



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO PONTAL



---

**RAFAEL ZANETONI PENARIOL**

**ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO EM  
ITUIUTABA-MG**

**Ituiutaba**

2025



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO PONTAL



**RAFAEL ZANETONI PENARIOL**

## **ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO EM ITUIUTABA-MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia (PPGEP), Instituto de Ciências Humanas do Pontal (ICHPO), como requisito obrigatório para o título de mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Dinâmicas ambientais

Orientador (a): Prof. Dr. Roberto Barboza Castanho

**Ituiutaba**

2025

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU  
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

P397 2025	<p>Penariol, Rafael Zanetoni, 1997- ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO EM ITUIUTABA-MG [recurso eletrônico] / Rafael Zanetoni Penariol. - 2025.</p> <p>Orientador: Roberto Barbosa Castanho. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Geografia. Modo de acesso: Internet. Disponível em: <a href="http://doi.org/10.14393/ufu.di.2025.258">http://doi.org/10.14393/ufu.di.2025.258</a> Inclui bibliografia. Inclui ilustrações.</p> <p>1. Geografia. I. Castanho, Roberto Barbosa, 1978- (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós- graduação em Geografia. III. Título.</p> <p>CDU: 910.1</p>
--------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:

Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091  
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO PONTAL



**RAFAEL ZANETONI PENARIOL**

## **ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO EM ITUIUTABA-MG**

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Roberto Barboza Castanho (orientador)

Universidade Federal do Pampa – UNIPAMPA/ Programa de Pós-Graduação em Geografia do  
Pontal - PPGE

---

Prof. Dr. Marcos Esdras Leite

Universidade Estadual de Montes Claros – Departamento de Geociências

---

Profa. Dra. Jussara dos Santos Rosendo

Universidade Federal de Uberlândia – Instituto de Ciências Humanas do Pontal

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Resultado \_\_\_\_\_



*Dedico este trabalho a meus  
familiares, em especial, ao “vô  
Tunim” e à minha tia “Cidinha”.  
Aos meus pais Ronaldo e Helda, ao meu  
irmão Ronaldo Junior e a minha esposa  
Naiana que, sempre foram  
um alicerce em minha vida.*

## **AGRADECIMENTOS**

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) pelo financiamento da pesquisa e pela concessão de bolsas de estudos que permitiu o desenvolvimento da presente investigação.

À Universidade Federal de Uberlândia, junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal (PPGEP), que nunca mediu esforços com sua equipe de corpo docentes e técnicos em dispor um ensino e estrutura de qualidade.

Ao meu orientador Professor Doutor Roberto Barbosa Castanho, que desde o início dos meus caminhos acadêmicos, sempre esteve comigo, sendo meu guia e minha força durante todas as adversidades.

À banca de defesa, Professora Doutora Jussara do Santos Rosendo e Professor Doutor Marcos Esdras Leite, que sempre estiveram presentes desde o início de todos os trabalhos, realizando apontamentos e sugestões primordiais para todo o processo de elaboração desta dissertação.

Aos meus Pais e irmão, por terem acreditado e apoiado a decisão de ter reingressado a universidade, mesmo longe de casa e da família, por terem sido o meu alicerce, e por todo amor e carinho.

À minha esposa Naiana, por sempre estar ao meu lado, nas lutas e nas vitórias dia após dia, por ter acreditado em mim, me auxiliado, e me incentivado a nunca desistir.

*"Que os nossos esforços desafiem as impossibilidades."*

**Charles Chaplin**

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Mapa de Localização de Ituiutaba-MG.....	22
FIGURA 2 - Vista área urbana Ituiutaba/MG.....	23
FIGURA 3 - Fluxograma organizacional da pesquisa.....	24
FIGURA 4 - Aplicativos utilizados durante o trabalho de campo.....	26
FIGURA 5 - Dados coletados durante o trabalho de campo no aplicativo <i>Geo Tracker</i> .	26
FIGURA 6 - Site oficial da prefeitura municipal de Ituiutaba/MG que se refere ao transporte público.....	27
FIGURA 7 - Site IBGE, aba <i>downloads</i> para aquisição dos arquivos SHP.....	28
FIGURA 8 - Inserção os arquivos SHP para composição da malha.....	29
FIGURA 9 - Processo de elaboração do banco de dados do arquivo SHP.....	30
FIGURA 10 - Vista dos dados das rotas e pontos de paradas por rota.....	31
FIGURA 11 - Processo de elaboração do mapa final através do gerenciador de <i>layout</i> .	32
FIGURA 12 - Demonstrativo das mudanças na quantia das principais categorias de veículos no município de Ituiutaba/MG entre os anos de 2020 a 2023.....	47
FIGURA 13 - Estrutura do terminal central na rodoviária de Ituiutaba/MG.....	52
FIGURA 14 - Porta de carregamento USB presente no veículo da frota de ônibus do transporte público do município de Ituiutaba/MG.....	55
FIGURA 15 - Problemáticas constatadas nos veículos do transporte público de Ituiutaba/MG.....	59
FIGURA 16 - Figura 16: Problemáticas encontradas nos pontos de parada do transporte público de Ituiutaba/MG.....	60
FIGURA 17 - Estruturas dos pontos de parada do transporte público de Ituiutaba/MG..	61
FIGURA 18 - Mapa das rotas realizadas pelo transporte público de Ituiutaba/MG do município de Ituiutaba/MG.....	63
FIGURA 19 - Mapa da rota 01 - NADIME DERZE - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	65
FIGURA 20 - Mapa da rota 02 - GARDÊNIA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	67
FIGURA 21 - Mapa da rota 03 - SATÉLITE ANDRADINA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	68

