

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO E DESIGN  
GRADUAÇÃO EM DESIGN**

**GABRIEL FREITAS ANDRADE**

**DESIGN GRÁFICO E MOBILIDADE URBANA: proposta de atualização da identidade visual  
do Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Uberlândia-MG**

**Uberlândia  
2023**

GABRIEL FREITAS ANDRADE

**DESIGN GRÁFICO E MOBILIDADE URBANA: proposta de atualização da identidade visual  
do Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Uberlândia-MG**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Graduação em Design da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência para aprovação em TCC.

Orientador: Prof. Dr. Lucas Farinelli Pantaleão

**Uberlândia**

**2023**

Dedico este trabalho aos meus pais por toda base e incentivo para que eu pudesse chegar até aqui. À memória da minha avó Marlene. À memória do meu tio Wesley.

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais Adriane e Remilson, pelo apoio e amor incondicionais.

À minha irmã Sophia, por me inspirar a sempre fazer o meu melhor.

Ao meu tio Wesley (*in memoriam*), pelo alicerce incessante.

À minha avó Marlene (*in memoriam*), por acreditar nos meus sonhos.

Ao meu avô Dorival (*in memoriam*), pelos passeios e boas lembranças.

Aos meus avós Marina e José Zacharias, pelo acolhimento de sempre.

À minha madrinha Aretusa e meu padrinho Luiz Humberto, pelo suporte.

Ao meu tio Delcides, pela bondade e auxílio.

A todos da minha família que sempre estiveram ao meu lado.

Aos meus amigos Lucas, Marcos Paulo, Pedro e Leandro, irmãos de outras famílias que a vida colocou em minha trajetória, pela jornada de crescimento mútuo e pelo amparo nos meus momentos mais difíceis.

A todos os demais amigos que me apoiaram nesta caminhada e contribuíram para a realização deste sonho.

*“Sem a música, a vida seria um erro.”*

*Friedrich Nietzsche*

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo promover uma reflexão acerca da relação e das contribuições entre design gráfico e mobilidade urbana. Este é um campo relativamente novo e não muito explorado, no entanto, muito propício para o surgimento de novos estudos que aprofundem cada vez mais as contribuições entre as duas áreas, visando o desenvolvimento de cidades mais inteligentes e uma melhor experiência para os indivíduos ao se deslocarem pelo espaço urbano, oferecendo informações visuais de forma mais eficiente e acessível. Dessa forma, propõe-se como projeto de design uma atualização da identidade visual do Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia. O método utilizado para o desenvolvimento deste trabalho se baseia na revisão bibliográfica, estudo de caso, análise de similares e, para a concepção do projeto de identidade visual, a metodologia de design *Double Diamond*.

Palavras-chave: design gráfico; mobilidade urbana; transporte público; ônibus.

## **ABSTRACT**

This work has the objective of promoting a reflection on the relation and contributions between graphic design and urban mobility. This is a relatively new and not much explored field, however, it is very conducive to the emergence of new studies that increasingly deepen the contributions between the two areas, aiming the development of smarter cities and better experiences for individuals when moving around urban spaces, offering visual information in a more efficient and accessible way. Therefore, an update on the visual identity of the Uberlândia Integrated Transport System is proposed as the design project. The method used to develop this work is based on bibliographic review, case study, similar analysis and, for the conception of the visual identity project, the Double Diamond design methodology.

Keywords: graphic design; urban mobility; public transportation; bus.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	8
<b>2 OBJETIVOS</b> .....	10
<b>2.1 Objetivos específicos</b> .....	10
<b>3 IDENTIDADE VISUAL E SISTEMAS DE TRANSPORTE</b> .....	11
<b>3.1 Sistemas de Transporte – Análise de Similares</b> .....	12
3.1.1 SPTrans (São Paulo/SP).....	13
3.1.2 URBS (Curitiba/PR).....	18
3.1.3 Outros casos relevantes.....	24
3.1.3.1 RBTrans (Rio Branco/AC).....	25
3.1.3.2 Transcol (Vitória/ES).....	28
3.1.3.3 SIT Neves (Ribeirão das Neves/MG).....	30
3.1.3.4 NitTrans (Niterói/RJ).....	32
3.1.3.5 Consórcio São Gonçalo de Transportes (São Gonçalo/RJ).....	35
<b>4 SIT UBERLÂNDIA</b> .....	38
<b>4.1 O transporte em Uberlândia pré-SIT</b> .....	40
<b>4.2 Identidade visual do SIT Uberlândia</b> .....	45
<b>5 DESENVOLVIMENTO DO PROJETO</b> .....	54
<b>5.1 Design de frota</b> .....	61
<b>5.2 Sinalização ambiental</b> .....	67
<b>5.3 Cartões de transporte</b> .....	69
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	70
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	71



## 1 INTRODUÇÃO

Atualmente, a relação entre design e mobilidade urbana é um campo relativamente novo e não muito explorado, especificamente se tratando de design gráfico, já que a maior parte dos estudos existentes envolve majoritariamente o design de interiores e/ou de produto, abordando a criação e aprimoramento dos espaços físicos, como praças, parques, repartições públicas e afins, além de outros trabalhos abordando o design de serviços aplicado à mobilidade urbana. No entanto, este é um campo muito propício para o surgimento de novos estudos que aprofundem cada vez mais as contribuições entre as duas áreas, visando o desenvolvimento de cidades mais inteligentes e uma melhor experiência para os indivíduos ao realizarem seus deslocamentos pelo espaço urbano, oferecendo informações visuais de forma mais eficiente e acessível.

De acordo com Bertolini *et al. apud Portugal*<sup>1</sup> (2017), a mobilidade urbana é definida como o resultado do fluxo de pessoas e de bens, tendo implicação sobre o ambiente local e global, sobre a qualidade de vida e sobre o desempenho econômico das cidades. Como complemento, Alves e Raia Jr. *apud Portugal* apontam ainda que a mobilidade urbana está relacionada não apenas a ocorrência dos deslocamentos, mas também, a facilidade e a possibilidade de ocorrência. Este fluxo de pessoas pode acontecer a pé ou utilizando-se de veículos motorizados e não motorizados, de forma individual ou coletiva - por meio dos sistemas de transporte público por ônibus, trem, metrô, veículo leve sobre trilhos (VLT) e outros. Tais deslocamentos, por sua vez, podem ser amparados por uma infraestrutura que inclui os próprios veículos, faixas exclusivas, ciclovias, terminais, estações, pontos de embarque e desembarque de passageiros, sinalização viária e de trânsito (vertical e horizontal), aplicativos de mobilidade e materiais impressos, como apontado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> PORTUGAL, Licio da Silva *et al.* **Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.

<sup>2</sup> BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Diário Oficial da União, 2012.

Dessa forma, levanta-se a seguinte questão: como o design gráfico pode auxiliar na tomada de decisão e na realização de deslocamentos mais eficientes, resultando numa melhor experiência para os cidadãos? Dentro deste escopo, o presente trabalho propõe uma reflexão acerca da relação entre design gráfico e mobilidade urbana, com enfoque em sistemas de transporte, partindo da apresentação e compreensão dos principais conceitos utilizados pelas áreas em questão, passando por estudos de caso de sistemas de transporte consistentes e bem apresentados visualmente. Além disso, será feita uma análise sobre a evolução da comunicação visual do transporte coletivo em Uberlândia, apresentando como projeto de design uma proposta de atualização da identidade visual (figura 1) utilizada pelo Sistema Integrado de Transporte (SIT) na cidade.

Figura 1 – Atual leiaute adotado pelos ônibus do SIT Uberlândia

Foto: Douglas de Souza Melo – Marcopolo S/A

Fonte: <https://www.onebusbr.com/2017/04/viacao-sorriso-de-minas-recebe-66-novos.html> (2017)



## 2 OBJETIVOS

Promover uma reflexão acerca da relação entre design gráfico e mobilidade urbana, analisando como um sistema de identidade visual bem projetado pode auxiliar na tomada de decisão e na realização de deslocamentos mais eficientes, resultando numa melhor experiência para os usuários de um sistema de transporte.

### 2.1 Objetivos específicos

- Compreender quais elementos compõem uma comunicação visual consistente e funcional por meio do estudo de caso e análise de similares de outros sistemas de transporte;
- Realizar um levantamento histórico sobre a evolução do transporte coletivo em Uberlândia, a fim de compreender sua criação e desenvolvimento, bem como a forma que o sistema se apresentou visualmente para seus passageiros ao longo do tempo;
- Propor uma nova identidade visual para o SIT Uberlândia que ofereça informações de forma mais rápida, efetiva e precisa, além de gerar identificação com a cidade, auxiliando a tomada de decisão dos usuários e promovendo uma experiência mais satisfatória.
- Detalhar por meio de um manual como a nova identidade visual do SIT Uberlândia seria aplicada, apresentando desenhos técnicos e outras representações gráficas.

### 3 IDENTIDADE VISUAL E SISTEMAS DE TRANSPORTE

Como apontado por Santos<sup>3</sup> (1993), após os anos 1970, período em que o processo de urbanização passou a ocorrer de forma mais intensa no Brasil, com um grande crescimento da população urbana em relação à rural, podemos constatar no Brasil o surgimento de cidades e metrópoles cada vez maiores. Somado a isso, tem-se também um aumento exponencial da taxa de motorização do país, com mais veículos circulando pelas ruas e mais pessoas se locomovendo de forma individual. Dessa forma, com a expansão desenfreada dos grandes centros urbanos, que passaram a acomodar cada vez mais pessoas de maneira concentrada, um dos maiores desafios da administração pública é assegurar a eficiência e a qualidade nos deslocamentos das pessoas pelas cidades.

Segundo Portugal, os transportes também podem se tornar meios para mudanças e melhorias sociais, buscando maximizar os impactos positivos e minimizar os impactos negativos dos deslocamentos, não apenas em termos de quantidade, mas de qualidade, considerando não só as internalidades (usuários) como também as externalidades (sociedade). A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece, no artigo 14, inciso III, que é um direito dos usuários dos sistemas de transporte “ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais”. Ou seja, a programação visual de um sistema de transporte deve estar alinhada com todas estas questões apresentadas até aqui, aproveitando todo o potencial do design gráfico para amparar os deslocamentos dos usuários.

Nesse sentido, Munari *apud* Petraglia<sup>4</sup> (1998) define a comunicação visual como “um meio insubstituível que permite a um emissor passar informações a um receptor, sendo condições fundamentais do seu funcionamento a exatidão das informações, a

---

<sup>3</sup> SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

<sup>4</sup> PETRAGLIA, André Luiz. **Sistemas de Identidade Visual: imagem e informação**. 148 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 23. 1998.

objetividade dos sinais, a codificação unitária e ausência de falsas interpretações”. Por consequência, uma identidade visual eficiente deve atender a estes requisitos em sua totalidade, a fim de transmitir a informação com o mínimo de confusão e o máximo de assertividade possível. Peón<sup>5</sup> (2003), então, estabelece o Sistema de Identidade Visual (SIV) como uma forma de normatização que visa proporcionar unidade e identidade a todos os itens de apresentação de um dado objeto através do seu aspecto visual, apresentando os seguintes elementos como componentes do SIV:

Formam o sistema todos os veículos que veiculem os elementos básicos da identidade visual: o logotipo, o símbolo, a marca, as cores institucionais e o alfabeto institucional, além de outros eventuais elementos acessórios, que são aplicados em itens específicos (material de papelaria, letreiros, uniformes, sinalização, embalagens, gráfica ambiental, etc). Estes veículos são chamados de aplicações. O SIV, então, é formado por todas as aplicações, porque elas veiculam aqueles elementos de identidade visual que estão normatizados por ele. (PEÓN, 2003, p. 14)

### **3.1 Sistemas de Transporte – Análise de Similares**

A partir desse escopo, iremos, então, buscar compreender como o design gráfico pode contribuir para o aprimoramento da mobilidade urbana e viabilizar uma experiência mais satisfatória para o usuário em termos de organização da informação, apresentação precisa, rápida assimilação visual e, conseqüentemente, um menor tempo despendido ao se deslocar pela cidade, além de gerar apelo afetivo e cultural por meio de uma identidade visual conectada com seu contexto local. Para tanto, traremos à luz alguns estudos de caso com o objetivo de estabelecer parâmetros técnicos e referências para a criação de projetos de identidade visual para sistemas de transporte.

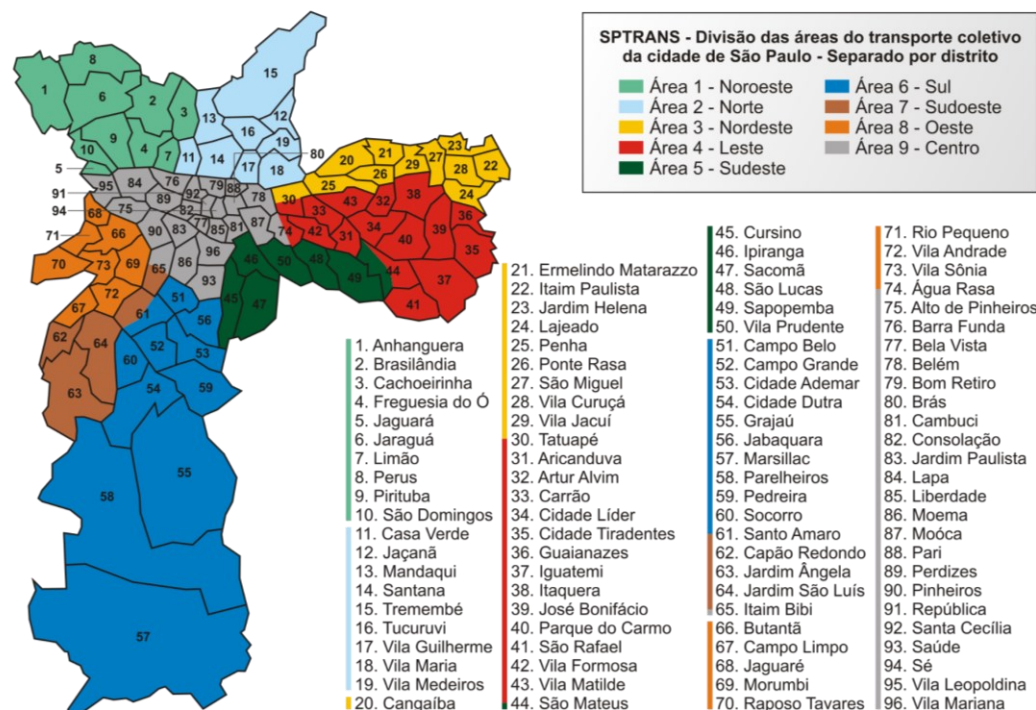
---

<sup>5</sup> PEÓN, Maria Luísa. **Sistemas de Identidade Visual**. 2ª ed. Rio de Janeiro: 2AB, 2001.

### 3.1.1 SPTrans (São Paulo/SP)

Gerenciado pela São Paulo Transporte S/A (SPTrans), o sistema de transporte coletivo por ônibus da cidade de São Paulo é um ótimo exemplo de como o design gráfico pode auxiliar os passageiros ao se deslocarem pela maior metrópole do hemisfério sul do globo. Com mais de 21 milhões de habitantes em sua região metropolitana, São Paulo conta hoje com mais de 12 mil ônibus e 25 empresas operando num robusto sistema de transporte, composto por cerca de 1.300 linhas, corredores exclusivos que se estendem por toda cidade e diversos terminais de integração, divididos em nove áreas operacionais, cada uma identificada por uma cor diferente, com base nas regiões e bairros da capital paulista<sup>6</sup>, como exemplificado pela figura 2.

Figura 2 – Áreas do sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo/SP



Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Areas\\_da\\_sp\\_trans.svg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Areas_da_sp_trans.svg) (2007)

<sup>6</sup> SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPTRANS. **Sistema de transporte**. Disponível em:

<https://www.sptrans.com.br/sptrans/>. Acesso em: 25 ago. 2023.

