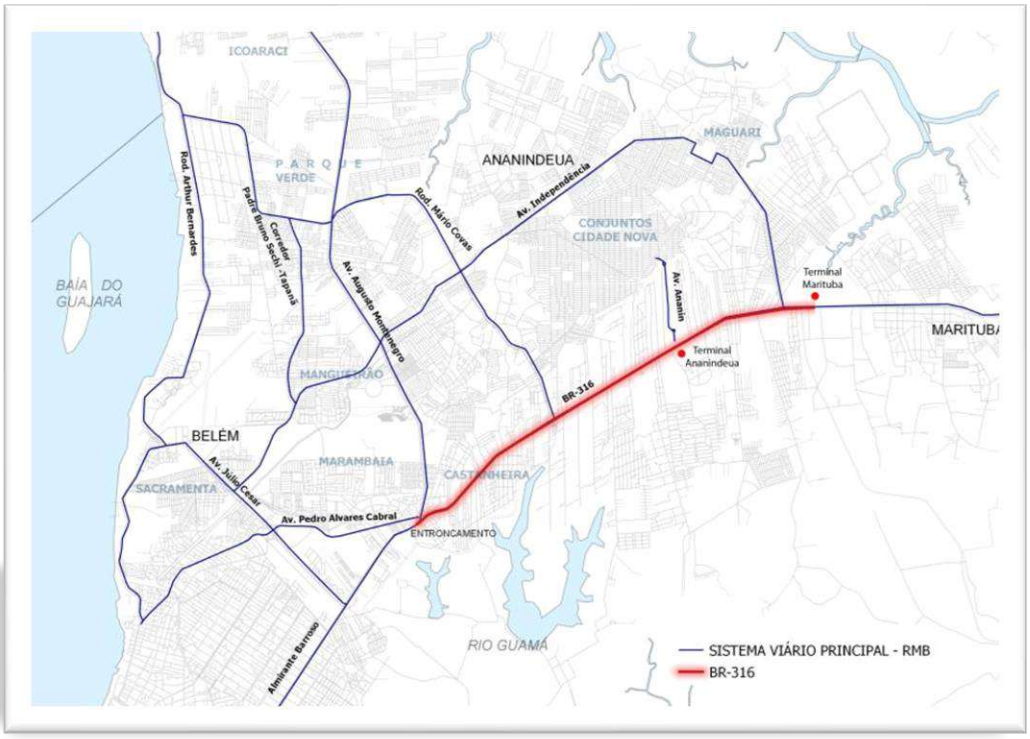
Núcleo de Gerenciamento
de **Transporte Metropolitano**

GOVERNO DO PARÁ
POR TODO O PARÁ

RELATÓRIO DE GESTÃO/2025



ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

DIRETOR GERAL, EM EXERCÍCIO
Adler Gerciley Almeida da Silveira

DIRETOR EXECUTIVO
Jacob Santana Auday

DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO
Rafaela Dias Pires

DIRETOR DE OBRAS
Osni Lima dos Santos

DIRETOR DE PLANEJAMENTO
Ronaldo Luis Pantoja Martins

ASSESSOR JURÍDICO
Maria Juliana Carvalho Cavalcante

ASSESSOR DE COMUNICAÇÃO
Mayana Mariana Azevedo de Souza

ASSESSOR ADMINISTRATIVO
Adrielly Cleonice de Carvalho Costa Coelho
Angelane Iracy de Carvalho Costa
João Estanislau Gonçalves Lobato
Waldomiro Carneiro Moreno
Scarlett Melo da Costa
Layana Magalhães da Silva
Sheila Leticia da Silva Torres

COORDENADOR DE GESTÃO AMBIENTAL
Oséas da Gama Rodrigues

COORDENADOR DE GESTÃO DE OBRAS
Cléia Lúcia Xavier Ferreira
William Carrera Fernades
Karla Mayla da Silva Machado
Emanuele Gaia Furtado
Marcos Vinícios Martins Favacho

COORDENADOR DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO
Clivia Pinheiro Leão

COORDENADOR DE PROJETOS
Cylla Eida Ribeiro Costa
Paulo Alberto Soares Cardoso

COORDENADOR DE REGULAÇÃO
Gustavo Nunes Pamplona

COORDENADOR DE SISTEMAS
Ricardo Santos Marques

COORDENADOR DE VALIDAÇÃO SOCIAL
Maria Antonieta Cunha Nogueira

COORDENADOR EM GESTÃO DE URBANISMO
Jackline Reis Rocha
Mauricio Adriano Furtado Dantas

GERENTE ADMINISTRATIVO
Naide Santos Amorim
Selma Cristina dos Santos Rodrigues

GERENTE FINANCEIRO
Cynthia de Moraes e Silva Tavares
Marina Lúcia Pereira dos Reis

SECRETÁRIO BILINGUE

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO 4
1.1. Objetivos Administrativos e Finalísticos 5
1.2. Indicativos de Necessidade de Revisão do PPA 6
1.3. Organograma 8
2. ATIVIDADES DE PLANEJAMENTO 9
2.1. Monitoramento de Contratos e Sistemas de Planejamento 9
2.2. Desapropriações 10
2.3. Ouvidoria 11
2.4. Remanejamento de Interferências 11
2.5. Ações Preliminares para Contratação de Serviços, Obras, Produtos e Equipamentos 11
3. GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA 11
3.1. Contratos Administrativos e Finalísticos Vigentes e Demonstrativo de Pagamento **..12**
4. GESTÃO FINALÍSTICA E AÇÕES SÓCIO/AMBIENTAIS 15
4.1. Execução do Remanescente de Obras do Sistema Troncal de Ônibus da Região Metropolitana de Belém, Incluindo a Implantação do Sistema de Controle Operacional 16
4.2. Implantação de Dois Viadutos Localizados nas Interseções da Rodovia BR-316 com a Avenida Independência e com a Rodovia PA-483- Alça Viária 25
4.3. Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Independência com a Rodovia Mario Covas 28
4.4. Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Três Corações com a Rodovia Mario Covas 29
4.5. Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida João Paulo II com a Avenida Dr. Freitas 30
4.6. Execução das Obras de Construção da Garagem para Estocagem, Limpeza e Manutenção dos Ônibus do Sistema BRT Metropolitano - SIT/RMB. Localizado na Rodovia BR-316 Km 10 - Município de Marituba 32
4.7. Inspeção das Obras do BRT Metropólitano 33
4.8. Ações Sócio/Ambientais 35
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 366

1. APRESENTAÇÃO

O Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM), em cumprimento aos princípios constitucionais e à transparência na administração pública, apresenta o Relatório de Gestão 2025, reforçando o compromisso com a prestação de contas e a execução das metas do Plano Plurianual que vem mantendo em sua gestão.

A elaboração do documento se deu com base nas informações contidas no Sistema de Gestão de Planejamento do Estado do Pará – SIGPLAN, redes sociais do NGTM (Instagram, Site, Facebook) e ainda, naquelas disponibilizadas pelas Diretorias, Assessorias e Coordenadorias competentes.

Um breve histórico

O NGTM foi criado em 2011, por meio da Lei nº 7.573/2011, para dar celeridade às obras do Ação Metrópole, projeto do Governo do Estado que tem como objetivo implantar o Sistema Integrado de Transporte da Região Metropolitana de Belém, voltado à mobilidade urbana entre os municípios de Belém, Ananindeua e Marituba.

Além dos Terminais de Integração de Ananindeua e Marituba, o Sistema já pode contar com 13 estações de passageiros; 13 novas passarelas; dois túneis de acesso do BRT Metropolitano e o Centro de Controle Operacional (CCO) na Avenida Augusto Montenegro. O projeto também prevê nova rede de drenagem, pavimentação, ciclovias, calçadas arborizadas, paisagismo e nova iluminação. A rodovia é composta por três faixas de pavimento flexível (asfalto) e uma em pavimento rígido (concreto), em cada sentido por onde circularão os ônibus expressos do BRT Metropolitano. O sistema opera com 40 ônibus elétricos, utilizados exclusivamente no corredor expresso até São Brás. Além de outros veículos que vão até o centro da cidade de Belém.

O Ação Metrópole tem como finalidade solucionar o problema de mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém, através da implantação do Sistema Integrado de Transporte, das vias complementares e demais obras de infraestrutura viária, bem como planejar e implementar o modelo de gestão para esse sistema. O projeto foi desenvolvido em parceria com a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA), desde 1990, a qual iniciou o financiamento do projeto a partir de 2012.