FIGURA 22 - Mapa da rota 04 - LAGOA AZUL II - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	69
FIGURA 23 - Mapa da rota 05 - NOVO TEMPO II - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	70
FIGURA 24 - Mapa da Rota 06 - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	71
FIGURA 25 - Mapa da Rota 07 - JUNQUEIRA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	73
FIGURA 26 - Mapa da Rota 08 - NATAL - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	74
FIGURA 27 - Mapa da Rota 09 - BADUY - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	75
FIGURA 28 - Mapa da Rota 10 - JARDIM EUROPA 2 - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.....	77

## **LISTA DE TABELAS**

TABELA 1 - Frota de veículos no Brasil, Minas Gerais e Ituiutaba/MG no ano de 2023..	43
TABELA 2 - Frota de veículos Ituiutaba/MG de 2020 a 2023.....	45

## LISTA DE SIGLA

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

GPS - *Global Positioning System* (sistema de posicionamento global)

SEMTTRAM - Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade

QGIS - Quantum GIS

SENATRAM - Secretaria Nacional de Trânsito

USB - *Universal Serial Bus* (Porta Serial Universal)

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

SUV - *Sport Utility Vehicle* (veículo utilitário desportivo)

## RESUMO

O contexto da mobilidade urbana possui grande relevância para o que se refere a qualidade de vida nas cidades, onde a mesma influencia diretamente no acesso da população a serviços, cultura, lazer, trabalho, saúde, entre outros. Desta forma, se fazer presente um sistema de transporte público municipal de qualidade instaurado se faz cada vez mais necessário. Tendo isso em vista, essa presente pesquisa visa analisar a qualidade e a distribuição espacial das rotas do transporte público da cidade de Ituiutaba-MG. Para tal, a mesma objetiva-se especificadamente em a. Examinar a estrutura dos pontos de “parada” existentes no itinerário do transporte público urbano municipal; b. Identificar a área de abrangência das rotas do transporte público dentro da malha urbana da cidade de Ituiutaba/MG; c. Elaborar o mapeamento do itinerário das rotas de transporte público da cidade de Ituiutaba/MG. Para que se alçasse tal objetivo, foram realizados levantamentos teóricos que visassem corresponder as demandas das análises, em conjunto com o trabalho de campo onde se realizou o percurso de todo o trajeto de cada linha das rotas e, em conjunto com o software livre QGIS, elaborou-se o material de aporte as observações. Em conjunto a estes, realizou-se coleta de dados e de materiais através de plataformas como o IBGE e SIDRA, juntamente outras informações obtidas através da SEMTTTRAM (Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade) e SENATRAM (Secretaria Nacional de Trânsito). O transporte público do município passou por uma transformação marcante com a implementação do programa "Busão do Povo" em 2023, tornando-se gratuito e acessível à população. Essa mudança foi viabilizada por recursos municipais e emendas parlamentares, resultando na reestruturação de elementos como o ponto de integração entre as rodas, que antes ocorria nas dependências da Praça Cônego Ângelo, sendo assim transferidas para o terminal rodoviário. A nova localização resultou em melhoria na infraestrutura de atendimento aos usuários, proporcionando maior conforto e acessibilidade aos usuários que a frequentam. O contexto da gratuidade do transporte público, obtiveram resultados positivos permitindo maior economia para os usuários e ampliando a adesão ao serviço. Atualmente, o sistema opera com 10 linhas, com horários diferenciados nos dias úteis e fins de semana. Entretanto, ocorre que apesar das rotas conseguirem efetiva a presença do transporte no município, outros elementos como a qualidade das estruturas dos pontos de parada, o acesso as informações e a manutenção dos veículos, se tornam problemáticas que impactam diretamente na percepção de qualidade no serviço prestado.