Sendo assim, toda a identificação visual do sistema se organiza a partir dessa divisão base por área e cor, com as cores dos veículos e sinalização ambiental variando de acordo com a região. Com isso, o passageiro tem uma referência praticamente instantânea da área em que está e para qual destino os ônibus que se aproximam estão indo. O símbolo do logotipo da SPTrans (figura 3) também é largamente explorado na comunicação visual do sistema, estando presente como elemento de destaque do leiaute dos veículos (figuras 4 e 5), estações e pontos de parada (figura 7).

Figura 3 – Logotipo da SPTrans



Fonte: <https://www.sptrans.com.br/> (2023)



Figura 4 – Logotipo da SPTrans utilizado como elemento construtivo do leiaute aplicado nos veículos

Foto: Yago César

Fonte: <https://onibusbrasil.com/onibusbrasilyagocesarminhasfoto/11645236> (2023)



Figura 5 – Veículo da área 8 - Oeste (laranja)

Foto: David Roberto Silva dos Santos

Fonte: <https://onibusbrasil.com/davidroberto/11549692> (2023)





Os pontos de ônibus e terminais de integração são dotados de uma série de informações sobre as linhas, trajetos e horários, além de mapas para facilitar o planejamento das viagens, como exemplificado pela figura 7. Os veículos também contam com placas laterais com os principais pontos de parada da respectiva linha operada (figura 8), bem como painéis eletrônicos externos, estes mais comuns à maioria dos demais sistemas de transporte. Dessa forma, os passageiros contam com diversos aparatos visuais e uma rica quantidade de informações, auxiliando enormemente na realização dos deslocamentos.



Figura 7 – Painel informativo nas paradas de ônibus

Foto: Mobilize Brasil

Fonte: <https://www.mobilize.org.br/noticias/7296/em-sao-paulo-todas-as-paradas-de-onibus-terao-informacoes.html> (2014)



Figura 8 – Placa indicativa de trajeto afixada na lateral dos veículos

Foto: Thiago Silva – Plamurb Blog

Fonte: <https://plamurblog.wordpress.com/2022/01/24/qual-linha-de-onibus-de-sao-paulo-possui-o-maior-numero-de-atendimentos-atualmente/> (2022)

### 3.1.2 URBS (Curitiba/PR)

Uma das grandes referências nacionais quando abordamos sistemas de transporte coletivo e mobilidade urbana em geral, a cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, foi uma das primeiras cidades do Brasil a organizar a apresentação visual de seus ônibus de forma sistêmica, ainda na década de 1970. Assim como São Paulo, a capital paranaense também adotou uma distinção por cores em seus veículos, porém, enquanto no exemplo da metrópole paulista as cores estão relacionadas à área de operação, Curitiba diferencia a pintura de seus ônibus de acordo com a categoria das linhas<sup>7</sup>.

Administrado pela Urbanização de Curitiba S/A (URBS), o sistema de transporte coletivo da cidade conta atualmente com cerca de 300 linhas divididas entre expressas (identificadas pela cor vermelha), alimentadoras/convencionais (laranja), interbairros (verde), diretas (cinza) e linha turismo (verde claro), como podemos ver em alguns exemplos nas figuras 9, 10, 11 e 12.

---

<sup>7</sup> URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A - URBS. **Transporte**. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte>. Acesso em: 26 out. 2023.



Figura 9 – Ônibus biarticulado operando o serviço expresso, identificado pela cor vermelha - Foto: Volvo do Brasil  
Fonte: <https://www.volvogroup.com/br/news-and-media/news/2018/mar/curitiba-ganha-biarticulados-conectados.html/> (2018)



Figura 10 – Ônibus do serviço convencional, identificado pela cor laranja  
Foto: Transporte Coletivo de Curitiba  
Fonte: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=603487501963889> (2023)



Figura 11 – Ônibus do serviço interbairros, identificado pela cor verde  
Foto: Netto Brandelik  
Fonte: <https://onibusbrasil.com/NettoBrandelikcwb/11645599> (2023)



Figura 12 – Ônibus do serviço direto, identificado pela cor cinza  
Foto: Netto Brandelik  
Fonte: <https://onibusbrasil.com/NettoBrandelikcwb/11638969> (2023)

Além da identificação por cor, os ônibus também contam com placas indicativas nas laterais (figura 13) e as plataformas/paradas de ônibus possuem mapas e tabelas com informações sobre o trajeto (figura 14), assim como acontece em São Paulo/SP. Dessa forma, os passageiros têm à sua disposição informações valiosas de forma facilitada.

Figura 13 – Placa indicativa de trajeto afixada na lateria dos veículos

Foto: José Fernando Ogura – ANPr

Fonte: <https://www.aen.pr.gov.br/Galeria-de-Imagens/Moradores-comemoram-volta-do-onibus-direto-para-Curitiba> (2019)

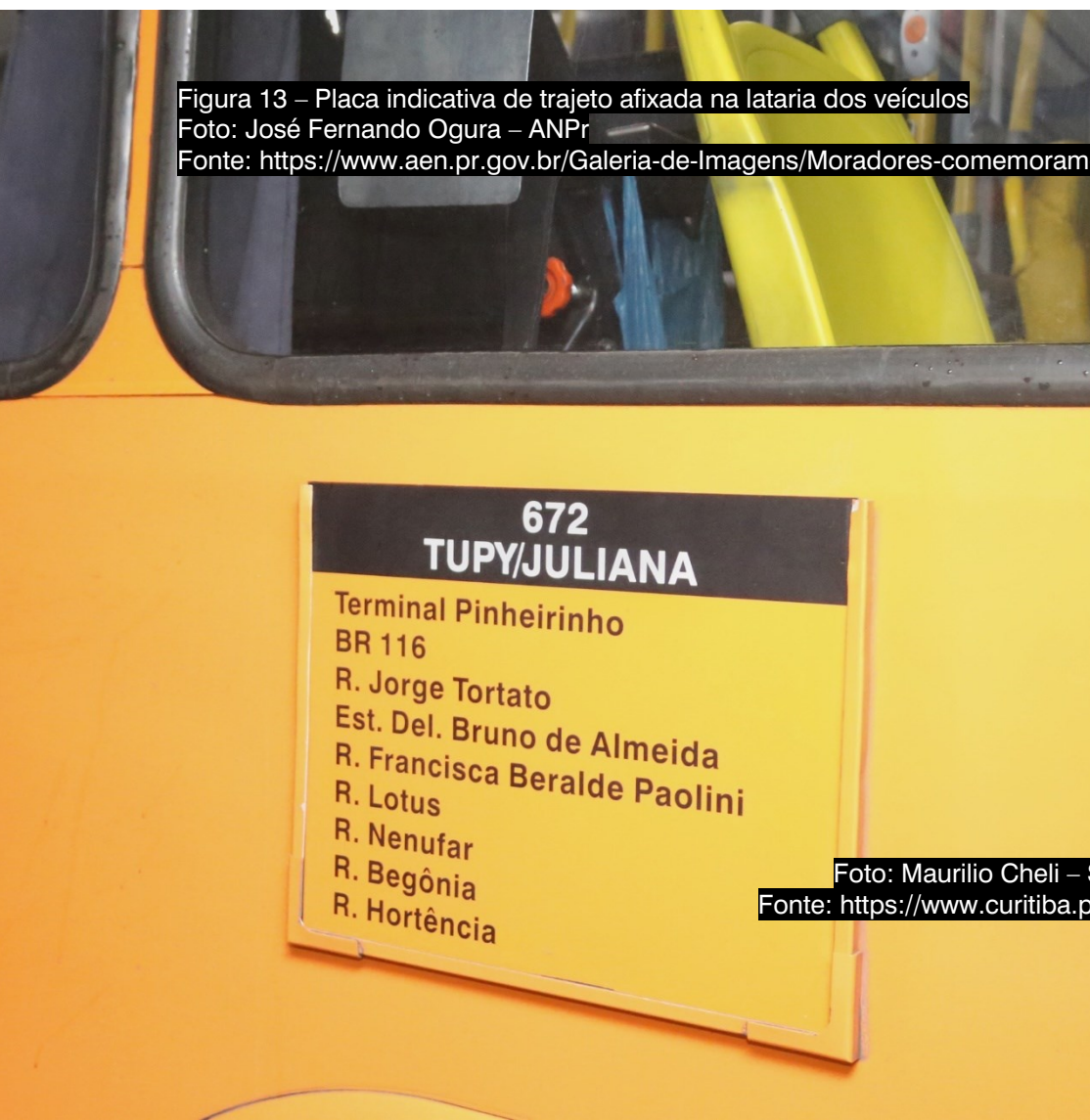


Figura 14 – Mapa informativo em estação de embarque

Foto: Maurilio Cheli – Secretaria Municipal de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Curitiba

Fonte: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/onibus-e-boa-opcao-para-ir-as-compras-de-natal/21496> (2010)

Adotada a partir de 2019, a nova identidade visual da URBS (logotipo na figura 15) é uma boa amostra de como a comunicação de um sistema de transporte pode unificar a experiência do usuário e tornar sua utilização mais facilitada. Como exemplo, a figura 16 apresenta alguns dos modelos de cartão existentes na cidade, que exploram os símbolos e cores da identidade visual ao mesmo tempo que transmitem a sensação de integração do sistema.

Figura 15 – Logotipo da URBS, em uso desde 2019



Fonte: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/> (2023)

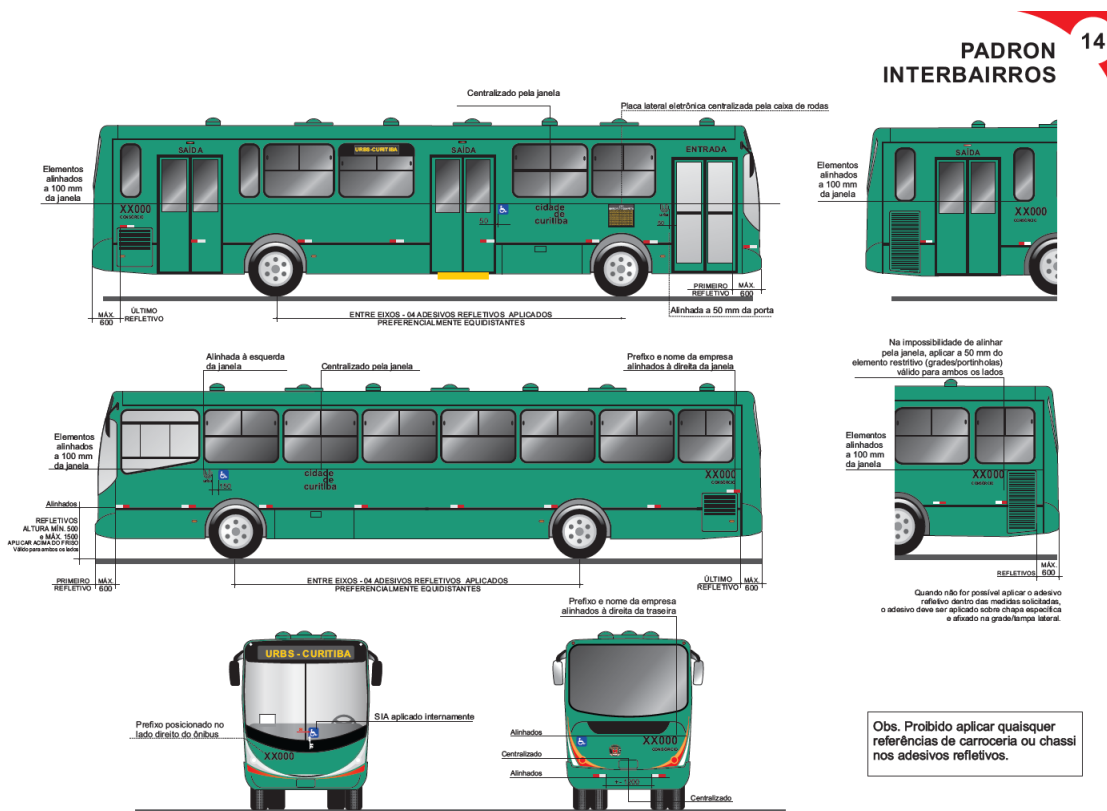


Figura 16 – Cartões de transporte da URBS

Fonte: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/com-foco-em-solucoes-de-mobilidade-urbs-ganha-nova-identidade-visual/53605> (2019)

Assim como no caso da SPTrans, a URBS também possui um manual muito bem detalhado de toda a sua comunicação visual, indo desde o leiaute externo dos veículos (figura 17) até os adesivos internos e especiais. Dessa forma, é possível assegurar que as empresas do sistema mantenham a apresentação de seus veículos e demais elementos da identidade visual sempre padronizados de acordo com o estabelecido pelo órgão.

Figura 17 – Leiaute externo de um dos veículos do serviço interbairros, identificado pela cor verde



Fonte: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/43> (2023)



### 3.1.3 Outros casos relevantes

Além dos já citados casos de São Paulo/SP e Curitiba/PR, que possuem robustos sistemas de transporte e identidades visuais que exploram profundamente o critério da funcionalidade e reprodução em larga escala, também apresentaremos alguns exemplos de cidades que adotam uma linguagem mais conectada com seus aspectos regionais e culturais - mas que, é claro, não deixam de lado a perspectiva funcional que a comunicação visual de um sistema de transporte deve adotar.

Nesta seção traremos como exemplo os trabalhos de dois profissionais que possuem uma forte e longa atuação no ramo de padronização de frotas: Armando Villela, mineiro formado em design gráfico pela Universidade do Estado de Minas Gerais (UEMG)<sup>8</sup>, e Jorge Andrade, designer pernambucano formado em desenho publicitário pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac)<sup>9</sup>. Ambos possuem décadas de experiência e diversos projetos premiados nacionalmente, apresentando soluções inteligentes, criativas, funcionais e muito bem amparadas conceitualmente. Dessa forma, é possível constatar o potencial do design gráfico como uma ferramenta fundamental para viabilizar uma experiência mais satisfatória nos deslocamentos pela cidade, gerando identidades visuais com maior apelo afetivo e imagético.

---

<sup>8</sup> REVISTA INTERBUSS. Armando Villela: o artista das frotas. **Revista InterBuss**, [S.l.], ano 1, n. 8, p. 16-18, ago. 2010. Disponível em: <https://issuu.com/revistainterbuss/docs/interbussedicao08>. Acesso em: 10 nov. 2023.

<sup>9</sup> PIONEIROS DO TRANSPORTE. **A trajetória profissional de Jorge Andrade**: designer de frotas. YouTube, 14 de abril de 2022. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=IGKeiHDYxa0>. Acesso em: 10 nov. 2023.

### 3.1.3.1 RBTrans (Rio Branco/AC)

A cidade de Rio Branco, capital do estado do Acre, teve a identidade visual do seu sistema de transporte (figura 18) inspirada principalmente pela ponte Juscelino Kubitschek (figura 19), uma das estruturas mais clássicas da cidade e que faz a travessia sobre o rio Acre, principal corpo d'água da capital acreana – o traçado sinuoso dos rios da região, por sua vez, também é um aspecto explorado no desenho curvo do leiaute dos ônibus.



Figura 18 – Ônibus do sistema de transporte de Rio Branco/AC

Foto: Villela Design

Fonte: <https://www.villeladesign.com.br/urb-novo> (2023)



Figura 19 – Ponte Juscelino Kubitschek, também conhecida como “Ponte Metálica”  
Foto: Prefeitura Municipal de Rio Branco  
Fonte: <https://www.facebook.com/PrefRioBranco/photos/a.462091790601799/2312721622205464/> (2021)

O projeto é de autoria de Armando Villela e foi apresentado à população pela primeira vez em 2013, perdurando até os dias atuais em parte considerável dos veículos que compõem o sistema da RBTrans. A identidade visual também é replicada nos cartões utilizados pelos usuários (figura 20) e em outras peças gráficas.

