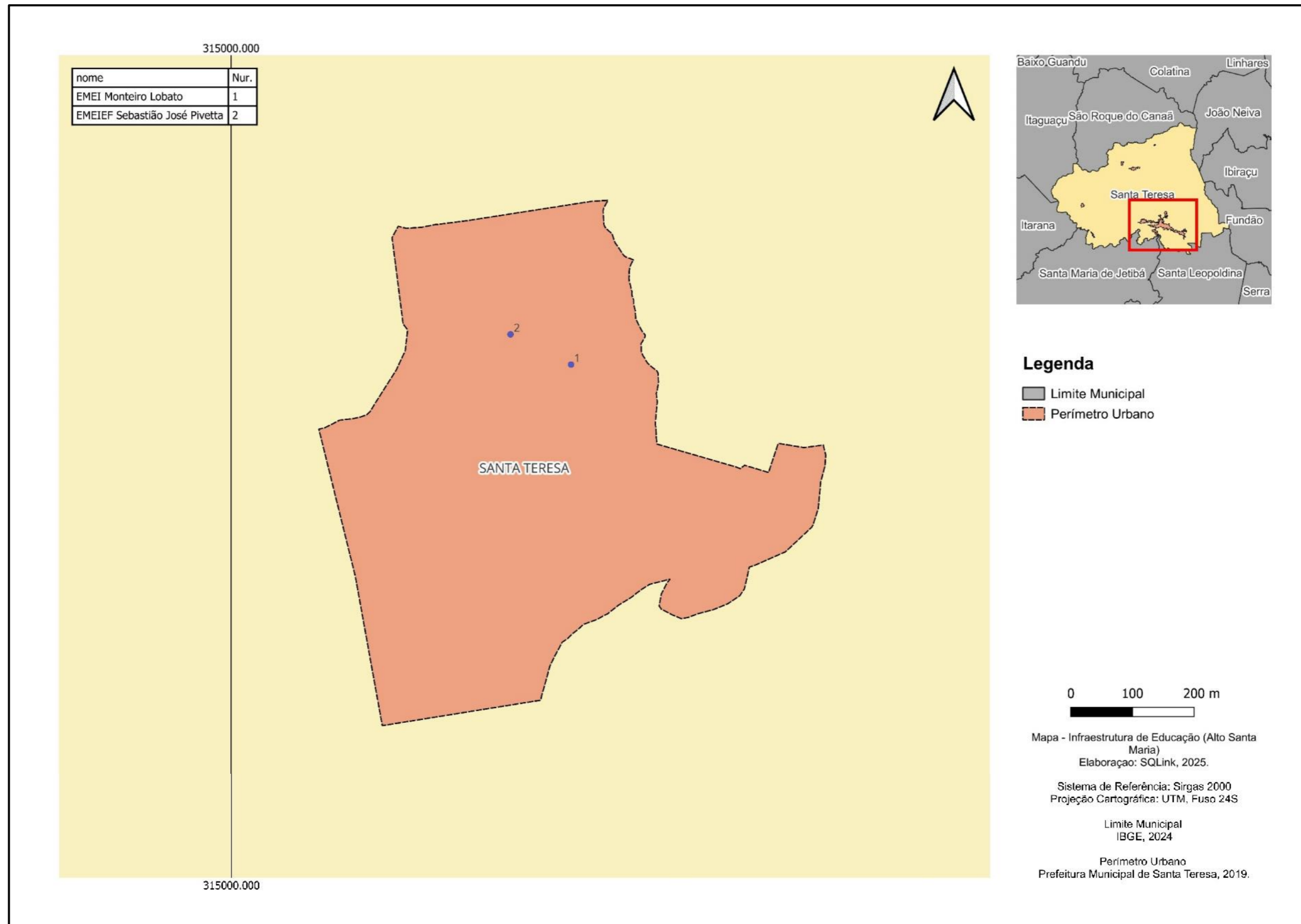
Fonte: IJSN, 2010.

Mapa 20 - Infraestrutura de Educação – Alto Caldeirão



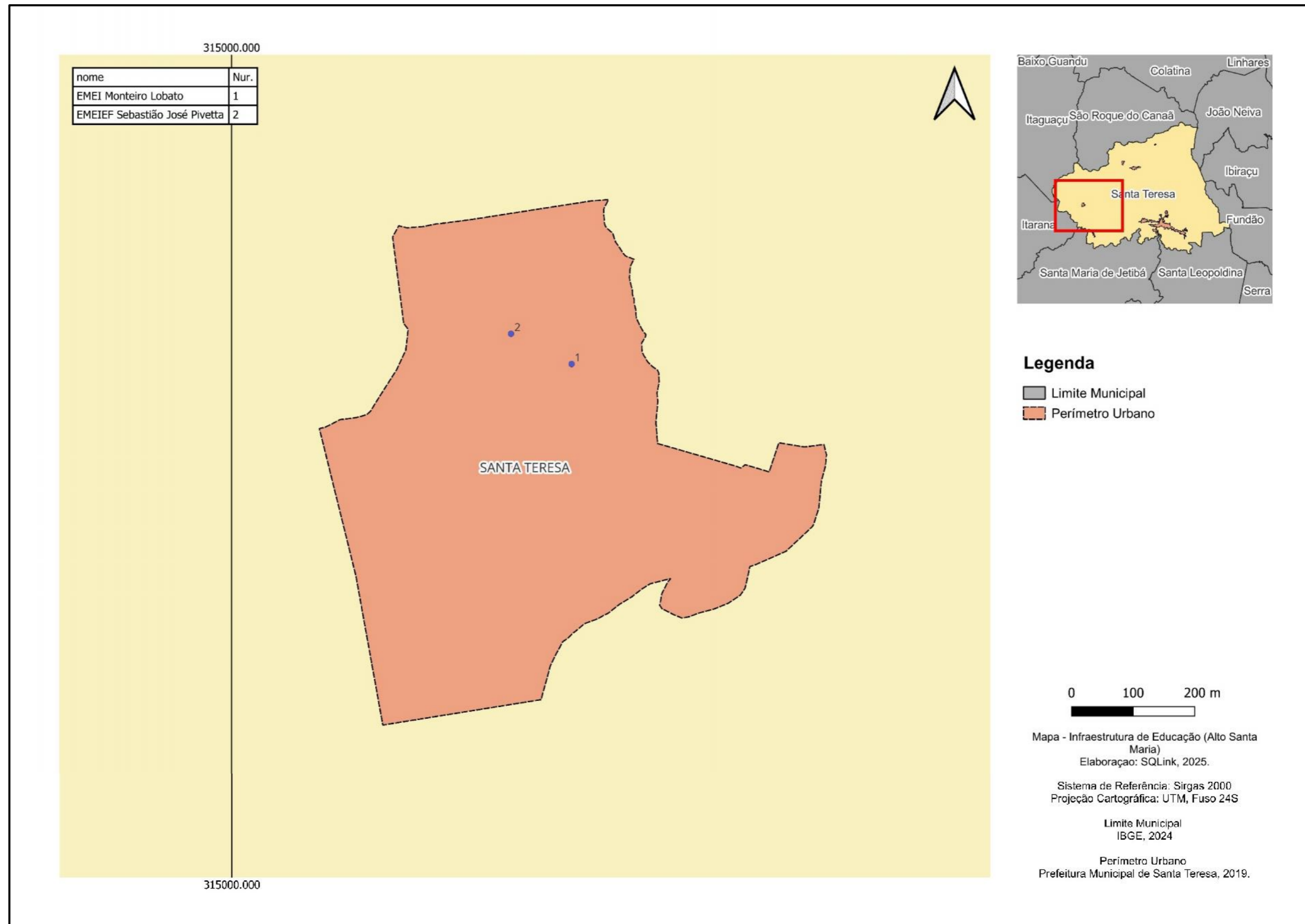
Fonte: IJSN, 2010.

Mapa 21 - Infraestrutura de Educação – Alto Santa Maria



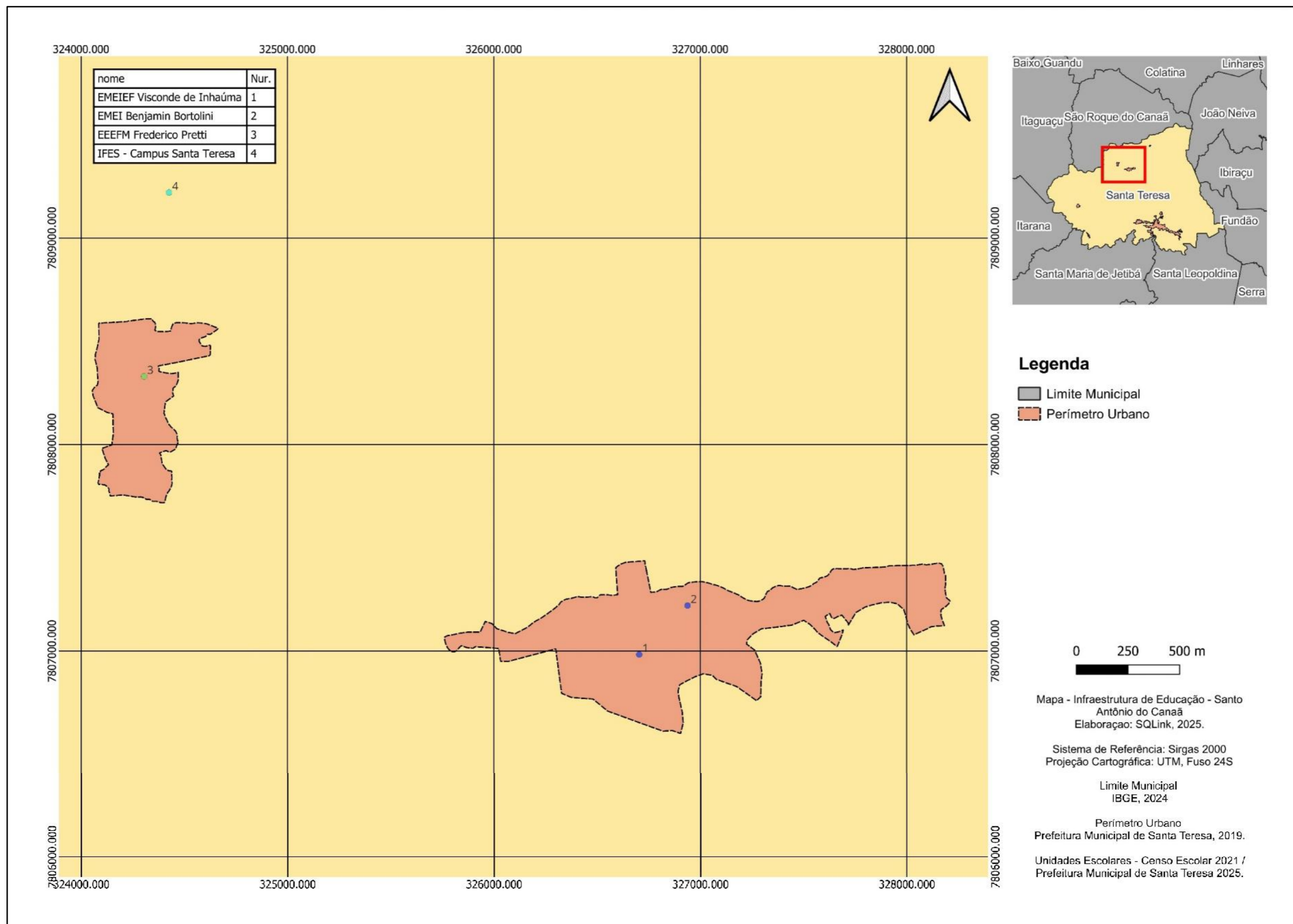
Fonte: IJSN, 2010.

Mapa 22 - Infraestrutura de Educação – São João de Petrópolis



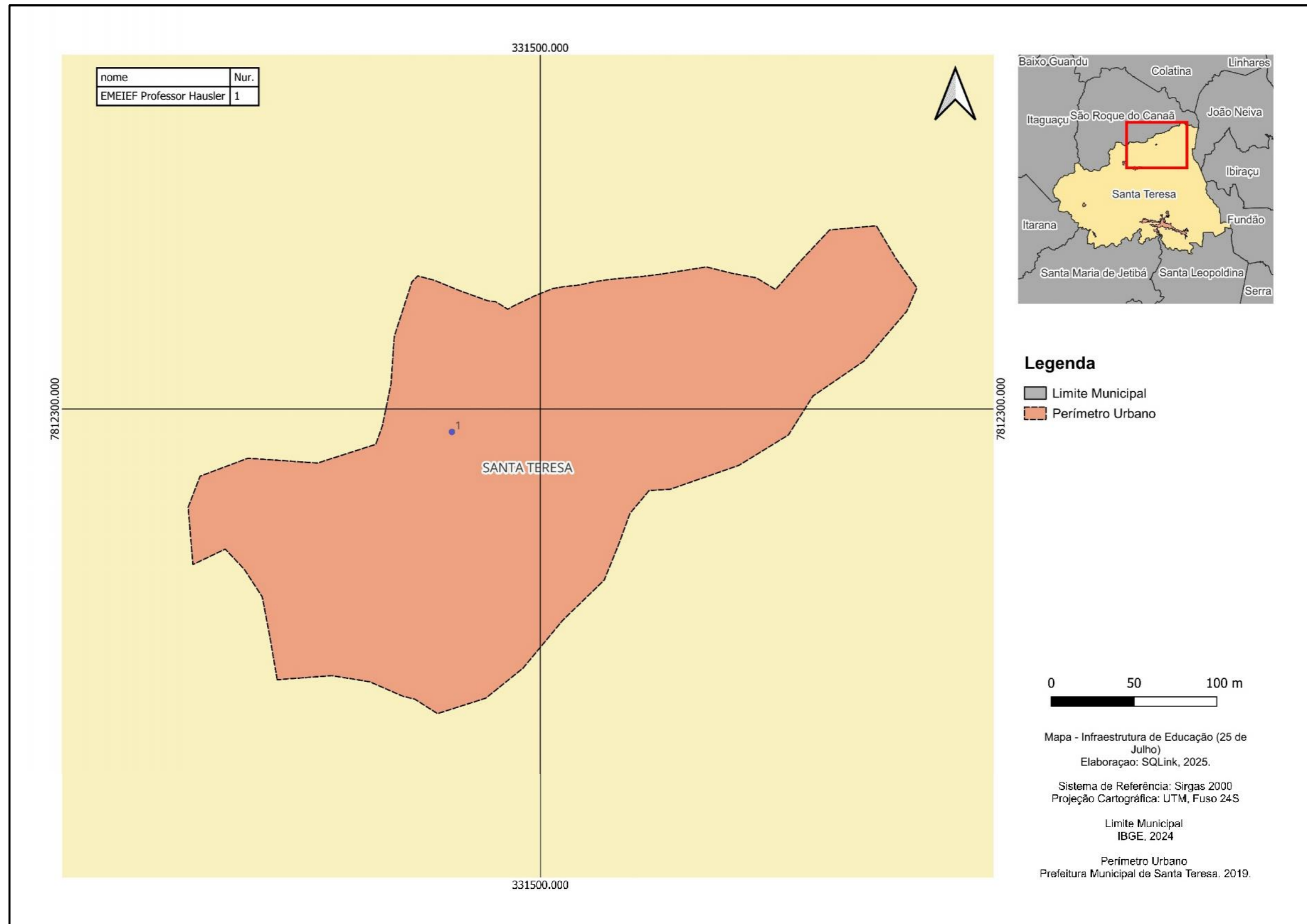
Fonte: IJSN, 2010.

Mapa 23 - Infraestrutura de Educação – Santo Antônio do Canaã



Fonte: IJSN, 2010.

Mapa 24 - Infraestrutura de Educação – 25 de Julho



Fonte: IJSN, 2010.

4.4 SAÚDE

A cidade de Santa Teresa conta atualmente com diversos estabelecimentos de saúde, tanto públicos quanto privados, distribuídos ao longo de sua zona urbana. No momento, são 21 unidades de saúde administradas pelo poder público, conforme listado abaixo.

Tabela 15 - Unidades de Saúde em Santa Teresa

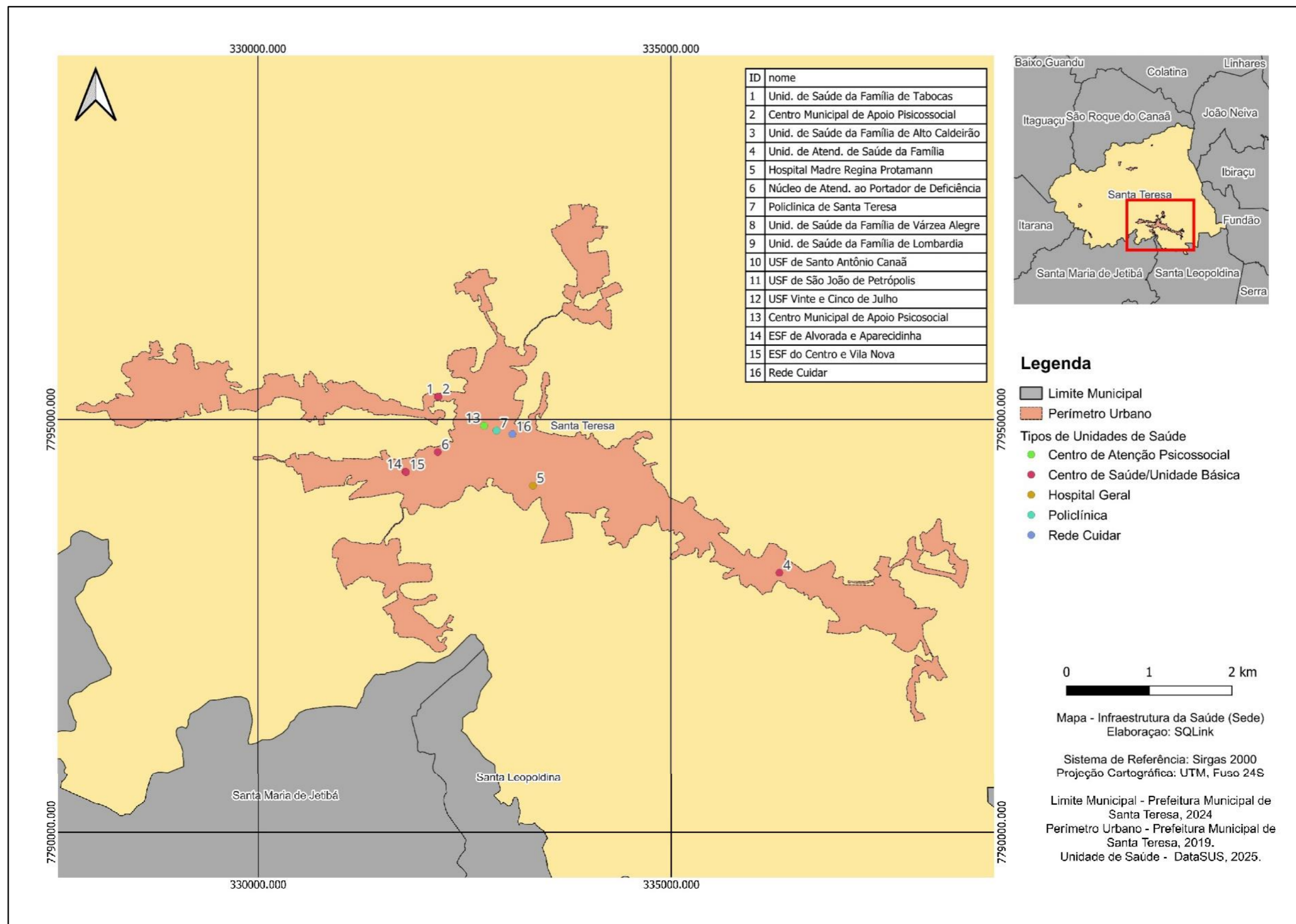
	Nome	CNES	Endereço	Bairro
1	CAPS	6483895	Rua Luiz Muller, nº 204	Centro
2	ESF Alto Caldeirão	2466023	Rodovia José Daleprane, s/n	Alto Caldeirão
3	ESF Alvorada Aparecidinha	6479723	Avenida Barão Orlando Bonfim, nº 789	Vila Nova
4	ESF Centenário Penha	6341365	Rua Darly Nerty Vervloet, nº 446	Centro
5	ESF Centro Lombardia	9821864	Avenida Darly Nerty Vervloet, nº 446	Centro
6	ESF de São Lourenço Tabocas	6479715	Rua Coronel Bonfim Junior, nº 260	Centro
7	ESF Santo Antônio do Canaã	2466066	Rua Giacomo Andrich, s/n	Santo Antônio do Canaã
8	ESF São João de Petrópolis	2466031	Rua do Comércio, s/n	São João de Petrópolis
9	ESF Várzea Alegre	2466074	Rua Ana Carolina Rocon, s/n	Várzea Alegre
10	ESF Vila Nova	6479731	Rua Barão Orlando Bonfim, nº 789	Vila Nova
11	Núcleo de Atendimento ao Portador de Deficiência NAPD	3748197	Rua Sebastião Zamprogno, nº 90	Centro
12	Policlínica	2466058	Rua Darly Nerty Vervloet, s/n	Centro

13	Policlínica Odontológica	6275699	Rua Darly Nerty Vervloet, nº 446	Centro
14	Policlínica Saúde Criança e Adolescente	3905748	Rua Darly Nerty Vervloet, s/n	Centro
15	Policlínica Saúde da Mulher	2483750	Rua Darly Nerty Vervloet, s/n	Centro
16	Rede Cuidar	9496327	Rua Sebastiano Zamprogno, nº 90	Centro
17	SAMU 192	7780923	Rua Hilário Pazolini, nº 547	Dois Pinheiros
18	Secretaria Municipal de Saúde	2466007	Rua Darly Nerty Vervloet, nº 446	Centro
19	Unidade de Saúde 25 de Julho	2466015	Vinte e Cinco de Julho, s/n	25 de Julho
20	Unidade Móvel de Saúde	2494396	Rua Darly Nerty Vervloet, nº 446	Centro
21	Vigilâncias em Saúde	6534880	Rua Darly Nerty Vervloet, nº 446	Centro

Fonte: Sala de Apoio à Gestão Estratégica Ministério da Saúde, 2025.