**Palavras-Chave:** Transporte Público; Mobilidade Urbana; Planejamento Urbano.



## ABSTRACT

The context of urban mobility is highly relevant to the quality of life in cities, where it directly influences the population's access to services, culture, leisure, work, health, among others. Therefore, having a high-quality municipal public transportation system in place is increasingly necessary. With this in mind, this research aims to analyze the quality and spatial distribution of public transportation routes in the city of Ituiutaba-MG. To this end, it specifically aims to a. Examine the structure of the “stopping” points on the municipal urban public transportation itinerary; b. Identify the coverage area of public transportation routes within the urban network of the city of Ituiutaba/MG; c. Prepare a map of the itinerary of public transportation routes in the city of Ituiutaba/MG. In order to achieve this objective, theoretical surveys were carried out to meet the demands of the analyses, together with fieldwork in which the entire route of each line of the routes was carried out and, together with the free software QGIS, the material to support the observations was prepared. In conjunction with these, data and materials were collected through platforms such as IBGE and SIDRA, along with other information obtained through SEMTTTRAM (Municipal Secretariat of Traffic, Transport and Mobility) and SENATRAM (National Secretariat of Traffic). The city's public transport underwent a significant transformation with the implementation of the "Busão do Povo" program in 2023, becoming free and accessible to the population. This change was made possible by municipal resources and parliamentary amendments, resulting in the restructuring of elements such as the integration point between the wheels, which previously occurred in the premises of Praça Cônego Ângelo, and were thus transferred to the bus terminal. The new location resulted in improvements to the infrastructure for user services, providing greater comfort and accessibility to users who use it. The context of free public transportation has yielded positive results, allowing greater savings for users and increasing the number of people who use the service. The system currently operates with 10 lines, with different schedules on weekdays and weekends. However, although the routes effectively ensure the presence of transportation in the city, other elements such as the quality of the structures at the bus stops, access to information and vehicle maintenance become problematic and directly impact the perception of the quality of the service provided.

**Keywords:** Public Transportation; Urban Mobility; Urban Planning.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>15</b>
<b>1.1. Caracterização a área de estudo.....</b>	<b>21</b>
<b>2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E CAMINHOS DA INVESTIGAÇÃO.....</b>	<b>24</b>
<b>3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>33</b>
<b>3.1 Legislações dos transportes públicos.....</b>	<b>33</b>
<b>3.2 Gestão urbana e dos transportes públicos.....</b>	<b>37</b>
<b>3.3 Acessibilidade nos transportes públicos urbanos.....</b>	<b>39</b>
<b>4. RESULTADOS E DISCUSSÕES.....</b>	<b>42</b>
<b>4.1 Contextualização da frota de veículos do município de Ituiutaba/MG.....</b>	<b>42</b>
<b>4.2 Apontamentos acerca da introdução do transporte público urbano gratuito em Ituiutaba/MG.....</b>	<b>48</b>
<b>4.3 Panorama geral da análise estrutural do transporte público urbano gratuito em Ituiutaba/MG.....</b>	<b>57</b>
<b>4.4 Análise das rotas do transporte público urbano gratuito em Ituiutaba/MG.....</b>	<b>62</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>78</b>
<b>6. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>81</b>
<b>7. ANEXOS.....</b>	<b>85</b>
<b>8. PRODUTOS GERADOS NA PESQUISA.....</b>	<b>106</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O Brasil de acordo com o Censo Demográfico de 2022 do IBGE, possui em sua área territorial uma população total de 203.080.756 e, dentre estas, 177.508.417 residem em área urbana e 25.572.339 em área rural<sup>1</sup>. Gerir toda a demanda vinda dessa população em suas mais diversas complexidades é um trabalho árduo e que necessita de pessoas empenhadas em não somente dispor de seu trabalho, mas como também de indivíduos que estejam interessados em propor condições favoráveis e de acordo com as necessidades de certa forma individuais da população.

Pensando desta forma, pode-se compreender a tamanha complexidade que é estar afrente de elementos que envolvem a gestão pública principalmente urbana, como colocada nesta contextualização.

Parando para se analisar, propor uma condição de qualidade de vida aos indivíduos levando em consideração a tamanha diversidade nas necessidades e condições de cada um, depende de que os gestores tenham um papel ativo dentro da sociedade e que principalmente se coloquem a dispor para se compreender e observar os impactos que cada tomada de decisão gera dentro do ambiente urbano.

Desta forma, estes devem se encontrar a par daqueles em que seus serviços interessam e assim buscar compreender padrões nos quais possam revelar os pontos positivos e negativos de suas atividades e a forma de como se pode atingir um coeficiente de aprovação favorável ao funcionamento dos setores no qual se encontra responsável.

Seguindo esta lógica, observar-se que cada vez mais, que os transportes se relevam como sendo um tema também significativo na vida da sociedade e, é notório o quanto se é perceptível o constante acréscimo no contingente de veículos circulando nas vias em todo o território nacional. Para se melhor visualizar esta colocação, compreendeu-se através das informações da SENATRAN (2022)<sup>2</sup> que em um panorama histórico para o cenário nacional entre os anos de 2020 e 2023 houve um acréscimo de aproximadamente 10,45% e o mesmo se repete para o município de Ituiutaba/MG, com 7.34% no contingente de veículos circulando nas vias públicas. Portanto, a presença de tantas questões englobadas no cotidiano urbano dos

---

<sup>1</sup> IBGE, Dados censo demográfico 2022. 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/c904d60a-0cd4-4556-a0ab-f3bbf9b9d3ee>. Acesso: dez/2024.

<sup>2</sup> IBGE; Ministério dos Transportes; SENATRAN. Frota anual de Veículos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120> Acesso: dez/2024.

transportes, fazem assim com que compreender seus impactos na vida em sociedade se demonstrem cada vez mais relevantes.

Retrata-se este ponto pois se agravam a cada dia mais as necessidades em se ter uma dinâmica urbana mais acelerada. Cada vez mais os centros urbanos se tornam mais ativos, movimentados e com mais demandas dos mais diversos setores, serviços, dentre muitas outras questões.