Figura 20 – Cartão de estudante da RBTrans

Foto: Deylon Félix – ac24horas

Fonte: <https://ac24horas.com/2023/04/14/procon-pede-esclarecimentos-a-rbtrans-sobre-validade-dos-creditos-do-transporte-coletivo/> (2023)



### 3.1.3.2 Transcol (Vitória/ES)

A Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV ou simplesmente Grande Vitória) compreende os municípios de Vitória, Vila Velha, Serra, Viana, Guarapari, Fundão e Cariacica, todos no Espírito Santo. O sistema de transporte coletivo da área, batizado de Transcol, é gerenciado pela Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (CETURB/ES).

Figura 21 – Identidade visual utilizada pelos ônibus da Grande Vitória entre 2008 e 2014

Foto: Villela Design

Fonte: <https://www.villeladesign.com.br/urb-novo> (2023)





Figura 22 – Identidade visual utilizada pelos ônibus da Grande Vitória entre 2008 e 2014

Foto: Villela Design

Fonte: <https://www.villeladesign.com.br/urb-novo> (2023)

A identidade visual que apresentamos como exemplo nas figuras 21 e 22 também é um trabalho de Armando Villela e foi utilizada entre os anos de 2008 e 2014 – no entanto, ainda é possível encontrar diversos veículos do sistema utilizando esta roupagem. O projeto trouxe como ponto central a valorização das características da região<sup>10</sup>, conforme aponta o texto de apresentação do novo leiaute à época:

[...] O projeto de design da frota foi criado para dar uma nova imagem ao transporte metropolitano, a partir de um tema significativo para uma região litorânea como a Grande Vitória: a natureza, através de seus elementos básicos, como o mar, montanhas e sol. O novo leiaute representa o momento pelo qual passa o transporte coletivo de passageiros na Região Metropolitana da Grande Vitória. [...] (CETURB/ES, 2008)

<sup>10</sup> CETURB/ES. **História**. Disponível em: <https://ceturb.es.gov.br/historia>. Acesso em: 6 nov. 2023.

### 3.1.3.3 SIT Neves (Ribeirão das Neves/MG)

Ribeirão das Neves é um município de 329 mil habitantes localizado na região metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais. A cidade é atendida tanto pelo sistema de transporte de Belo Horizonte (BHTrans), que liga Ribeirão das Neves à capital, quanto pelo sistema de linhas local, chamado de SIT Neves, em operação desde 2019.

Figura 23 – Ônibus do Sistema Integrado de Transporte de Ribeirão das Neves (SIT Neves)  
Foto: Villela Design  
Fonte: <https://www.villeladesign.com.br/urb-novo> (2023)





Figura 24 – Desenho das principais igrejas de Ribeirão das Neves presente na padronização visual dos ônibus do SIT Neves.  
Foto: Villela Design.  
Fonte: <https://www.villeladesign.com.br/urb-novo> (2023)

Apresentada em 2019 juntamente com o novo sistema de transporte<sup>11</sup>, a identidade visual (figura 23) foi desenvolvida por Armando Villela e traz as características igrejas da cidade em destaque na lataria dos ônibus, como a Paróquia Nossa Senhora da Piedade, a Igreja da Colina, a Paróquia Nossa Senhora das Neves e outras, como é possível ver na figura 24.

<sup>11</sup> MOOVIT. **Sistema Integrado de Transporte representa melhorias para a população**. Disponível em: <https://updates.moovit.com/sistema-integrado-de-transporte-representa-melhorias-para-a-populacao/>. Acesso em: 8 nov. 2023.



### 3.1.3.4 NitTrans (Niterói/RJ)

A Niterói Transporte e Trânsito S/A (NitTrans) é uma sociedade de economia mista responsável pelo gerenciamento do sistema de transporte da cidade de Niterói, município de aproximadamente 400 mil habitantes localizado no litoral do estado do Rio de Janeiro, separado da capital homônima pela Baía de Guanabara. O sistema é operado por dois consórcios, sendo eles o Consórcio TransOceânico, identificado pela cor verde (figura 25), e o Consórcio TransNit, identificado pela cor vermelha<sup>12</sup> (figura 26).



Figura 25 – Ônibus do Consórcio TransOceânico

Foto: Rodrigo Gomes

Fonte: <https://onibusestransporte.com/2023/07/31/pendotiba-recebe-mais-um-lote-de-onibus-0-km/> (2023)

<sup>12</sup> NITERÓI TRANSPORTE E TRÂNSITO – NITTRANS. A Empresa. Disponível em: <https://www.nittrans.niteroi.rj.gov.br/nittrans>. Acesso em: 8 nov. 2023.



Figura 26 – Ônibus do Consórcio TransNiterói  
Foto: Brenno Carvalho – Agência O Globo

Fonte: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/revisao-das-passagens-de-onibus-prevista-em-contrato-ignorada-em-niteroi-22199340> (2017)

A identidade visual do sistema e dos veículos foi desenvolvida pelo designer de frotas Jorge Andrade, sendo baseada no desenho arquitetônico do Museu de Arte Contemporânea de Niterói<sup>13</sup> (figura 27) – um dos principais símbolos da cidade e projeto do arquiteto fluminense Oscar Niemeyer, reconhecido internacionalmente como um dos maiores nomes da arquitetura moderna.

<sup>13</sup> KEOPS ANDRADE. **Cidade de Niterói - Design de Frota Consórcios TransNiterói e TransOceânico [teaser]**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=NZradJhC6g4>. Acesso em: 2 out. 2023.

Figura 27 – Museu de Arte Contemporânea de Niterói, projetado por Oscar Niemeyer

Foto: Wikipedia

Fonte: <https://blog.archtrends.com/as-mais-grandiosas-obras-arquitetonicas-mundiais-veja-quais-sao-elas-2/> (2023)



### 3.1.3.5 Consórcio São Gonçalo de Transportes (São Gonçalo/RJ)

Assim como Niterói, a cidade de São Gonçalo também é banhada pela Baía de Guanabara e acomoda quase 900 mil habitantes, tendo seu sistema de transporte municipal sob responsabilidade do Consórcio São Gonçalo de Transportes.

Figura 28 – Ônibus do Consórcio São Gonçalo de Transportes  
Foto: Matheus Souza – Meu Mover  
Fonte: <https://www.meumover.com.br/2016/05/Estrela.html> (2023)





Figura 29 – Igreja Matriz de São Gonçalo do Amarante  
Foto: Prefeitura Municipal de São Gonçalo

Fonte: <https://www.saogoncalo.rj.gov.br/sao-goncalo-completa-443-anos-de-fundacao-nesta-quarta-feira/> (2022)

Criada por Jorge Andrade, a identidade visual do consórcio (figura 28) traz como elemento central a silhueta da Igreja Matriz de São Gonçalo de Amarante (figuras 29 e 30), uma das primeiras construções a serem erguidas na área hoje ocupada pela cidade, ainda durante o século XVI.

Figura 30 – A silhueta da igreja em destaque na padronização visual dos veículos  
Foto: Saulo Cruz Scoconi – Meu Mover  
Fonte: <https://www.meumover.com.br/2016/05/Estrela.html> (2023)



#### 4 SIT UBERLÂNDIA – ESTUDO DE CASO

O Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia, também conhecido como “SIT Uberlândia”, é o sistema de transporte urbano por ônibus de Uberlândia, município de 713 mil habitantes localizado no triângulo mineiro, o que coloca a cidade como a segunda mais populosa de Minas Gerais. Criado em 1997, o SIT Uberlândia conta hoje com cerca de 400 veículos em sua frota e 125 linhas operantes<sup>14</sup>, transportando mais de 40 milhões de passageiros anualmente<sup>15</sup>.

O sistema é composto por 8 (oito) terminais de integração, sendo eles o Terminal Central, Terminal Umuarama, Terminal Santa Luzia, Terminal Planalto, Terminal Industrial, Terminal Novo Mundo, Terminal Dona Zulmira e Terminal Canaã, além de dois corredores estruturais exclusivos para ônibus: o primeiro na Avenida João Naves de Ávila (figura 31), que interliga o Terminal Santa Luzia ao Terminal Central e foi inaugurado em 2006, e o segundo na Avenida Segismundo Pereira (figura 32), que foi entregue em 2018 e faz a ligação entre o Terminal Novo Mundo e o Corredor João Naves, que segue até o Terminal Central. Todas as estações são fechadas e possuem cobrança antecipada, portas automáticas, painéis digitais e avisos sonoros. O Corredor João Naves tem 13 (treze) estações, enquanto o Corredor Segismundo conta com 11 (onze) estações.

---

<sup>14</sup> PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. **Transporte Público**. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/transito-e-transportes/transporte-publico/>. Acesso em: 26 set. 2023.

<sup>15</sup> UBERTRANS. **Transparência**. Disponível em: <https://www.ubertrans.com.br/>. Acesso em: 26 set. 2023.



Figura 31 – Ônibus articulado operando no Corredor João Naves  
Foto: Samuel Ribeiro  
Fonte: <https://onibusbrasil.com/Samssbus/8815987> (2021)



Figura 32 – Plataforma UFU Leste, no Corredor Segismundo  
Foto: Prefeitura Municipal de Uberlândia  
Fonte: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/transito-e-transportes/transporte-publico/> (2018)



## 4.1 O transporte em Uberlândia pré-SIT

Quando o SIT Uberlândia foi criado em 1997, o objetivo da gestão municipal era agilizar o trânsito da cidade e gerar economia para a população, adotando o uso dos terminais de integração e da tarifa única. Até então, o usuário de transporte coletivo deveria pagar uma nova passagem a cada vez que trocasse de ônibus. Como mostrado na figura 33, os esforços iniciais para a implementação das primeiras rotas de ônibus em Uberlândia datam da década de 1940, período em que a cidade passava por uma forte expansão e a demanda por um serviço de transporte que interligasse os bairros mais longínquos da cidade era crescente.

# Serviço de ônibus na cidade

## CORREIO DE UBERLÂNDIA

Ano IV — N. 725 — Diário Independente dirigido por Ari de Oliveira e Aires de Oliveira — Quinta-feira 19 de junho de 1941

### Um novo ambiente rural

Raro é o fenômeno, devêras alarmante: O êxodo dos campos para as cidades. É um fenômeno resultante de múltiplas causas, entre as quais a rápida industrialização da economia dos diversos países. Há me-

te fenômeno para a estabilidade econômico-social do País.

Poderão, muitos desses que se evadem dos campos, fracassar na cidade. O seu exemplo somente aproveitará aos indecisos. O exemplo que atrae e

### DOR, GRIPE, RESFRIADOS?

**GUARANA**  
NÃO ATACA O CORAÇÃO

### Mais uma Indústria para

Uberlândia já merece um serviço de bondes que encurte as distâncias, dentro de seu perímetro, a preços módicos.

A cidade, dia a dia se alarga com a abertura de novas vilas e a construção de novos prédios.

Uma linha de bondes, porém não exige pequeno capital e presentemente não é tão praticável como um serviço de ônibus, a exemplo do que se faz em cidades como Ribeirão Preto, em que diversas empresas, com

que, servindo à cidade, possa conduzi-las de suas casas àquele longínquo educandário e vice-versa.

O sr. Prefeito achou razoável o pedido e determinou se fizesse uma publicação convidando a quem interessar possa, que apresente proposta para estabelecimento de um serviço de ônibus para a cidade, a preços módicos, com a indicação das ruas a serem percorridas e horários respectivos.

A Prefeitura dará preferência nos primeiros tempos.

Para maiores esclarecimentos dirijam-se os interessados à sua Secretaria.

Fonte: <https://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=830470&pesq=onibus&pagfis=97> (2023)



Figura 34 – Ônibus da Transporte Coletivo Uberlândia no ano de 1959

Foto: Acervo pessoal de Jandson Goulart

Fonte: <https://www.facebook.com/situberlandia/posts/pfbid02cmbA6Yb5J23RjBxFZdhdwSHFHCsVg3DUguxA6tnZpotuUjKC4jWA4NN6jNcovsrml> (2023)

As primeiras linhas foram surgindo e sendo prontamente autorizadas pela prefeitura, até que, em 1956, foi fundada a Transporte Coletivo Uberlândia, nomenclatura posteriormente encurtada para Transcol<sup>16</sup>. Nas décadas seguintes, a empresa vai aos poucos expandindo sua malha operacional e passa a ser a principal responsável pelo serviço de ônibus em Uberlândia. É importante ressaltar que, à época, ainda não havia uma grande preocupação com a padronização e personalização da identidade visual dos ônibus, com as pinturas se limitando às curvas e vincos do próprio veículo, como é possível ver na figura 34.

<sup>16</sup> VIAÇÃO PLATINA. **Sobre**. Disponível em: <https://www.viacaoplatina.com.br/sobre>. Acesso em: 08 nov. 2023.

Este cenário perdurou até a década de 1980, quando uma série de estudos passaram a ser desenvolvidos entre Prefeitura de Uberlândia, Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU) e Secretaria de Transportes de Minas Gerais, visando a melhoria das condições de tráfego na cidade. Esses estudos levaram à consolidação do Programa de Transporte Público por Ônibus (PROBUS) em 1988<sup>17</sup>, que, além de reformular toda a rede de linhas de ônibus da cidade, também adicionou mais uma empresa operadora ao sistema de transporte, a Auto Viação Triângulo.

O PROBUS também marcou o início de uma maior preocupação com a apresentação visual dos veículos, como é possível ver no leiaute adotado pela Transcol à época (figura 35), que trazia uma faixa azul marinho com uma sequência de 4 setas indo do amarelo para o vermelho, transmitindo a ideia de movimento. No entanto, cada uma das duas empresas ainda utilizava o seu próprio leiaute, com a Auto Viação Triângulo tendo seus ônibus predominantemente brancos (figura 36), recebendo apenas numeração em vermelho em cada um dos lados, além de para-choques cinza ou preto. A padronização visual só seria adotada pelas duas empresas com a implantação do SIT em 1997.

A década de 1990 foi um período importante para a mobilidade urbana em Uberlândia, marcando o encerramento gradual do PROBUS com a construção dos terminais de integração, criação de corredores estruturais e o aprofundamento dos estudos para a criação de um novo sistema que fizesse uso da tarifa única, facilitando os deslocamentos da população e diminuindo os gastos com passagens. Assim sendo, o Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia foi ganhando forma até a sua completa implementação e início das operações em julho de 1997, perdurando até os dias atuais.

---

<sup>17</sup> FERREIRA, Denise Labrea; SILVA, Elisangela Aparecida Machado. **Considerações sobre o PROBUS**: Uberlândia-MG. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/62105>. Acesso em 13 nov. 2023.

Figura 35 – Ônibus da Transcol durante a vigência do PROBUS em meados de 1990

Foto: Acervo pessoal de João Filho Guimarães

Fonte: <https://onibusbrasil.com/jo/1392334> (2023)





Figura 36 – Ônibus da Auto Viação Triângulo durante a vigência do PROBUS em meados de 1990

Foto: Claudeir Rezende

Fonte: <https://onibusbrasil.com/brunoguimaraes/3163274> (2023)

## 4.2 Identidade visual do SIT Uberlândia

Desde a sua implantação em 1997, o SIT Uberlândia tem o seu logotipo composto por duas setas curvadas opostas (figura 37), transmitindo a ideia de movimento e integração. As cores usadas são o azul e o verde, tendo o amarelo como principal cor auxiliar. O leiaute dos veículos, por sua vez, passou por algumas alterações desde a sua primeira versão, estando agora no seu terceiro desenho.

O primeiro leiaute adotado pelos veículos, ainda em 1997, consistia numa cor aplicada de forma sólida em todo o ônibus, com as demais aplicações (número de ordem do veículo e informações da linha operada) sendo feitas com adesivo branco ou preto sobre a lataria – exceto pelo logotipo do SIT Uberlândia, que era aplicado com suas cores originais. As cores dos ônibus variavam entre o verde para as linhas alimentadoras, amarelo para as linhas troncais, vermelho para as linhas interbairros e cinza para as linhas radiais, como mostram as figuras 38, 39, 40 e 41. Este padrão seguiu vigente até o ano de 2005, quando foi substituído por um leiaute mais completo e atualizado.