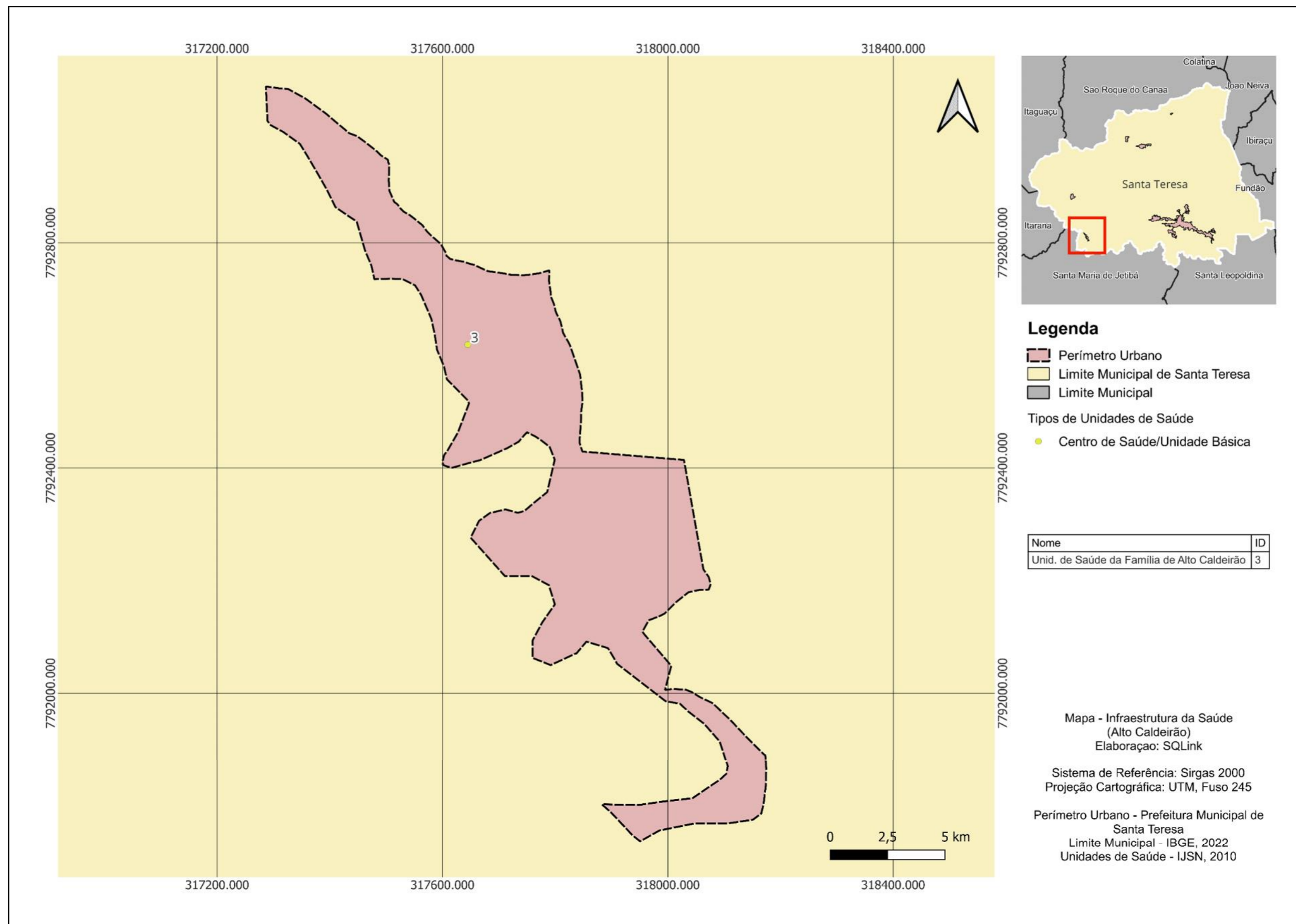
O mapa a seguir apresenta as infraestruturas de saúde no município.

Mapa 25 - Mapa de Infraestrutura da Saúde Sede



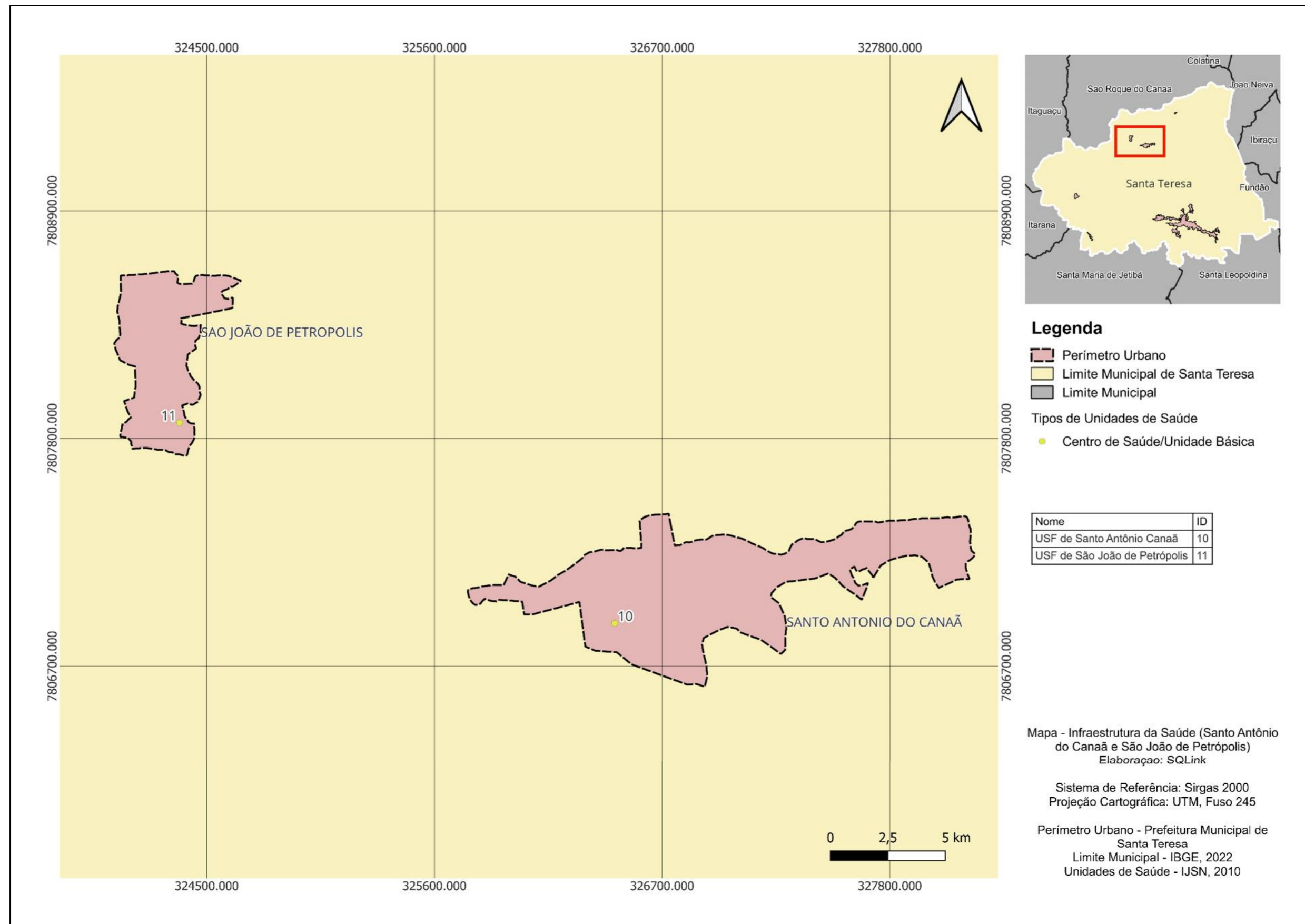
Fonte: IJSN, 2021.

Mapa 26 - Mapa de Infraestrutura da Saúde Alto Caldeirão



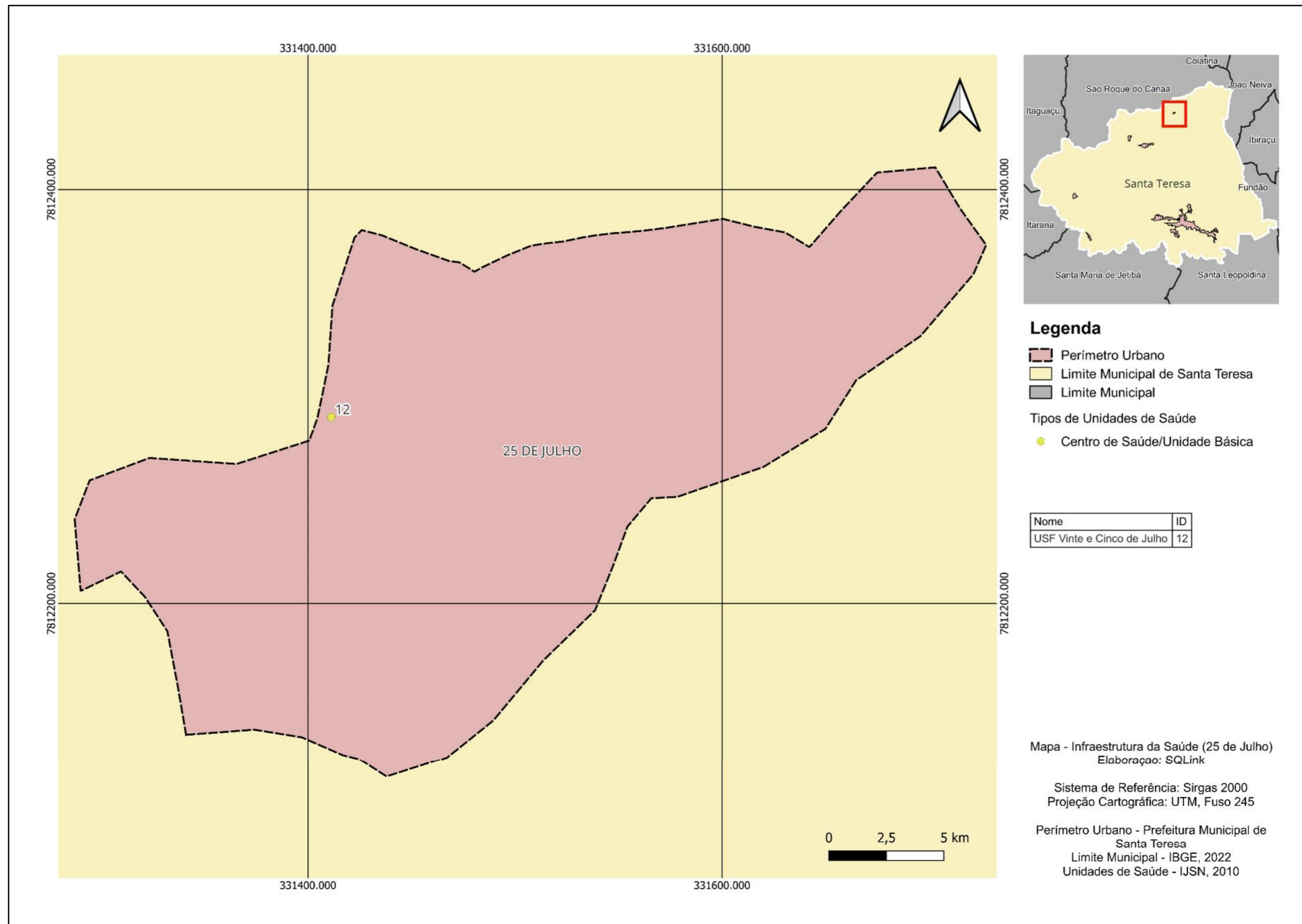
Fonte: IJSN, 2021.

Mapa 27 - Mapa de Infraestrutura da Saúde São João de Petrópolis e Santo Antônio do Canaã



Fonte: IJSN, 2021.

Mapa 28 - Mapa de Infraestrutura da Saúde 25 de Julho



Fonte: IJSN, 2021.

4.5 PROJETOS REGIONAIS

Os projetos de âmbito regional são aqueles que, devido à sua abrangência territorial ou aos impactos gerados, vão além das questões de mobilidade local. Dessa forma, esses projetos geralmente demandam esforços colaborativos entre os entes federativos: União, Estados e Municípios. A seguir, serão apresentados os projetos regionais de destaque no Plano de Mobilidade Urbana de Santa Teresa.

85

4.5.1 Revitalização das Rodovias ES-261 e ES-355

O Governo do Estado inaugurou as obras de revitalização das rodovias estaduais ES-261 e ES-355, nos trechos entre as cidades de Santa Teresa, Caldeirão e Santa Maria de Jetibá, na região serrana. O investimento do governo estadual foi de R\$ 39 milhões para a revitalização de 22 quilômetros de vias.

A execução das obras foi realizada pelo Departamento de Edificações e de Rodovias do Espírito Santo (DER-ES), utilizando mais de 37 mil toneladas de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) para a pista de rolamento. Além disso, as antigas drenagens foram substituídas, com a instalação de 18 mil metros de novas sarjetas, meio-fio e bueiros.

4.5.2 Pavimentação do Circuito Caravaggio

O Governo do Estado, por meio da Secretaria da Agricultura (SEAG), anunciou o reinício das obras de pavimentação do Circuito Caravaggio, em Santa Teresa. Com um investimento de R\$ 14,9 milhões, a obra terá 7,6 quilômetros de extensão, iniciando na Rodovia ES-261. Será utilizada a técnica de blocos intertravados, que garante maior durabilidade e facilita o escoamento da água. A conclusão das obras está prevista para 780 dias.

Essa melhoria na infraestrutura não apenas aprimora o acesso aos atrativos turísticos da região, como também promete aumentar o número de visitantes, impulsionando a

economia local. O Circuito Caravaggio é um dos principais destinos de agroturismo, com grande potencial para atrativos turísticos e comercialização de produtos rurais.

Além disso, o projeto trará benefícios significativos para os produtores rurais, já que facilita o escoamento da produção e reduz os custos logísticos. Assim, o reinício das obras fortalece o agroturismo, estimula o crescimento econômico e contribui para a melhoria da qualidade de vida dos moradores da região.

4.5.3 Contorno de Santa Teresa

O contorno da cidade é um projeto que está em andamento pelo governo do Estado do Espírito Santo através do Departamento de Estradas e Rodagens – DER.

O principal objetivo é desviar o tráfego de veículos pesados, como caminhões e carretas, que atualmente transitam pelo centro histórico da cidade, caracterizado por ruas estreitas e casarões antigos. A nova via pretende preservar o patrimônio cultural, melhorar a segurança viária e reduzir o congestionamento urbano. O contorno está planejado para ligar a rodovia ES-261 a ES-368, passando nas proximidades do bairro Vila Nova. Essa rota permitirá que veículos pesados evitem o centro da cidade, facilitando o tráfego e preservando a área histórica (ES HOJE, 2025).

O projeto faz parte do Plano Estratégico de Desenvolvimento 2030 do Espírito Santo e será financiado por um empréstimo de US\$ 162,4 milhões (aproximadamente R\$ 919,8 milhões) aprovado pelo Banco Mundial. Esses recursos serão destinados à melhoria da infraestrutura rodoviária no estado, incluindo a construção de contornos em Santa Teresa e Santa Leopoldina (A GAZETA, 2025).

5. IDENTIFICAÇÃO PRÉVIA DA PROBLEMÁTICA LOCAL

A identificação inicial das questões a serem analisadas será fundamentada na coleta de dados primários e na Primeira Reunião Técnica com representantes da administração municipal, resultando em uma síntese das informações e na interpretação do contexto e das especificidades locais.

87

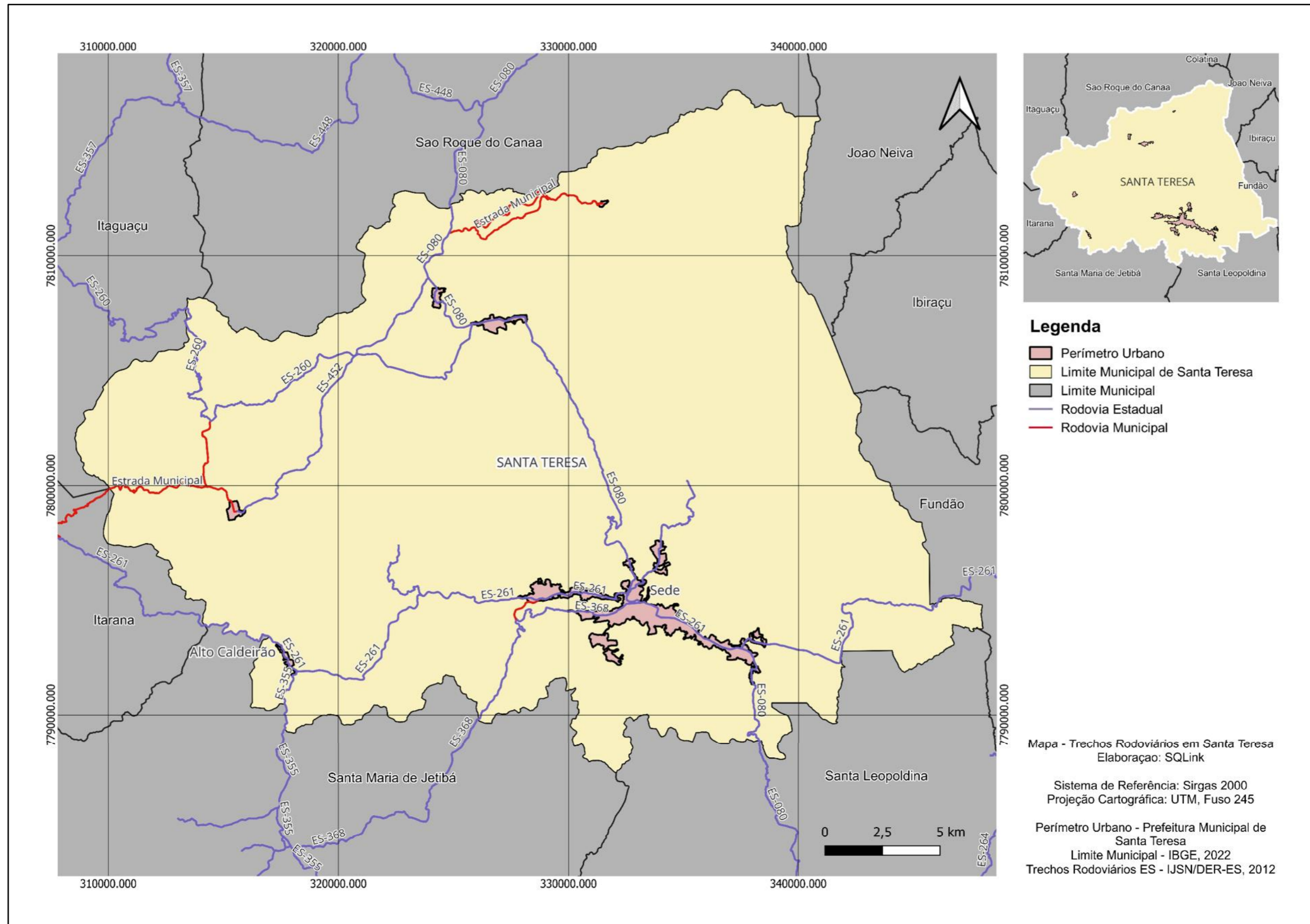
5.1 ACESSO AO MUNICÍPIO

Santa Teresa, situada na região serrana do Espírito Santo, destaca-se pelo intenso fluxo rodoviário impulsionado por seu potencial turístico. A cidade conecta-se a municípios vizinhos e facilita a circulação interna por meio de importantes rodovias estaduais. A ES-261, por exemplo, liga Santa Teresa a Fundão, proporcionando acesso à BR-101 e facilitando deslocamentos para a capital, Vitória, e outras regiões. Já a ES-080 conecta o município a São Roque do Canaã, ao norte, e a Santa Leopoldina, ao sul, oferecendo rotas estratégicas dentro do estado.