Um exemplo que pode se observar e expor como exemplificação, é acerca dos setores de serviços que cada vez mais tanto necessitam receber matérias primas, insumos, mercadorias, e mais, como também, necessitam por escoar toda essa sua atividade.

Pode-se então, relatar inúmeras funções que os transportes devem exercer dentro das áreas urbanas que não apenas de grande relevância, mas que em um contexto mais geral, possuem de uma espécie de dinâmica individual.

Com isso, deve-se compreender também a função que cada categoria de uso do pavimento urbano pode ocorrer para estes que necessitam se deslocar. Ou seja, analisar a função do veículo próprio, dos prestadores de serviços e dos veículos públicos. Cada um possui suas características, demandas e capacidades, com suas mais diversas complexidades.

Para efeito de compreensão, deve-se ter claramente a função social deste tipo de transporte e que a existência destas ferramentas nas cidades, se justificam, pois, elas possuem a capacidade de interligar as áreas urbanas distintas, nas quais possuem diferentes utilidades, como o de abrigar trabalho, cultura, lazer, saúde e até mesmo laços de amizade, família, dentre muitos outros.

Assim sendo, este aparato deve ser o responsável por tornar a vida em sociedade mais simples e integrativa. E essa é uma função geral que se encontra relacionado a todo o tipo de transporte mencionado anteriormente.

Assim, dependendo da forma como a mesma é gerida e estruturada, pode de forma contrária, agravar questões sociais segregando e muitas das vezes excluindo cada indivíduo de diferentes regiões e, conseqüentemente, dos serviços e trabalhos disponibilizados.

Claramente que estas questões estão interligadas a outras dinâmicas urbanas no qual, somente pelo fato de sua existência, já tornam o cotidiano das cidades mais complexos e separatistas, mas que fazem parte do sistema, e coincidentemente estão ligados principalmente a situações econômica e de localidade de cada indivíduo.

Desta forma, cabe aos gestores compreender estas funções sociais e assimilar que independentemente do tipo de transporte que o indivíduo busca para se deslocar, as suas

efetividades dentro das áreas urbanas devem ser garantidas para que assim se certifique os direitos individuais sejam garantidos a toda a sociedade, independentemente da sua condição econômica, física, geográfica, entre outras.

Tendo estes pontos em evidencia, deve-se ter em mente que a importância da constituição de políticas nacionais como a de mobilidade urbana que institui a necessidade dos municípios em propor um planejamento que vise garantir alguns elementos configurados no projeto de lei que em suma, os tornam assim responsáveis por garantir uma atuação mais ativa de cada esfera da gestão pública em desempenhar um transporte público que atenda às necessidades da população, através principalmente de uma boa gestão de toda a estrutura viária urbana municipal.

Um ponto de extrema importância e que vai de encontro a tudo o que vem sendo retratado até então está na configuração do direito de acesso à cidade, ressaltando principalmente a aqueles que por algum fator possui alguma dificuldade de se deslocar dentro do ambiente urbano.

Um destes fatores está diretamente interligado a determinadas condições de saúde de cada indivíduo que por alguma questão, necessita de uma atenção ainda mais afirmada acerca da necessidade de se planejar um transporte que possa atender as suas necessidades.

Outra temática de grande relevância que se encontra nos contextos dos transportes, está relacionada a questões ambientais, já que em meio a acordos e tratados que visam garantir uma perspectiva futura para a humanidade, sustentar um modelo econômico, político e estrutural que acompanhe e trabalhe em conjunto com esta pasta, aparentam ser cada vez mais complexos ou até mesmo impossíveis de se concretizar.

Desta forma, desempenhar um papel sustentável em meio a tantas mudanças tecnológicas, por exemplo, que em suma deveriam visar não só a melhoria da qualidade de vida das pessoas, mas principalmente assegurar um giro de mercado que sustente os modelos econômicos presentes no país, concomitantemente, geram impactos ambientais ao meio, indo assim na contramão de um caminho rumo a preservação ambiental.

Por mais que estas tecnologias demonstram ser cada vez mais necessárias e, de poderem ser aliadas e utilizadas com o propósito de concretizar uma redução nos impactos gerados cotidianamente, encontrar um equilíbrio entre os prós e contras são um grande desafio para a sociedade moderna.

Embora que essas tecnologias não são as únicas responsáveis pelos impactos ambientais gerados pela humanidade e, analisar todos estes pontos são de grande relevância para a sociedade.

Se utiliza a tecnologia como exemplo, pois ela possibilitou e amplificou o acesso da sociedade a novas ferramentas nos mais diversos setores, onde retomamos a expor o caso dos automóveis, que diariamente são desenvolvidas novas unidades cada vez mais aprimoradas, com os aparatos tecnológicos mais atualizados existentes naquele determinado momento, onde, se efetiva uma popularização cada vez maior na sua aquisição e utilização.

Consequentemente, a facilitação no acesso a estes novos produtos por uma maior parcela da sociedade, resultam em uma maior circulação de veículos nas vias e ao mesmo tempo que sucateia diversas unidades em todo o território global devido a sua massiva reposição no mercado.

Este processo de sucateamento deve ser alvo de grande preocupação. Visto que, por mais que em grande parte, estes veículos que deveriam já estar em desuso e consequentemente já estivessem descartados, muitas das vezes, nota-se que não necessariamente isto ocorre.