Figura 37 – Atual logotipo do SIT Uberlândia



Fonte: <https://www.ubertrans.com.br/> (2023)



Figura 38 – Primeiro leiaute das linhas convencionais do SIT Uberlândia  
Foto: Antonio de Bastos e Silva Junior  
Fonte: <https://onibusbrasil.com/juniorudi81/1816644> (2023)



Figura 39 – Primeiro leiaute das linhas troncais do SIT Uberlândia  
Foto: Vitor Dias  
Fonte: <https://onibusbrasil.com/vitordias/1738911> (2023)



Figura 40 – Primeiro leiaute das linhas interbairros do SIT Uberlândia  
Foto: Fabio Vieira  
Fonte: <https://onibusbrasil.com/fsvieira/8182024> (2023)



Figura 41 – Primeiro leiaute das linhas radiais do SIT Uberlândia  
Foto: Bruno Guimarães  
Fonte: <https://onibusbrasil.com/brunoguimaraes/7464697> (2023)

No ano de 2005, o leiaute completamente sólido foi deixado de lado e os ônibus do SIT Uberlândia passaram a adotar um desenho com linhas mais envolventes e uma diversidade maior de cores. O novo projeto trazia o logo do sistema em destaque na lateral e variava sua cor de fundo de acordo com o serviço operado, sendo: verde – linhas alimentadoras, amarelo – linhas troncais, vermelho – linhas interbairros, cinza – linhas radiais e azul – frota reserva, como é possível ver nas figuras 42, 43, 44, 45 e 46. Ainda hoje é possível encontrar alguns veículos utilizando essa padronização no sistema.



Figura 42 – Leiaute adotado para as linhas alimentadoras do SIT Uberlândia a partir de 2005

Foto: Gean Brito

Fonte: <https://onibusbrasil.com/geanbrito/806049/> (2012)





Figura 43 – Leiaute adotado para as linhas troncais do SIT Uberlândia a partir de 2005 - Foto: Bruno Guimarães  
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/brunobus/4506794978/> (2010)



Figura 44 – Leiaute adotado para as linhas interbairros do SIT Uberlândia a partir de 2005 - Foto: Bruno Guimarães  
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/brunobus/4508293996/> (2009)



Figura 45 – Leiaute adotado para as linhas radiais do SIT Uberlândia a partir de 2005 - Foto: Bruno Guimarães  
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/brunobus/4508858775/> (2010)



Figura 46 – Leiaute adotado para a frota reserva do SIT Uberlândia a partir de 2005 - Foto: Bruno Guimarães  
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/brunobus/4674981097/> (2010)

O leiaute em questão foi substituído somente em 2014, quando o projeto de identidade visual que segue vigente até os dias atuais foi apresentado pela primeira vez. O novo projeto (figura 47) trazia como principal diferença a mudança da cor base do azul para o cinza, com formas arredondadas compondo o restante do leiaute – tais formas variavam de cor de acordo com o serviço desempenhado pelo veículo, havendo cinco cores diferentes, assim como no projeto anterior. O período também marcou a saída das antigas operadoras do SIT Uberlândia (Transcol e Auto Viação Triângulo) após nova licitação no ano de 2009, dando espaço, assim, para a chegada de três novas concessionárias: Autotrans (responsável pelas linhas da região sul da cidade), São Miguel (regiões leste e norte) e Sorriso de Minas (região oeste).

Figura 47 – Leiaute apresentado pelo SIT Uberlândia em 2014, vigente até os dias atuais

Foto: Caio Induscar

Fonte: <http://www.shoptrans.com.br/noticias/onibus/renovacao-frota-uberlandia-conta-com-92-apache-vip-caio-4510> (2022)



No entanto, a partir de 2020, as linhas do serviço radial (cor cinza) foram gradualmente extintas, enquanto os ônibus das linhas interbairros (identificados pela cor vermelha) passaram a adotar o mesmo verde das linhas alimentadoras, assim como a frota reserva. Sendo assim, os veículos que vieram a integrar o SIT Uberlândia a partir desta data apresentam a cor amarela para as linhas troncais (figura 48) e verde para as demais linhas (figura 49).

Figura 48 – Passageiros embarcando em ônibus do serviço troncal no Terminal Novo Mundo  
Fonte: autoria própria (2023)





Figura 49 – Ônibus operando linha alimentadora, identificada pela cor verde  
Fonte: autoria própria (2023)

Além do leiaute dos veículos, a atual identidade visual do SIT Uberlândia também envolve a sinalização ambiental dos terminais, plataformas e pontos de parada, como podemos ver nas figuras 50 e 51, além dos cartões utilizados pelos usuários (figura 52).

Figura 50 – Sinalização ambiental no Terminal Novo Mundo  
Fonte: autoria própria (2023)



Figura 51 – Sinalização ambiental no Terminal Novo Mundo  
Fonte: autoria própria (2023)





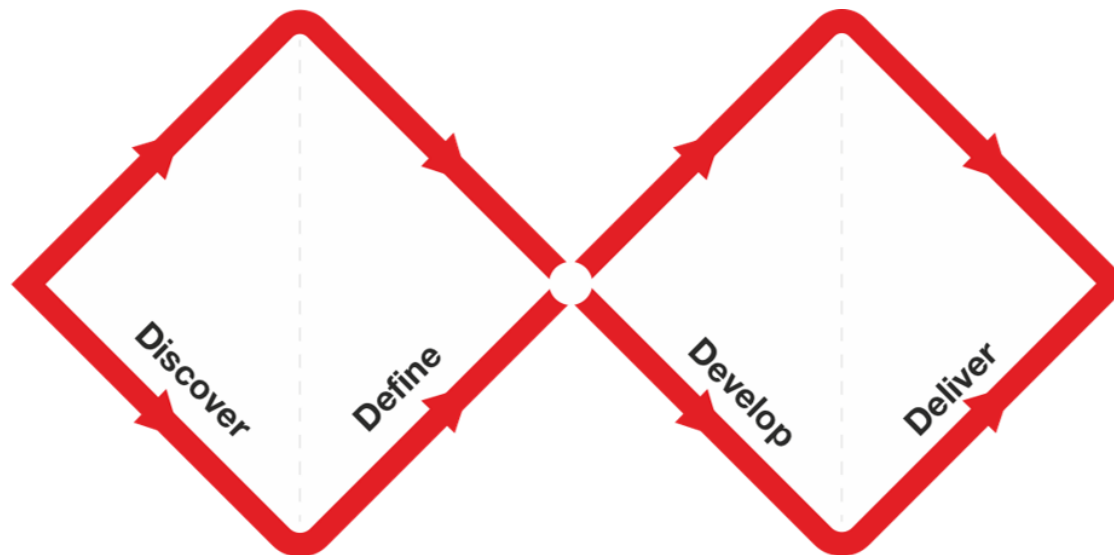
Figura 52 – Recorte de postagem do Facebook apresentando os tipos de cartão existentes no SIT Uberlândia  
Fonte: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=748020980427771> (2023)



## 5 DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

A metodologia de design escolhida para o desenvolvimento da proposta de identidade visual para o SIT Uberlândia foi o *Double Diamond* (figura 53), que consiste nas etapas de descobrir, definir, desenvolver e entregar<sup>18</sup>. Na primeira etapa, de descoberta, nos aprofundamos em estudos de caso de outros sistemas de transporte, buscando compreender quais abordagens e soluções poderiam ser adequadas para a nossa proposta de intervenção. Em seguida, definiu-se que o projeto deveria estar alinhado às tendências atuais de design, ser funcional, de fácil reprodução e gerar identificação com os aspectos locais e culturais.

Figura 53 – Diagrama exemplificado as quatro etapas do Double Diamond: *discover* – descoberta, *define* – definir, *develop* – desenvolver e *deliver* – entregar



Fonte: <https://www.designcouncil.org.uk/our-resources/the-double-diamond/> (2023)

<sup>18</sup> BRITISH DESIGN COUNCIL. **The Double Diamond**. Disponível em: <https://www.designcouncil.org.uk/our-resources/the-double-diamond/>. Acesso em: 8 out. 2023.

Para tanto, foi tomada a decisão de adotar as cores e formas da bandeira do município de Uberlândia (figura 54) como elementos centrais do projeto, com destaque para o triângulo (também presente na bandeira do estado de Minas Gerais) e para os raios que preenchem toda a bandeira, destacados na figura 55. De acordo com a Lei Municipal nº 3.191, de 22 de setembro de 1980<sup>19</sup>, que institui a bandeira de Uberlândia e apresenta seu memorial descritivo, os raios representam “o sistema viário, as vias de comunicação para todo o Brasil e que determinam o progresso de Uberlândia”, enquanto o triângulo lembra a região e o estado de Minas Gerais.

Figura 54 – Bandeira do município de Uberlândia

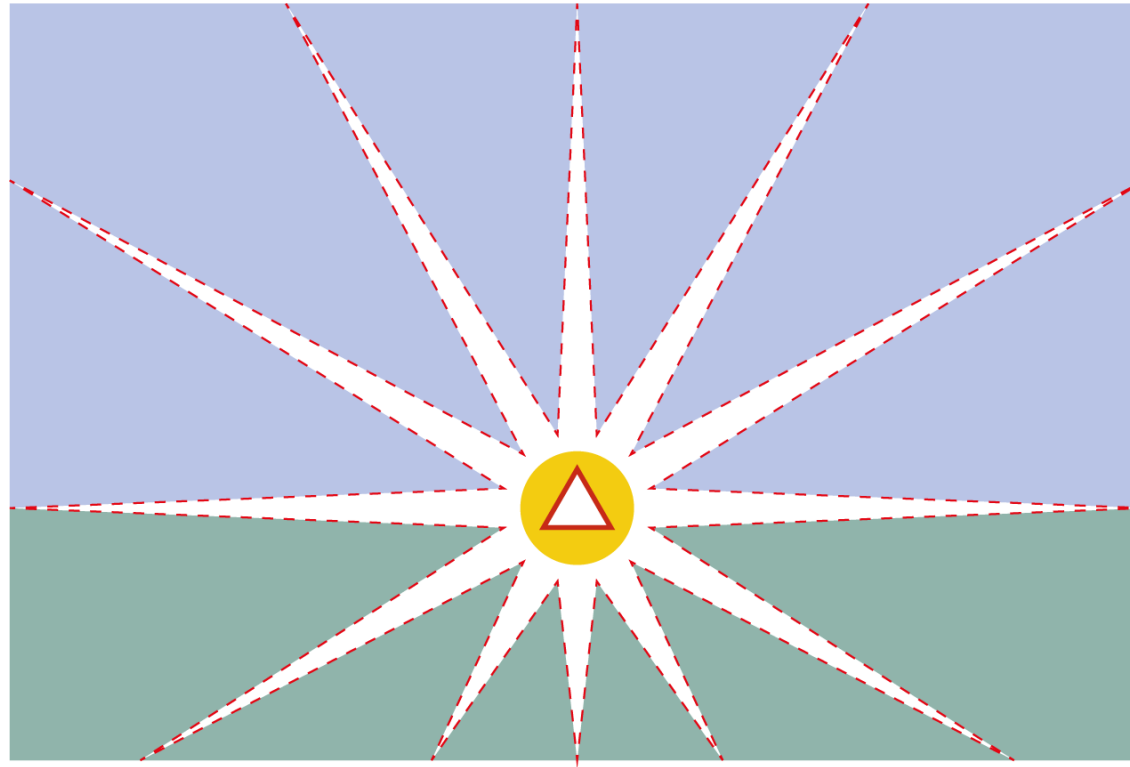


Fonte: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/governo-e-comunicacao/simbolos-oficias/> (2023)

<sup>19</sup> UBERLÂNDIA. **Lei nº 3.191, de 22 de setembro de 1980.** Cria a bandeira do município de Uberlândia. Uberlândia: Câmara Municipal, 1980. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberlandia/lei-ordinaria/1980/320/3191/lei-ordinaria-n-3191-1980-cria-bandeira-do-municipio-de-uberlandia>. Acesso em: 10 out. 2023.



Figura 55 – Elementos chave destacados da bandeira de Uberlândia: os raios e o triângulo



Fonte: autoria própria (2023)

A partir destes elementos, iniciou-se a etapa de desenvolvimento e geração de ideias, mantendo também como norte a ideia de movimento e integração. Diversos esboços foram feitos, fazendo uso de triângulos opostos, setas integradas, além de círculos, linhas e outros recursos semióticos, como apresentado na figura 56.