Ações finalísticas em destaque e o legado para COP 30

O Governo do Pará por meio do NGTM está promovendo a maior reestruturação viária da Região Metropolitana de Belém dos últimos 20 anos. Além do já entregue viaduto da Avenida Ananin em 2023, foi entregue em dezembro de 2024 o viaduto da Rodovia BR-316

com a Alça Viária (PA-483) e em abril de 2025 foi entregue o viaduto da BR 316 com Av. Independência, assim como os viadutos da Av. Mário Covas, nos cruzamentos com a Av. Três Corações entregue em maio de 2025 e com a Av. Independência entregue em outubro de 2025.

As obras da construção dos viadutos e a implementação do BRT Metropolitano, que juntos tornam-se os projetos principais para a melhoria da mobilidade urbana e qualidade de vida a milhares de pessoas.

Com 95% das obras de reestruturação da Rodovia BR-316 já executadas, os benefícios à população vão além da infraestrutura. Garantirão viagens mais rápidas e seguras em ônibus modernos com ar-condicionado e que poluem menos o meio ambiente.

Estudos em cooperação com a agência japonesa JICA, que financiou 78% do projeto garantido pelo governo Japonês e 22% pelo tesouro estadual, revelam que o BRT é o sistema de transporte mais adequado para a região em comparação ao custo x benefício, levando em consideração outros sistemas semelhantes, implantados em cidades de outras regiões.

A realização da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP 30) em Belém, no mês de novembro de 2025, é uma oportunidade para mostrar ao mundo as iniciativas locais voltadas para o desenvolvimento sustentável. O BRT Metropolitano é uma peça central neste panorama, que além de facilitar o deslocamento dentro da região metropolitana, servirá como um modelo de transporte público eficiente e ecológico.

O Centro de Controle Operacional (CCO), de onde vão partir todos os comandos do BRT é um prédio totalmente sustentável, possui placas solares que garantirão seu funcionamento de acordo com a certificação internacional sustentável (LEED – Liderança em Energia e Design Ambiental). Os Terminais de Integração em Ananindeua e Marituba e as novas infraestruturas como passarelas, viadutos e arborização complementam o projeto, garantindo que o legado da COP 30 perdure por gerações.

Com essas entregas, haverá redução significativa dos congestionamentos e um impacto positivo no desenvolvimento socioeconômico da região, reafirmando o compromisso do Governo do Pará com a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

1.1. Objetivos Administrativos e Finalísticos

De acordo com o Plano Plurianual - PPA 2024-2027, o NGTM integra a Região do Guajará, cujo eixo temático estratégico é o de infraestrutura, logística e mobilidade urbana e rural. Sua finalidade principal é Implantar o Sistema Integrado de Transporte da Região Metropolitana de Belém, suas vias complementares e demais obras de infraestrutura de tráfego e transporte, bem como planejar e implementar o modelo de gestão para esse Sistema.

As ações estratégicas finalísticas que se destacam nos projetos prioritários de governo (SIGPLAN/SEPLAD) relacionados à COP 30, são demonstradas no Quadro 1

(Detalhamento da execução no Item 4/pág de 15 a 35) e as ações administrativas estão demonstradas nos quadros 2 e 3 (Detalhamento da execução no Item 3/pág. de 11 a 14) a seguir:

Quadro 1: 1489 - Programa Desenvolvimento Urbano, Habitação, Saneamento e Mobilidade

Objetivo I do PPA: Disponibilizar o Acesso aos Serviços Urbanos de Mobilidade e Ordenamento Territorial	
Ação Estratégica Finalística – Projetos Prioritários	
Ampliação e Requalificação das Vias de Interesse Metropolitano	
Implantação da Infraestrutura do Sistema Integrado de Transporte Público da Região Metropolitana de Belém (SIT/RMB)	
Operacionalização do Sistema Integrado de Transporte Metropolitano da RMB (SIT/RMB)	Descentralizado para ARTRAN

Quadro 2: 1297 - Programa Manutenção da Gestão

Objetivo II do PPA: Viabilizar a Gestão Administrativa do Estado
Ação Administrativa
Abastecimento de Unidades Móveis do Estado
Concessão de Auxílio Alimentação
Concessão de Auxílio Transporte
Operacionalização da Ações Administrativas
Operacionalização da Ações de Recursos Humanos

Quadro 3: 1508 - Programa Governança Pública

Objetivo III do PPA: Aprimorar o Desenvolvimento de Pessoas
Ação Administrativa
Capacitação de Servidores Públicos
Objetivo IV do PPA: Prover a Governabilidade e Transparência do Poder Executivo
Publicidade das Ações de Governo

1.2. Indicativos de Necessidade de Revisão do PPA

Descentralização de Ação para a ARTRAN

O Projeto/Atividade Operacionalização do Sistema Integrado de Transporte

Metropolitano da RMB (SIT/RMB), foi descentralizado do NGTM para a AGÊNCIA DE REGULAÇÃO E CONTROLE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DO PARÁ (ARTRAN), objetivando a utilização do orçamento para pagamento dos contratos de compra de 265 (duzentos e sessenta e cinco) ônibus que irão compor a frota da rede pública do Sistema Integrado de Transporte Público da Região Metropolitana de Belém (SIT/RMB), conforme Termo de Execução Descentralizada nº 002/2024, publicado no Diário Oficial do Estado do Pará nº 36098 de 15/01/2025 (Processo: PAE nº 2024/1266219).

Essa ação foi excluída do PPA durante o processo de revisão em 2025, considerando que foi descentralizada para a ARTRAN.

Inclusão de Meta Regionalizada

Durante o processo de revisão do PPA 2024-2027, recomenda-se a inclusão das seguintes metas regionalizadas (Quadro 4):

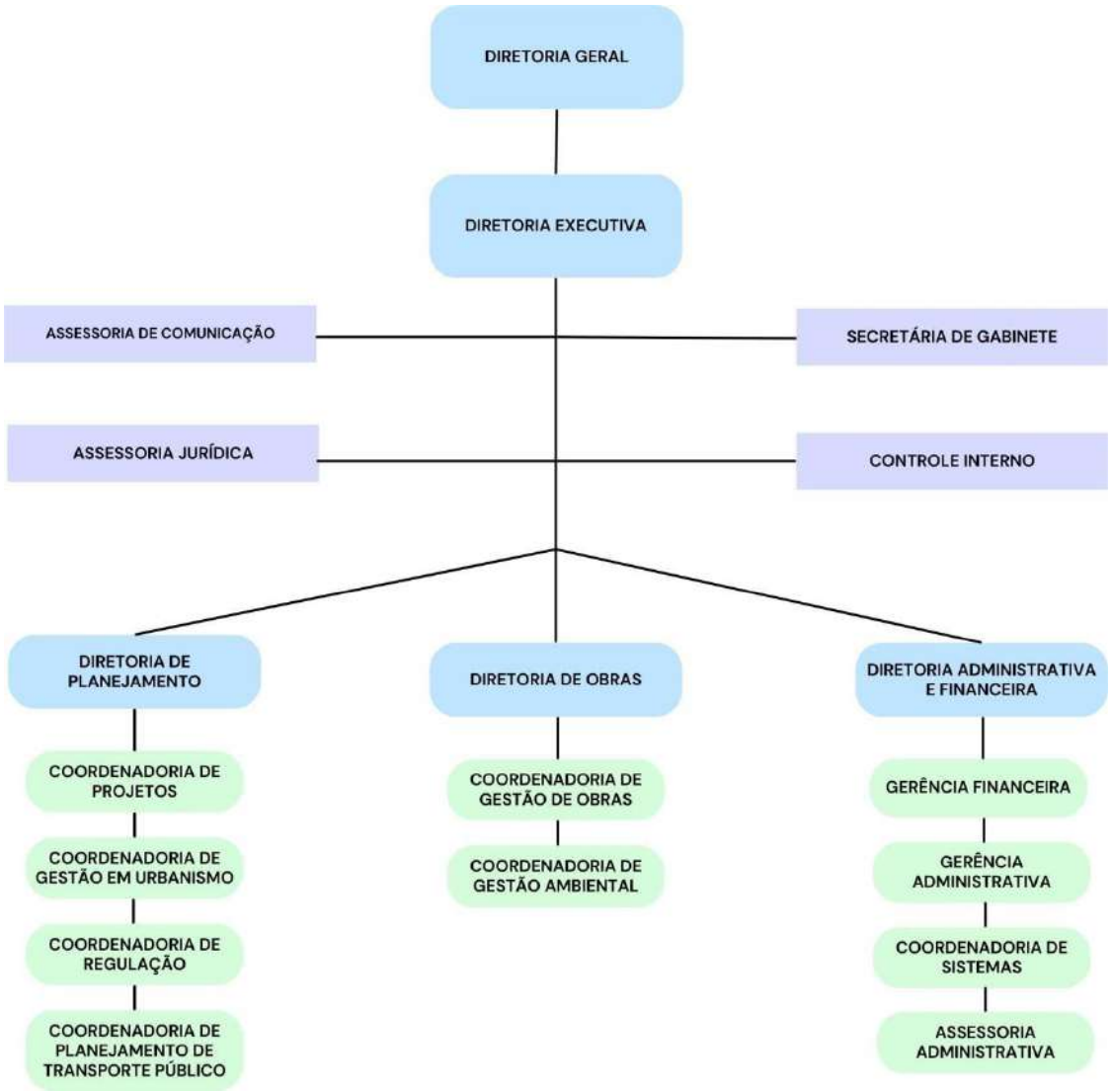
Quadro 4: 1489 - Programa Desenvolvimento Urbano, Habitação, Saneamento e Mobilidade