Estes que se encontram em estado de degradação extremamente avançados, juntamente com aqueles que segundo o órgão regulamentador não estão deveriam ser aptos a rodar, seja devido a débitos dos mais variados tipos ou, até mesmo por irregularidades, ainda encontram-se circulando pelas vias.

Poderia se dizer que este efeito ocorre devido a uma ineficiência na conscientização da sociedade em não os utilizar, contudo, é evidente que a utilização destes veículos se dá principalmente devido ao preço reduzido que estas condições geram nestes veículos, tornando-se assim possível o acesso ao transporte particular a uma parcela da população que possui um poder aquisitivo que não possibilitaria a sua aquisição se estivesse em condições contrárias.

Evidencia-se esta questão e sua relevância, já que devido a suas condições, torna-se mais dificultoso a fiscalização pelo órgão responsável, seja no quesito de segurança, como também os de outros efeitos que os mesmos podem acarretar, como por exemplo, seus impactos ao meio ambiente.

Com isso, estes veículos ao serem utilizados, se tornam ferramentas que desempenham o papel de aumentar os índices de acidente devido a suas condições estruturais, como também estes podem ser responsáveis pelo aumento dos índices de mortalidade neste tipo de situação.

Além disso, como mencionado anteriormente acerca das questões ambientais, a dificuldade de fiscalização, o fato dos mesmos estarem circulando de certa forma ilegal,

resultam em um efeito onde os proprietários, devido a estas condições somadas com as questões econômicas, acabam por deixar de lado a manutenção necessária, tornando-os ainda mais suscetíveis ao aumento na emissão de gases nocivos ao meio ambiente.

Assim, em decorrência, diversos órgãos públicos acabam por ficarem sobrecarregados, já que por estes motivos, necessitam de intensificar os trabalhos de fiscalização para se retirar estes veículos de circulação, bem como, vasculhar e se sujeitar a realizar o processo de destinar estes ao descarte.

Outro ponto de atenção, é acerca dos altos índices de motocicletas, nos quais não podem ser ignorados, já que eles podem ser um indicativo de que as demandas dos possíveis usuários dos transportes públicos não estão sendo devidamente atendidas e os mesmos tiveram que buscar alternativas mais econômicas de se deslocar.

Analisar estes fatores são primordiais para se pensar em um transporte público de qualidade que cumpra com seus papéis de auxiliar a população nos seus cotidianos. Claramente que entender estes fatores, não necessariamente deverá ser algo simples de se analisar, principalmente devido a imensidade de elementos individuais que levam cada indivíduo a optar por não utilizar o transporte público existente.

Diante do exposto, estabeleceu-se como problemática da pesquisa: Qual o trajeto percorrido pelas linhas do transporte público gratuito de Ituiutaba/MG? Quais as condições estruturais dos pontos de parada do transporte público urbano de Ituiutaba/MG? E, por fim, constatar a existência de materiais de divulgação de fácil compreensão e acesso aos usuários em relação as rotas e pontos de parada do transporte público urbano de Ituiutaba/MG?

Nesse sentido, delineou-se o seguinte objetivo geral desta pesquisa:

Analisar a qualidade e a distribuição espacial das rotas do transporte público da cidade de Ituiutaba-MG.

Seguindo nessa linha de raciocínio, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- a. Examinar a estrutura dos pontos de “parada” existentes no itinerário do transporte público urbano municipal;
- b. Identificar a área de abrangência das rotas do transporte público dentro da malha urbana da cidade de Ituiutaba/MG;
- c. Elaborar o mapeamento do itinerário das rotas de transporte público da cidade de Ituiutaba/MG.

Desta maneira, tem-se que para esta pesquisa, na seção 1 realiza-se uma introdução a temática trazendo discussões acerca do processo de planejamento e a relevância que uma boa gestão pública tem ao se disponibilizar um aparato como o transporte público em um município. Junto a este momento, levanta-se os objetivos propostos para esta, propondo assim a abertura para a exposição da caracterização do estudo, ou seja, do município de Ituiutaba levando em conta a sua localização geográfica dentro do país, estados e demais regiões dentre outros elementos.

Indo para a segunda seção, realizar-se a exposição acerca dos procedimentos teóricos metodológicos adotados para se alcançar os objetivos apresentados buscando evidencia a forma de como se percorreu o cenário de elaboração até a sintetização do material final proposto para este. Neste momento abordou-se desde os procedimentos adotados para a construção teórica percorrendo pelas sequencias dadas para a realização do trabalho de campo, da aquisição de dados e consequentemente elaboração dos mapas.

Em sequência, no tópico 3 se é disponibilizado o levantamento teórico que se fez necessário como embasamento para a elaboração dos caminhos e resultados desta pesquisa, onde neste, buscou-se abordar temas chave que demonstram principalmente o papel do social que o transporte possui para a vida dos indivíduos, retratando elementos que evidenciam os direitos assegurados via políticas públicas e até mesmo, para título de complementação, uma lembrança que apesar de todas as questões sociais, sintetizar um transporte público urbano viável auxiliar nas questões ambientais. Em suma, neste tópico tem-se como foco as informações que evidenciam e reforçam o espaço que os transportes públicos possuem dentro do contexto urbano.