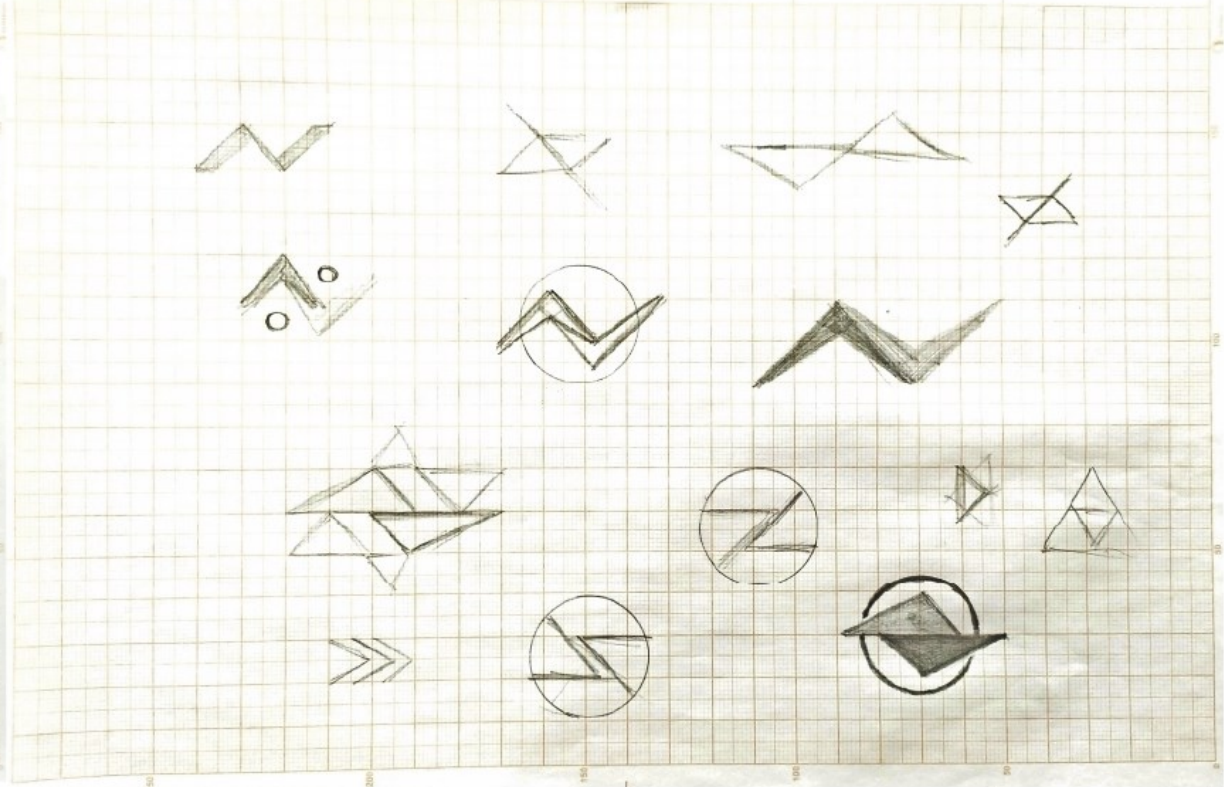
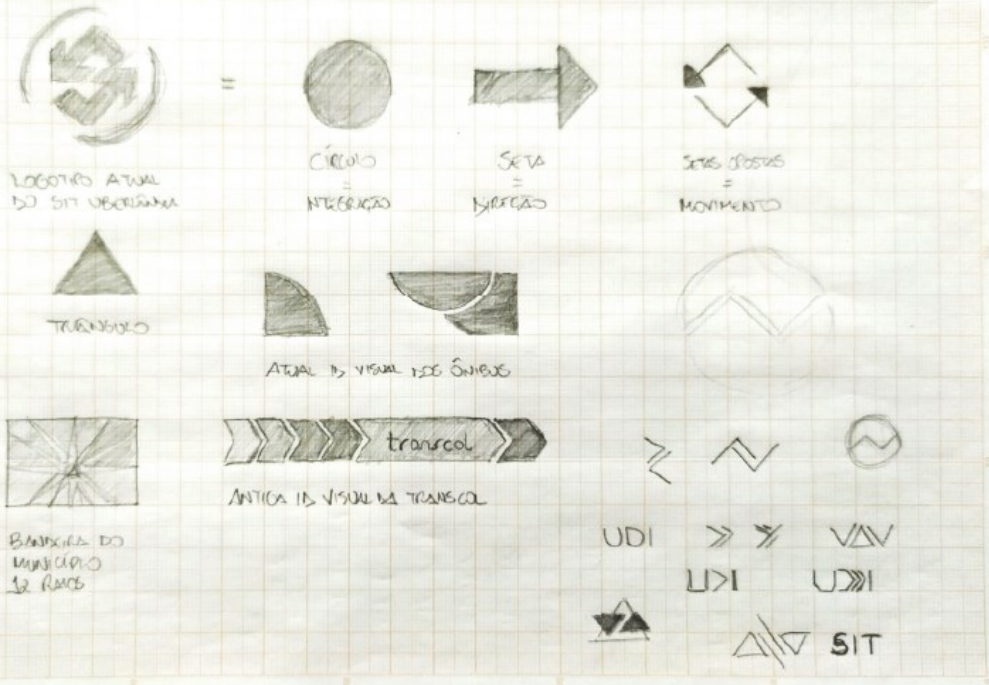
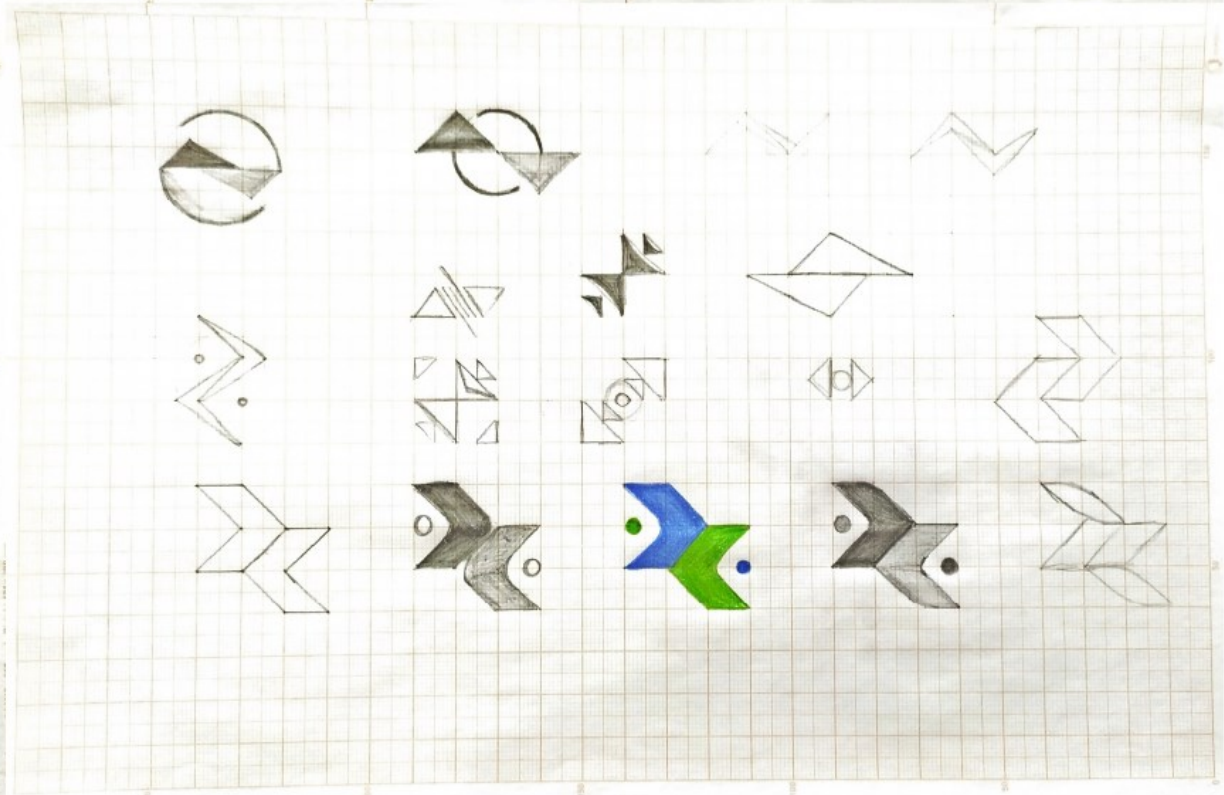
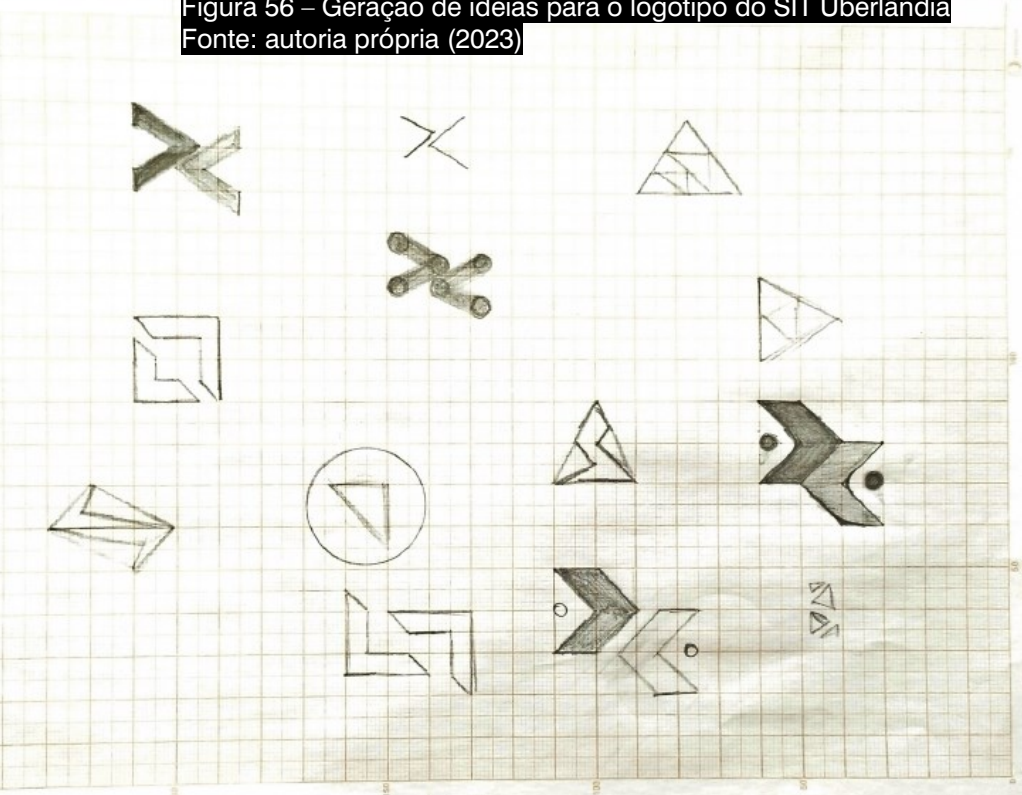
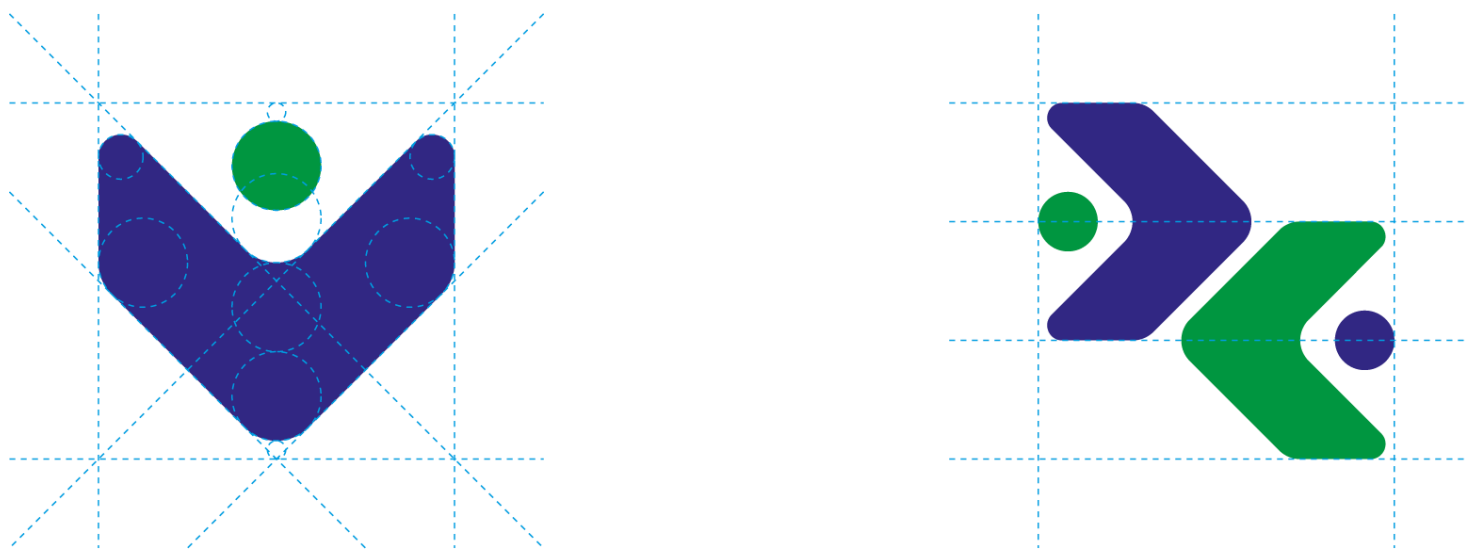


Figura 56 – Geração de ideias para o logotipo do SIT Uberlândia  
 Fonte: autoria própria (2023)



Dentre as alternativas geradas, escolheu-se a que mais se aproximou dos critérios previamente estabelecidos: um desenho limpo, moderno, fluido e que transmite a ideia de movimento através da sua forma diagonal, fazendo referência direta ao triângulo presente na bandeira do município e do estado. Os cantos arredondados tem o intuito de tornar a forma geométrica mais amigável e menos “bruta”, com o círculo que complementa a seta formando um boneco quando o símbolo é observado a 90 graus, representando o passageiro como elemento central do sistema de transporte. A figura 57 traz o diagrama de construção do símbolo, enquanto o logotipo completo pode ser visto na figura 58.

Figura 57 – Diagrama de construção do símbolo



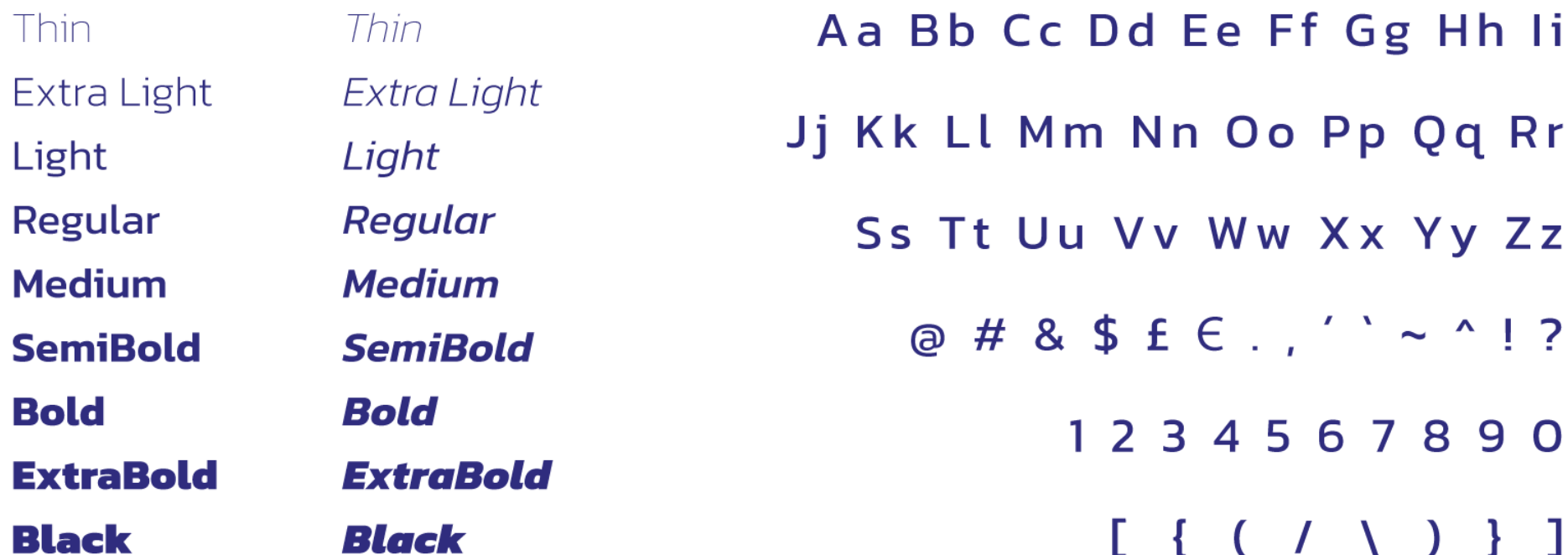
Fonte: autoria própria (2023)



Figura 58 – Proposta de novo logotipo para o SIT Uberlândia em sua versão horizontal (à esquerda) e vertical (à direita)  
Fonte: autoria própria (2023)

A família tipografia escolhida é a Kanit, adotada em virtude do seu desenho humanista, facilidade de leitura e grande variedade de pesos e larguras, permitindo sua aplicação em diferentes situações, espaços e escalas, como exemplificado pela figura 59. Além disso, tomou-se a liberdade de realizar alguns cortes na parte interna da fonte seguindo o formato curvado da letra S, reforçando a ideia de movimento por meio da forma e do contraste entre as cores utilizadas.

Figura 59 – Algumas variações da fonte Kanit



Fonte: autoria própria (2023)

## 5.1 Design de frota

O leiaute dos veículos segue os mesmos princípios do logotipo, trazendo em destaque os raios da bandeira municipal aplicados na lataria dos ônibus, bem como o uso da seta como elemento construtivo da pintura, remetendo também à forma do triângulo. Um ponto de atenção muito importante nesse caso é o fato de que os ônibus estão constantemente expostos a colisões, arranhões, amassados e outros tipos de acidentes no cotidiano, tornando necessários alguns cuidados ao se desenvolver um projeto desse tipo. A funcionalidade é um critério indispensável no design de frotas urbanas, já que os veículos devem permanecer o mínimo de tempo possível realizando reparos na pintura. Dessa forma, prezamos por formas mais simples e geométricas para compor o leiaute dos ônibus, evitando inserir elementos complexos próximo às áreas que mais sofrem impactos no trânsito, como os para-choques e extremidades inferiores no geral.

A cor base escolhida para a lataria foi a prata, visando transmitir uma sensação de modernidade e ousadia, além de, tecnicamente, ser uma cor que evidencia menos os eventuais amassados, arranhões e manchas que o ônibus possa vir a sofrer durante sua rotina operacional, mantendo a aparência de novo do veículo por mais tempo. O leiaute principal, que recebe as demais aplicações sobre ele, é construído a partir da forma das setas utilizadas no logotipo, tendo a parte acima das janelas na cor azul e a parte abaixo delas variando entre o amarelo para as linhas troncais e o verde para as demais linhas do sistema.