Em dezembro de 2024, o governador Renato Casagrande inaugurou as obras de revitalização das rodovias ES-261 e ES-355 nos trechos que atravessam Santa Teresa, Caldeirão e Santa Maria de Jetibá. Com um investimento de R\$ 39 milhões, as intervenções abrangeram 22 quilômetros, visando aprimorar a sinalização e a infraestrutura viária (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2024).

Além disso, em janeiro de 2025, foram retomadas as obras de pavimentação do Circuito Caravaggio, uma iniciativa do governo estadual para fortalecer o agroturismo na região. Com um aporte de R\$ 14,9 milhões, o trecho de 7,6 quilômetros, que se inicia na Rodovia ES-261, receberá blocos intertravados, garantindo maior durabilidade e facilitando o escoamento da água. A expectativa é que essa melhoria impulse o turismo local e melhore a qualidade de vida da população rural (SEAG, 2025).

Mapa 29 - Localização e Rodovias



Fonte: IJSN, 2018.

5.2 SISTEMA VIÁRIO

Nos termos do artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), cabe aos municípios, no âmbito de sua circunscrição, exercer competências como o cumprimento e a fiscalização da legislação de trânsito, bem como o planejamento, projeto, regulamentação e operação do trânsito de veículos, pedestres e animais. Também lhes compete implantar, manter e operar os sistemas de sinalização e os dispositivos de controle viário, entre outras atribuições. Mas cabe destacar que a aplicação deste artigo necessita da municipalização do trânsito através de Lei Específica.

Na prática, a atuação do DETRAN nas questões de trânsito do município contribui para a organização e funcionamento da mobilidade local, especialmente considerando a carência, na maioria dos municípios, de profissionais qualificados para realizar a gestão técnica do sistema viário.

A hierarquia viária é parte integrante da Lei nº 031/2020 – Sistema Viário Básico, onde é apresentado no anexo 7 um mapeamento da hierarquia viário no município. No anexo 6 é apresentando as seções transversais para via local, coletora, arterial, ciclovia e padrão de calçadas. Nas tabelas abaixo tem-se as funções características de cada uma das categorias da hierarquização viária.

Tabela 16 - Hierarquia do Sistema Viário

Categoria	Característica
I Via Arterial	Via intraurbana que possui função de ligação de longa distância, interliga distritos e regiões diversas ao núcleo urbano, concentram um número representativo de atividades não residenciais e conciliam tráfego de passagem com fluxo de integração e distribuição para vias coletoras e locais principais;
II Via Coletora	Via intraurbana que realiza o escoamento, coleta e distribuição de fluxos de conjunto de bairros para as vias arteriais;
III Via Local Principal	Via principal de bairro que conecta o bairro a vias coletoras ou arteriais e distribui o fluxo de veículos pelas vias locais do próprio bairro e registra maior diversidade de uso;
IV Via Local	Via interna de bairro que serve, predominantemente, as necessidades de circulação dos moradores no acesso aos seus imóveis;
V Via Especial	Via que se destina exclusivamente a tráfego com características específicas tais como pedestres, cargas e bicicleta.

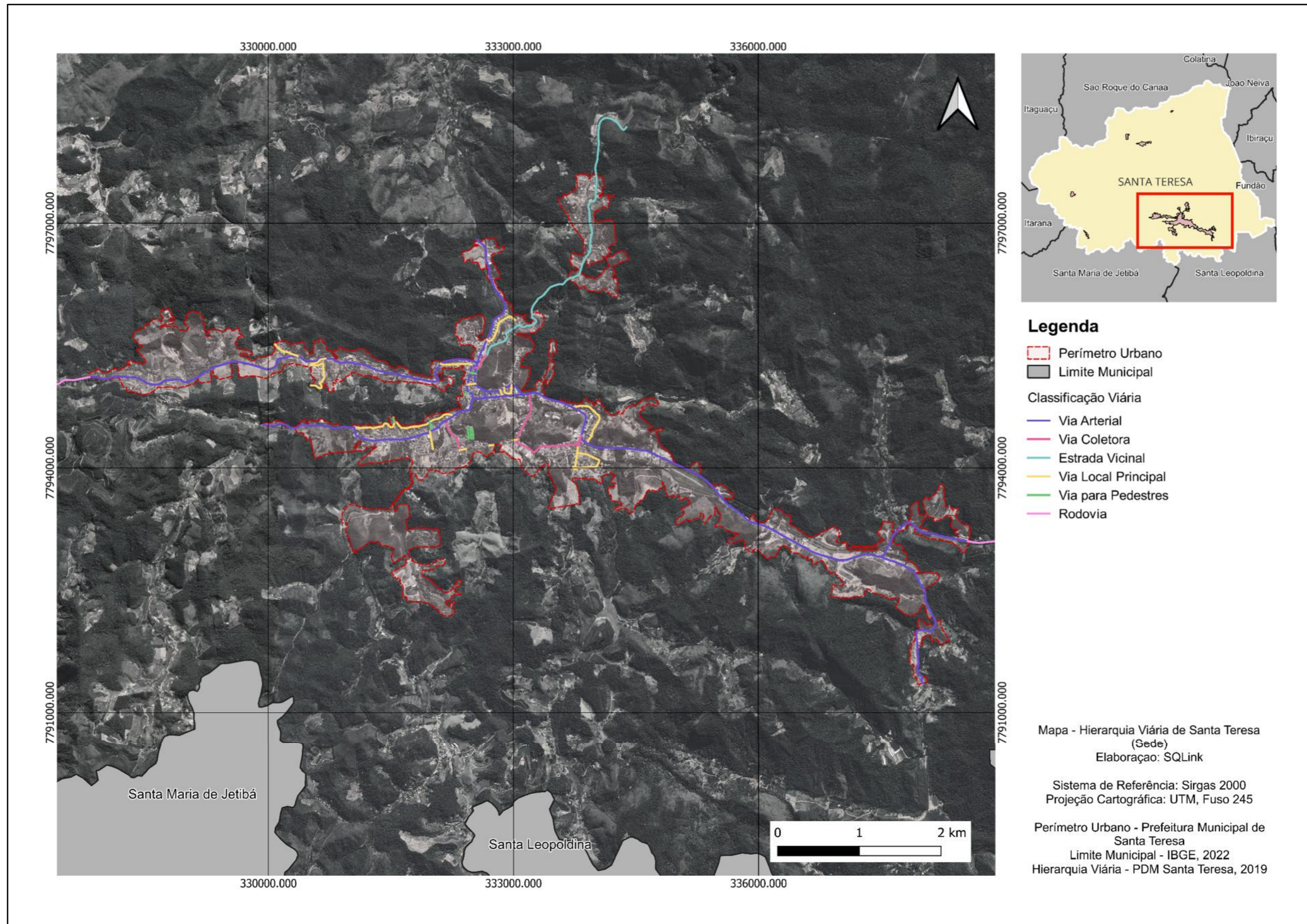
Fonte: SANTA TERESA, 2020.

Tabela 17 - Características e Dimensões das vias

	Via Arterial	Via Local (Até 300m)	Extensões de 300 a 600m	Extensões Superior a 600m	Via Local Principal (Até 600m)	Extensões Acima de 600m	Via Coletora
Seção Normal da Via (m)	20,50	8,40	9,00	11,50	12,50	15,00	16,00
Caixa de Rolamento (m)	15,50	6,00	6,00	8,50	8,50	11,00	12,00
Número de Faixas de Rolamento	2	1	1	1	1	1	1
Faixa de Rolamento (m)	7,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	-
Número de faixas de estacionamento	-	-	-	1	1	2	2
Faixa de Estacionamento	-	-	-	2,50	2,50	2,50	-
Calçadas (m)	2,50	1,20	1,50	1,50	2,00	2,00	2,00 a 2,50
Ciclovia (m)	-	-	-	-	-	-	-
Canteiro Central (m)	1,50	-	-	-	-	-	-

Fonte: SANTA TERESA, 2020.

Mapa 30 - Hierarquia Viária



Fonte: SANTA TERESA, 2019. Modificado pelos Autores, 2025.

Em Santa Teresa, não há interseções semaforizadas no perímetro urbano. As principais interseções da cidade são controladas por outros dispositivos de sinalização, como placas e faixas, não havendo, portanto, semáforos em funcionamento no território municipal.

5.3 TRÂNSITO

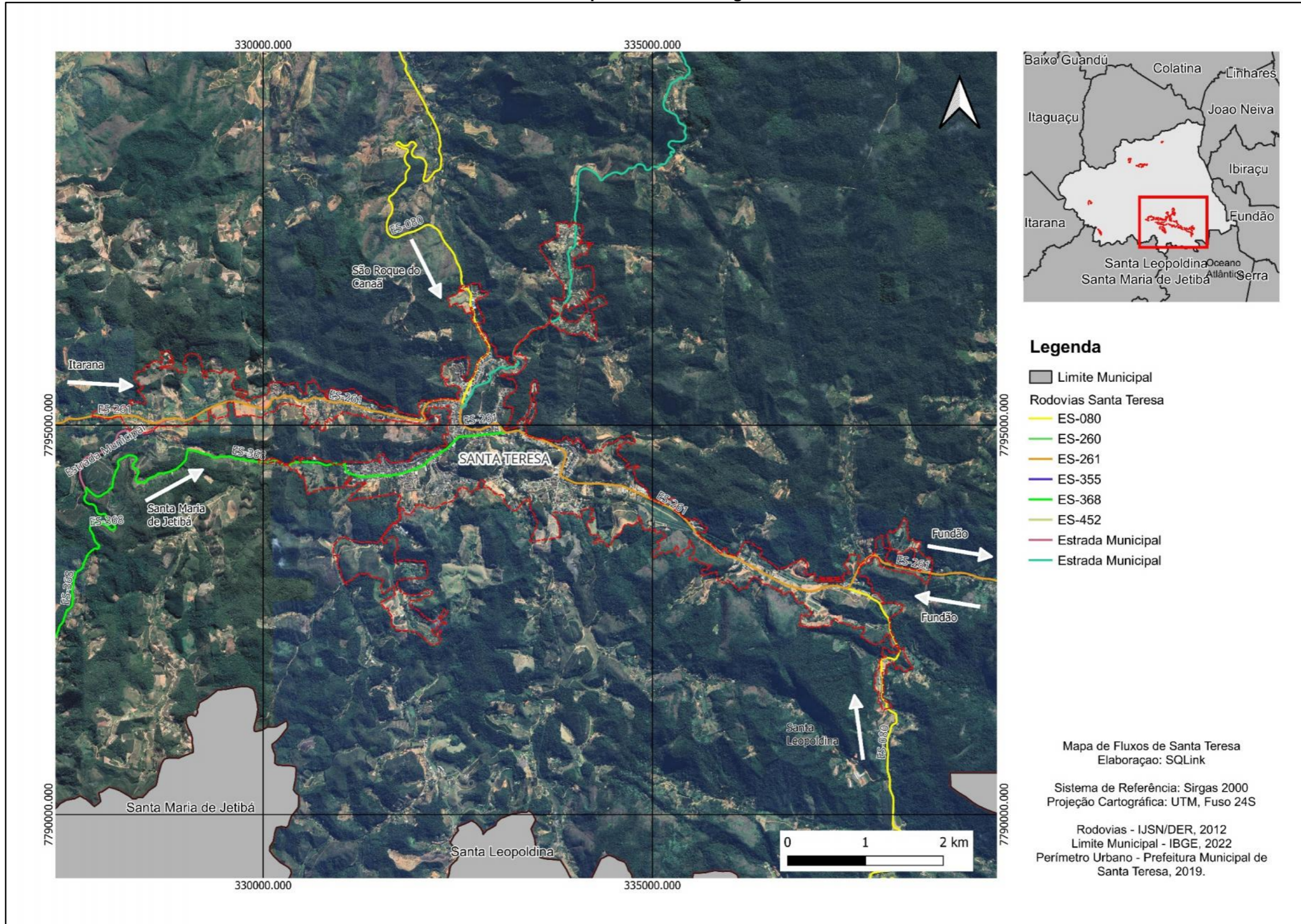
Localizado na região serrana do Espírito Santo, o município de Santa Teresa possui uma rede viária essencial para sua conectividade com outras cidades do estado. O acesso ao município se dá principalmente pela ES-080, uma das principais rodovias estaduais, que liga Santa Teresa a municípios como Fundão e Colatina, facilitando a ligação com a BR-101 e permitindo um fluxo contínuo de veículos entre a capital Vitória e o interior do estado.

Além da ES-080, outras rodovias estaduais desempenham um papel fundamental no deslocamento dentro e fora do município. A ES-261, por exemplo, conecta Santa Teresa a Santa Maria de Jetibá, importante polo agrícola do Espírito Santo. Já a ES-164 possibilita o acesso a cidades vizinhas, como Itaguaçu e São Roque do Canaã, promovendo o escoamento da produção agrícola e o deslocamento da população.

As condições das vias que cortam o município variam conforme o trecho, com alguns segmentos pavimentados e bem conservados, enquanto outros ainda necessitam de melhorias na infraestrutura. Nos últimos anos, projetos de revitalização e manutenção têm sido executados pelo governo estadual, visando aprimorar a segurança e a mobilidade na região.

O relevo montanhoso de Santa Teresa impõe desafios à circulação, especialmente em períodos chuvosos devido ao risco de deslizamentos. Ainda assim, a malha viária do município é essencial para seu desenvolvimento econômico, fortalecendo o turismo e a integração regional. O Mapa a seguir demonstra as rotas de carga que chegam e saem do município.

Mapa 31- Rota de Carga



Fonte: SQLink, 2025.

O Município de Santa Teresa está inserido em território de relevo montanhoso e compartilha limites com os municípios de Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, Fundão, Itarana e São Roque do Canaã. Sua sede funciona como núcleo convergente de diversos eixos rodoviários estaduais, a saber:

- J ES-080: Principal eixo de conexão com a região litorânea (Fundão e Santa Leopoldina), apresentando dois pontos de entrada no município. Trata-se da via com maior potencial de fluxo turístico e de integração com a Região Metropolitana da Grande Vitória.
- J ES-260: Rodovia que conecta Santa Maria de Jetibá a Santa Teresa, com função primordial no escoamento da produção agropecuária e mobilidade regional.
- J ES-261: Conexão com o município de Itarana, cuja função é complementar à logística regional.
- J ES-355, ES-368 e ES-452: Eixos secundários e internos, com papel de suporte na distribuição urbana e regional, reforçando a malha funcional da sede e entorno imediato.

Nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) e do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), o Município de Santa Teresa possui competências legais para organizar, planejar e interligar os sistemas viários que afetam sua área urbana e rural, sobretudo no tocante à integração intermunicipal de modais (art. 6º, II e art. 8º da Lei 12.587/2012); à gestão da infraestrutura viária no âmbito do território municipal, incluindo a articulação com rodovias estaduais (art. 30, V e VIII da CF/88); à promoção da mobilidade sustentável com atenção à acessibilidade, eficiência logística e inclusão social (arts. 4º, 6º e 7º da Lei 12.587/2012).

Segundo o IBGE (2010), a cidade de Santa Teresa contava com 23.843 habitantes, em 2022 com 26.502 habitantes e, estima-se que a população atualmente esteja em mais 28 mil habitantes. Além do crescimento populacional, observa-se um crescimento do número de veículos por habitante. De acordo com o IBGE (2023), a frota atual conta com 11.978 veículos. Os dados analisados a partir de 2017 apontam

um crescimento acentuado da taxa de motorização, maior que o crescimento populacional.

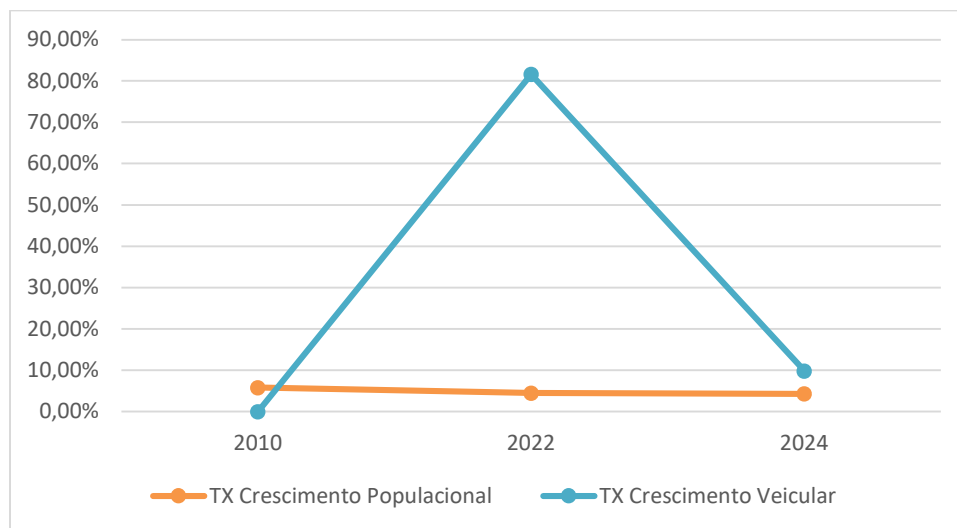
Tabela 18 - Taxa de Crescimento Populacional x Taxa de Crescimento Veicular

Ano	Habitantes	TX Crescimento Populacional	Veículos Cadastrados	TX Motorização veicular	TX Crescimento Veicular
2010	21.823	5,82%	9.799	0,45	-
2022	22.808	4,51%	17.796	0,78	81,61%
2024	23.796*	4,33%	19.552	0,82	9,87%

*estimativa populacional conforme IBGE.

Fonte: IBGE, 2024.

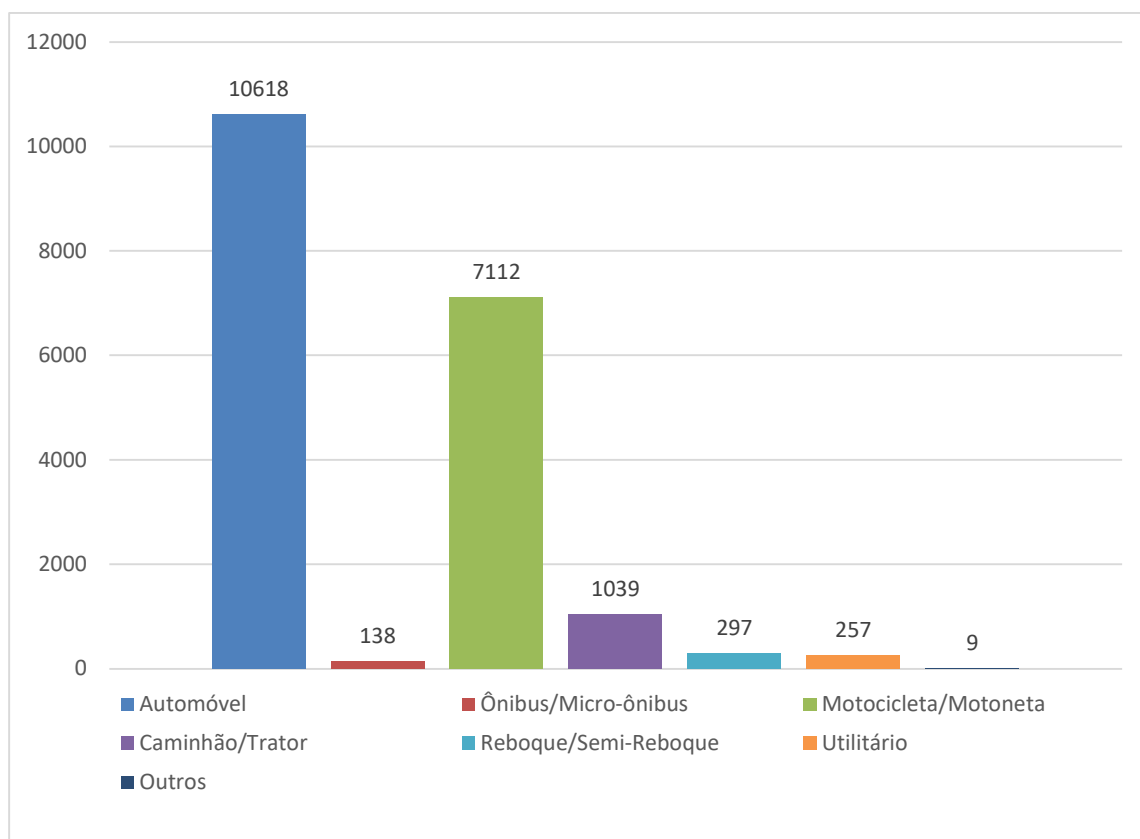
Gráfico 2 - Taxa de Crescimento Populacional x Taxa de Crescimento Veicular



Fonte: IBGE (2024).