Objetivo I do PPA: Disponibilizar o Acesso aos Serviços Urbanos de Mobilidade e Ordenamento Territorial	
Ação Estratégica Finalística – Projetos Prioritários	
Ampliação e Requalificação das Vias de Interesse Metropolitano	
Meta Regionalizada	Implantação de um Viaduto Localizado na Interseção da Rodovia BR-316 com a Avenida Independência, no Município de Ananindeua.
	Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Independência com a Rodovia Mario Covas, no Município de Ananindeua.
	Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Três Corações com a Rodovia Mario Covas, no Município de Ananindeua.
	Implantação de um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida João Paulo II com Avenida Dr. Freitas, no Município de Belém.
Implantação da Infraestrutura do Sistema Integrado de Transporte Público da Região Metropolitana de Belém (SIT/RMB)	
Meta Regionalizada	Ampliar o transporte público na Região Metropolitana de Belém (RMB) a partir de um Sistema Integrado nos Municípios de Belém, Ananindeua e Marituba.
	Construção da Garagem dos Ônibus do Sistema BRT Metropolitano no Município de Marituba.
	Sinalização Viária para o Sistema BRS do Centro Expandido de Belém.
	Readequação Viária do BRT da Avenida Almirante Barroso com Readequação de Estações.

1.3. Organograma

O NGTM conta com uma estrutura organizada internamente a nível de cargos e setores, sintetizados no Quadro 5.

Quadro 5 – Organograma Atual do NGTM



2. ATIVIDADES DE PLANEJAMENTO

As atividades de planejamento são realizadas por meio da Diretoria de Planejamento (DIPLAN), responsável pela elaboração, monitoramento e gestão do Plano Plurianual (PPA), bem como a proposta orçamentária de cada exercício a fim de compor o Orçamento Geral do Estado (OGE).

Dentre suas atribuições, a diretoria propõe estudos preliminares para elaboração de projetos finalísticos que possam ampliar a capacidade de infraestrutura dos objetivos do NGTM, até a formalização de processo licitatório .

Algumas atividades da DIPLAN se destacam a seguir, dentre outras:

2.1. Monitoramento de Contratos e Sistemas de Planejamento

O PPA e o OGE são os meios iniciais para o desempenho da DIPLAN durante um exercício, onde acompanha e monitora a compatibilidade das ações planejadas, com a execução orçamentária e financeira dos contratos em curso, de forma contínua e eficaz.

Pará 2050

Em 2025 houve a participação na 32ª Edição do “Planejamento em Pauta”, na edição de março/2025 foi abordado o tema **“**O Desenvolvimento Regional como Estratégia Governamental: Um Diálogo entre as Agendas Públicas de Longo Prazo - Estratégia Brasil 2050 e PARÁ 2050.

O evento objetiva apresentar as propostas de planos de longo prazo, quais sejam, **Estratégia Brasil 2050**, Agenda Nacional e o **PARÁ 2050,** estratégia estadual, com seus status atuais de desenvolvimento, e como ambas se integram e complementam, no sentido de mobilizar mais participantes/atores atuantes no planejamento público na construção desses instrumentos e na sua implementação.

Orçamento 2025

A estruturação do orçamento de 2026, foi subsidiada pelo quadro de monitoramento constante dos contratos em vigência no NGTM, levando em consideração os saldos de contratos que terão continuidade no próximo exercício. A programação orçamentária foi devidamente registrada no SIGPLAN.

Sistemas de Gerenciamento

Os sistemas utilizados pela DIPLAN, para inserção de dados e acompanhamento da execução orçamentária dos contratos administrativos e finalísticos, são o SIGPLAN e PROJETOS PRIORITÁRIOS/SIGPLAN.

Compõe ainda a atuação da DIPLAN, o acompanhamento da execução física-financeira do Projeto AÇÂO METRÓPOLE – 2ª etapa, por meio do Sistema de Gerenciamento Integrado – SIGs, quanto às metas previstas e executadas dentro do contrato de empréstimo

BZ – P20 – JICA.

Mensagem do Governador à ALEPA - 2025

Elaboração das principais ações e avanços realizados pela gestão do NGTM em 2025 e encaminhada à SEPLAD.

Fluxograma de Processos

A Diretoria Geral, por meio da Coordenação de Controle Interno e Diretoria de Planejamento implementou em 2025, o fluxograma de processos que visa aperfeiçoar e tornar mais prático o gerenciamento das atividades no NGTM.

Ele proporciona uma representação gráfica clara e objetiva dos fluxos de trabalho, permitindo identificar etapas, setores responsáveis, entradas e saídas de cada processo, buscando melhorar sua eficiência e eficácia operacional.

2.2. Desapropriações

As obras de infraestrutura em mobilidade urbana planejadas pelo NGTM, muitas vezes se concentram e se desenvolvem na Região Metropolitana de Belém, podendo incidir em locais densamente habitados e posteriormente declarados de utilidade pública, sendo procedida a intervenção do Estado sobre as propriedades de forma parcial ou total.

No caso das obras de implantação do Sistema Troncal de Ônibus da RMB, as etapas de desapropriações dos imóveis necessárias à implantação do projeto foram concluídas com êxito.

Consequentemente, ocorrerá a redução da interferência causada pelo cruzamento em nível das vias perpendiculares, melhorado o fluxo do trânsito.

Segue abaixo o quadro demonstrativo das desapropriações e indenizações ocorridas em 2025:

Quadro 5: Demonstrativo das Desapropriações e Indenizações

ITEM	ÁREA DESAPROPIADA	DESAPROPRIAÇÕES (Quantidade)	TOTAL PAGO (R$)	A DESAPROPRIAR EM 2026
1	Local da Construção viaduto Av. Independência. c/ Rod. Mario Covas	1	611.600,00	0
2		1	250.610,00	0
3		1	335.780,00	0
TOTAL		**3**	**1.197.990,00**	**0**

2.3. Ouvidoria

Em 2025, a DIPLAN iniciou o serviço de ouvidoria por meio do acolhimento de demandas no sistema eletrônico SIGO – Sistema Integrado de Ouvidoria, que foi desenvolvido para receber reclamações, denúncias, sugestões, elogios e solicitações referentes a servidores e serviços públicos prestados pelos Órgãos e Entidades do Governo do Estado, de modo a facilitar o atendimento da população com a administração pública, padronizar as respostas e solucionar as demandas.

2.4. Remanejamento de Interferências

Um dos grandes desafios que o NGTM enfrentou durante a execução das obras da Nova BR-316 e dos 05 (cinco) viadutos, são as inúmeras interferências que se configuram em postes, cabos de energia elétrica e redes de distribuição, os quais a DIPLAN vem acompanhando o andamento dos serviços realizados pela Equatorial Energia.

Essa etapa é a base de todas as fases de obras, que visa a requalificação da rodovia.

Atualmente existe 01 (um) contrato de remanejamento de interferências em vigor, conforme demonstrados no Quadro 6 (Item 2) que retrata a realização dos processos licitatórios e Quadro 8 (Item 13) com a demonstração dos valores pagos em 2025.