Na parte lateral, os raios da bandeira de Uberlândia são aplicados entre as duas portas de desembarque do veículo, em um tom um pouco mais escuro que a cor de fundo (amarelo ou verde), sendo feito um recorte no desenho original dos raios próximo à base do triângulo e da altura que divide as cores azul e verde na bandeira, como demonstrado na figura 60. Completam o leiaute dos ônibus o logotipo do SIT Uberlândia, a identificação da empresa concessionária, o número de ordem do veículo em questão, o logotipo e o site da Prefeitura de Uberlândia, os adesivos de ar-condicionado e/ou piso-baixo, além da placa informativa da linha, posicionada próxima à porta de embarque.

Figura 60 – Demonstração do recorte feito no desenho dos raios



Fonte: autoria própria (2023)

A parte dianteira recebe um detalhe azul que acompanha o desenho do para-brisa e a cor amarela ou verde na tampa que dá acesso aos componentes da parte da frente do ônibus, bem como a identificação da empresa e do veículo. O leiaute aplicado na traseira segue o desenho carroceria, tendo a parte central pintada em amarelo ou verde, além uma faixa azul na parte de baixo, com os raios saindo a partir dela. O logotipo do SIT Uberlândia é inserido sobre os raios e o número do veículo no para-choque, enquanto a parte superior da traseira (vigia/vidro) é deixada livre para a eventual aplicação de publicidade (*busdoor*).

O resultado final pode ser visto nas plantas e simulações apresentadas nas figuras 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68 e 69, enquanto o detalhamento das aplicações e do projeto como um todo pode ser encontrado no Anexo I – Manual de Identidade Visual do SIT Uberlândia. Dessa forma, observados todos os critérios anteriormente apresentados, espera-se que o leiaute proposto gere uma experiência positiva tanto para os usuários do SIT Uberlândia quanto para as concessionárias do serviço.



Figura 61 – Leiaute de frota dos ônibus convencionais das linhas alimentadoras e interbairros  
Fonte: autoria própria (2023)





Figura 62 – Leiaute de frota dos ônibus convencionais das linhas troncais  
Fonte: autoria própria (2023)



Figura 63 – Leiaute de frota dos ônibus articulados das linhas troncais  
Fonte: autoria própria (2023)

Figura 64 – Simulação do leiaute aplicado em ônibus do tipo convencional  
Foto: Caio Induscar / Montagem: autoria própria  
Fonte: <https://caio.com.br/apachev/> (2023)



## 5.2 Sinalização ambiental

O projeto de sinalização ambiental da proposta de identidade visual para o SIT Uberlândia traz como elemento central a preocupação com a transmissão de informações com clareza e precisão, com o intuito de auxiliar os usuários do sistema de transporte da melhor forma possível em seus deslocamentos. O esquema de sinalização traz um conjunto totalmente novo de placas informativas, de aviso e de orientação, aplicadas de forma suspensa, em postes, totens ou afixadas em paredes. Além disso, a sinalização ambiental também dialoga com o restante da identidade visual, de maneira a manter uma apresentação coesa e visualmente agradável.

Na figura 70 é possível ver alguns exemplos de aplicação de sinalização ambiental, simulando o resultado do projeto. O detalhamento e as especificações técnicas de cada tipo de placa podem ser encontrados no Anexo I – Manual de Identidade Visual do SIT Uberlândia.

Figura 70 – Exemplos de aplicação da sinalização ambiental  
Fonte: autoria própria (2023)

Totem ACM  
iluminado  
para a entrada  
dos terminais



Placa  
informativa  
para pontos  
de parada



Placa  
informativa  
para terminais  
de integração



Indicação  
de ambientes  
internos



Fachada para entrada dos  
terminais de integração



### 5.3 Cartões de transporte

Assim como o restante da proposta de identidade visual, os cartões de transporte do SIT Uberlândia também apresentam a mesma linguagem que as demais peças anteriormente mostradas. Os novos cartões incluem as categorias comum, estudante, idoso, trabalhador e gratuito. A figura 71 apresenta o desenho proposto para cada tipo de cartão.

Figura 71 – Cartões de transporte do SIT Uberlândia



Fonte: autoria própria (2023)

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou trazer à luz a relação entre design gráfico e mobilidade urbana, explorando as potenciais contribuições entre as duas áreas e, principalmente, como uma boa identidade visual pode ajudar os usuários de um sistema de transporte a se localizarem e se locomoverem com mais facilidade. Para além disso, buscou-se também compreender e ponderar o conflito inerente entre a liberdade criativa e a funcionalidade indispensável ao se tratar da padronização de grandes frotas. Dessa forma, pôde-se atestar que é possível manter um equilíbrio entre os dois pontos, conciliando num mesmo projeto o apelo visual e a praticidade necessária.

Sendo assim, fazendo uso da metodologia Double Diamond para explorar os possíveis pontos de intervenção, foi apresentada uma proposta de atualização da identidade visual do Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia que busca atender a todos esses critérios, proporcionando economia de tempo aos usuários – ao facilitar a tomada de decisão oferecendo informações precisas – e gerando uma experiência visual mais agradável e conectada aos aspectos locais. Ademais, uma identidade visual bem projetada também pode proporcionar redução de custos para as concessionárias, o que, conseqüentemente, também resulta em benefícios para os passageiros, já que os reparos de funilaria e pintura dispendem menos tempo e os ônibus voltam às ruas mais rapidamente.

De uma forma geral, é possível concluir que design gráfico e mobilidade urbana possuem um vasto campo para que haja uma atuação conjunta cada vez maior entre as duas áreas, oferecendo muitas possibilidades de estudo e intervenção, além de viabilizar melhorias concretas para a sociedade.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Diário Oficial da União, 2012.

BRITISH DESIGN COUNCIL. **The Double Diamond**. Disponível em: <https://www.designcouncil.org.uk/our-resources/the-double-diamond/>. Acesso em: 8 out. 2023.

CETURB/ES. **História**. Disponível em: <https://ceturb.es.gov.br/historia>. Acesso em: 6 nov. 2023.

FERREIRA, Denise Labrea; SILVA, Elisangela Aparecida Machado. **Considerações sobre o PROBUS**: Uberlândia-MG. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/62105>. Acesso em 13 nov. 2023.

KEOPS ANDRADE. **Cidade de Niterói - Design de Frota Consórcios TransNit e TransOceânico [teaser]**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=NZradJhC6g4>. Acesso em: 2 out. 2023.

MOOVIT. **Sistema Integrado de Transporte representa melhorias para a população**. Disponível em: <https://updates.moovit.com/sistema-integrado-de-transporte-representa-melhorias-para-a-populacao/>. Acesso em: 8 nov. 2023.

NITERÓI TRANSPORTE E TRÂNSITO – NITTRANS. **A Empresa**. Disponível em: <https://www.nittrans.niteroi.rj.gov.br/nittrans>. Acesso em: 8 nov. 2023.

PEÓN, Maria Luísa. **Sistemas de Identidade Visual**. 2ª ed. Rio de Janeiro: 2AB, 2001.

PETRAGLIA, André Luiz. **Sistemas de Identidade Visual**: imagem e informação. 148 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 23. 1998.

PIONEIROS DO TRANSPORTE. **A trajetória profissional de Jorge Andrade**: designer de frotas. YouTube, 14 de abril de 2022. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=IGKeiHDYxa0>. Acesso em: 10 nov. 2023.

PORTUGAL, Licínio da Silva *et al.* **Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.



PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. **Transporte Público**. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/transito-e-transportes/transporte-publico/>. Acesso em: 26 set. 2023.

REVISTA INTERBUSS. Armando Villela: o artista das frotas. **Revista InterBuss**, [S.l.], ano 1, n. 8, p. 16-18, ago. 2010. Disponível em: <https://issuu.com/revistainterbuss/docs/interbussedicao08>. Acesso em: 10 nov. 2023.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPTRANS. **Sistema de transporte**. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/sptrans/>. Acesso em: 25 ago. 2023.

UBERLÂNDIA. **Lei nº 3.191, de 22 de setembro de 1980**. Cria a bandeira do município de Uberlândia. Uberlândia: Câmara Municipal, 1980. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberlandia/lei-ordinaria/1980/320/3191/lei-ordinaria-n-3191-1980-cria-bandeira-do-municipio-de-uberlandia>. Acesso em: 10 out. 2023.

UBERTRANS. **Transparência**. Disponível em: <https://www.ubertrans.com.br/>. Acesso em: 26 set. 2023.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A - URBS. **Transporte**. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte>. Acesso em: 26 out. 2023.

VIAÇÃO PLATINA. **Sobre**. Disponível em: <https://www.viacaoplatina.com.br/sobre>. Acesso em: 08 nov. 2023.



---

MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL

# ➤ APRESENTAÇÃO

O Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia, também conhecido como **SIT Uberlândia**, é o sistema de transporte urbano por ônibus de Uberlândia, município de 713 mil habitantes localizado no triângulo mineiro, o que coloca a cidade como a segunda mais populosa de Minas Gerais. Criado em 1997, o SIT Uberlândia conta hoje com cerca de 400 veículos em sua frota e 125 linhas operantes, transportando mais de 40 milhões de passageiros anualmente.

Este manual de identidade visual apresenta uma proposta de redesign da identidade visual do **SIT Uberlândia**, por meio de um projeto que visa melhorar a experiência dos usuários do transporte coletivo ao se deslocarem de ônibus por Uberlândia, oferecendo informações de forma mais efetiva, rápida e precisa, com uma apresentação visual que facilite o entendimento do sistema e gere identificação com a cidade.

O projeto inclui o logotipo do sistema, leiaute aplicado nos veículos, sinalização ambiental dos terminais, plataformas e pontos de parada, além dos cartões de transporte utilizados pelos passageiros. O presente manual detalha como a nova identidade visual do **SIT Uberlândia** seria aplicada, apresentando desenhos técnicos e outras representações gráficas.

**IMPORTANTE:** Este é um projeto fictício desenvolvido para fins acadêmicos.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Graduação em Design da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência para aprovação em TCC. Desenvolvido pelo discente Gabriel Freitas Andrade sob orientação do Prof. Dr. Lucas Farinelli Pantaleão.



# **SUMÁRIO**

1. SÍMBOLO.....	4
2. LOGOTIPO.....	5
2.1 Área de proteção.....	6
2.2 Versões alternativas.....	7
2.3 Usos indevidos.....	9
3. PALETA DE CORES.....	10
4. FAMÍLIA TIPOGRÁFICA.....	11
5. DESIGN DE FROTA.....	12
6. SINALIZAÇÃO AMBIENTAL.....	16
7. CARTÕES DE TRANSPORTE.....	17



# ➤ 1. SÍMBOLO

O novo símbolo proposto traz um desenho limpo, moderno, fluido e que transmite a ideia de movimento através da sua forma diagonal, fazendo referência direta ao triângulo presente na bandeira do município e do estado. Suas cores também derivam da bandeira do município de Uberlândia.

Os cantos arredondados tem o intuito de tornar a forma geométrica mais amigável e menos “bruta”, com o círculo que complementa a seta formando um boneco, representando o passageiro como elemento central do sistema de transporte. O símbolo completo, com as duas setas opostas, corresponde aos deslocamentos de ida e volta.

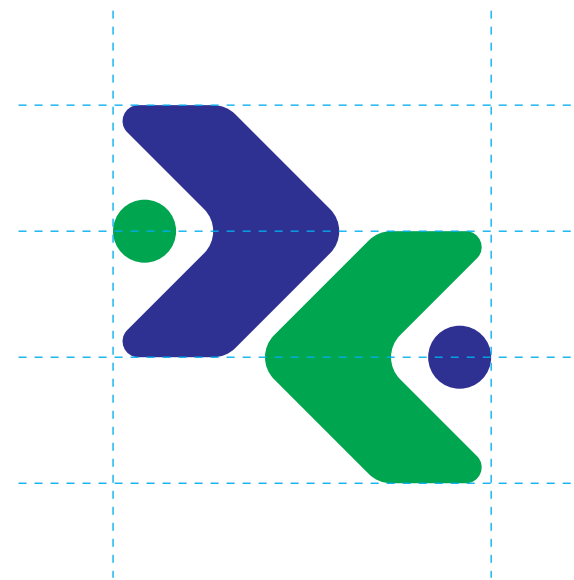
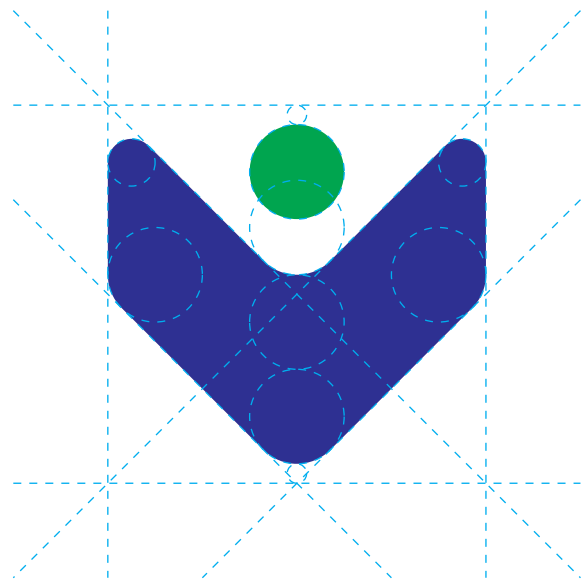


Diagrama de construção do símbolo (usuário + formas triangulares + seta + cores da bandeira)

## ➤ 2. LOGOTIPO

O logotipo é formado pela combinação do símbolo e do texto **SIT Uberlândia**, com destaque para a sigla. Além disso, tomou-se a liberdade de realizar alguns cortes na parte interna da fonte seguindo o formato curvado da letra S, reforçando a ideia de movimento por meio da forma e do contraste entre as cores utilizadas.

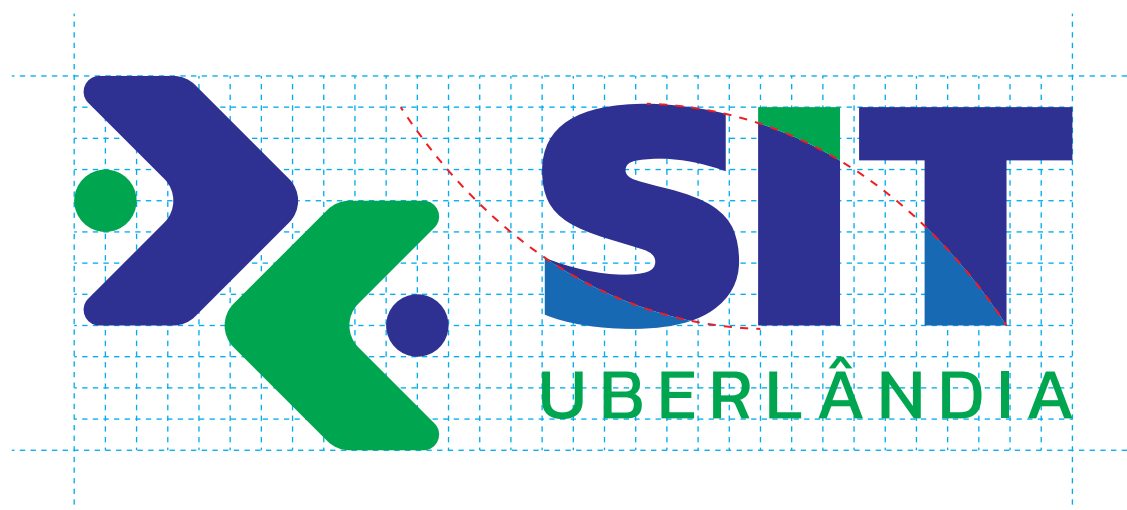


Diagrama de construção do logotipo (versão preferencial horizontal e versão alternativa vertical)

## ➤ 2.1 Área de Proteção

Deve-se manter uma área de proteção em torno do logotipo do **SIT Uberlândia**, a fim de proteger a integridade do logotipo e assegurar a sua legibilidade quando utilizado em conjunto com outros elementos de design ou texto.