A seguir, o gráfico apresenta a distribuição dos diferentes tipos de veículos registrados.

Gráfico 3- Distribuição dos Veículos Registrados



Fonte: IBGE (2024).

A caracterização e os dados disponíveis de acidentes, referem-se aos dados de 2017 a março de 2025 com registros de óbitos em acidentes de trânsito. Os dados estão disponíveis no Observatório de Segurança Pública do Governo do Estado e propõe um panorama geral da segurança no estado e nos municípios.

Em relação aos dados de vítimas de atropelamento, tem-se os seguintes dados:

Tabela 19 - Quantidade de vítimas por mês - 2017 a março de 2025.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
JAN					1		1		1
FEV	1				1				1
MAR					2				1
ABR	1		2		1		1		
MAI		1		1		1		1	
JUN	1		1		1	1	1	1	
JUL								1	
AGO		1	2			1			
SET			1		1	1		1	
OUT		1		1			2	1	
NOV	1		1						
DEZ	2	1	1			1	2		
TOTAL	6	4	8	2	7	5	7	5	3

Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

Quanto ao tipo de acidente, tem-se:

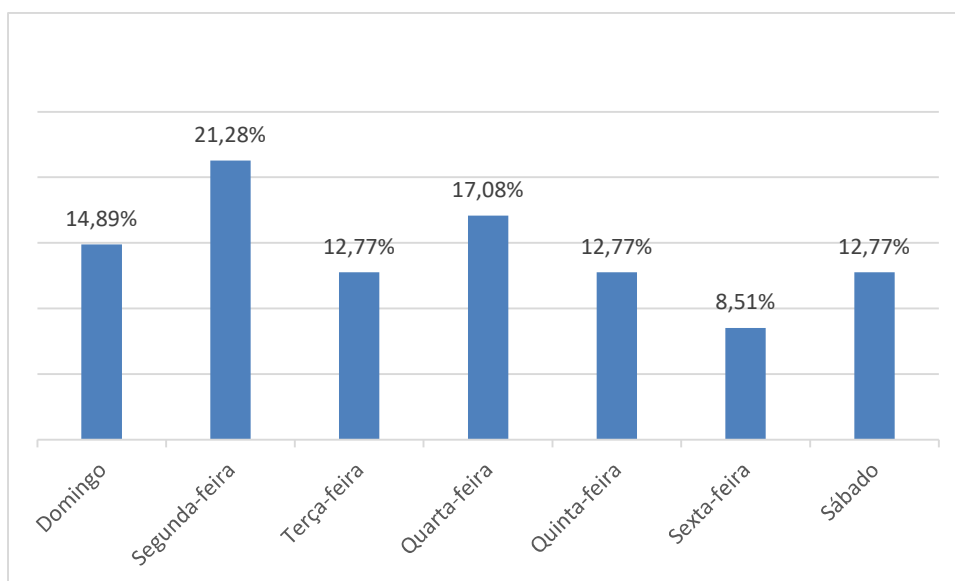
Tabela 20 - Tipo de Acidente - 2017 a março de 2025.

TIPO DE ACIDENTE	% DO TOTAL
COLISÃO	40,43%
TOMBAMENTO	21,28%
CHOQUE	14,89%
CAPOTAMENTO	12,77%
ATROPELAMENTO COM PEDESTRE	10,64%
TOTAL	100,00%

Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

Quanto a distribuição por dia da semana, temos:

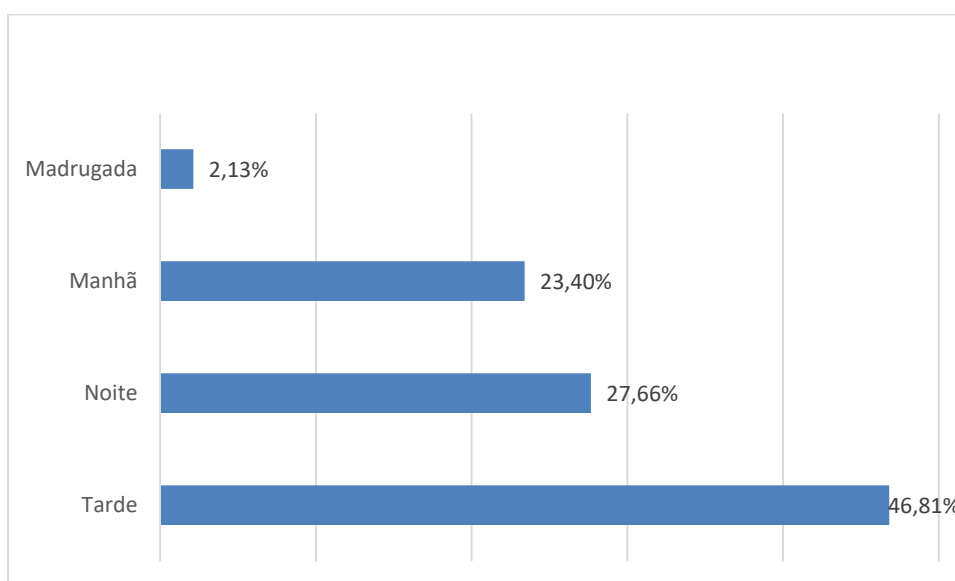
Gráfico 4 - Distribuição por dia da Semana (2017 a março de 2025)



Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

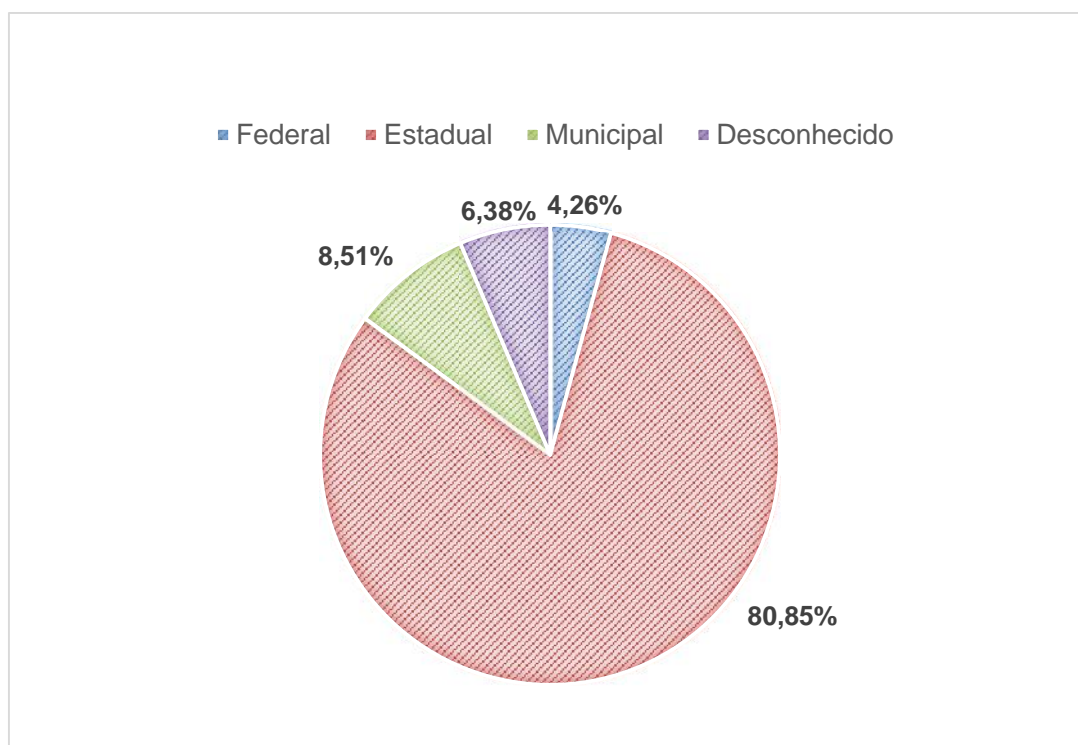
A distribuição por faixa horária é a seguinte:

Gráfico 5 - Faixa Horária dos Óbitos (2017 a março de 2025).



Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

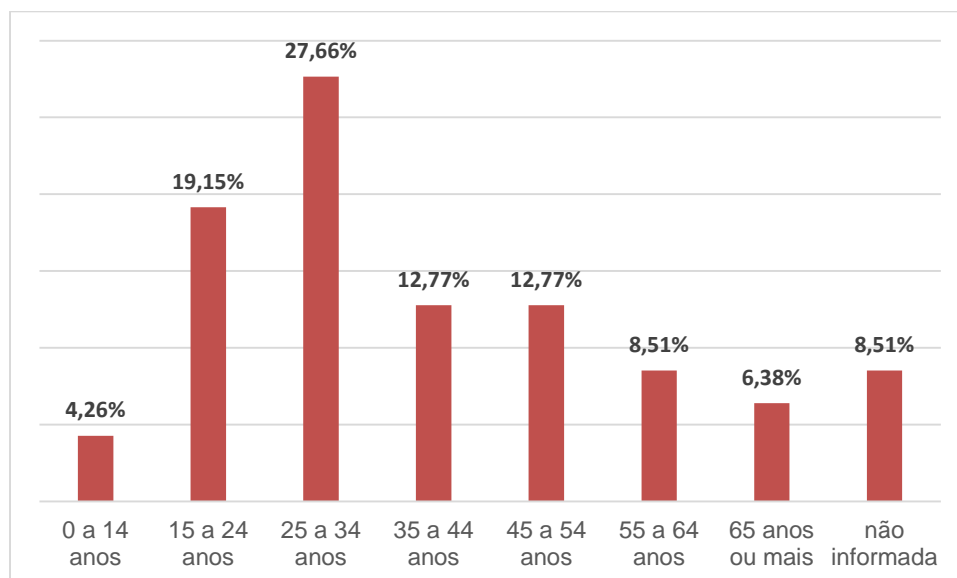
Gráfico 6 - Tipo de Via (2017 a março de 2025)



Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

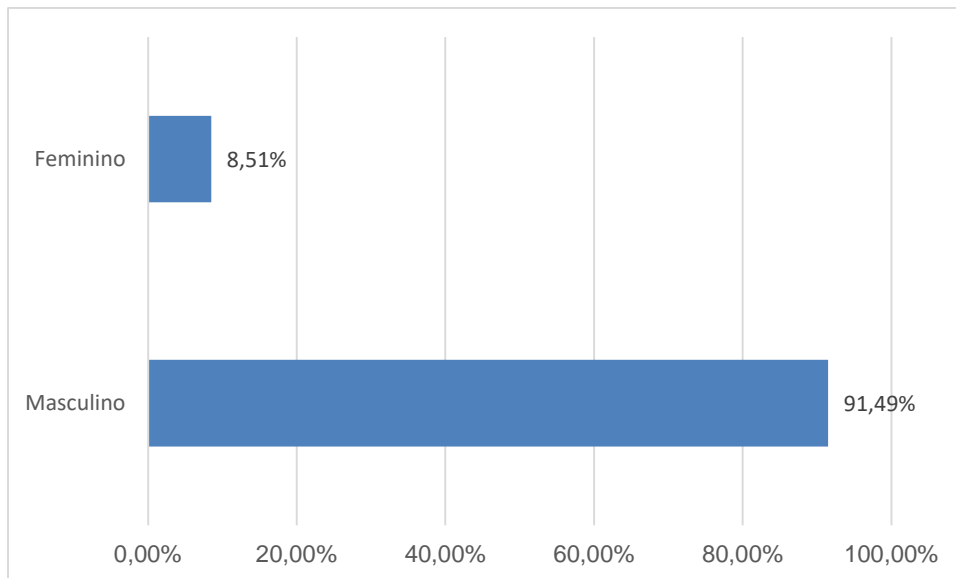
Quanto a faixa etária:

Gráfico 7 - Faixa Etária (2017 a março de 2025).



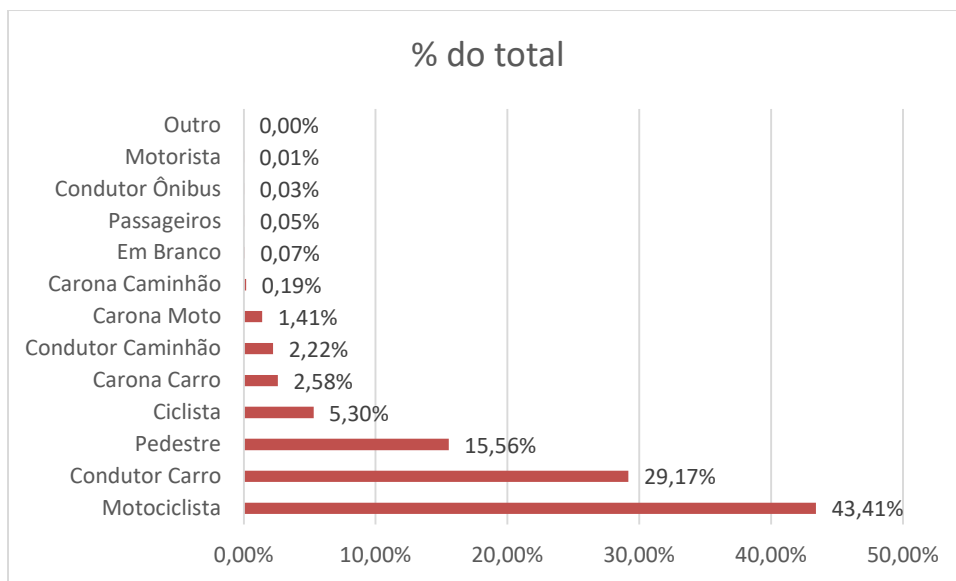
Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

Gráfico 8 - Sexo das Vítimas (2017 a 2025)



Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

Gráfico 9 - Vítimas (2017 a março de 2025).



Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, 2025.

5.4 QUALIDADE DO AR

A análise da qualidade do ar em Santa Teresa é um passo fundamental para a elaboração de um Plano de Mobilidade eficaz. No Brasil, os parâmetros que regem essa avaliação são definidos pela Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que institui a Política Nacional do Meio Ambiente. Essa legislação é complementada por resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), como a de nº 005/1989, que criou o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (PRONAR), e a de nº 003/1990, que estabelece os padrões de qualidade do ar.

102

A Resolução CONAMA nº 003/1990 classifica os padrões de qualidade do ar em primários e secundários, abrangendo poluentes como partículas totais em suspensão, partículas inaláveis, fumaça, dióxido de enxofre, monóxido de carbono, ozônio e dióxido de nitrogênio.

A poluição atmosférica é resultado de duas categorias principais de fontes: fixas e móveis. As fontes fixas – também chamadas de estacionárias ou pontuais – ocupam áreas relativamente limitadas, permitindo a avaliação direta no local de emissão. Nessa categoria, destacam-se atividades industriais, de mineração e de geração de energia em usinas termelétricas, todas com alto potencial poluidor. Fontes naturais, como a maresia e o vulcanismo, também são consideradas fontes fixas, por influenciarem a composição atmosférica (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE).

Já as fontes móveis referem-se a emissores em deslocamento, como veículos automotores, trens, aviões e embarcações. Em áreas urbanas, os veículos automotores se sobressaem como principais responsáveis pela poluição do ar, devido à sua alta concentração e à emissão direta de poluentes no ambiente urbano (AMBIENTE BRASIL).

Esses padrões visam proteger a saúde pública e o meio ambiente, fornecidos como referência para o monitoramento e controle da umidade atmosférica.

O estado do Espírito Santo possui 3 estações de monitoramento da qualidade do Ar, sendo:

Tabela 21 - Localização das Estações de Monitoramento da qualidade do Ar no ES.

Estação	Localização
RAMQAR RG	Localizada na Região da Grande Vitória
RAMQAR SUL	Localizada nos municípios de Anchieta e Guarapari
RAMQAR NORTE	Localizada no município de Linhares

Fonte: IEMA, 2023.

A resolução CONAMA nº 003/1990, aborda sobre os padrões da qualidade do ar:

Art. 1.º - São padrões de qualidade do ar as concentrações de poluentes atmosféricos que, ultrapassadas, poderão afetar a saúde, a segurança e o bem-estar da população, bem como ocasionar danos à flora e à fauna, aos materiais e ao meio ambiente em geral.

Parágrafo Único - Entende-se como poluente atmosférico qualquer forma de matéria ou energia com intensidade e em quantidade, concentração, tempo ou características em desacordo com os níveis estabelecidos, e que tornem ou possam tornar o ar:

- I - Impróprio, nocivo ou ofensivo à saúde;
- II - Inconveniente ao bem-estar público;
- III - Danoso aos materiais, à fauna e flora.
- IV - Prejudicial à segurança ao uso e gozo da propriedade e às atividades normais da comunidade.

(CONAMA, 1990).

Já a Resolução nº 005/1989, aborda:

- I - Instituir o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR, como um dos instrumentos básicos da gestão ambiental para proteção da saúde e bem-estar das populações e melhoria da qualidade de vida com o objetivo de permitir o desenvolvimento econômico e social do país de forma

ambientalmente segura, pela limitação dos níveis de emissão de poluentes por fontes de poluição atmosférica com vistas a:

- a) uma melhoria na qualidade do ar;
- b) o atendimento aos padrões estabelecidos;
- c) o não comprometimento da qualidade do ar em áreas consideradas não degradadas.

(CONAMA, 1989).

A poluição atmosférica é formada por uma variedade de poluentes que impactam negativamente a saúde humana e o meio ambiente. A seguir, a descrição dos principais poluentes segundo o Ministério do Meio Ambiente (2022):

104

Material Particulado (MP): São partículas sólidas ou líquidas muito pequenas que permanecem suspensas no ar, compostas por uma gama de substâncias químicas. Quando têm diâmetro inferior a 2,5 μm (PM_{2,5}), são classificadas como inaláveis, podendo atingir as regiões mais profundas do sistema respiratório e causar doenças pulmonares e cardiovasculares.

Monóxido de Carbono (CO): Gás sem cor e sem cheiro, gerado pela queima incompleta de combustíveis fósseis, como carvão, gás natural ou madeira. Altamente perigoso, interfere na capacidade do corpo de transportar oxigênio, podendo provocar sérios efeitos à saúde. Altas concentrações de CO são registradas, especialmente, em áreas de tráfego intenso.

Metano (CH₄): Trata-se do hidrocarboneto mais simples e representa um relevante gás de efeito estufa. Apesar de estar presente em menores quantidades que o dióxido de carbono (CO₂), o metano possui um potencial de aquecimento global consideravelmente maior.

Hidrocarbonetos Não-Metano (NMHC): São compostos orgânicos voláteis (COV), excluindo-se o metano. Originam-se da queima incompleta de combustíveis e, em presença de luz solar, participam da formação de ozônio na baixa atmosfera (ozônio troposférico), prejudicial à saúde humana.

Aldeídos (RCHO): São compostos orgânicos que incluem substâncias como formaldeído e acetaldeído. O formaldeído é um dos responsáveis pela formação de ozônio troposférico, podendo provocar irritação nos olhos, nariz e garganta, além de outros efeitos negativos à saúde.

Óxidos de Nitrogênio (NO_x): Envolvem o dióxido de nitrogênio (NO₂) e o óxido nítrico (NO), gerados pela reação entre oxigênio e nitrogênio em altas temperaturas, como ocorre na combustão dos motores. Esses gases são precursores do ozônio troposférico (O₃) e estão associados a impactos na saúde humana e no meio ambiente.

Destaca -se que é inviável realizar um prognóstico preciso quanto à concentração de substâncias atmosféricas, uma vez que a dispersão está diretamente ligada à incidência de ventos e outros fatores naturais ou não, pertinentes à dispersão. Contudo, no cenário analisado, percebe-se que a poluição atmosférica em maior quantidade é o monóxido de carbono (CO) e o maior responsável é o automóvel particular.