2.5. Ações Preliminares para Contratação de Serviços, Obras, Produtos e Equipamentos

Atividades contínuas são realizadas na DIPLAN, quanto a análise de viabilidade de projetos de infraestrutura a serem implantados pelo NGTM, associadas às seguintes ações, dentre outras:

- Elaboração de Termo de Referência.
- Análise de risco.
- Fiscalização de contratos das gerenciadoras.
- Estudo técnico preliminar.
- Elaboração de orçamento de obras civis de infraestrutura relacionadas a finalidade do NGTM.
- Apoio à CPL para análise técnica das propostas.

3. GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA

A Diretoria Administrativa e Financeira (DAF) possui entre suas atribuições, o suporte e sustentação às ações da área administrativa e financeira do NGTM, cabendo a ela: o registro e controle da movimentação de pessoal e processamento da folha de pagamento; o

controle e a execução das atividades relacionadas ao fornecimento de material, transportes oficiais, serviços gerais, zeladoria e portaria, administração do patrimônio, documentação, protocolo, arquivo e comunicações administrativas; o controle e a execução orçamentária, contábil e financeira dos recursos públicos.

A DAF supervisiona e acompanha os processos de licitação para contratações de obras e serviços, assim como os de aquisição de materiais e equipamentos necessários ao bom funcionamento do NGTM, com a finalidade de cumprimento do objeto contratado dentro do prazo e o cronograma físico financeiro evolua conforme planejamento.

Durante o ano de 2025 foram realizados processos licitatórios para contratação de obras e serviços num total de 02 (dois) contratos (Quadro 6), onde 1 (um) foi para atender a infraestrutura finalística do NGTM e 1 (um) para atender a área administrativa, conforme listados a seguir:

Quadro 6 – Processos Licitatórios Realizados em 2025

ITEM	CONTRATO Nº/ EMPRESA	OBJETO	VIGÊNCIA	VALOR DO CONTRATO (R$)
1	001/2025 IOEPA	Publicação de atos oficiais	17/03/2025 a 17/03/2026	15.000,00
2	002/2025 EQUATORIAL	Execução de obras e serviços de remanejamento de postes, transformadores, chaves e rede de média e baixa tensão, para atender obras do BRT - Metropolitano denominado “Nova BR”.	02/04/2025 a 02/04/2026	4.963.958,44

3.1. Contratos Administrativos e Finalísticos Vigentes e Demonstrativo de Pagamento

As atividades administrativas e finalisticas executadas pelo NGTM em 2025, estão pautadas no planejamento do PPA 2024/2027 e demonstram seu desempenho de acordo com as metas estabelecidas. Os quadros 7 e 8 a seguir, representam todos os contratos vigentes e os valores pagos no exercício de 2025.

Quadro 7 – Demonstrativo de Valores Pagos – Contratos Administrativos

ITEM	CONTR. Nº/ EMPRESA	OBJETO	VIGÊNCIA	VALOR PAGO (R$)
1	004/2011 ARAMIS	Locação do imóvel da sede do NGTM (ENCERRADO)	16/09/2011 a 20/02/2025	71.269,10
2	001/2020 IOEPA	Publicação de atos oficiais (ENCERRADO)	13/01/2020 a 13/01/2025	119,35
3	002/2020 EQUATORIAL	Energia elétrica edifício sede do NGTM (ENCERRADO)	Indeterminado	7.008,98
4	004/2021 BELÉM RIO	Vigilância armada (ENCERRADO)	18/05/2021 a 20/02/2025	44.723,66
5	005/2021 PRODEPA	Internet	20/05/2021 a 19/05/2026	52.148,44
6	009/2021 CLARO	Telefonia móvel	20/07/2021 a 20/07/2025	10.655,03
7	005/2022 NORTE TURISMO	Passagens aéreas, fluvial e terrestre – nacional e internacional	21/07/2022 a 21/06/2026	0,00
8	006/2022 DIAMOND	Serviço de motorista	01/09/2022 a 01/09/2026	194.051,52
9	002/2023 SERVLIDER	Serviço de limpeza e conservação (ENCERRADO)	20/01/2023 a 28/02/2025	27.601,58
10	003/2023 TC COMÉRCIO	Locação de impressoras	09/01/2023 a 09/01/2027	13.004,52
11	004/2023 TICKET	Abastecimento de combustível	25/01/2023 a 25/01/2027	38.079,95
12	005/2023 CIEE	Contratação de estagiários (ENCERRADO)	26/03/2023 a 26/04/2025	350,00
13	016/2023 METODO	Serviços de telefonia fixa comutada	01/11/2023 a 01/11/2026	8.579,91
14	008/2024 COSANPA	Serviço de água e esgoto (ENCERRADO)	26/06/2024 a 20/01/2025	1.466,00
15	013/2024 FERNANDO JR	Água mineral de garrafão de 20 litros (ENCERRADO)	28/08/2024 a 28/08/2025	0,00
16	014/2024 BRASIL FROTAS	Locação de 4 veículos para uso na sede do NGTM	27/11/2024 a 27/05/2027	188.133,65

17	017/2024 ALZIRA	Fabricação e instalação de letreiro para as fachadas da sede do CCO e do NGTM (ENCERRADO)	22/10/2024 a 27/05/2025	28.200,00
18	001/2025 IOEPA	Publicação de atos oficiais	17/03/2025 a 17/03/2026	9.344,30
19	004/2025 EXTRA DISTRIBUIDORA ÁGUA	Aquisição de água mineral	26/09/2024 a 26/09/2026	0,00
VALOR TOTAL				**694.735,99**

Quadro 8 – Demonstrativo de Valores Pagos – Contratos Finalísticos

ITEM	CONTR. Nº/ EMPRESA	OBJETO	VIGÊNCIA	VALOR PAGO (R$)
1	002/2014 CTB	Gerenciadora das obras do BRT Metropolitano	11/02/2014 a 30/06/2026	6.806.246,98
2	011/2021 CMGB	Remanescente da obra do BRT Metropolitano	17/09/2021 a 30/06/2026	154.717.202,82
3	017/2021 COI	Construção de 02 viadutos nas intercessões da Rod. BR-316 com Av. Independência e com a Rod. PA 483 – Alça Viária	05/01/2022 a 17/07/2025	21.505.929,89
4	013/2023 CONCREMAT	Gerenciamento, supervisão, fiscalização e acompanhamento das obras de implantação de 02 viadutos nas intercessões da Rod. BR-316 com Av. Independência e com a Rod. PA 483 – Alça Viária	10/07/2023 a 09/06/2025	502.646,16
5	004/2024 MAIA MELO	Gerenciamento, supervisão, fiscalização e acompanhamento das obras de implantação de três viadutos nas interseções Rod. Mar. Cov. c/ Av. Idep., Rod. Mar. Cov. c/ Av. Três Cor. e Av. João Paulo II c/ Av. Dr. Freitas	06/05/2024 a 03/03/2026	1.003.088,84
6	005/2024 CONSTRUCOP	Construção viaduto Av. Independência. c/ Rod. Mario Covas	21/05/2024 a 09/01/2026	36.220.980,31
7	006/2024 CONSTRUCOP 30	Construção viaduto Av. Três Corações. c/ Rod. Mario Covas	21/05/2024 a 18/10/2025	27.855.938,31
8	009/2024 CONSÓRCIO PCB	Construção de Viaduto na Av. João Paulo II com Av. Dr. Freitas	27/06/2024 a 29/06/2026	1.044.975,76

9	010/2024 EQUATORIAL	Remanejamento de postes de alta tensão (LDS), viadutos: Rod.Mario Covas com Av.Independência e Rod.Mario Covas com Av.Três Corações	02/07/2024 a 31/03/2026	0,00
10	011/2024 EQUATORIAL	Remanejamento de postes de media tensão e interferências, viadutos: Rod. Mario Covas c/ Av.Independência; Rod. Mario Covas com Av.Três Corações e Av.João Paulo II com Av.Dr. Freitas	08/07/2024 a 15/10/2025	206.544,15
11	015/2024 EQUATORIAL	Desvio da linha de transmissão UTINGA-COQUEIRO, em função da construção do elevado da Rod. Mario Covas c/ Av.Três Corações.	26/09/2024 a 25/07/2025	146.474,20
12	016/2024 CONSÓRCIO AVANÇA PARÁ	Garagem de ônibus BRT - Marituba	08/10/2024 a 07/05/2026	27.888.681,52
13	002/2025 EQUATORIAL	Execução de obras e serviços de remanejamento de postes, transformadores, chaves e rede de média e baixa tensão, para atender obras do BRT - Metropolitano denominado “Nova BR”.	02/04/2025 a 02/04/2026	3.239.038,10
VALOR TOTAL				**281.137.747,04**

4. GESTÃO FINALÍSTICA E AÇÕES SÓCIO/AMBIENTAIS

A Diretoria de Obras (DIOB), tem por finalidade programar, dirigir e supervisionar as políticas públicas relacionadas às obras de infraestrutura, além de fiscalizar e acompanhar os contratos finalísticos em execução no NGTM, em conformidade com cada cronograma físico-financeiro aprovado.