Desta forma, abriu-se espaço para que iniciasse assim através do tópico 4 os resultados provenientes das investigações. Neste momento, realizou-se um início a temática abordada indicando os dados que são pertinentes para o município, comparando-as e analisando-as afim de demonstrar a capacidade de análise possibilitada através da execução dos mapeamentos acerca do transporte público gratuito do município de Ituiutaba/MG. Assim, expõe os resultados provenientes das investigações disponibilizando uma contextualização histórica que levasse assim para as análises individuais acerca dos elementos de cada rota especificada para o transporte público em Ituiutaba. Assim, por fim, no tópico 5 finaliza-se com a exposição das conclusões chegadas a partir de todo cenário presente nos resultados.



## 1.1 Caracterização da área de estudo

Localizado a noroeste do estado de Minas Gerais, o município de Ituiutaba com seus 2.598,046 km<sup>2</sup> (dados IBGE Cidades - 2023<sup>3</sup>) de área territorial encontra-se inserido na mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba onde nesta é responsável por integrar junto aos municípios de Cachoeira Dourada, Capinópolis, Guarinhatã, Ipiacu e Santa Vitória a microrregião geográfica de Ituiutaba (Figura 01). O município está localizado a aproximadamente 516 km da capital federal Brasília - DF, 672 km de Belo Horizonte - MG capital do estado de Minas Gerais.

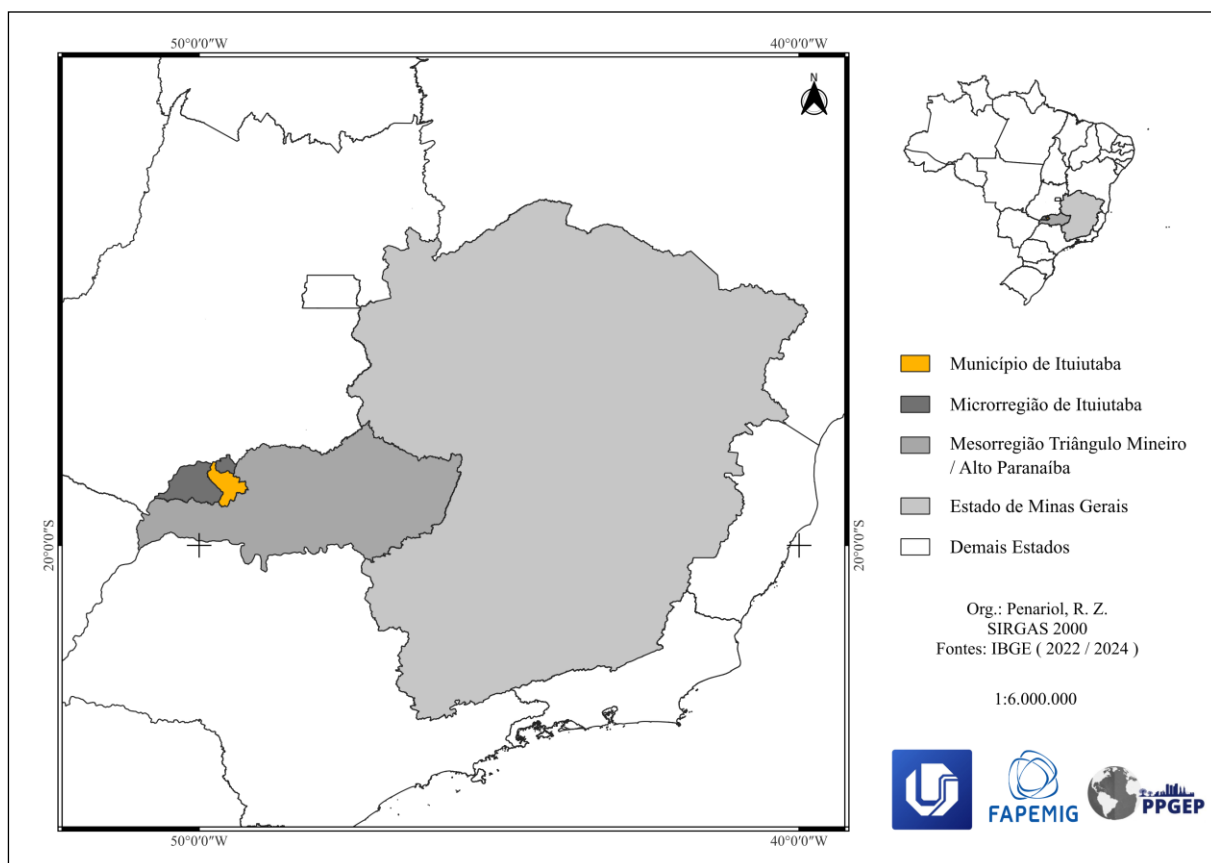
Referente a sua mesorregião, o município encontra-se inserido juntamente com outros 65 dentre os quais vale a pena ressaltar Uberlândia, Frutal e Uberaba que se localizam em ordem a aproximadamente 136 km, 191 km e 243 km de distância. Já no que se refere a microrregião, o município de Ituiutaba é considerado como um polo de prestação de serviços, tais como educação, comércio, trabalho entre outros aspectos, em relação aos demais municípios circunvizinhos, tais como Capinópolis, Ipiacu e Guarinhatã, Santa Vitória e Cachoeira Dourada.