Tabela 22 - Emissão Atmosférica por tipo de Veículo (kg/Ano) na cidade de Santa Teresa

TIPO	QUANTIDADE	MÉDIA DE KM/ANO*	CO (KG/ANO)	NOX (KG/ANO)	NMHC (KG/ANO)	MP (KG/ANO)	RCHO (KG/ANO)	CH4 (KG/ANO)
AUTOMÓVEL	7685	8.000	491.840	30.740	49.184	3.074	6.148	12.296
CAMINHÃO	949	50.000	71.175	332.150	18.980	18.980	7.117,50	4.745
CAMINHÃO TRATOR	76	50.000	5.700	26.600	1.520	1.520	570	380
CAMINHONETE	2508	12.000	240.768	15.048	24.076,80	1.504,80	3.009,60	6.019,20
CAMIONETA	425	12.000	40.800	2.550	4.080	255	510	1.020
CICLOMOTOR	17	3.000	510	5,1	76,5	5,1	2,55	15,3
MICROÔNIBUS	78	15.000	2.340	9.360	585	585	234	117
MOTOCICLETA	5897	6.000	353.820	3.538,20	53.073	3.538,20	1.769,10	10.614,60
MOTONETA	1198	4.000	47.920	479,2	7.188	479,2	239,6	1.437,60
ÔNIBUS	138	50.000	13.800	55.200	3.450	3.450	1.380	690
TRATOR DE RODAS	14	3.000	84	84	16,8	12,6	4,2	8,4
TRICICLO	9	3.000	270	2,7	40,5	2,7	1,35	8,1
UTILITÁRIO	257	15.000	30.840	1.927,50	3.084	192,75	385,5	771
OUTROS	4	10.000	200	40	32	8	4	8
TOTAL	19255	241.000	1300067,00	477724,7	165386,6	33607,35	21375,4	38130,2

*média conforme estabelecida em estudos do Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA (2017)

Fonte: SQLink, 2025.

5.5 ALAGAMENTOS

Inundações e alagamentos ocorrem frequentemente, impactando a mobilidade urbana e causando prejuízos materiais, além de representarem risco à vida.

O Plano Municipal de Proteção e Defesa Civil (2022), elaborado pela Defesa Civil Municipal, reúne informações essenciais sobre esses eventos, incluindo medidas preventivas e ações a serem adotadas em situações de desastres naturais. O documento também mapeia as áreas de risco no município.

107

5.5.1 Identificação de áreas suscetíveis a inundação

Sede

) **Bairro Vila Nova – Risco Muito Alto**

A partir da Rua Amadio Bringuenti (Distribuidora do Jota) até a Rua Cirilo Belumati (antiga Distribuidora Carretta) todas as residências próximas ao leito do Córrego São Pedro.

) **Bairro Alvorada – Risco Moderado**

Rua São José, mesmo distante do leito do Córrego São Pedro, o local é corriqueiro pontos de alagamento, devido ao fato de estar localizado na parte baixa entre dois vales e sua rede de escoamento não ser suficiente.

) **Centro – Risco Muito Alto**

Todas as residências e pontos comerciais próximos ao leito do Córrego São Pedro, Córrego São Lourenço e Rio Timbuí.

) **Dois Pinheiros – Risco Muito Alto**

Todas as residências próximas a ponte na entrada da Rua Hilario Pasolini.

) **João Júlio Miglioreli/Centenário – Risco Muito Alto**

Todas as residências próximas ao leito do Rio Timbuí.

) **Penha – Risco Alto**

Todas as residências próximas ao leito do Rio Timbuí.

Distritos

-) **Santo Antônio do Canaã – Risco Alto**
Rodovia Armando Martineli, em frente a DPM até a rua da Igreja.
-) **Alto Caldeirão – Risco Moderado**
Todas as residências as margens do Rio Santa Maria.
-) **Várzea Alegre – Risco Moderado**
Residências próximas ao leito do Rio Santa Maria e próximas ao centro de treinamento de agricultores.
-) **São João de Petrópolis – Risco Moderado**
Todas as residências as margens do Rio Santa Maria.
(DEFESA CIVIL DE SANTA TERESA)

5.5.2 Do Planejamento

O plano de contingência determina que as principais ações a serem desenvolvidas quando ocorrer incidentes naturais:

As ações de preparação, resposta e reconstrução deverão ser tomadas de forma alinhada com objetivo de ser executada da melhor forma a atender os anseios e necessidades da sociedade. Devido a isto, as decisões conjuntas e planos de ações municipais partirão da SCO (Sistema de Comando e Operações) composto pelos membros do Comitê Municipal de Proteção e Defesa Civil e seus integrantes, podendo estes ser convocados a qualquer momento pelo Gabinete do Prefeito ou COMPDEC de acordo com a necessidade de cada adversidade que possa surgir. Estando todos os membros determinados cientes de suas responsabilidades e atribuições junto a este PMPDEC. (PLANO DE CONTINGÊNCIA MUNICIPAL, DEFESA CIVIL – 2022)

É fundamental realizar uma análise prévia das áreas de risco antes da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Essa avaliação não apenas orienta o planejamento

viário, mas também influencia a infraestrutura relacionada, como sistemas de drenagem, saneamento básico, zonas habitacionais e a expansão urbana. Integrar a gestão de riscos ao planejamento urbano é essencial para mitigar desastres e promover o desenvolvimento sustentável das cidades.

5.6 POLOS GERADORES DE VIAGENS

Os Polos Geradores de Tráfego (PGTs) são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem um elevado volume de deslocamentos, impactando significativamente a circulação viária em seu entorno e, em alguns casos, comprometendo a acessibilidade de toda a região. Exemplos comuns incluem shoppings centers, estádios, aeroportos, rodoviárias, universidades, hospitais e grandes supermercados.

A instalação desses empreendimentos pode gerar desafios como congestionamentos e ocupação inadequada das vias públicas para estacionamento. Isso ocorre porque os PGTs costumam demandar um fluxo de tráfego superior ao previsto para a infraestrutura existente, afetando sua capacidade de funcionamento.

Para reduzir esses impactos, é fundamental que os municípios adotem diretrizes específicas e implementem processos rigorosos de licenciamento. Esses processos normalmente exigem a realização de estudos de impacto viário, que avaliam as consequências do empreendimento no trânsito local e determinam as medidas necessárias para mitigar seus efeitos. Além disso, pode ser exigida a realização de melhorias na infraestrutura, como a construção de vias de acesso, alargamento de ruas e instalação de semáforos, garantindo a fluidez do tráfego e a segurança de pedestres e motoristas.

Vale ressaltar que os critérios para classificar um empreendimento como Polo Gerador de Tráfego podem variar de acordo com a legislação municipal,

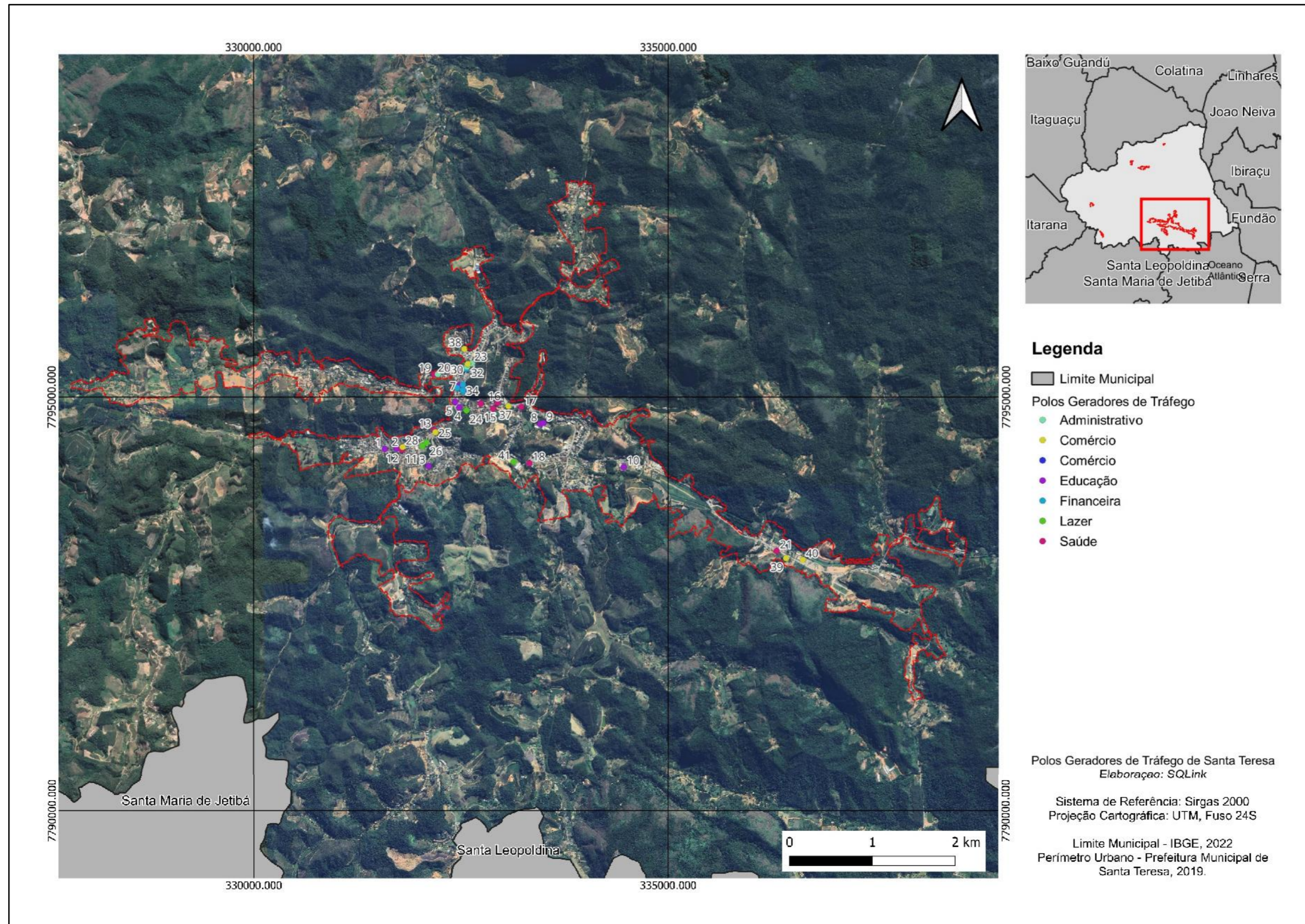
considerando aspectos como área construída, número de vagas de estacionamento e fluxo diário de pessoas.

Em Santa Teresa, os PGT foram subdivididos em:

-) **Cotidianos:** Espaços de uso diário pela população, incluindo supermercados, indústrias, unidades de pronto atendimento, UBS, escolas públicas e particulares, bancos, prefeituras, estabelecimentos comerciais, CRAS, entre outros.
-) **Turísticos:** Locais de interesse turístico no município, como clubes, praças, parques, centros culturais e praias. No caso de Santa Teresa, destaca-se o Centro Histórico, Museu de Biologia Professor Mello Leitão, Rua do Lazer e Circuito Caravaggio.

Os Polos Geradores de Tráfego (PGTs) de Santa Teresa são um dos critérios considerados na formulação de ações e propostas para a adequação dos sistemas de transporte locais. A seguir, são apresentados os PGT identificados no município.

Mapa 32 - Polos Geradores de Tráfego



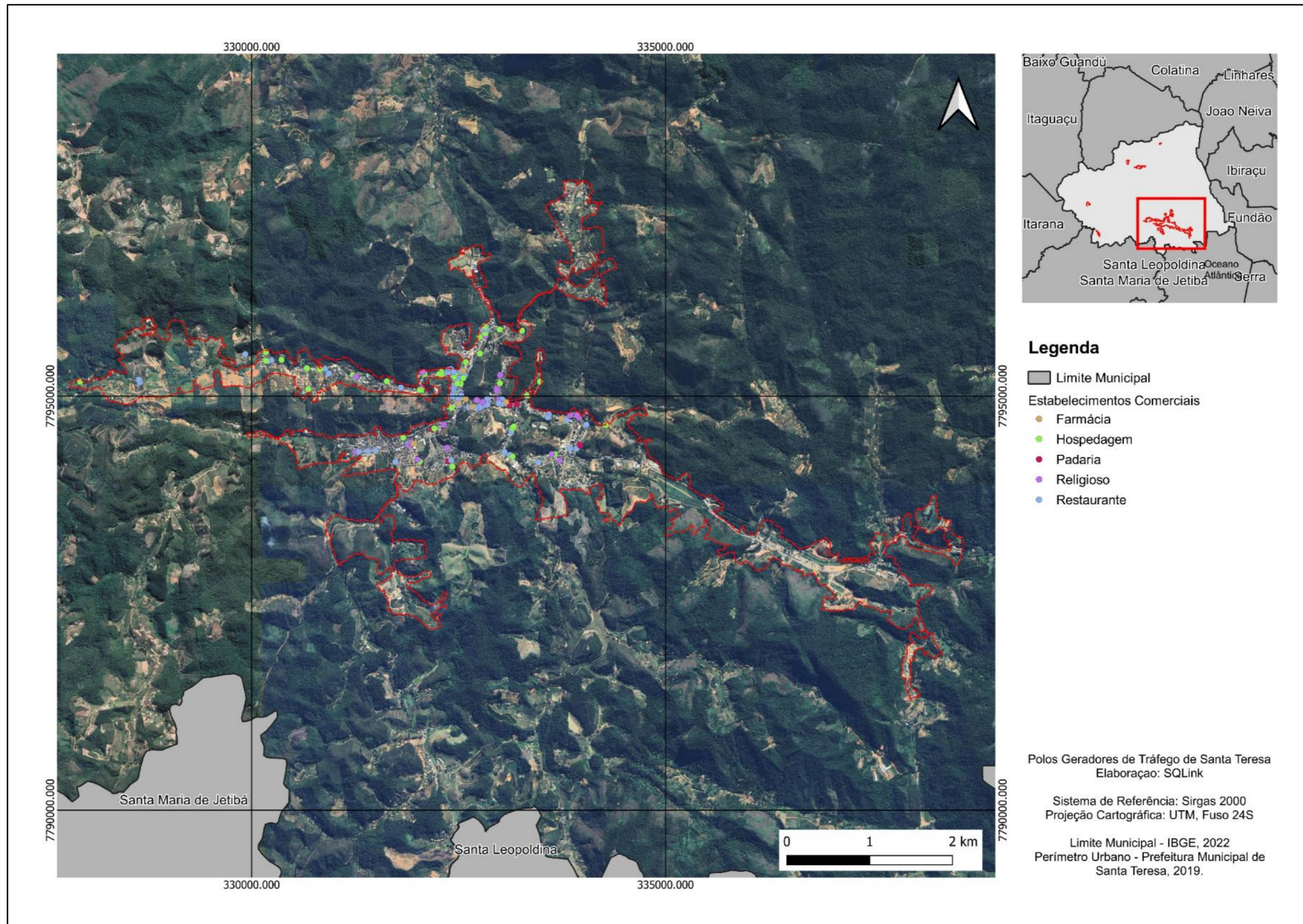
Fonte: SQLink, 2025.

Tabela 23 - Tabela dos Polos Geradores de Tráfego Cotidianos

ID	TIPO	NOME
1	Educação	EEEFM José Pinto Coelho
2	Educação	EMEI Emilinha
3	Educação	CAEE Manoel Valetim
4	Educação	Escola Santa Catarina
5	Educação	EMEI Pessanha Póvoa
6	Educação	Universidade Aberta do Brasil - UAB
7	Educação	EMEI Nonna Cizela
8	Educação	Educandário Seráfico São Francisco de Assis - ESFA
9	Educação	Escola Superior São Francisco de Assis - ESFA
10	Educação	EMEF Professor Ethevaldo Damazio
11	Saúde	ESF do Centro e Vila Nova
12	Saúde	ESF de Alvorada e Aparecidinha
13	Saúde	Núcleo de Atendimento ao Portador de Deficiência - NAPD
14	Saúde	Centro Municipal de Apoio Psicossocial - CAPS
15	Saúde	Policlínica de Santa Teresa
16	Saúde	Policlínica Saúde da Mulher
17	Saúde	Policlínica Saúde da Criança e Adolescente
18	Saúde	Hospital Madre Regina Protamann
19	Saúde	Unidade de Saúde da Família de Tabocas - São Lourenço
20	Saúde	Centro Municipal de Apoio Psicossocial
21	Saúde	Unidade de Atendimento de Saúde da Família de Lombardia
22	Comércio	Supermercado Dalmaschio
23	Administrativo	Rodoviária
24	Lazer	Museu Professor Mello Leitão
25	Comércio	Supermercado Grupo Vila
26	Lazer	Ginásio Municipal de Santa Teresa
27	Lazer	Estádio Municipal Ângelo Frechiani
28	Comércio	Supermercado Popular Smart
29	Administrativo	Agência dos Correios
30	Financeira	Caixa Econômica Federal
31	Administrativo	Oitava Companhia Independente PMES
32	Comércio	Supermercado MultiShow
33	Financeira	Banco do Brasil
34	Financeira	Banco Sicoob
35	Financeira	Banco Banestes
36	Financeira	Banco Bradesco
37	Comércio	Supermercado Merkal
38	Comércio	Supermercado Tresmann
39	Comércio	Claid's Biscoitos
40	Comércio	Cervejaria Teresense
41	Lazer	Parque de Exposições

Fonte: SQLink, 2025.

Mapa 33 - Estabelecimentos



Fonte: SQLink, 2025.

5.7 LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES DO SETOR DE TRANSPORTE

A análise do sistema de transporte em Santa Teresa requer a coleta e avaliação de dados referentes às diversas modalidades presentes no município. Além do transporte público e da infraestrutura cicloviária, é essencial que o diagnóstico da mobilidade urbana abranja informações sobre serviços de táxi, transporte escolar, transporte de cargas e possíveis operações ferroviárias. A obtenção e organização detalhada desses dados são fundamentais para delinear um panorama preciso da situação do transporte local.

114

5.7.1 Transporte Público Urbano

A cidade de Santa Teresa não possui transporte público urbano e não foi possível identificar quaisquer permissões e/ou concessões para o exercício do Transporte Público Coletivo na cidade.

5.7.2 Dos Pontos de Ônibus

Os pontos de ônibus sinalizados são utilizados pelo transporte escolar e pelo transporte intermunicipal.

Figura 1 - Ponto de Ônibus na Avenida Enrico Aurélio Hildebrando Ruschi



115

Fonte: SQLink, 2025.

Figura 2 - Ponto de Ônibus na Rua Bernardino Monteiro



Fonte: SQLink, 2025.

Figura 3 - Ponto de Ônibus na Avenida Barão Orlando Bonfim



Fonte: SQLink, 2025.

116

As imagens reforçam a análise do cenário atual dos pontos de ônibus no município, demonstrando que, apesar de devidamente sinalizados e utilizados no transporte escolar, esses locais carecem de infraestrutura básica, como abrigos que garantam proteção contra intempéries, como sol e chuva além de acessibilidade plena aos usuários.

O município iniciou os processos para instalação de Abrigos nos Pontos de embarque e desembarque de escolares sob o número de Processo Interno: nº 5081/2025.

5.7.3 Dos Pontos de Táxi

Mesmo não havendo um sistema de transporte coletivo em Santa Teresa, a cidade conta com pontos de táxi distribuídos na sede do município, com destaque para a região central e os arredores da rodoviária. Esses pontos funcionam como alternativa de mobilidade para a população.

Figura 4 - Ponto de Táxi na Rodovia Josil Espíndola Agostini



Fonte: SQLink, 2025.

117

Figura 5 - Ponto de Táxi na Rodovia Josil Espíndola Agostini



Fonte: SQLink, 2025.

Figura 6 - Ponto de Táxi na Avenida das Acácias



Fonte: SQLink, 2025.

5.7.4 Infraestrutura Ciclovária

O uso da bicicleta tem evoluído de uma atividade majoritariamente recreativa para uma alternativa viável de transporte nas áreas urbanas. Esse movimento é impulsionado pelo reconhecimento dos inúmeros benefícios do ciclismo, que abrangem aspectos econômicos, ambientais, energéticos e de saúde.

Adotar a bicicleta no dia a dia reduz despesas com combustível, manutenção de veículos motorizados e tarifas de transporte público. Além disso, a construção e manutenção de ciclovias e sistemas de compartilhamento de bicicletas exigem investimentos significativamente menores do que a infraestrutura voltada para automóveis.

Por ser um meio de transporte não poluente, o ciclismo contribui para a melhoria da qualidade do ar nas cidades. Além disso, a bicicleta se destaca pela sua eficiência energética, reduzindo a dependência de recursos não renováveis e promovendo um deslocamento mais sustentável.

O município de Santa Teresa, por possuir um relevo montanhoso, apresenta desafios para o uso da bicicleta como meio de transporte. No entanto, esse cenário pode ser aprimorado com investimentos em infraestrutura ciclovária adaptada ao terreno,

aliando segurança e acessibilidade. Além disso, a valorização da bicicleta como uma alternativa sustentável e eficiente pode incentivar seu uso, especialmente em trajetos estratégicos dentro da cidade.

Figura 7 - Ciclovía na Avenida Josil Espíndola Agostini



Fonte: Google Maps, 2025.