Durante a gestão da DIOB em 2025, foi possível constatar significativos avanços nas obras de reestruturação viária da Região Metropolitana de Belém com a implementação do BRT, além da construção de cinco novos viadutos, que juntos tornam-se os projetos principais para a melhoria da mobilidade urbana e qualidade de vida da população.

O Governo do Pará intensificou os esforços em direção à melhoria da mobilidade urbana sustentável para a Região Metropolitana de Belém no ano de 2025, com a aquisição de 265 ônibus modernos (sendo 40 ônibus elétricos) e a conclusão das obras do BRT Metropolitano que abrange cerca de 10,8 Km de extensão.

Em dezembro de 2024 foi entregue o viaduto da Rod. BR-316 no cruzamento com a Alça Viária (PA-483) e em abril de 2025 foi entregue o viaduto da BR 316 com Av. Independência, assim como os viadutos da Av. Mário Covas, nos cruzamentos com a Av. Três Corações entregue em abril/2025 e com a Av. Independência entregue em outubro/2025.

E ainda, outro viaduto com a obra programada para ser entregue em junho de 2026 na Av. Dr. Freitas com a Av. João Paulo II. Todos os viadutos são fundamentais para a melhoria do fluxo de veículos em áreas de grande circulação da Região Metropolitana.

As obras são fiscalizadas e supervisionadas por gerenciadoras oficialmente contratadas pelo NGTM, que realizam atividades de planejamento, controle e elaboração de relatório de acompanhamento; apresentação de medições mensais; controle físico, financeiro, social e ambiental. Realizam ainda, atividades de controle tecnológico, topográfico e de não-conformidades.

Os relatórios de acompanhamento das gerenciadoras passam por análise da equipe de fiscalização técnica do NGTM e posterior aprovação para fins de pagamento.

Os subitens a seguir representam as principais obras estratégicas executadas no exercício de 2025.

4.1. Execução do Remanescente de Obras do Sistema Troncal de Ônibus da Região Metropolitana de Belém, Incluindo a Implantação do Sistema de Controle Operacional

Ação	Implantação da Infraestrutura do Sistema Integrado de Transporte Público da Região Metropolitana de Belém (SIT/RMB)
Objetivo	Disponibilizar o acesso aos serviços urbanos de mobilidade e ordenamento territorial
Meta Regionalizada	Ampliar o transporte público na Região Metropolitana de Belém (RMB) a partir de um sistema integrado nos Municípios de Belém, Ananindeua e Marituba.
Segmentos Prioritários da População atendida	Comunidades Tradicionais; Inclusão social e grupos vulnerabilizados.
Ordem de Serviço	Assinada em 29/10/2021 dando início às obras.
Físico Executado (%)	95%
Conclusão dos serviços	Previsto para 30/04/2026

Situação Atual

Em 2025 a obra alcançou a marca de 95% do total executado, destacando que o empreendimento do BRT Metropolitano da Região Metropolitana de Belém avançou de forma significativa neste período, com marcos relevantes nas frentes de infraestrutura, aquisição de frota e, principalmente, o início da operação do sistema.

Em julho de 2025, foi finalizada a composição da frota do sistema, com a entrega

do último lote de ônibus, totalizando 265 veículos. A frota é composta por veículos modernos, climatizados, com tecnologia embarcada e menor emissão de poluentes, incluindo modelos elétricos e padrão Euro 6. O sistema foi estruturado para atender cerca de 3,5 milhões de passageiros por mês, com operação integrada entre linhas alimentadoras e troncais, conectando municípios da Região Metropolitana.

O principal marco do ano ocorreu em novembro de 2025, com o início da operação assistida do BRT Metropolitano, representando a transição do projeto da fase de implantação para a fase operacional. Nesta etapa, o sistema passou a operar com linhas troncais e alimentadoras, interligando os municípios de Santa Izabel, Benevides, Marituba, Ananindeua e Belém, a partir dos Terminais de Integração. A operação assistida permitiu a validação dos processos, ajustes operacionais e adaptação dos usuários ao novo modelo de transporte.

O início da operação trouxe ganhos imediatos à mobilidade urbana, com redução do tempo de deslocamento, maior conforto aos usuários, integração tarifária e implantação da bilhetagem digital. Além disso, o sistema passou a oferecer um serviço mais moderno, eficiente e ambientalmente sustentável, consolidando o BRT Metropolitano como o principal projeto de mobilidade da Região Metropolitana de Belém.

A infraestrutura tecnológica responsável pela gestão e operação do BRT Metropolitano está concentrada no Edifício do Centro de Controle Operacional (CCO), projetado com base em critérios de sustentabilidade e voltado à obtenção da certificação LEED (Liderança em Energia e Design Ambiental), concedida pelo Green Building Council Brasil (GBC Brasil). O empreendimento conta ainda com cobertura integral equipada com painéis fotovoltaicos, destinados à geração de energia limpa e renovável.

Adicionalmente registra-se que está em fase final a implantação do Sistema de Controle Operacional, bem como os serviços de drenagem (Lançamento 1, na Passagem Alacid Nunes, Lançamento 4, na Passagem Bons Amigos e Alas de Drenagem do Canal do Toras), essenciais para o adequado escoamento das águas sob a BR-316, contribuindo para a melhoria da infraestrutura e da qualidade de vida na Região Metropolitana de Belém. O Estado trabalha para finalizar todas as etapas da obra até abril de 2026.






Início da Operação Assistida

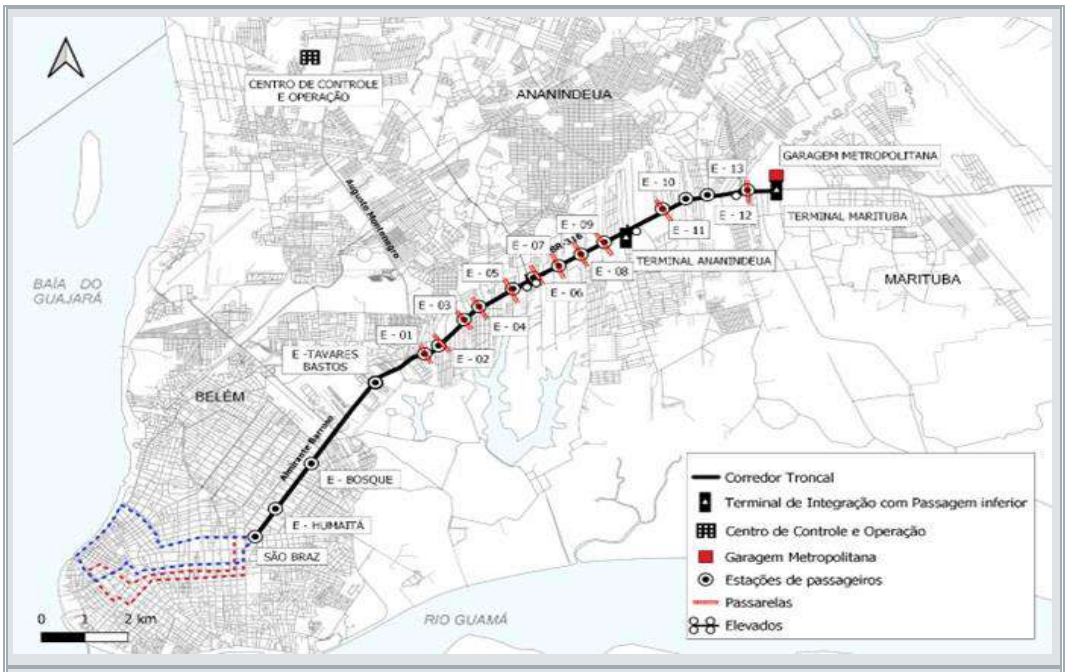
A infraestrutura física do BRT Metropolitano abrange principalmente:

Infraestrutura / Obra	Status
Obras viárias no corredor BR-316:	• Pista Exclusiva do BRT, Pavimento Rígido, Asfalto , Ciclovias e Calçadas: 100% executados. • Drenagem em fase final de conclusão.
Viaduto Ananindeua	• 100% executado e entregue aos usuários
Estações e passarelas	• 100% executado e entregue aos usuários
Terminal Marituba	• 100% executado e entregue aos usuários
Terminal Ananindeua	• 100% executado e entregue aos usuários
Passagens inferiores (túneis)	• 100% executado e entregue aos usuários
Remanejamento de interferências	• Em fase final de conclusão
Edifício do Centro de Controle Operacional	• 100% executado e entregue aos usuários
Sistema de Controle Operacional	• Em fase final de implantação
Garagem Marituba	• Em fase final de conclusão

A liberação das seis faixas de asfalto sem desvios ou máquinas na pista, além das faixas expressas, que ficam livres para o trânsito de veículos pequenos enquanto as obras durarem, foi uma importante etapa do projeto concluida no final do exercício de 2024. O Estado trabalha para finalizar outras etapas até o final do primeiro semestre de 2025.