O padrão de medição da área de proteção deriva da altura da letra "I" da sigla SIT. A distância mínima deve ser respeitada conforme o diagrama abaixo, recomendando-se utilizar uma medida maior que o mínimo sempre que possível.

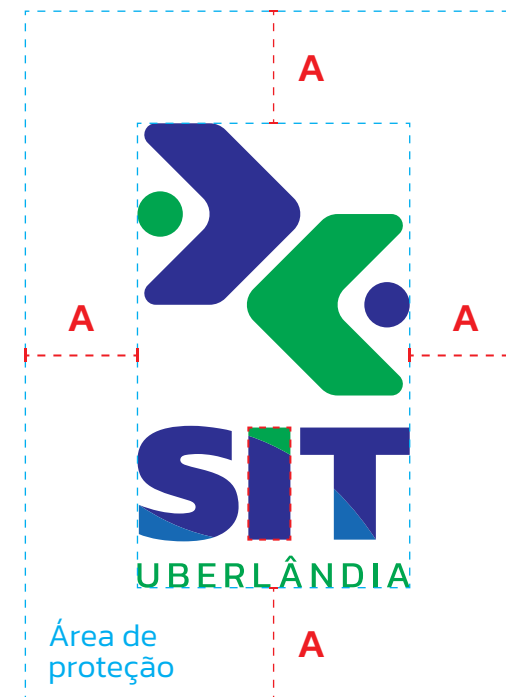
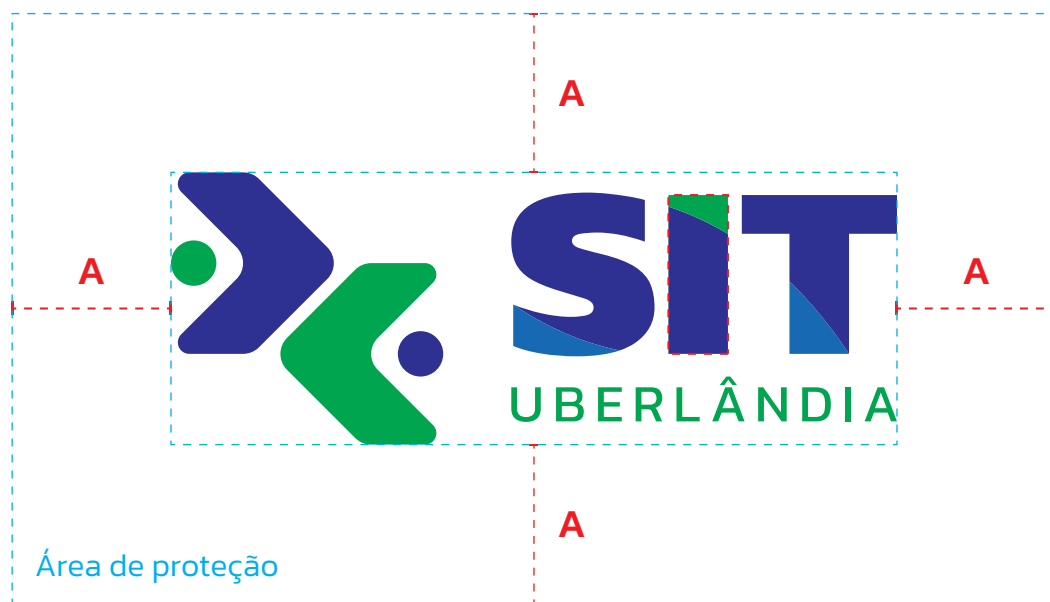


Diagrama de construção da área de proteção, onde A = altura da letra I na sigla SIT

## ➤ 2.2 Versões Alternativas

São estabelecidas algumas variantes do logotipo do **SIT Uberlândia** para quando não for possível utilizá-lo de forma plena em suas cores originais. Todos as aplicações devem obedecer a área de proteção.



Aplicações alternativas da versão horizontal do logotipo do SIT Uberlândia



## ➤ 2.2 Versões Alternativas



Aplicações alternativas da versão vertical do logotipo do SIT Uberlândia

## ➤ 2.3 Usos Indevidos

O logotipo do **SIT Uberlândia** deve ser utilizado de acordo com os critérios estabelecidos neste manual. A fim de proteger a consistência da marca, não é permitido realizar alterações no logotipo.



Não rotacionar



Não distorcer



Não alterar as cores



Não desalinhar ou mover os elementos



Não alterar a tipografia



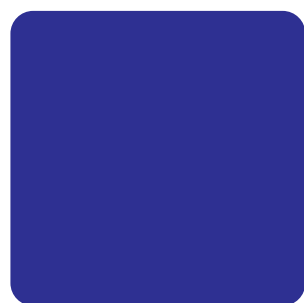
Não utilizar como marca d'água

Exemplos de aplicações indevidas do logotipo do SIT Uberlândia, também válidas para todas as versões alternativas

## 3. PALETA DE CORES

A paleta de cores da nova identidade visual do **SIT Uberlândia** tem a bandeira do município como principal referência, utilizando o azul e verde como cores primordiais do sistema de comunicação. O azul claro, amarelo, cinza claro e cinza escuro atuam como cores auxiliares.

Encontram-se abaixo os tons de cada cor e seus respectivos códigos cromáticos para impressões em policromia (CMYK) e aplicações em meios digitais (RGB e HEX).



CMYK  
100 100 0 0  
RGB  
49 39 131  
HEX  
#312783



CMYK  
100 0 100 0  
RGB  
0 150 64  
HEX  
#009640



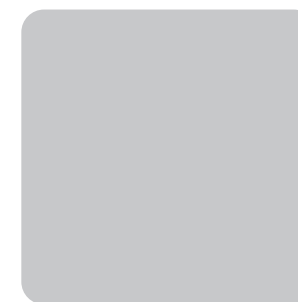
CMYK  
90 60 0 0  
RGB  
25 97 172  
HEX  
#1961ac



CMYK  
0 20 100 0  
RGB  
255 204 0  
HEX  
#ffcc00



CMYK  
80 0 0 0  
RGB  
87 87 87  
HEX  
#575757



CMYK  
25 0 0 0  
RGB  
208 208 208  
HEX  
#d0d0d0

Códigos cromáticos (CMYK, RGB e HEX) das cores utilizadas na identidade visual do SIT Uberlândia

## ➤ 4. FAMÍLIA TIPOGRÁFICA

A família tipografia escolhida é a **Kanit**, adotada em virtude do seu desenho humanista, facilidade de leitura e grande variedade de pesos e larguras, permitindo sua aplicação em diferentes situações, espaços e escalas.

### Kanit Font Family

Thin	<i>Thin</i>	Aa Bb Cc Dd Ee Ff Gg Hh Ii
Extra Light	<i>Extra Light</i>	Jj Kk Ll Mm Nn Oo Pp Qq Rr
Light	<i>Light</i>	Ss Tt Uu Vv Ww Xx Yy Zz
Regular	<i>Regular</i>	@ # & \$ £ € . , ' ` ~ ^ ! ?
Medium	<i>Medium</i>	1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
<b>SemiBold</b>	<b><i>SemiBold</i></b>	[ { ( / \ ) } ]
<b>Bold</b>	<b><i>Bold</i></b>	
<b>ExtraBold</b>	<b><i>ExtraBold</i></b>	
<b>Black</b>	<b><i>Black</i></b>	

As diferentes variações que compõem a família tipográfica Kanit, bem como seus principais caracteres e glifos

## ➤ 5. DESIGN DE FROTA

O leiaute dos veículos segue os mesmos princípios do logotipo, trazendo em destaque os raios da bandeira municipal aplicados na lataria dos ônibus, bem como o uso da seta como elemento construtivo da pintura, remetendo também à forma do triângulo.

Completam o leiaute dos ônibus o logotipo do **SIT Uberlândia**, a identificação da empresa concessionária, o número de ordem do veículo em questão, o logotipo e o site da Prefeitura de Uberlândia, os adesivos de ar-condicionado e/ou piso-baixo, além da placa informativa da linha, posicionada próxima à porta de embarque.



Exemplo de veículo convencional das linhas alimentadoras e interbairros

Final do leiaute alinhado com o último ângulo reto da parte superior do friso ou máscaras das janelas, garantindo a devida separação entre o azul e o verde.

Raios da bandeira de Uberlândia aplicados a partir da base e com largura "C" correspondente à distância entre as duas últimas portas.

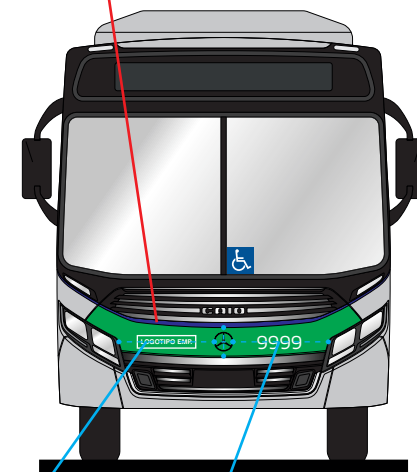
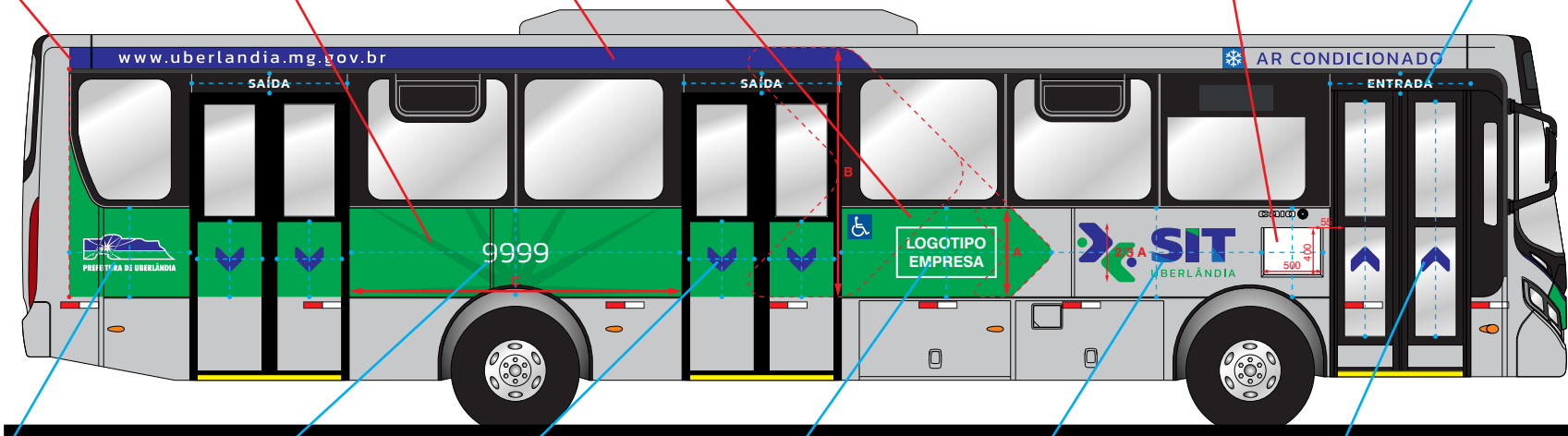
Porção do leiaute acima das janelas na cor azul.

Leiaute principal construído a partir de uma relação entre dois tamanhos diferentes do símbolo da seta, onde "A" é a altura entre a linha de divisão da carroceria e o início das janelas e "B" a altura entre a linha de divisão da carroceria e o primeiro vinco ou friso após o término das janelas, com uma reta unindo as duas setas.

Encaixe para placa informativa da linha operada, centralizado verticalmente entre a linha de divisão da carroceria e o início das janelas.

Indicações de entrada e saída centralizadas acima de cada porta. Tam.: 68 de altura, largura variável.

Detalhe azul que acompanha o desenho do para-brisa e a cor verde é aplicada na tampa que dá acesso aos componentes da parte da frente do ônibus.



Logotipo da Prefeitura de Uberlândia centralizado entre a última porta e o final do leiaute ou último friso (pode variar de acordo com o modelo). Tam.: 750 x 300.

Número de identificação do veículo centralizado entre as duas últimas portas. Tam.: 160 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

Setas de desembarque centralizadas entre a linha de base da porção verde e o início dos vidros das portas, alinhadas ao centro de cada folha. Tam.: 232 x 200.

Logotipo da empresa concessionária centralizado entre o início do leiaute e a porta central. Tamanho não pode ultrapassar altura do logotipo do SIT.

Logotipo do SIT Uberlândia centralizado entre a placa informativa da linha operada e o início do leiaute. Tamanho correspondente a 2/3 da altura representada pelo valor "A".

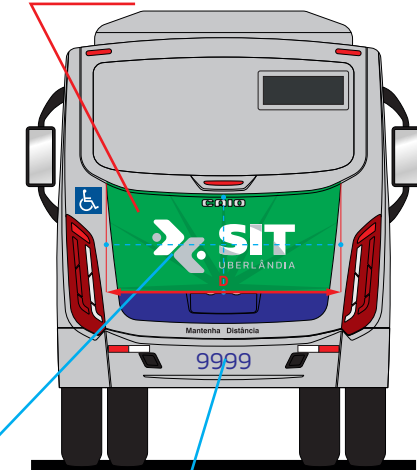
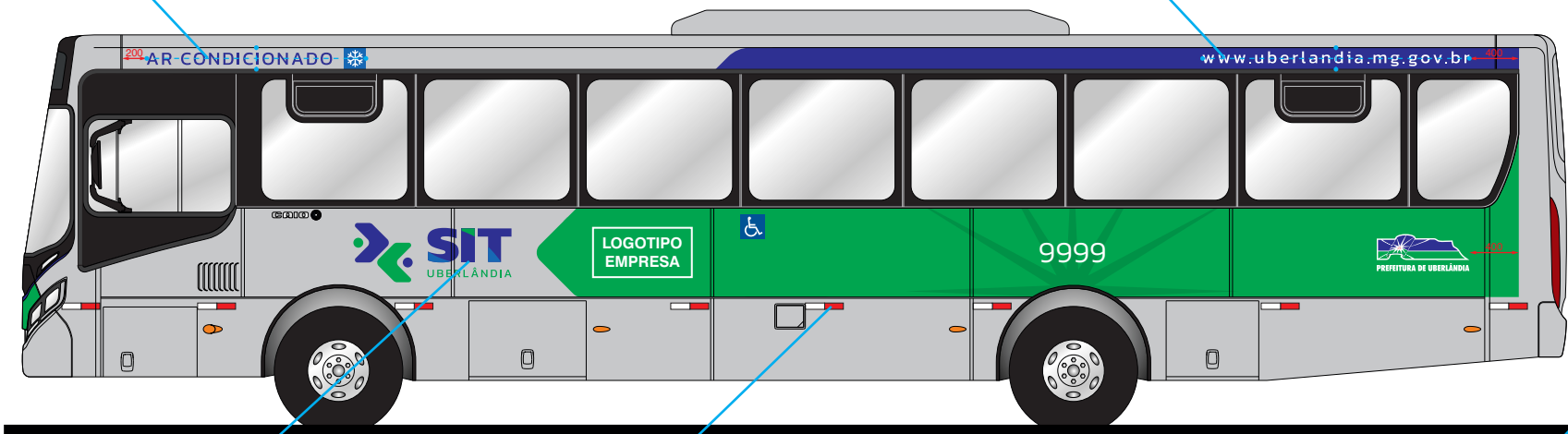
Setas indicativas de embarque na mesma altura que as setas de desembarque e alinhadas com o centro de cada folha da porta. Tam.: 232 x 200.

Logotipo da empresa na altura do centro da tampa dianteira. A altura da aplicação não deve ultrapassar 100.

Número de identificação do veículo na altura do centro da tampa dianteira. Tam.: 100 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

Indicação de ar-condicionado centralizada entre o término das janelas e o primeiro vinco ou friso acima. A altura da aplicação deve seguir a mesma medida.

Site da Prefeitura de Uberlândia centralizado entre o término das janelas e o primeiro vinco ou friso acima. A altura da aplicação deve corresponder a 2/3 da faixa azul.