Figura 8 - Ciclovía na Avenida Josil Espíndola Agostini



Fonte: Google Maps, 2025.

5.7.5 Transporte Escolar Municipal

O transporte escolar na cidade de Santa Teresa, Espírito Santo, representa um componente essencial para garantir o direito à educação, especialmente em um território marcado por relevo acidentado, áreas rurais dispersas e longas distâncias entre residências e instituições de ensino. A prestação regular e segura desse serviço assegura que crianças e adolescentes, sobretudo os residentes em comunidades rurais e periféricas, tenham acesso contínuo à educação básica, conforme assegurado pela Constituição Federal de 1988 (art. 208, inciso VII), que estabelece como dever do Estado "o transporte escolar gratuito para os alunos da educação básica pública residente na zona rural".

120

Em Santa Teresa, a demanda pelo transporte escolar abrange mais de 50 comunidades do interior, exigindo uma logística estruturada e permanente atuação da Secretaria Municipal de Educação. O município conta com uma frota composta por veículos próprios e contratados, conforme dados da plataforma QEdu e do Censo Escolar do INEP, além de parcerias com o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), regido pela Lei nº 10.880/2004. Este programa federal transfere recursos financeiros complementares aos municípios com o objetivo de custear parte das despesas com o transporte de estudantes da zona rural.

A relevância do transporte escolar também se traduz na redução da evasão escolar, melhoria dos índices de frequência e desempenho acadêmico, além de contribuir para a equidade educacional ao assegurar que todos os estudantes tenham as mesmas oportunidades de acesso à escola, independentemente de sua localização geográfica. Em um município com características rurais expressivas como Santa Teresa, a oferta eficiente do transporte escolar é determinante para a inclusão educacional, social e territorial.

O planejamento eficaz desse serviço está previsto na Resolução nº 14/2012 do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), que orienta a prestação do transporte com segurança, regularidade e qualidade. Além disso, o transporte escolar deve estar alinhado às diretrizes do Plano Municipal de Educação e ao Plano de

Mobilidade Urbana em elaboração, com vistas à integração dos sistemas de transporte e educação.

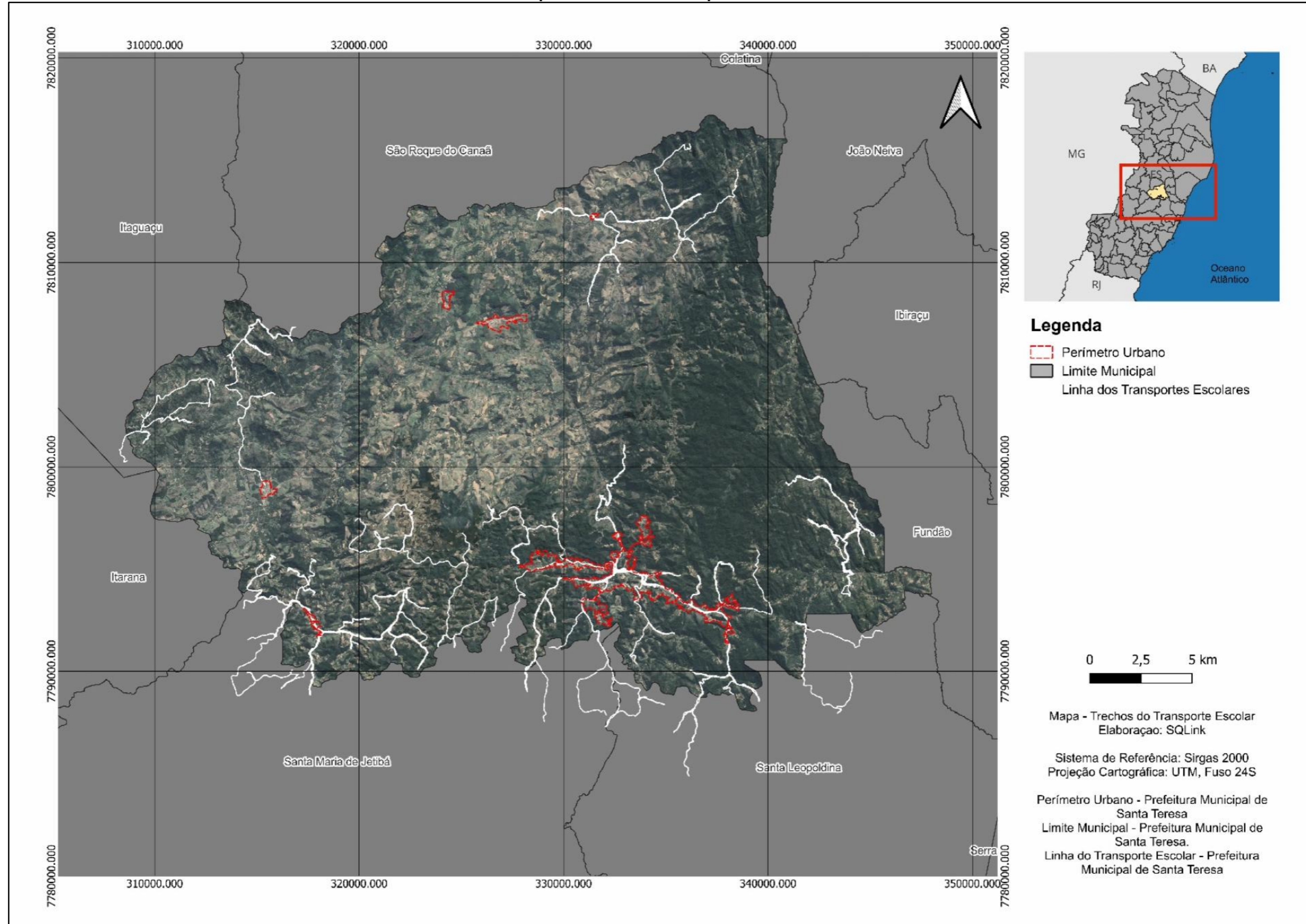
O Mapa 34 ilustra os trajetos do transporte escolar no município de Santa Teresa, Espírito Santo, destacando em linhas brancas as rotas percorridas pelos veículos escolares e, em vermelho, os limites do perímetro urbano. A leitura da imagem permite constatar a ampla cobertura territorial do serviço de transporte escolar, que se estende por diversas regiões do município, muitas delas situadas em áreas rurais e de difícil acesso. Essa malha de atendimento é resultado de um planejamento logístico cuidadoso, tendo em vista as características geográficas de Santa Teresa, marcada por relevo acidentado e dispersão populacional.

121

A rede de transporte escolar demonstrada no mapa revela o compromisso da administração municipal em garantir o acesso à educação de forma equitativa, conforme assegurado pelo artigo 208, inciso VII, da Constituição Federal, que estabelece como dever do Estado o atendimento ao estudante da educação básica por meio de programas suplementares, entre eles o transporte. A conexão das rotas rurais com o núcleo urbano, onde se concentram as principais instituições de ensino, evidencia a integração funcional entre as zonas rural e urbana, promovendo a coesão territorial e a inclusão social por meio da mobilidade.

O serviço enfrenta desafios significativos, como a manutenção das vias vicinais, a necessidade de veículos adaptados e a capacitação de motoristas para operar em regiões de relevo acidentado. Apesar dessas dificuldades, o transporte escolar de Santa Teresa representa um instrumento essencial não apenas para a educação, mas também para a consolidação de políticas públicas integradas de mobilidade e desenvolvimento territorial. A iniciativa também se alinha aos preceitos da Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao considerar a mobilidade como um direito social e um vetor de inclusão, sustentabilidade e eficiência. Dessa forma, o transporte escolar em Santa Teresa, ao conectar estudantes das áreas mais afastadas aos centros urbanos educacionais, contribui de maneira direta para a redução das desigualdades, o fortalecimento do território e o desenvolvimento social e educacional do município.

Mapa 34 - Rotas do Transporte Escolar



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Teresa, 2025.

5.8 CAPACIDADE DE INVESTIMENTO DO MUNICÍPIO

As finanças públicas de um país e de seus entes federativos são estruturadas a partir das receitas e despesas governamentais, organizadas por meio do orçamento e da captação de crédito público. Seu principal objetivo é garantir a obtenção, distribuição, utilização e controle eficiente dos recursos financeiros do Estado (OLIVEIRA, 2015).

Nesse contexto, há uma relação direta entre a atividade econômica do país, a capacidade de tributação das entidades federativas e a oferta de bens e serviços públicos. As finanças públicas desempenham três funções essenciais: alocativa, estabilizadora e redistributiva.

A função alocativa está relacionada à arrecadação de impostos pelo município, influenciando diretamente sua capacidade de endividamento. Os recursos obtidos para financiar os gastos do Estado advêm da tributação, da atividade produtiva estatal e das operações de crédito (PEREIRA, 2010).

Já a função redistributiva refere-se à destinação dos tributos arrecadados para a prestação de bens e serviços públicos essenciais, como acesso à justiça, saúde e demais políticas sociais (PEREIRA, 2010).

Para que o município possa cumprir suas responsabilidades de maneira eficiente, é fundamental manter o equilíbrio financeiro. Esse equilíbrio contribui para a criação de um ambiente econômico competitivo, favorecendo o desenvolvimento dos negócios e a geração de empregos.

Dessa forma, com o objetivo de promover o equilíbrio das contas públicas, foi sancionada, em 4 de maio de 2000, a Lei Complementar nº 101, que estabelece normas de finanças públicas direcionadas à responsabilidade na gestão fiscal, além de prever outras disposições correlatas. Tal legislação é amplamente reconhecida como Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) (BRASIL, 2000).

A Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, conhecida como Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), foi sancionada durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso. Seu objetivo central é instituir a responsabilidade na gestão fiscal dos entes federativos — União, estados, Distrito Federal e municípios — por meio do estabelecimento de mecanismos que assegurem o equilíbrio das contas públicas e reforcem a transparência na administração financeira.

A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) estabelece diretrizes para uma gestão fiscal equilibrada, exigindo que as despesas públicas sejam compatíveis com as receitas previstas, de modo a evitar déficits que possam comprometer a estabilidade econômica. Dentre suas principais disposições, destacam-se:

124

-) **Limites de despesas com pessoal:** A LRF determina que os gastos com pessoal não podem exceder 50% da receita corrente líquida no âmbito da União e 60% no caso de estados e municípios.
-) **Controle do endividamento:** São estabelecidos limites para a dívida consolidada e mobiliária, impedindo que os entes federativos assumam compromissos financeiros superiores à sua capacidade de pagamento.
-) **Transparência e planejamento:** A lei exige a elaboração e divulgação periódica de relatórios de gestão fiscal e de execução orçamentária, garantindo que a sociedade tenha acesso às informações sobre a administração dos recursos públicos.

A implementação da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) marcou uma transformação significativa na gestão financeira pública no Brasil, fortalecendo a disciplina fiscal e contribuindo para a estabilidade econômica do país. Ao estabelecer limites e diretrizes para a geração de despesas e o endividamento, a LRF busca garantir que os gestores públicos adotem práticas responsáveis, prevenindo desequilíbrios fiscais que possam comprometer o desenvolvimento econômico e social.

Desde sua promulgação, a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) tem desempenhado um papel essencial na manutenção da responsabilidade fiscal no Brasil, funcionando

como um instrumento de controle e fiscalização das contas públicas. Sua aplicação visa garantir que os recursos sejam utilizados de maneira eficiente e transparente, beneficiando a sociedade.

No contexto das finanças municipais, a receita tributária representa uma importante fonte de arrecadação proveniente diretamente dos contribuintes. Entre os principais tributos municipais estão:

-)] **Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU):** Cobrado sobre imóveis localizados em áreas urbanas, sendo uma das principais fontes de receita própria dos municípios.
-)] **Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS):** Incide sobre a prestação de serviços realizada por empresas e profissionais autônomos, variando conforme a atividade econômica.
-)] **Imposto sobre a Transmissão Inter Vivos de Bens Imóveis (ITBI):** Aplicado nas transações de compra e venda de imóveis, sendo devido no momento da transferência de propriedade.

Esses tributos desempenham um papel fundamental no financiamento das atividades municipais, permitindo a manutenção e ampliação dos serviços públicos oferecidos à população.

As cidades brasileiras enfrentam diversos desafios na arrecadação do **Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU)**, o que impacta diretamente a capacidade financeira dos municípios para investir em serviços públicos essenciais. Dentre os principais obstáculos, destacam-se:

1. **Inadimplência dos contribuintes** – A falta de pagamento do IPTU por parte dos proprietários de imóveis é um problema recorrente, resultando em significativa perda de receita municipal.
2. **Defasagem na atualização dos valores venais** – Muitos municípios não realizam a atualização periódica da **Planta Genérica de Valores (PGV)**, utilizada para calcular o IPTU. Isso leva à subavaliação dos imóveis e, conseqüentemente, à redução da arrecadação.

3. **Sonegação fiscal e fiscalização insuficiente** – A evasão fiscal, combinada com a falta de fiscalização eficaz, compromete a arrecadação do imposto. Muitos imóveis não estão devidamente cadastrados ou têm seus valores subdeclarados, dificultando a cobrança adequada.
4. **Dependência de transferências intergovernamentais** – A forte dependência de repasses estaduais e federais pode reduzir o incentivo dos municípios para aprimorar a arrecadação própria, fenômeno conhecido como "**preguiça fiscal**".
5. **Pressões políticas e sociais** – A tentativa de reajustar o IPTU frequentemente encontra resistência da população e de grupos políticos, levando os gestores a evitarem aumentos, mesmo quando necessários para equilibrar as finanças municipais.
6. **Capacitação técnica limitada** – A falta de infraestrutura e de profissionais qualificados na administração pública municipal dificulta a gestão eficiente do IPTU, desde a atualização cadastral até a cobrança efetiva do imposto.
7. **Concessão excessiva de isenções e anistias** – Algumas prefeituras adotam políticas de isenções e anistias fiscais de forma indiscriminada, reduzindo a base de contribuintes e comprometendo a arrecadação do imposto.

Diante desses desafios, é essencial que os municípios adotem medidas estratégicas para aprimorar a gestão do IPTU, garantindo uma arrecadação mais eficiente e sustentável para o financiamento dos serviços públicos.

Para enfrentar esses desafios, é essencial que os municípios modernizem seus sistemas de gestão tributária, qualifiquem seus servidores, mantenham os cadastros imobiliários sempre atualizados e realizem campanhas de conscientização para destacar a importância do IPTU no desenvolvimento local.

5.8.1 Gestão Fiscal e Finanças Públicas

Para compreender a dinâmica fiscal do Município, seu planejamento de despesas e a forma como esses elementos podem ser aplicados no Plano de Ação e Investimento (PAI), viabilizando a execução dos programas e ações previstos no Plano de Mobilidade, torna-se essencial uma análise aprofundada dessa estrutura fiscal.

Essa análise tem como base a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e o Plano Plurianual (PPA) referentes ao período de 2022 a 2025. Esses instrumentos legais, acompanhados de suas tabelas demonstrativas, apresentam as receitas, despesas e metas orçamentárias realizadas nos exercícios anteriores a 2020, além das projeções para o período de 2022 a 2025.

Tabela 24 - Demonstrativo de Receita por categoria econômica de Santa Teresa.

Tipo de Receita	Projeções Plano Plurianual (2022-2025)			
	2022	2023	2024	2025
Receita tributária	R\$ 23.715.695,91	R\$ 24.590.000,00	R\$ 25.460.000,00	R\$ 26.390.000,00
Receita de Contribuições	R\$ 492.000,00	R\$ 508.000,00	R\$ 524.000,00	R\$ 540.000,00
Receita Patrimonial	R\$ 1.282.838,53	R\$ 13.341.275,17	R\$ 13.705.729,40	R\$ 13.841.235,00
Transferências corrente	R\$ 29.106.351,00	R\$ 30.059.300,00	R\$ 31.014.000,00	R\$ 32.006.350,00
Outras Receitas Corrente	R\$ 876.251,00	R\$ 905.000,00	R\$ 933.000,00	R\$ 964.000,00
Receitas correntes intraorçamentárias	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Receitas de Capital	R\$ 990.000,00	R\$ 613.000,00	R\$ 800.000,00	R\$ 212.000,00
Transferência de Capital	R\$ 1.053.500,00	R\$ 1.300.000,00	R\$ 250.000,00	R\$ 150.000,00
Total Bruto	R\$ 57.593.885,44	R\$ 71.422.575,17	R\$ 72.377.229,40	R\$ 74.224.585,00
Deduções	R\$ 2.000.000,00	R\$ 2.200.000,00	R\$ 2.400.000,00	R\$ 2.600.000,00
Total líquido de Receitas	R\$ 55.593.885,44	R\$ 69.222.575,17	R\$ 69.977.229,40	R\$ 71.624.585,00

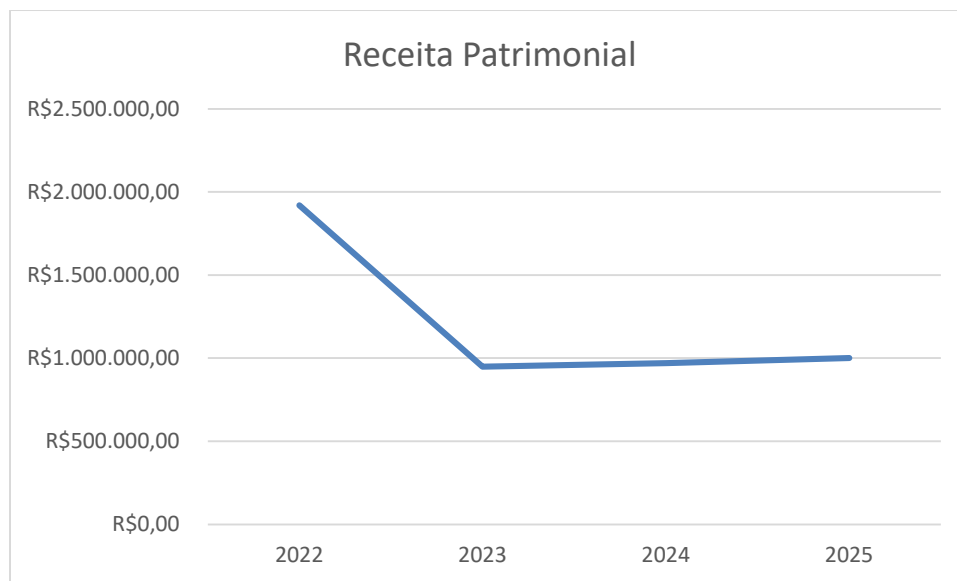
Fonte: SANTA TERESA, 2022.

Gráfico 10 - Evolução da Receita Tributária de Santa Teresa - PPA 2022-2025.



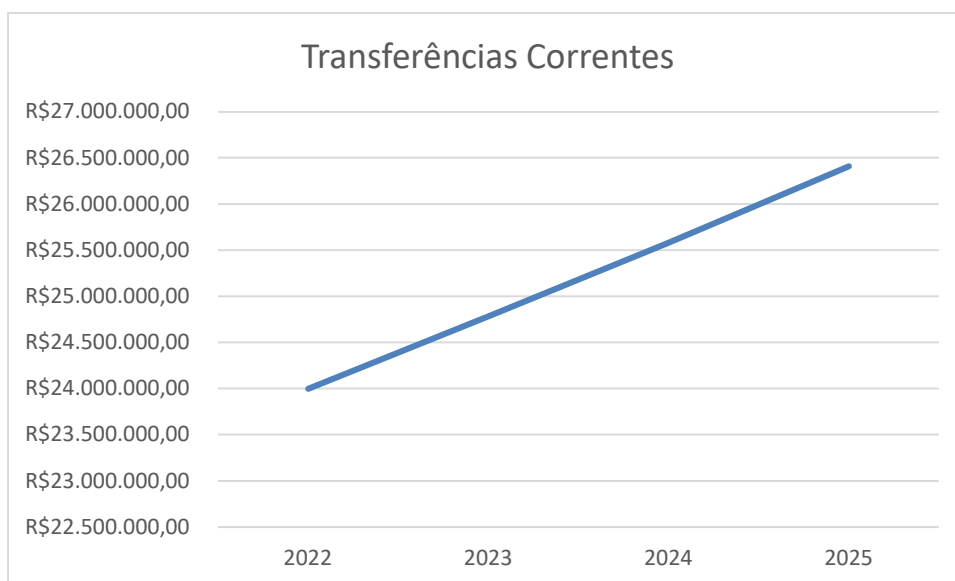
Fonte: SANTA TERESA, 2022.

Gráfico 11 - Evolução da Receita Patrimonial de Santa Teresa - PPA 2022-2025.