Ituiutaba contou segundo os dados do Censo Demográfico do IBGE de 2022 um contingente populacional de 102.217 habitantes sendo os quais 49.090 se denominaram do sexo masculino e 53.127 do sexo Feminino. Para título de compreensão, quando se levado em consideração os dados do IBGE do Censo Demográfico de 2010, havia-se 85.218 habitantes dos quais 81.649 encontravam-se em áreas urbanas e 3.569 encontravam-se em área rural. Mas em contrapartida, vale ressaltar que a extensão territorial abrange em sua maior parte como sendo área rural, ocupando 27,3399 há (Figura 02), restando assim 2.570,7061 ha para mancha urbana. Seguindo grande parte da organização sócio espacial brasileira, o maior contingente populacional está concentrado na cidade, possuindo assim quando levado em consideração os dados de 2022, uma densidade demográfica de 39,34 hab/km<sup>2</sup>.

---

<sup>3</sup> IBGE, Dados IBGE Cidades. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ituiutaba/panorama> Acesso em: novembro/2024

Figura 01: Mapa de Localização de Ituiutaba-MG.



Fonte: IBGE (2022/2024).

Org.: Penariol, R. Z. (2024).

Tendo uma população majoritariamente apta em quesito de idade para trabalhar, pode-se observar que de acordo com os dados Cadastro Central de Empresas do IBGE (2022) que declarados se teve para o município um total de pessoas que se declararam ocupadas de 26.297, ou seja teve-se nesse período sendo contabilizados que do total da população do município, aproximadamente 25.73% da população encontram-se ocupadas estando assim distribuídas nas 3.957 empresas e outras organizações atuantes contabilizadas no ano em questão. Ainda sobre esta fonte de dados, tem-se que o salário médio mensal destes para o ano em questão correspondia a 1,9 salários mínimos colocando assim o município em 200ª posição entre os municípios do estado de Minas Gerais segundo ainda os dados do IBGE.

Figura 02: Vista área urbana Ituiutaba/MG.



Fonte: Penariol, R. Z. (2023).

O município passou no decorrer dos últimos anos por um extenso processo de mudanças que ampliou consideravelmente o seu perímetro urbano, devido principalmente a investimentos internos de empresários locais e também por programas de assistências sociais. Estas expansões, por mais que possam ser positivas, criam carências de serviços e de aparelhamento dos sistemas e estruturas públicas da cidade.

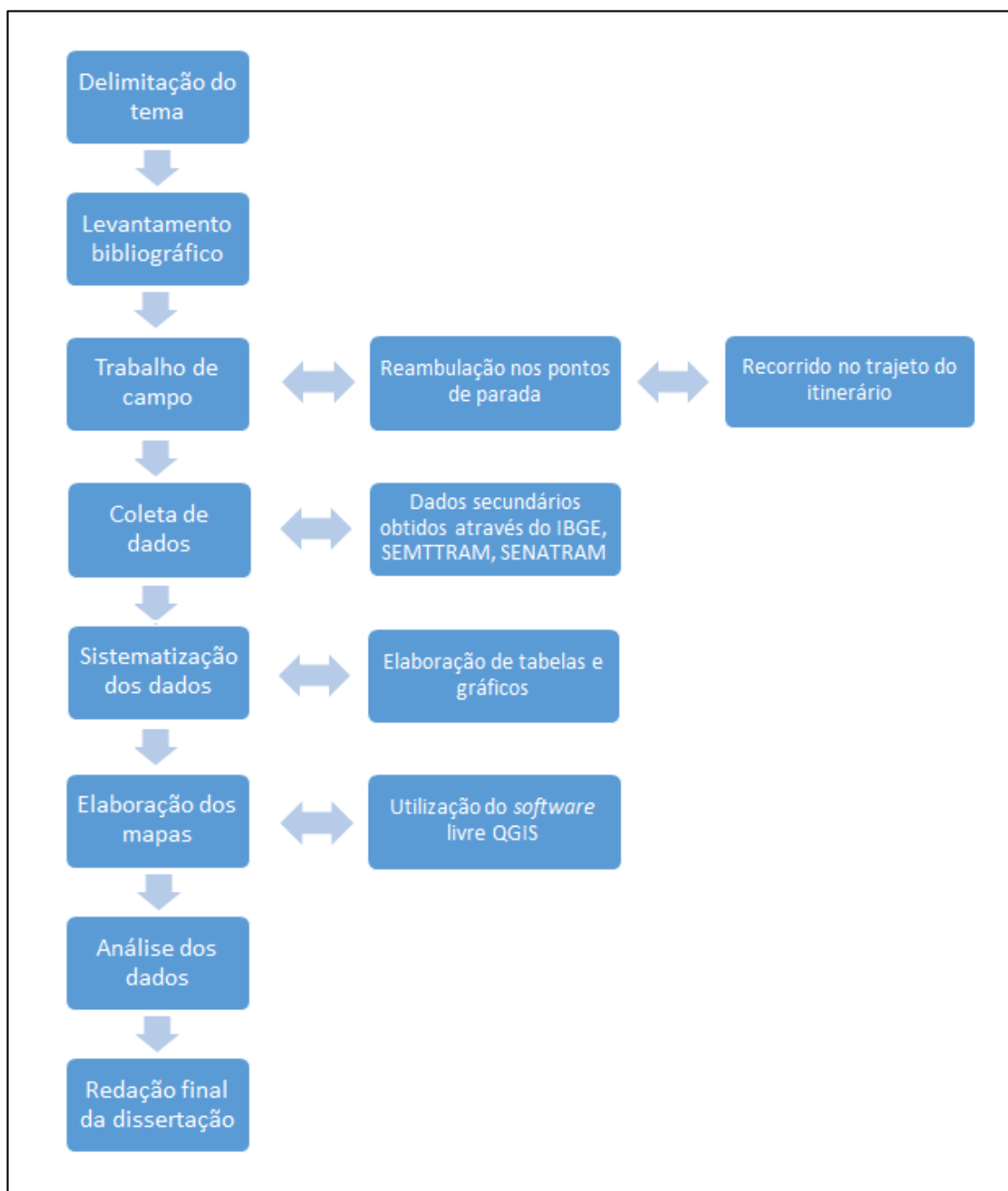
Neste ponto, retorna-se novamente ao serviço de transporte público, no qual teve que se adequar a esta nova estruturação territorial da cidade, ao mesmo tempo que teve um aumento no crescimento na demanda da população pela sua utilização, já que a partir deste momento, os deslocamentos até os serviços já existentes se fizeram ainda mais necessárias.