A obra do prédio do Centro de Controle Operacional (CCO) do BRT Metropolitano foi concluída e vai interligar os sistemas de monitoramento, controle, gestão de passageiros e segurança, nas estações e Terminais de ônibus expressos, via fibra óptica.

Toda tecnologia que vai gerenciar o funcionamento do BRT Metropolitano é abrigada no prédio do CCO, o qual segue critérios de sustentabilidade e visa a obtenção da renomada certificação LEED (Liderança em Energia e Design Ambiental), fornecida pelo GBC Brasil (Green Building Council Brasil). Todo o telhado do edifício tem placas fotovoltaicas, que vão gerar energia sustentável.



Componentes de Infraestrutura Física do SIT/RMB



Pista flexível e rígida do BRT Metropolitano



Passagem inferior para o Terminal Marituba



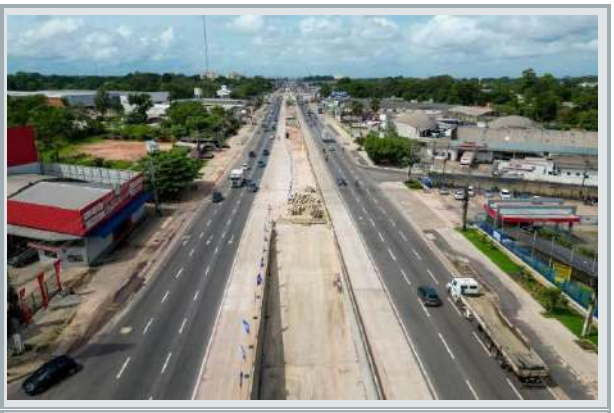
Operação das Estações de Passageiros



Reequalificação do canal Toras



Serviço de asfalto (KM 03 sentido Belém e KM 07 (sentido Marituba)



Pistas do BRT da BR-316 – Ananindeua

Estações e Passarelas

O NGTM está implantando 13 passarelas ao longos primeiros 10,8 quilômetros de rodovia – trecho gerenciado pelo Governo do Estado –, que vai desde o Entroncamento até Marituba. Cinco delas foram liberadas ao público em 2023.

As passarelas possuem estrutura metálica, piso em steel deck e contam com escadas para pedestres e três rampas de acesso, sendo duas instaladas nas laterais da pista, e uma terceira conectada às estações de passageiros no corredor central do BRT.





Passarelas da BR-316

Terminal Marituba

O Terminal de Integração de Marituba fica no km 10 da BR-316, possui duas plataformas e o prédio administrativo, onde também irá funcionar uma Estação Cidadania. Uma das plataformas será para circulação dos ônibus alimentadores, que trarão passageiros dos Municípios de Marituba, Benevides, Santa Izabel e Santa Bárbara. Já a segunda plataforma será para a circulação dos ônibus troncais que seguirão em direção a Belém.

As três linhas troncais que sairão de cada terminal irão percorrer a Rod. BR-316 e a Av. Almirante Barroso, nas faixas exclusivas, sem enfrentar congestionamento.

Uma delas irá até o bairro de São Brás, parando em todas as Estações, e retornando na Praça da Leitura.

As outras duas irão até o centro de Belém, sendo uma pela Av. José Malcher, Av. Visconde de Souza Franco, Ver-o-Peso, voltando pela Av. Tamandaré e Av. Gentil Bittencourt; e a outra pela Av. Conselheiro Furtado, Tv. Padre Eutíquio, Praça da Bandeira, Av. Dezesseis de Novembro, Praça Amazonas e Rua dos Mundurucus.

Essas linhas que vão para o centro irão parar apenas nos Terminais e no Entroncamento. A partir de São Brás farão os percursos pela faixa de ônibus a direita, parando nos pontos de ônibus na calçada.

Os usuários de Marituba poderão sair de seus bairros em linhas alimentadoras que se dirigem até um dos Terminais de integração, localizados na Rod. BR-316.

No terminal, sem pagar outra passagem, o usuário poderá passar para uma das 3 linhas que irão operar com ônibus Troncal até o centro de Belém ou o bairro de São Brás. Esses ônibus possuem portas dos dois lados e ar refrigerado.

Os municípios de Marituba e Benevides contarão com 12 linhas alimentadoras e 3 linhas troncais também partindo do mesmo terminal de integração, em Marituba.



Terminal de Marituba

Terminal Ananindeua

O Terminal de Integração de Ananindeua é o maior deles, no km 7 da Rod. BR-316. O espaço tem três plataformas (blocos), o prédio administrativo, onde funciona também a bilheteria, lanchonete, bicicletário e a Estação Cidadania. A primeira e a segunda plataformas servirão para atender aos ônibus alimentadores, e a terceira estrutura para receber os ônibus troncais, que levarão os passageiros até São Brás ou até o centro da capital. Este terminal tem alguns acessos pelo viaduto Ananin, entregue em julho de 2023 pelo NGTM.

As obras do Terminal de Integração de Ananindeua, fazem parte das obras de requalificação do trecho metropolitano da Rod. BR-316 que receberá quatro mil usuários do transporte coletivo da região por hora, oriundos de linhas de ônibus alimentadoras do BRT.



Terminal de Integração Ananindeua

Passagens Inferiores

Os dois túneis construídos, conhecidos como “passagens inferiores”, localizados nos Terminais de Passageiros de Ananindeua e Marituba, foram desenvolvidos com uma técnica inovadora de “escavação invertida”, que minimizou a necessidade de intervenção do trânsito. Cada túnel possui cerca de 120 metros de comprimento e um pavimento de concreto resistente com 50 cm de espessura, garantindo durabilidade e fácil acesso do ônibus aos Terminais sem afetar o tráfego na rodovia.

	
Passagem inferior para o Terminal Ananindeua	Passagem Interna/ Túnel para ônibus expressos

Remanejamento de Interferências

Um dos desafios durante a execução das obras da nova BR-316 que o NGTM enfrenta, são as inúmeras interferências ao longo dos 10,8 km da rodovia, que vai do Entroncamento até o início de Marituba. Tratam-se de postes, cabos de energia elétrica, de telecomunicações, placas, outdoors, tubulações de água e de esgoto e outras fiações que também estão enterradas. Toda a estrutura se consolidou ao longo dos anos e, agora, precisa ser remanejada da faixa de domínio da obra para o andamento dos trabalhos. Essa etapa é a base de todas as fases de obras, que visa a requalificação da rodovia.

As intervenções na rodovia se adequam ao código de postura dos municípios de Belém, Ananindeua e Marituba, além de processos de desapropriações que requerem ajustes nas redes elétricas, construção de banco de dutos para empresas de telecomunicações, mudança nos pontos de paradas de ônibus e reposicionamento de rede de abastecimento de água.

	
Instalação de cabos elétricos - comando semafórico.	**Lançamento de fibra óptica.**

Centro de Controle Operacional

O Centro de Controle Operacional (CCO) do BRT Metropolitano localizado na Av. Augusto Montenegro, em Belém, foi 100% concluido. Vai interligar os sistemas de monitoramento, controle, gestão de passageiros e segurança, nas Estações e Terminais de ônibus expressos, via fibra óptica.

O CCO contará com equipamentos digitais modernos, os quais já começaram a ser instalados.