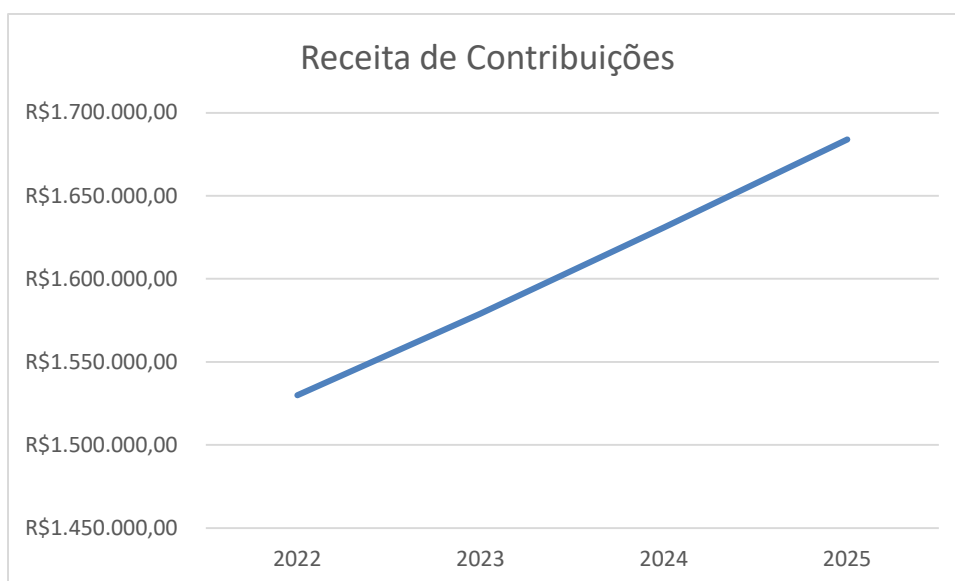
Fonte: SANTA TERESA, 2022.

Gráfico 12 - Evolução da Receita de Transferências Correntes - PPA 2022-2025.



Fonte: SANTA TERESA, 2022.

Gráfico 13 - Evolução da Receita de Contribuições - PPA 2022-2025.



Fonte: SANTA TERESA, 2022.

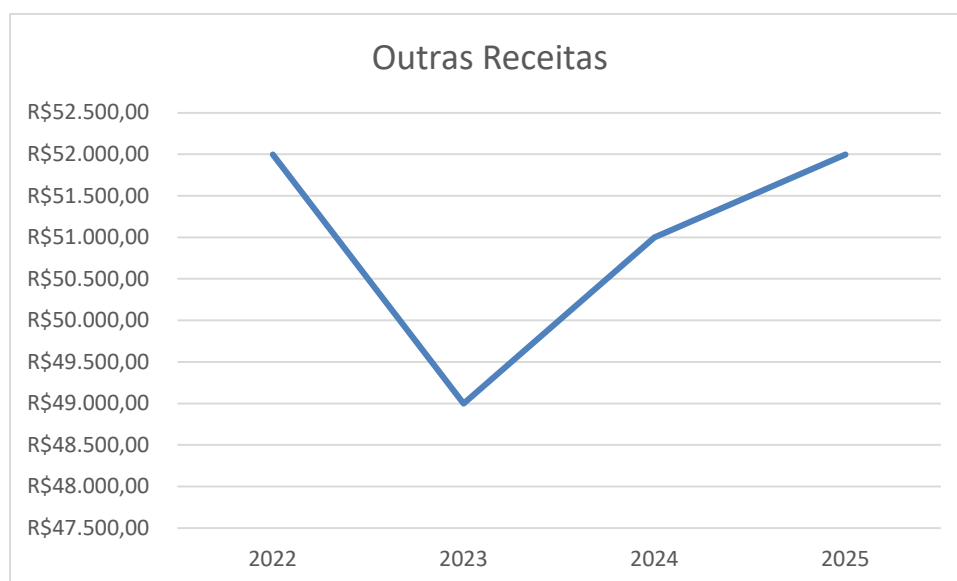
Gráfico 14 - Evolução da receita de Serviços - PPA 2022-2025.



Fonte: SANTA TERESA, 2022.

130

Gráfico 15 - Evolução de Outras Receitas - PPA 2022-2025.



Fonte: SANTA TERESA, 2022.

Gráfico 16 - Evolução da Receita de Transferência de Capital - PPA 2022-2025.

Fonte: SANTA TERESA, 2022.

Como é possível perceber nas tabelas e gráficos acima, as receitas da cidade de Santa Teresa têm permanecido crescentes. As previsões seguem as metas cumpridas dos anos anteriores segundo a Lei de Diretrizes orçamentárias (LDO) e que mantém crescimento para a previsão do Plano Plurianual (PPA) entre 2022 e 2025.

A análise da evolução das receitas do Município de Santa Teresa, conforme previsto no PPA 2022-2025, revela um cenário de crescimento moderado e, em alguns casos, estabilidade nas principais fontes de arrecadação.

A Receita Tributária apresenta um aumento gradual, partindo de R\$ 110.000,00 em 2022 para R\$ 121.000,00 em 2025, indicando um incremento de aproximadamente 10% ao longo do período. Esse crescimento, embora modesto, sugere uma tendência de ampliação da base tributária ou ajustes nos mecanismos de arrecadação de impostos municipais.

Em relação à Receita Patrimonial, observa-se uma oscilação significativa, com um montante de R\$ 1.920.000,00 em 2022, seguido por uma queda acentuada para R\$ 950.000,00 em 2023. Nos anos seguintes, os valores mostram uma leve recuperação, atingindo R\$ 1.000.000,00 em 2025. Essa variação pode estar associada a fatores

como a gestão de ativos municipais ou flutuações em receitas de aluguéis, dividendos ou aplicações financeiras.

As Transferências Correntes, que representam uma parcela substancial da receita do município, apresentam crescimento constante, evoluindo de R\$ 24.000.000,00 em 2022 para R\$ 26.410.000,00 em 2025. Esse aumento de aproximadamente 10% indica uma expectativa de ampliação dos repasses estaduais e federais, possivelmente impulsionados por ajustes nos fundos de participação ou programas específicos.

132

Já as Receitas Correntes Intraorçamentárias mantêm-se zeradas ao longo de todo o período, sugerindo que o município não conta com transferências internas significativas entre órgãos ou fundos municipais.

A Receita de Contribuições apresenta um crescimento contínuo, passando de R\$ 1.530.000,00 em 2022 para R\$ 1.684.000,00 em 2025. Essa evolução positiva pode estar vinculada a contribuições previdenciárias ou taxas específicas pagas por contribuintes locais.

No caso da Receita de Serviços, o crescimento também se mostra consistente, partindo de R\$ 1.510.000,00 em 2022 e alcançando R\$ 1.662.000,00 em 2025. Esse comportamento sugere uma expansão na oferta de serviços municipais ou no aprimoramento da cobrança desses serviços.

As Outras Receitas mantêm-se praticamente estáveis durante todo o período analisado, com pequenas variações entre R\$ 49.000,00 e R\$ 52.000,00. Essa estabilidade indica que não há expectativa de mudanças significativas em receitas diversas que não se enquadram nas categorias principais.

Por fim, as Transferências de Capital apresentam um cenário de estagnação, mantendo-se fixas em R\$ 1.500.000,00 durante os quatro anos. Essa constância sugere que o município não espera alterações significativas em transferências destinadas a investimentos ou obras de capital.

De forma geral, o PPA de Santa Teresa para 2022-2025 evidencia uma projeção conservadora, com crescimento moderado nas receitas correntes e estabilidade nas receitas de capital. Essa abordagem prudente pode ser uma estratégia para lidar com incertezas econômicas ou limitações nas fontes de arrecadação disponíveis para o município.

Tabela 25 - Despesas - PPA 2022-2025

Tipo de despesa	2022	2023	2024	2026
Despesas Correntes	R\$ 139.946.846,99	R\$ 144.989.961,16	R\$ 150.209.019,26	R\$ 155.617.103,00
Pessoal e encargos sociais	R\$ 77.842.894,03	R\$ 80.878.709,11	R\$ 83.994.186,13	R\$ 87.201.500,79
Juros e encargos da dívida	R\$ 134.258,00	R\$ 136.943,00	R\$ 139.681,00	R\$ 142.474,00
Outras despesas correntes	R\$ 62.102.008,96	R\$ 63.837.298,05	R\$ 65.622.752,13	R\$ 67.491.129,14
Despesas correntes intraorçamentárias	R\$ 14.208.753,12	R\$ 14.705.380,57	R\$ 15.225.384,61	R\$ 15.769.596,48
Pessoal e encargos sociais (intraorçamentários)	R\$ 7.452.336,36	R\$ 7.702.105,45	R\$ 7.958.208,10	R\$ 8.227.248,39
Juros e encargos da dívida (intraorçamentários)	R\$ 657.735,00	R\$ 699.542,00	R\$ 724.017,00	R\$ 749.781,00
Despesa de Capital	R\$ 16.566.596,60	R\$ 17.231.513,89	R\$ 17.920.724,60	R\$ 18.636.655,58
Investimentos	R\$ 13.187.387,91	R\$ 13.714.757,35	R\$ 14.262.157,06	R\$ 14.832.682,99
Amortização da Dívida	R\$ 3.379.208,69	R\$ 3.516.756,54	R\$ 3.658.567,54	R\$ 3.803.972,59
Reserva de Contingência	R\$ 1.049.800,00	R\$ 1.091.700,00	R\$ 1.135.400,00	R\$ 1.181.000,00
Total	R\$ 171.522.996,71	R\$ 177.638.175,05	R\$ 183.583.143,86	R\$ 189.063.759,51

Fonte: SANTA TERESA, 2022.

Em uma análise comparativa entre as receitas e despesas previstas para o município de Santa Teresa no período de 2022 a 2025. A seguir, apresento uma explicação detalhada:

Tabela 26 - Receita Total Líquida vs. Despesa Total

Ano	Receita Total Líquida (R\$)	Superávit/Déficit (R\$)
2022	120.586.123,22	16.639.141,70
2023	155.271.096,25	11.000.828,59
2024	181.547.012,81	24.458.316,32

Fonte: SANTA TERESA, 2022.

A **Receita Total Líquida** do município de **Santa Teresa - ES** apresentou um **crescimento contínuo** ao longo dos anos:

-)] **2022:** R\$ 120.586.123,22
-)] **2023:** R\$ 155.271.096,25 (**aumento de 28,7% em relação a 2022**)
-)] **2024:** R\$ 181.547.012,81 (**aumento de 16,9% em relação a 2023**)

Esse crescimento substancial na receita indica uma melhoria significativa na capacidade de arrecadação do município, possivelmente devido a:

-)] Aumento das transferências correntes (federais e estaduais).
-)] Ampliação da base tributária local.
-)] Eficiência na arrecadação de impostos municipais.

O município apresentou superávit em todos os anos analisados, o que demonstra um controle eficaz dos gastos públicos:

-)] 2022: R\$ 16.639.141,70
-)] 2023: R\$ 11.000.828,59 (redução de 33,9% em relação a 2022)
-)] 2024: R\$ 24.458.316,32 (aumento de 122% em relação a 2023)

A manutenção de superávits consecutivos demonstra uma gestão financeira equilibrada e saudável. A capacidade de ampliar a receita líquida ao longo dos anos

reforça a importância de políticas públicas voltadas para a ampliação da base arrecadatória e eficiência na cobrança de tributos. O aumento expressivo do superávit em 2024 pode indicar um fôlego financeiro para investimentos em infraestrutura, serviços públicos ou amortização de dívidas.

A análise evidencia que o município de Santa Teresa apresenta uma saúde financeira positiva, com superávits sucessivos e um crescimento consistente da receita líquida. A gestão municipal deve continuar focando na diversificação das receitas e no controle efetivo das despesas para garantir a sustentabilidade fiscal a longo prazo.

5.8.2 Análise a partir dos dados do Firjan

Com o objetivo de analisar as receitas e despesas municipais e fomentar o debate sobre o equilíbrio fiscal dos municípios, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) desenvolveu o Índice Firjan de Gestão Fiscal (IFGF). Esse índice é composto por quatro indicadores, cada um com peso equivalente de 25% na sua formulação, variando em uma escala de 0 a 1.

Figura 9 - Indicadores Avaliados

Autonomia	Gastos com pessoal	Liquidez	Investimentos
Capacidade de financiar a estrutura administrativa	Grau de rigidez do orçamento	Cumprimento das obrigações financeiras	Capacidade de gerar bem-estar e competitividade
$\frac{\text{Receita Local - Estrut Admin}}{\text{Receita Corrente Líquida}}$	$\frac{\text{Gastos com Pessoal}}{\text{Receita Corrente Líquida}}$	$\frac{\text{Caixa - Restos a Pagar}}{\text{Receita Corrente Líquida}}$	$\frac{\text{Investimentos}}{\text{Receita Total}}$

Fonte: IFGF (2022).

De acordo com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), o Índice FIRJAN de Gestão Fiscal (IFGF) inclui, entre seus indicadores, o de Autonomia, que aborda um dos desafios mais relevantes da gestão fiscal municipal: a capacidade das prefeituras de sustentarem suas próprias estruturas administrativas, garantindo sua autonomia fiscal.

Esse indicador avalia se os municípios conseguem gerar receitas suficientes para cobrir seus custos operacionais. Para isso, são considerados dois fatores essenciais:

- (i) as receitas provenientes das diferentes atividades econômicas no município, incluindo arrecadação própria e transferências devolutivas de ICMS, IPVA, ITR e IPI-Exportação, que estão diretamente ligadas à economia local; e
- (ii) os custos das atividades públicas, abrangendo todas as despesas necessárias à manutenção da estrutura administrativa municipal, como os gastos para manter a Câmara de Vereadores e a estrutura administrativa da Prefeitura.

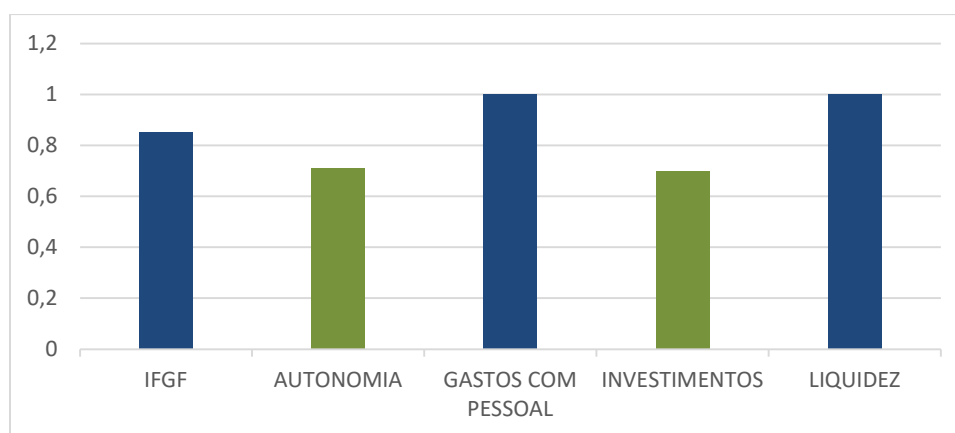
É importante destacar que o cálculo do indicador de Autonomia não inclui as despesas com atividades-fim, como saúde, educação, urbanismo, saneamento, entre outras. Esses gastos são analisados separadamente no indicador que mede os investimentos realizados pela prefeitura.

Figura 10 - Níveis de qualidade financeira (IFGF)



Fonte: IFGF

Gráfico 17-Indicadores IFGF para Santa Teresa - 2022



Fonte: IFGF (2022)

A evolução histórica do IFGF pode ser observada na tabela abaixo:

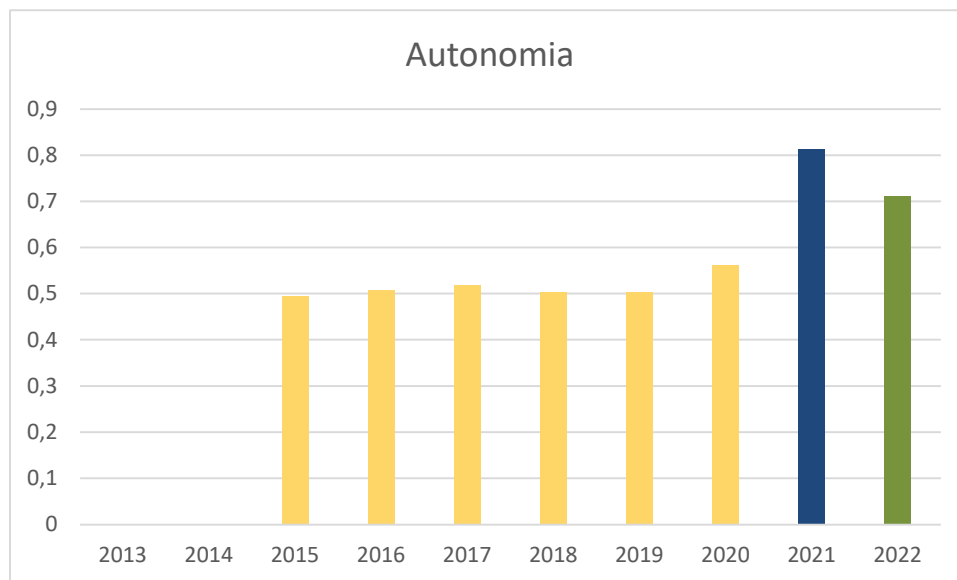
Tabela 27 - Evolução histórica do IFGF em Santa Teresa

Ano	Valor	Ranking Estadual	Ranking FIRJAN
2013	0,3700	11 ^o	3.436 ^o
2014	0,3966	67 ^o	3.287 ^o
2015	0,5143	48 ^o	1.769 ^o
2016	0,4945	54 ^o	2.378 ^o
2017	0,4687	47 ^o	2.158 ^o
2018	0,6555	30 ^o	9.50 ^o
2019	0,6889	31 ^o	925 ^o
2020	0,7909	24 ^o	677 ^o
2021	0,7988	25 ^o	981 ^o
2022	0,8519	11 ^o	722 ^o

Fonte: IFGF (2022)

Separados entre si, a série histórica ressalta os dados conforme gráficos abaixo.

Gráfico 18- Evolução histórica do indicador Autonomia



Fonte: IFGF (2022)

1. Período 2015-2019 (Desempenho Moderado):

- Entre 2015 e 2019, o indicador manteve-se estável, variando entre 0,49 e 0,52.
- Essa constância evidencia um padrão de dependência moderada das transferências estaduais e federais, com receitas próprias cobrindo aproximadamente metade das despesas correntes.
- O município mostrou dificuldade em ampliar sua capacidade de arrecadação própria, o que pode limitar sua autonomia na execução de políticas públicas.

2. Ano de 2020 (Melhora Gradual):

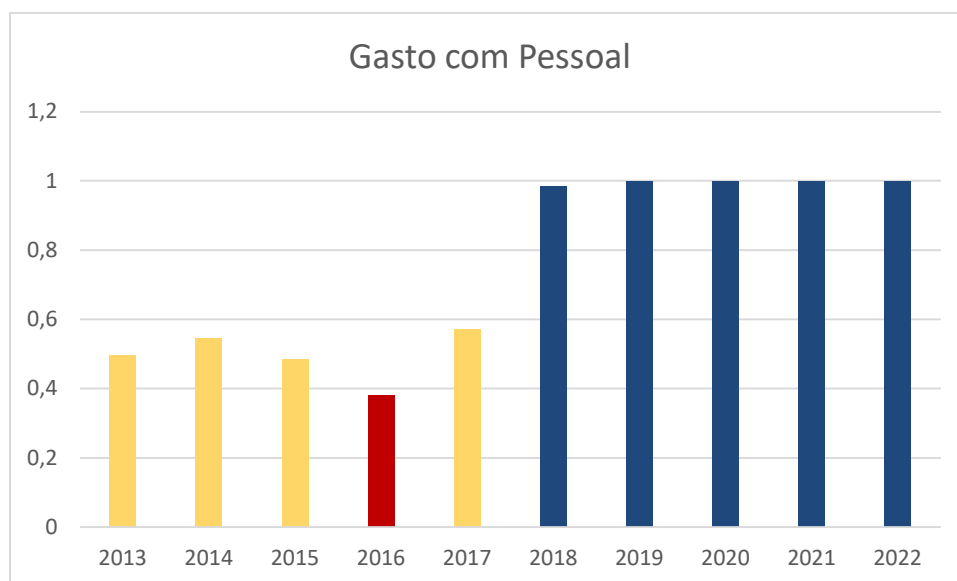
- Em 2020, o índice subiu para aproximadamente 0,56, indicando uma leve melhora.
- Esse aumento pode estar relacionado à recuperação econômica após períodos de retração ou à adoção de medidas locais de fortalecimento da arrecadação, como modernização tributária e aumento da base de contribuintes.