De forma geral, as aplicações na lateral esquerda devem espelhar as medidas de posicionamento da lateral direita.

Faixas refletivas devem ser aplicadas abaixo da linha que divide a carroceria.

Logotipo do SIT Uberlândia aplicado em sua versão monocromática e centralizado sobre a porção verde do leiaute.

Número de identificação do veículo centralizado no para-choque traseiro. Tam.: 120 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

Leiaute da traseira acompanhando o desenho da carroceria, com raios de largura "D" alinhados no topo da moldura da placa e a parte abaixo desta linha em azul. Onde "D" é a largura total da parte a receber o leiaute.

Final do leiaute alinhado com o último ângulo reto da parte superior do friso ou máscaras das janelas, garantindo a devida separação entre o azul e o amarelo.

Raios da bandeira de Uberlândia aplicados a partir da base e com largura "C" correspondente à distância entre as duas últimas portas.

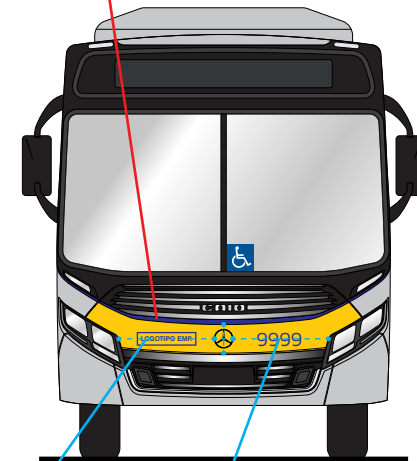
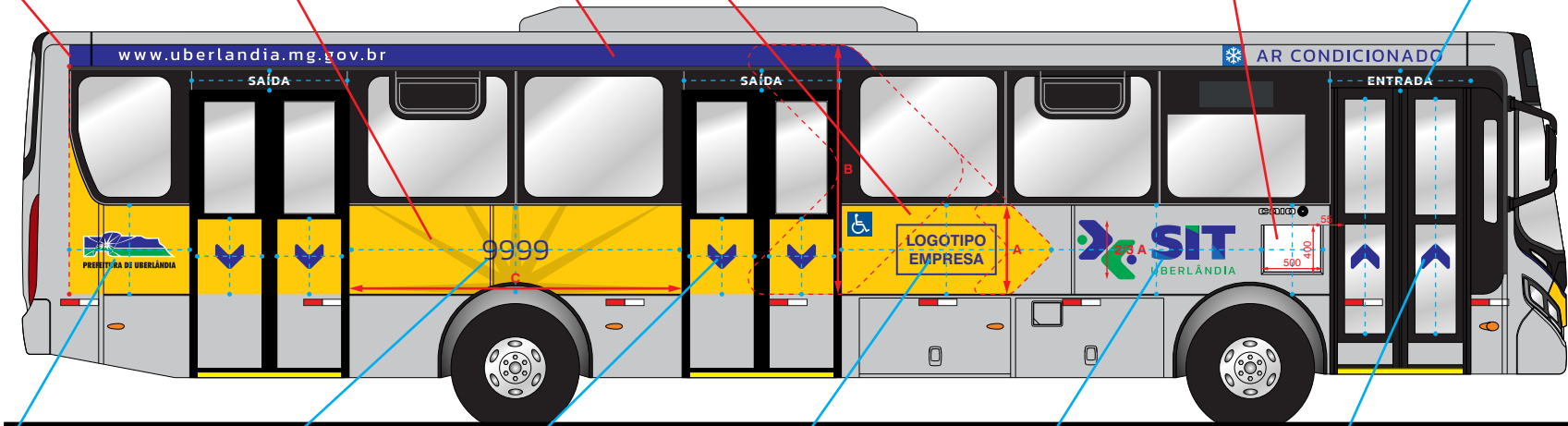
Porção do leiaute acima das janelas na cor azul.

Leiaute principal construído a partir de uma relação entre dois tamanhos diferentes do símbolo da seta, onde "A" é a altura entre a linha de divisão da carroceria e o início das janelas e "B" a altura entre a linha de divisão da carroceria e o primeiro vinco ou friso após o término das janelas, com uma reta unindo as duas setas.

Encaixe para placa informativa da linha operada, centralizado verticalmente entre a linha de divisão da carroceria e o início das janelas.

Indicações de entrada e saída centralizadas acima de cada porta. Tam.: 68 de altura, largura variável.

Detalhe azul que acompanha o desenho do para-brisa e a cor amarela é aplicada na tampa que dá acesso aos componentes da parte da frente do ônibus.



Logotipo da Prefeitura de Uberlândia centralizado entre a última porta e o final do leiaute ou último friso (pode variar de acordo com o modelo). Tam.: 750 x 300.

Número de identificação do veículo centralizado entre as duas últimas portas. Tam.: 160 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

Setas de desembarque centralizadas entre a linha de base da porção verde e o início dos vidros das portas, alinhadas ao centro de cada folha. Tam.: 232 x 200.

Logotipo da empresa concessionária centralizado entre o início do leiaute e a porta central. Tamanho não pode ultrapassar altura do logotipo do SIT.

Logotipo do SIT Uberlândia centralizado entre a placa informativa da linha operada e o início do leiaute. Tamanho correspondente a 2/3 da altura representada pelo valor "A".

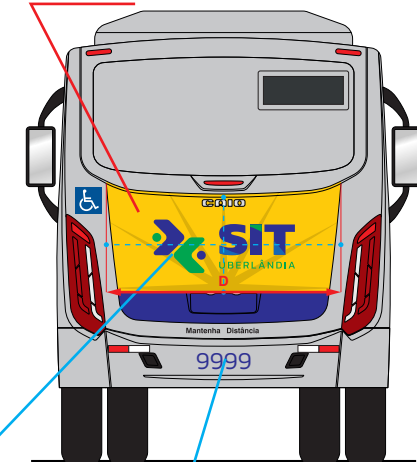
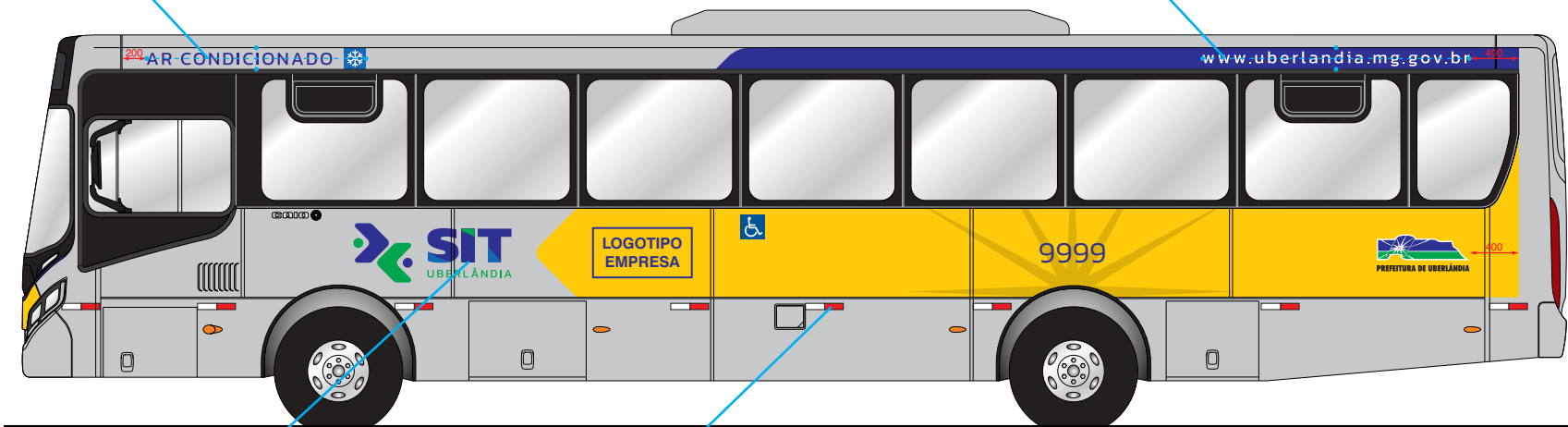
Setas indicativas de embarque na mesma altura que as setas de desembarque e alinhadas com o centro de cada folha da porta. Tam.: 232 x 200.

Logotipo da empresa na altura do centro da tampa dianteira. A altura da aplicação não deve ultrapassar 100.

Número de identificação do veículo na altura do centro da tampa dianteira. Tam.: 100 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

Indicação de ar-condicionado centralizada entre o término das janelas e o primeiro vinco ou friso acima. A altura da aplicação deve seguir a mesma medida.

Site da Prefeitura de Uberlândia centralizado entre o término das janelas e o primeiro vinco ou friso acima. A altura da aplicação deve corresponder a 2/3 da faixa azul.



Leiaute da traseira acompanhando o desenho da carroceria, com raios de largura "D" alinhados no topo da moldura da placa e a parte abaixo desta linha em azul. Onde "D" é a largura total da parte a receber o leiaute.

De forma geral, as aplicações na lateral esquerda devem espelhar as medidas de posicionamento da lateral direita.

Faixas refletivas devem ser aplicadas abaixo da linha que divide a carroceria.

Logotipo do SIT Uberlândia aplicado em sua versão colorida e centralizado sobre a porção amarela do leiaute.

Número de identificação do veículo centralizado no para-choque traseiro. Tam.: 120 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

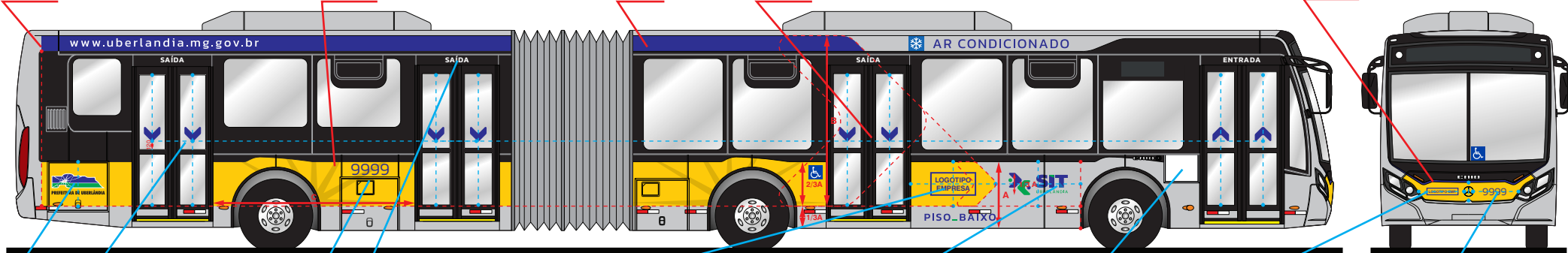
Final do leiaute alinhado com o último ângulo reto da parte superior do friso ou máscaras das janelas, garantindo a devida separação entre o azul e o amarelo.

Raios da bandeira de Uberlândia aplicados a partir da base e com largura "C" correspondente à distância entre as duas últimas portas.

Porção do leiaute acima das janelas na cor azul.

Leiaute principal construído a partir de uma relação entre dois tamanhos diferentes do símbolo da seta, onde "A" é a altura entre a base da carroceria e o início das janelas e "B" a altura entre a base da carroceria e o primeiro vinco ou friso após o término das janelas, com uma reta unindo as duas setas.

Detalhe azul que acompanha o desenho do para-brisa e a cor amarela é aplicada na tampa que dá acesso aos componentes da parte da frente do ônibus.



Logotipo da Prefeitura de Uberlândia com posição vertical centralizada, variando sua posição horizontal de acordo com o modelo. Tam.: 750 x 300.

Número de identificação do veículo variando sua posição de acordo com o modelo. Tam.: 160 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

Logotipo da empresa concessionária centralizado entre o início do leiaute e a segunda porta. Tamanho não pode ultrapassar altura do logotipo do SIT.

Logotipo do SIT Uberlândia centralizado entre a o final da caixa de roda e o início do leiaute. Tamanho correspondente a 1/3 da altura representada pelo valor "A".

Logotipo da empresa na altura do centro da tampa dianteira. A altura da aplicação não deve ultrapassar 100.

Número de identificação do veículo na altura do centro da tampa dianteira. Tam.: 100 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.

Base das setas de embarque e desembarque posicionada ao centro dos vidros das portas, alinhadas ao centro de cada folha. Tam.: 232 x 200.

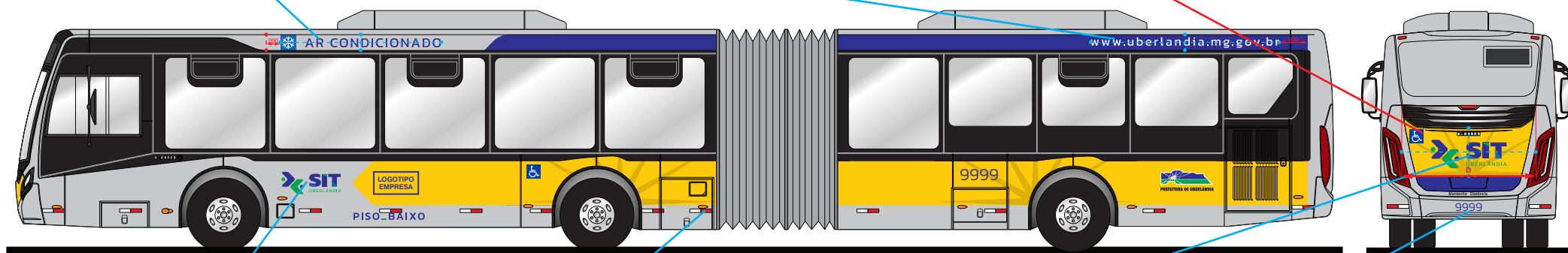
Indicações de entrada e saída centralizadas acima de cada porta. Tam.: 68 de altura, largura variável.

Indicações de entrada e saída centralizadas acima de cada porta. Tam.: 68 de altura, largura variável.

Indicação de ar-condicionado centralizada entre o término das janelas e o primeiro vinco ou friso acima. A altura da aplicação deve seguir a mesma medida.

Site da Prefeitura de Uberlândia centralizado entre o término das janelas e o primeiro vinco ou friso acima. A altura da aplicação deve corresponder a 2/3 da faixa azul.

Leiaute da traseira acompanhando o desenho da carroceria, com raios de largura "D" alinhados no topo da moldura da placa e a parte abaixo desta linha em azul. Onde "D" é a largura total da parte a receber o leiaute.



De forma geral, as aplicações na lateral esquerda devem espelhar as medidas de posicionamento da lateral direita.

Faixas refletivas devem ser aplicadas abaixo da linha que divide a carroceria.

Logotipo do SIT Uberlândia aplicado em sua versão colorida e centralizado sobre a porção amarela do leiaute.

Número de identificação do veículo centralizado no para-choque traseiro. Tam.: 120 de altura, largura variável. Fonte: Kanit Light.



## 6. SINALIZAÇÃO AMBIENTAL

O projeto de sinalização ambiental da proposta de identidade visual para o **SIT Uberlândia** traz como elemento central a preocupação com a transmissão de informações com clareza e precisão, com o intuito de auxiliar os usuários do sistema de transporte da melhor forma possível em seus deslocamentos.

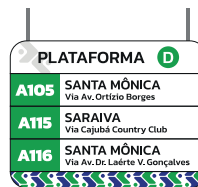
Totem ACM  
iluminado  
para a entrada  
dos terminais



Placa  
informativa  
para pontos  
de parada



Placa  
informativa  
para terminais  
de integração



Indicação  
de ambientes  
internos



Fachada para entrada dos  
terminais de integração



Exemplos de aplicação da sinalização ambiental

## ➤ 7. CARTÕES DE TRANSPORTE

Assim como o restante da proposta de identidade visual, os cartões de transporte do **SIT Uberlândia** também apresentam a mesma linguagem que as demais peças anteriormente mostradas. Os novos cartões incluem as categorias comum, estudante, idoso, vale transporte e gratuito.



Novos cartões de transporte do SIT Uberlândia