Toda a infraestrutura de comunicação será feita por meio da construção de um anel óptico metropolitano, que vai passar pela Av. Augusto Montenegro, Av. Almirante Barroso e Rod. BR-316 até Marituba.

Atualmente as obras estão na preparação da infraestrutura para o lançamento da tubulação subterrânea, que dará condições para os cabos de fibra óptica passarem. Após isso, haverá a instalação dos equipamentos.

As Estações e Terminais de ônibus do BRT Metropolitano contarão com equipamentos de ponta, com os chamados PMV (painel de mensagem variável), que exibem mensagens enviadas a partir do CCO.

Além disso, outros programas irão gerenciar o sistema de abertura e fechamento de portas das Estações, controle de acessos, sistema de sonorização e também, o sistema de contagem de passageiros. Haverá ainda, o controle do sistema semafórico e o monitoramento eletrônico de segurança, que será equipado com câmeras fixas nas Estações, nos Terminais e de monitoramento de tráfego espalhadas em toda Rod. BR-316. As Estações possuirão um sistema Wi-Fi para os seus usuários.

Toda tecnologia que vai gerenciar o funcionamento do BRT Metropolitano é abrigada no prédio do CCO, o qual segue critérios de sustentabilidade, e visa a obtenção da renomada certificação LEED (Liderança em Energia e Design Ambiental), fornecida pelo GBC Brasil (Green Building Council Brasil). Todo o telhado do edifício tem placas fotovoltaicas, que vão gerar energia sustentável.





Centro de Controle Operacional



Centro de Controle Operacional

4.2. Implantação de Dois Viadutos Localizados nas Interseções da Rodovia BR-316 com a Avenida Independência e com a Rodovia PA-483 - Alça Viária

Ação	Ampliação e Requalificação das Vias de Interesse Metropolitano
Objetivo	Disponibilizar o acesso aos serviços urbanos de mobilidade e ordenamento territorial.
Meta Regionalizada	Implantação de Dois Viadutos Localizados nas Interseções da Rodovia BR-316 com a Avenida Independência e com a Rodovia PA-483- Alça Viária, nos Municípios de Ananindeua e Marituba
Ordem de Serviço	Assinada em 14/11/2023 dando início às obras.
Viaduto da Rodovia BR 316 com Alça Viária (PA-483)	
Físico Executado (%)	100%
Conclusão dos Serviços	Entregue em 24/12/2024
Viaduto da Rodovia BR 316 com Av. Independência	
Físico Executado (%)	100%
Conclusão dos Serviços	Entregue em 02/04/2025

Situação Atual

Viaduto da Rodovia BR 316 com Alça Viária (PA-483)

No dia 24/12/2024 o Governo do Pará entregou o viaduto da BR-316 com a Alça Viária, em Marituba, região metropolitana de Belém. O viaduto mede 720 metros de comprimento, 14 de largura e 5,5 metros de altura da pista até as vigas.

Sua estrutura possui 9 pilares com as respectivas fundações e 12 vigas que garantem a sustentação da estrutura por onde passarão veículos leves e pesados, levando mais mobilidade à população e melhorar a fluidez do tráfego.

O viaduto ganhou cores e vida com o trabalho de grafite feito por artistas paraenses do próprio município, transformado em um mural de arte com desenhos e pinturas temáticas alusivas à COP 30, representando a fauna e a flora amazônica.

Os condutores que vierem da Alça Viária seguirão direto para Belém, sem que necessite de retorno e os que estiverem vindo de Marituba acessarão o viaduto visando seguir para a Alça Viária sem fazer retorno, tornando o trajeto mais ágil.



Entrega do viaduto da BR-316 c/ Alça Viária



Viaduto da Alça Viária ainda com c/ 100% das obras concluídas



Viaduto da Alça Viária



Arte assinada pelo @sdrmpris_graffitis

Situação Atual

Viaduto da Rodovia BR-316 com Avenida Independência

Em abril de 2025, foi concluída e entregue à população o Viaduto da BR-316 com a Avenida Independência, em Ananindeua, estrutura estratégica para a mobilidade urbana, com 740 metros de extensão e 14 metros de largura, possibilitando que os motoristas que estiverem na Av. Independência possam acessar a Rod. BR-316 no sentido saída da capital, sem precisar fazer o retorno. Também vai permitir aos condutores que estejam no sentido Marituba, o acesso direto à Av. Independência.

A obra vai contribuir para a melhoria da fluidez do tráfego, redução de congestionamentos e otimização dos deslocamentos na região, além de representar a finalização do conjunto de Viadutos previstos para a BR-316.





Viaduto da Rodovia BR-316 com Avenida Independência





Viaduto da Rodovia BR-316 com Avenida Independência

4.3. Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Independência com a Rodovia Mario Covas

Ação	Ampliação e Requalificação das Vias de Interesse Metropolitano.
Objetivo	Disponibilizar o acesso aos serviços urbanos de mobilidade e ordenamento territorial.
Meta Regionalizada	Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Independência com a Rodovia Mario Covas, no Município de Ananindeua.
Ordem de Serviço	Assinada em 10/05/2024 dando início às obras.
Físico Executado (%)	100%
Conclusão dos Serviços	Entregue em 25/10/2025

Situação Atual

No dia 25/10/2025 o Governo do Pará entregou o viaduto localizado na interseção da Av. Independência com Rodovia Mário Covas

Com 350 metros de extensão e 7 metros de largura, o viaduto de mão vai garantir que o tráfego na Rod. Mário Covas seja livre para quem seguir no sentido Av. Augusto Montenegro ou Rod. BR-316. Quem estiver na Av. Independência também poderá seguir livre por baixo do viaduto.





Viaduto da Avenida Independência com Avenida Mário Covas





Viaduto da Avenida Independência com Avenida Mário Covas

4.4. Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Três Corações com a Rodovia Mario Covas

Ação	Ampliação e Requalificação das Vias de Interesse Metropolitano.
Objetivo	Disponibilizar o acesso aos serviços urbanos de mobilidade e ordenamento territorial.
Meta Regionalizada	Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida Três Corações com a Rodovia Mario Covas, no Município de Ananindeua.
Ordem de Serviço	Assinada em 10/05/2024 dando início às obras
Físico Executado (%)	100%
Conclusão dos Serviços	Entregue em 10/05/2025

Situação Atual

Em maio de 2025, foi concluída e entregue à população o viaduto loclizado na interseção da Av. Três Corações com a Rodovia Mário Covas.

Com 350 metros de extensão e 7 metros de largura, o viaduto terá uma “alça” fazendo a ligação entre a Av. Três Corações e a Rod. Mário Covas, tornando possível a livre conversão à esquerda para a saída da Av. Três Corações, indo pela Rod. Mário Covas em direção ao centro de Belém.

A estrutura possibilitará aos condutores que estiverem na Av. Três Corações sigam pelo elevado em direção à Rod BR-316, principal corredor de entrada e saída da capital paraense.





Viaduto da Avenida Três Corações com Rodovia Mário Covas





Viaduto da Avenida Três Corações com Rodovia Mário Covas

4.5. Implantação de Um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida João Paulo II com a Avenida Dr. Freitas

Ação	Ampliação e Requalificação das Vias de Interesse Metropolitano.
Objetivo	Disponibilizar o acesso aos serviços urbanos de mobilidade e ordenamento territorial.
Meta Regionalizada	Implantação de um Viaduto Localizado na Interseção da Avenida João Paulo II com a Avenida Dr. Freitas, no Município de Belém.
Ordem de Serviço	Assinada em 24/06/2024 dando início às obras
Físico Executado (%)	24%
Conclusão dos Serviços	Prevista para junho de 2026

Situação Atual

A obra é constituída em duas etapas, sendo a primeira a execução do remanejamento de quatro adutoras de água tratada com os seguintes diâmetros: 315mm, 800mm, 1.400mm e 1.500mm da Companhia de Saneamento do Pará (COSANPA). Atualmente encontra-se em andamento a implantação da nova adutora de 1.500mm e execução de calçada. A segunda etapa trata-se das Obras de Arte Especiais (viaduto).

Uma das medidas adotadas é a readequação do trânsito (desvios), para movimentação de máquinas e equipamentos garantindo a segurança dos trabalhadores da obra e dos transeuntes.