3. Ano de 2021 (Pico de Desempenho):

- Em 2021, o indicador atingiu cerca de 0,82, representando o melhor resultado da série histórica.
- Esse salto pode ter sido impulsionado por fatores como:
 - Melhora na arrecadação de impostos locais.
 - Redução da dependência de transferências.
 - Aumento da atividade econômica ou regularização de débitos.
 - Essa pontuação indica uma alta capacidade de financiar a máquina pública com recursos próprios, o que é essencial para a autonomia e agilidade na gestão municipal.

4. Ano de 2022 (Leve Recuo):

- Em 2022, o indicador caiu para cerca de 0,71, ainda mantendo um nível elevado.
- Embora tenha havido queda em relação ao ano anterior, o resultado permanece significativamente superior à média do período 2015-2019. Isso sugere manutenção parcial do ganho de autonomia, embora com necessidade de atenção para evitar novo declínio.

Gráfico 19 - Evolução histórica do indicador Gastos com Pessoal

Fonte: IFGF (2022)

140

O gráfico apresenta a evolução histórica do indicador Gasto com Pessoal da cidade de Santa Teresa, conforme os dados do Índice Firjan de Gestão Fiscal (IFGF) - 2022. Este indicador mede o percentual da Receita Corrente Líquida (RCL) comprometido com despesas de pessoal, sendo um fator essencial para a sustentabilidade fiscal dos municípios.

Análise da Evolução do Indicador de Gasto com Pessoal em Santa Teresa:

1. Período 2013-2015 (Desempenho Moderado):

- Entre 2013 e 2015, o índice de gasto com pessoal variou entre aproximadamente 0,45 e 0,50.
- Esse patamar revela um comprometimento moderado da Receita Corrente Líquida com despesas de pessoal.
- Embora ainda dentro de limites aceitáveis, esse nível pode restringir a flexibilidade fiscal do município, exigindo atenção ao crescimento da folha.

2. Ano de 2016 (Desempenho Insatisfatório):

- Em 2016, o indicador caiu para cerca de 0,35, apresentando o pior desempenho da série histórica.

- Esse valor sinaliza uma possível desorganização na estrutura de gastos ou redução abrupta de receitas, podendo comprometer a qualidade dos serviços públicos. Pode também estar associado a medidas restritivas, como corte de servidores ou contenção de reajustes.

3. Ano de 2017 (Recuperação Moderada):

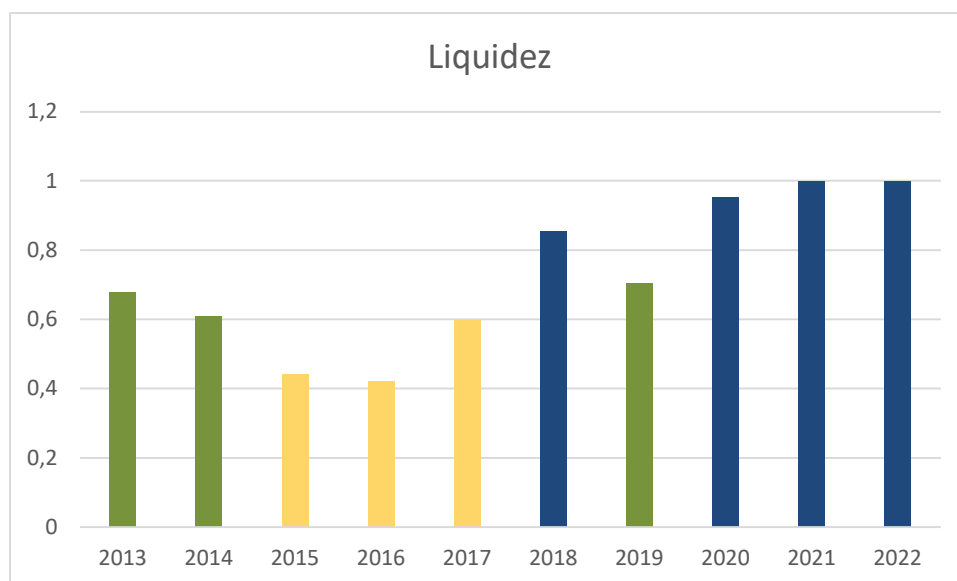
- Em 2017, o índice subiu para cerca de 0,58, indicando uma recuperação parcial após a baixa do ano anterior.
- Esse aumento pode representar uma tentativa da gestão de recompor o quadro funcional ou ajustar os salários, retomando o equilíbrio entre despesa e prestação de serviços.

4. Período 2018-2022 (Desempenho Máximo):

- De 2018 a 2022, o indicador manteve-se em nível máximo (1,0), o que representa o melhor desempenho possível segundo a metodologia do IFGF.
- Esse resultado sugere total conformidade com os critérios legais de responsabilidade fiscal relacionados a pessoal. A estabilidade neste nível elevado indica uma gestão consolidada, com controle rigoroso da folha e boa relação entre receita e despesa.
- No entanto, manter o índice no teto por muitos anos também exige atenção, pois variações nas receitas futuras podem tornar o percentual insustentável sem medidas de ajuste.

A trajetória do indicador em Santa Teresa mostra uma transição entre oscilações moderadas (2013-2015), queda crítica (2016), retomada (2017) e, a partir de 2018, uma estabilidade positiva em patamar máximo. Esse comportamento evidencia esforços da gestão municipal em alcançar equilíbrio fiscal e reforçar o controle sobre as despesas com pessoal.

Entretanto, é fundamental que o município continue atento ao crescimento da folha de pagamento, principalmente em contextos de queda de arrecadação, para evitar riscos fiscais. O equilíbrio entre qualidade dos serviços públicos e sustentabilidade das finanças deve permanecer como prioridade na formulação da política fiscal e na gestão de pessoal.

Gráfico 20 - Evolução histórica do indicador Liquidez

Fonte: IFGF (2022)

142

Análise da Evolução do Indicador Liquidez em Santa Teresa:

1. Período 2013-2014 (Desempenho Razoável):

- Em 2013 e 2014, o indicador de liquidez ficou em torno de 0,65 a 0,60, o que representa uma capacidade moderada de pagamento.
- Nesse período, o município demonstrava alguma estabilidade financeira, embora com margem limitada para enfrentar imprevistos.

2. Período 2015-2016 (Desempenho Insatisfatório):

- Nos anos de 2015 e 2016, o índice caiu para cerca de 0,45, atingindo o ponto mais crítico da série.
- Esse cenário revela risco de inadimplência, indicando que os recursos disponíveis não seriam suficientes para cobrir as obrigações financeiras de curto prazo. Pode estar associado à queda de receitas, aumento de despesas fixas ou má gestão dos fluxos de caixa.

3. Ano de 2017 (Recuperação Moderada):

- Em 2017, o indicador subiu levemente para aproximadamente 0,60, mostrando os primeiros sinais de recuperação.

- Ainda que o desempenho fosse moderado, houve um indicativo de retomada da capacidade de pagamento, talvez fruto de medidas de contenção de gastos ou aumento de arrecadação.

4. Ano de 2018 (Melhora Significativa):

- Em 2018, o índice saltou para cerca de 0,85, marcando uma melhora expressiva na liquidez.
- Essa recuperação sugere uma reorganização financeira efetiva, com melhor planejamento orçamentário e controle sobre despesas.

143

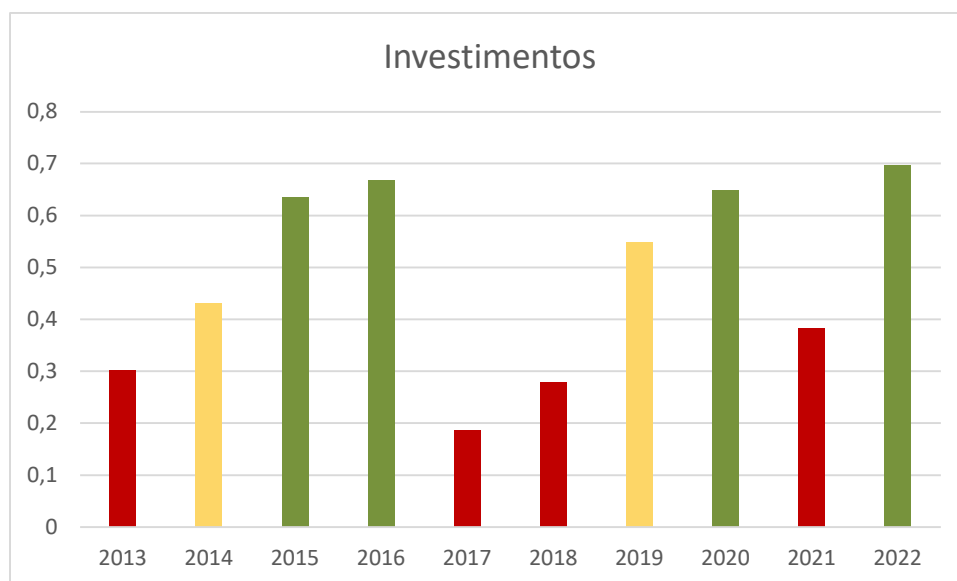
5. Ano de 2019 (Leve Recuo):

- Em 2019, observa-se um leve recuo, com o indicador retornando a aproximadamente 0,70.
- Apesar da queda, o nível ainda é considerado positivo, sem comprometer a capacidade de pagamento.

6. Período 2020-2022 (Desempenho Máximo):

- De 2020 a 2022, o indicador atinge e mantém o nível máximo (1,0).
- Isso representa um cenário de excelência na gestão da liquidez, com plena capacidade de honrar as obrigações financeiras imediatas.
- Essa estabilidade demonstra solidez fiscal, provavelmente decorrente de políticas eficazes de arrecadação, contenção de despesas e boa gestão orçamentária.

A análise do indicador de liquidez ao longo do período de 2013 a 2022 revela uma trajetória de queda crítica até 2016, seguida por uma recuperação progressiva e consolidação de desempenho máximo a partir de 2020. Esse comportamento indica que a gestão fiscal de Santa Teresa conseguiu reverter um cenário de fragilidade financeira para um modelo de equilíbrio e capacidade plena de pagamento. Manter esse nível exige cautela contínua, especialmente em contextos de incerteza econômica, para garantir a sustentabilidade fiscal e a qualidade dos serviços públicos.

Gráfico 21 - Evolução histórica do indicador Investimentos

Fonte: IFGF (2022)

Análise da Evolução do Indicador de Investimentos em Santa Teresa

1. Ano de 2013 (Desempenho Insatisfatório):

- Em 2013, o índice foi de aproximadamente 0,30, indicando baixo nível de investimento público.
- Esse patamar pode revelar dificuldades orçamentárias ou priorização de despesas correntes sobre investimentos estruturantes.

2. Período 2014-2015 (Melhora Moderada):

- Em 2014, o indicador subiu para cerca de 0,45, e em 2015 houve nova elevação, aproximando-se de 0,60.
- Esse crescimento indica um esforço de ampliação dos investimentos, refletindo maior capacidade de planejamento e execução de obras e projetos.

3. Período 2016 (Pico de Investimento):

- Em 2016, o índice atingiu o melhor resultado da série, com cerca de 0,67, representando um período de forte expansão dos investimentos públicos.
- Esse desempenho demonstra um cenário favorável do ponto de vista fiscal e institucional, com foco em desenvolvimento urbano e infraestrutura.

4. Período 2017-2018 (Recuo Crítico):

- Em 2017 e 2018, observa-se queda acentuada no indicador, voltando para valores entre 0,18 e 0,28.
- Esse recuo pode ter sido causado por restrições orçamentárias, redução de receitas ou reorientação de prioridades para o custeio da máquina pública.

5. Ano de 2019 (Recuperação Parcial):

- Em 2019, o índice voltou a subir, atingindo aproximadamente 0,53.
- Esse crescimento parcial pode refletir novas fontes de receita ou retomada de projetos de infraestrutura.

145

6. Ano de 2020 (Alta Sustentada):

- Em 2020, o município retornou a níveis elevados de investimento, com índice próximo de 0,63, semelhante ao desempenho de 2015 e 2016.
- Indica reorganização das finanças públicas e retomada de capacidade de investimento, mesmo em ano atípico marcado por pandemia.

7. Ano de 2021 (Nova Queda):

- Em 2021, o indicador caiu novamente para cerca de 0,37, refletindo possível redução de investimentos frente a aumento de despesas emergenciais ou limitações fiscais.

8. Ano de 2022 (Recuperação Forte):

- Em 2022, o índice voltou a crescer e atingiu 0,70, o segundo melhor resultado da série.
- Esse desempenho sugere priorização do investimento público, com capacidade ampliada para execução de obras, aquisições e projetos estruturantes.

O gráfico revela um comportamento oscilante do município de Santa Teresa quanto aos investimentos públicos ao longo dos anos. Após um pico positivo em 2016, houve um período de queda entre 2017 e 2018, seguido por fases de recuperação e novo fortalecimento em 2022. Essa instabilidade evidencia desafios na manutenção de uma política contínua de investimentos, muitas vezes sujeita a variações na

arrecadação, no planejamento e na conjuntura econômica. Para garantir crescimento sustentável, é essencial que a gestão municipal assegure regularidade e previsibilidade nos investimentos, sem comprometer a responsabilidade fiscal.

CONCLUSÃO

Considerando os estudos técnicos, os dados territoriais e os princípios estabelecidos pela Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, conclui-se que a cidade de Santa Teresa, no Estado do Espírito Santo, demanda a formulação e implementação de um modelo de mobilidade urbana que seja, ao mesmo tempo, possível, realista e compatível com as particularidades geográficas, históricas e socioeconômicas locais.

147

Trata-se de município com topografia acidentada, rede viária estreita e fragmentada, núcleo urbano com valor patrimonial reconhecido, além de expressiva dispersão rural e baixa densidade populacional. Tais elementos impõem a necessidade de um planejamento integrado entre mobilidade e ordenamento territorial, a ser promovido com base em instrumentos previstos no Plano Diretor Municipal, nos princípios da função social da cidade e no direito à acessibilidade universal.

Nesse sentido, a estruturação da mobilidade urbana de Santa Teresa deverá pautar-se por ações escalonadas e compatíveis com sua realidade físico-territorial, priorizando-se, de forma gradual, a requalificação de espaços públicos com foco no pedestre, a readequação das calçadas conforme os parâmetros técnicos da ABNT NBR 9050/2020, a implantação de rotas seguras para transporte ativo, e o estímulo à acessibilidade plena às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A alternativa tecnicamente viável para o transporte coletivo deverá considerar a adoção de sistemas flexíveis, preferencialmente sob demanda, com frotas de pequeno porte ou por meio de contratos com cooperativas locais, de modo a garantir a racionalidade operacional, a sustentabilidade financeira e a cobertura territorial, em conformidade com os princípios da eficiência e da economicidade. Ademais, destaca-se como medida estruturante e estratégica a implementação do Contorno Viário de Santa Teresa, conforme previsto em projeto do Governo do Estado do Espírito Santo, com o objetivo de eliminar o tráfego pesado no centro histórico e resguardar a ambiência urbana e a integridade do patrimônio cultural ali presente.

Ressalta-se, ainda, a imprescindibilidade da gestão regulada da circulação de cargas e de veículos de grande porte, mediante a definição de janelas temporais para carga e descarga, bem como de restrições de tráfego em áreas sensíveis, conforme competência municipal estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997). A mitigação dos impactos de inundações e do tráfego rodoviário deve ser conduzida em conformidade com os princípios da precaução e da prevenção, exigindo planejamento intersetorial com as áreas de infraestrutura, drenagem urbana e meio ambiente.

Além disso, a inserção de tecnologias voltadas à mobilidade inteligente — como o uso de dados georreferenciados, aplicativos de transporte comunitário e plataformas de gestão viária — deve ser incentivada, desde que acompanhada de regulamentação adequada e compatível com a capacidade institucional do Município. Por fim, é necessário registrar que a efetividade de qualquer política pública de mobilidade urbana pressupõe a garantia de participação social qualificada e continuada, especialmente por meio da realização de audiências públicas, consulta popular e atuação de conselhos municipais, de modo a assegurar o cumprimento do princípio da gestão democrática da cidade, previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001).

Dessa forma, conclui-se que a mobilidade urbana possível para Santa Teresa não será viabilizada por meio de soluções genéricas ou importadas de centros urbanos de maior escala, mas sim mediante o desenvolvimento de um modelo próprio, territorializado, tecnicamente fundamentado e juridicamente respaldado, que promova a circulação segura, acessível e equitativa para toda a população, respeitando os limites físicos do território, a memória urbana e os princípios constitucionais do desenvolvimento sustentável, da dignidade da pessoa humana e do direito à cidade.

REFERÊNCIAS

ABNT NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** 2015.

BATISTA, J. DE C. **Mobilidade urbana em pequenas cidades – desafios de transporte e infraestrutura viária:** como essas questões impactam a vida cotidiana dos moradores de Forquilha, CE. Dataset reports, v. 3, n. 1, p. 124–131, 29 set. 2024.

BLOG DO PLANALTO. **Brasil cresce mais em cidades de médio Porte, diz Presidente do IBGE.** Disponível em < <http://blog.planalto.gov.br/brasil-cresce-mais-em-cidades-de-medio-porte-diz-presidente-do-ibge/>> Acesso de 24 de outubro de 2016.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 3 janeiro de 2012: Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Publicado no DOU em 04 de janeiro de 2012.

BRASIL. **Lei nº 14.000 de 19 de maio de 2020. Altera a Lei nº 12.587/2012.** Publicado no DOU em 20 de maio de 2020.

BRASIL. **Lei nº 14.748 de 5 de dezembro de 2023. Altera a Lei nº 12.587/2012.** Publicado no DOU em 6 de dezembro de 2023.

CAMARA MUNICIPAL DE SANTA TERESA. **Histórico.** Disponível em:< https://www.SantaTeresa.es.gov.br/pagina/ler/1000/historia?utm_source=chatgpt.com> Acesso em 26 de abril de 2025.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi.** Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 79, p.27-39, out. 2013.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Governo do Estado autoriza início das obras de pavimentação na Rodovia ES-358.** Disponível em:< <https://www.es.gov.br/Noticia/governo-do-estado-autoriza-inicio-das-obras-de-pavimentacao-na-rodovia-es-358>> Acesso em: 05 de maio de 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades – Santa Teresa. Disponível em:< <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/SantaTeresa/panorama>> Acesso em 15 de dezembro de 2024.

150

IEMA. **Inventário de Emissões Veiculares do Brasil** – Metodologia e Resultados. São Paulo: 2017.

LUNELLI, P.; MEYER, B. **Mobilidade Urbana e Gestão de Cidades: Uma Revisão Bibliográfica sobre o Tema.** Congresso Internacional de Desempenho do Setor Público. 2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Planejamento em Mobilidade Urbana.** Brasília, 2013.
MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.** Caderno 6. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. 2004.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2015.

DNIT - Ministério Dos Transportes Departamento Nacional De Infra-Estrutura De Transportes diretoria de planejamento e pesquisa coordenação-geral de estudos e pesquisa instituto de pesquisas rodoviárias. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr/coletanea-de-manuais/vigentes/723_manual_estudos_trafego.pdf>.

LOPES, M. **Com Buracos e valetas, moradores pedem melhorias na ES-356.**

Jornal A Gazeta. Disponível em:
<https://www.agazeta.com.br/es/cotidiano/moradores-pedem-melhorias-na-es-356-entre-linhares-e-marilandia-0324>> Acesso em 25 de abril de 2025.

PROGRAMA NACIONAL AR PURO PROGRAMA NACIONAL AR PURO
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE SECRETARIA DE QUALIDADE AMBIENTAL
AGENDA NACIONAL DE QUALIDADE AMBIENTAL URBANA. [s.l: s.n.]. Disponível
em: https://www.gov.br/mma/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programa-projetos-acoes-obras-atividades/agendaambientalurbana/ar-puro/programa_nacional-ar-puro.pdf>.

151

DE TEMPO, O. R. DA P. R. S. EM d. l.; definidos, p.; de referência., q. S. D. P. Datas
e períodos de referência. Disponível em:
<https://ftp.ibge.gov.br/trabalho_e_rendimento/pesquisa_mensal_de_emprego/notas_tecnicas/transmetod.pdf>. Acesso em: 4 mar. 2025.

JORNAL NORTE CAPIXABA. **Santa Teresa formaliza doação de áreas e confirma instalação de mais cinco empresas no município.** Disponível em:
<<https://jornalnortecapixaba.com.br/santa-teresa-formaliza-doacao-de-areas-e-confirma-instalacao-de-mais-cinco-empresas-no-municipio/>>. Acesso em: 4 mar. 2025.

REIS, N. **ES Planeja construção de contorno para desviar trânsito na Região Serrana.** Jornal A Gazeta. Disponível em:
<https://www.agazeta.com.br/es/cotidiano/es-planeja-construcao-de-contornos-para-desviar-transito-na-regiao-serrana-0325?utm_source=chatgpt.com> Acesso em 25 de abril de 2025.