O viaduto na Av. João Paulo II com a Av. Dr. Freitas, no bairro do Marco, terá 400 metros de comprimento e vai desafogar o trânsito em um ponto crítico da capital paraense.





viaduto da Av. João Paulo II com a Av. Dr. Freitas



Maquete do viaduto da Av. João Paulo II com a Av. Dr. Freitas

4.6. Execução das Obras de Construção da Garagem para Estocagem, Limpeza e Manutenção dos Ônibus do Sistema BRT Metropolitano - SIT/RMB. Localizado na Rodovia BR-316 Km 10 - Município de Marituba

Ação	Implantação da Infraestrutura do Sistema Integrado de Transporte Público da Região Metropolitana de Belém (SIT/RMB).
Objetivo	Disponibilizar o acesso aos serviços urbanos de mobilidade e ordenamento territorial.
Meta Regionalizada	Construção da garagem dos ônibus do Sistema BRT Metropolitano no Município de Marituba.
Ordem de Serviço	Assinada em 10/10/2024 dando início às obras
Físico Executado (%)	99,99%
Conclusão dos Serviços	Prevista para maio de 2026

Situação Atual

A Garagem de Marituba foi implantada como um complexo centro de manutenção e conservação da frota de ônibus do Sistema BRT Metropolitano, desempenhando papel estratégico para a operacionalidade, segurança e durabilidade da frota. O empreendimento oferece um conjunto amplo e moderno de edificações, destinadas aos serviços de mecânica, funilaria, estocagem, lavagem e abastecimento de veículos, consolidando-se como infraestrutura essencial para a gestão do sistema de transporte metropolitano.

A garagem está localizada no km 10 da BR-316, anexa ao Terminal de Integração de Marituba, ocupando uma área total de 32.441,7 m². O complexo é composto por oito edificações principais, sendo cinco blocos executados em concreto pré-moldado e três edificações em concreto armado com estrutura metálica, projetadas para atender às exigências operacionais e funcionais do sistema BRT. O projeto contempla 180 vagas de estacionamento destinadas a ônibus articulados e biarticulados, além de áreas específicas para estacionamento de veículos leves, motocicletas e bicicletas, garantindo organização, segurança e fluidez na circulação interna.

No decorrer do ano de 2024 a 2026, foram concluídos as seguintes edificações e áreas funcionais, incluindo:

- Eclusa de acesso
- Prédio de Controle/A.D.M.
- Lavagem
- Abastecimento
- Tanques, Cisterna e Castelo D'água
- Estação de Tratamento de Esgoto
- Edifício Oficina
- Edifício de Apoio aos Funcionários

Com a finalização integral das obras, a Garagem de Marituba encontra-se plenamente concluída e apta para operação, atendendo às especificações técnicas, funcionais e operacionais previstas em projeto. O empreendimento representa um avanço significativo na infraestrutura do Sistema BRT Metropolitano, proporcionando melhores condições para a manutenção da frota, otimização dos serviços, aumento da vida útil dos veículos e melhoria da qualidade do transporte público oferecido à população da Região Metropolitana de Belém.





Garagem dos ônibus do BRT

4.7. Inspeção das Obras do BRT Metropolitano

Novembro 2025

Uma comitiva da Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA) visitou recentemente as instalações do BRT Metropolitano, em Belém, para conhecer de perto a operação e a infraestrutura do sistema. O grupo foi recebido pelas equipes da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (Arcon), responsável pela implantação junto às concessionárias, e do Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM), que coordenou as obras.

A visita começou no Centro de Controle Operacional (CCO), onde é realizado o monitoramento em tempo real da frota e do fluxo de passageiros. Em seguida, a comitiva percorreu o corredor do **BRT**, de Belém até os terminais de integração de Ananindeua e Marituba, embarcando em um ônibus da linha troncal para acompanhar a operação na prática.

Segundo Eduardo Ribeiro, diretor-geral da Arcon, a comitiva demonstrou grande interesse pelos aspectos técnicos do sistema e fez diversas perguntas sobre infraestrutura

e operação. “Eles ficaram muito satisfeitos com o que viram, e essa troca reforça a relação de confiança e amizade que sempre tivemos com a **JICA**”, afirmou.

Katsuya Ishihara destacou a importância do projeto para a mobilidade urbana e inclusão social. “Embora a implementação tenha levado tempo, o BRT Metropolitano representa uma iniciativa crucial que aumenta a eficiência do transporte público e reduz o impacto ambiental. Acreditamos que ele oferece opções de mobilidade seguras e acessíveis, beneficiando principalmente as pessoas de baixa renda”, disse.



JICA aprova BRT Mtropolitano: transporte eficiente e sustentável para a região metropolitana

Entre os integrantes da **JICA** estavam a vice-presidente Katsura Miyazaki, o diretor do Departamento da América Central e do Sul Keisuke Ito, o representante-chefe da JICA Brasil Akihiro Miyazaki, o secretário da vice-presidente Hayakazu Yoshida, o coordenador de projetos Katsuya Ishihara e a especialista júnior Haruka Hatanaka.

O BRT Metropolitano teve 78% de seu financiamento garantido pelo governo japonês, por meio da JICA, e 22% pelo tesouro estadual, consolidando uma parceria histórica entre o Pará e o Japão na área de transporte urbano.



Visita da JICA ao BRT Metropolitano de Belém

4.8. Ações Sócio/Ambientais

O compromisso socioambiental é uma prerrogativa do projeto de reestruturação da Rod. BR-316, executado pelo NGTM.

As ações socioambientais ocorrem em conjunto com a comunidade próxima à rodovia e fazem parte do projeto, que conta com uma equipe de meio ambiente, assistência social e comunicação.

O BRT Metropolitano de Belém integra diversas ações ambientais, focadas na redução de emissões e sustentabilidade, com destaque para a operação de ônibus elétricos, uso de motores Euro 6, plantio de mudas e transplante de árvores na BR-316. O projeto inclui 22 km de ciclovias, pavimentação, drenagem e o Centro de Controle Operacional (CCO) com certificação LEED.

Principais Ações Ambientais:

- **Frota Sustentável:** Introdução de veículos elétricos e modelos com tecnologia Euro 6, que reduzem a emissão de poluentes na Região Metropolitana de Belém.
- **Gestão de Áreas Verdes:** Realização de trilhas ecológicas, transplante de árvores (como ipês) e plantio compensatório de mudas.
- **Infraestrutura com Certificação:** O CCO conquistou o selo LEED, garantindo práticas sustentáveis na construção e coleta seletiva.
- **Mobilidade Ativa e Infraestrutura:** Construção de 22 km de ciclovias e melhoria na drenagem urbana.

- **Integração e Mobilidade:** Adoção de bilhetagem digital e integração de transporte para diminuir o tempo de viagem e o uso de carros individuais.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Antes do BRT, a mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém era um problema, e a Rodovia BR-316 era a única entrada e saída da capital paraense. Para solucionar esse problema, o Governo do Estado do Pará criou o Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM) em 2011, com a responsabilidade de executar obras de infraestrutura viária, como o Programa Ação Metrópole, o qual implantou o Sistema Integrado de Transporte da região.

O Sistema BRT opera com 40 ônibus elétricos, que serão utilizados exclusivamente no corredor expresso até São Brás, e 225 a diesel, que fazem rotas até o centro da cidade de Belém. Todos os veículos poluem menos que os atuais que rodam na capital e terão ar condicionado.

Os usuários do Sistema Integrado poderão sair de seus bairros em linhas alimentadoras que se dirigem até um dos Terminais de integração, localizados na Rodovia BR-316, sendo um em Ananindeua (km 6,5) e outro em Marituba (km 10,7). Nesses terminais haverá uma Estação Cidadania, onde a população poderá ter acesso a diversos serviços.

O projeto inclui a reestruturação da BR-316, com 13 passarelas, estações de passageiros, ciclovia, calçada com arborização e sistema de drenagem.

Legado da COP 30

A realização da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP 30) em Belém, em novembro de 2025, foi uma oportunidade para demonstrar ao mundo as iniciativas locais que estão voltadas para o desenvolvimento sustentável. O BRT Metropolitano é uma peça central neste panorama, que não apenas vai facilitar o deslocamento dentro da região metropolitana, como também é um modelo de transporte público eficiente e ecológico.

Os Terminais integrados em Ananindeua e Marituba e as novas infraestruturas como passarelas, viadutos e arborização complementam o projeto, garantindo que o legado da COP 30 perdure por gerações.

FIM DO RELATÓRIO

Núcleo de Gerenciamento de
Transporte Metropolitano

GOVERNO DO
PARÁ
POR TODO O PARÁ