Este crescimento advindo das novas demandas, mesmo que bem estruturados e elaborados, ainda dependeriam de uma constante revisão afim de integralizar a sociedade com as mais diversas regiões da área urbanizada. Contudo, ao se realizar uma análise através de convivência com esta temática, percebe-se que existem fatores dentro do cotidiano urbano desta referida cidade que apontam de certa forma uma ineficiência dos transportes públicos em atender as necessidades da população em um contexto geral e principalmente daquela trabalhadora no município.

## 2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E CAMINHOS DA INVESTIGAÇÃO

Visando responder os objetivos delineados, alguns procedimentos metodológicos fizeram-se necessários, os quais serão descritos a seguir. Neste sentido, como forma de síntese elaborou-se inicialmente um fluxograma (Figura 03) visando a compreensão das etapas percorridas para atingir-se os resultados esperados.

Figura 03: Fluxograma organizacional da pesquisa.



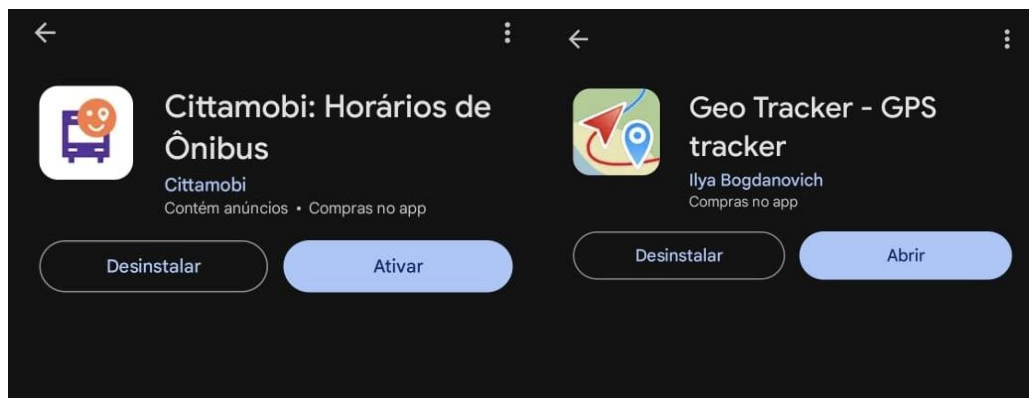
Tendo o tema e objetivos destes definidos, fora realizado inicialmente um levantamento teórico acerca dos elementos necessários para um maior aprofundamento e consequente compreensão dos caminhos metodológicos que seriam definidos. Estas buscas teóricas se deram principalmente através de meios digitais, onde fez-se uso de ferramentas de busca como o Google e em conjunto o Google Scholar, que auxiliaram no acesso aos materiais e conteúdo de artigos em revistas, eventos científicos, publicações em sites governamentais tanto federal, como estadual e municipal.

Seguindo nesta linha metodológica, compreendeu-se que se seria necessário posteriormente a realização do trabalho de campo para que se tivesse uma melhor percepção acerca das questões que englobam o cotidiano dos transportes público do município. Para tal, foram acompanhados os deslocamentos de todas as linhas de cada rota proposta pelo plano municipal. Neste quesito anotou-se os pontos chave que se relacionavam principalmente ao itinerário das rotas e a forma como estas funcionam dentro deste ambiente, juntamente com elementos encontrados nos pontos de paradas especificadas no plano de funcionamento destas rotas.

Aproveitando-se deste momento de campo, para também constatar a forma como se dava o deslocamento em cada uma destas linhas, e para auxiliar nesta análise e na captação de dados, utilizou-se inicialmente do aplicativo disponibilizado pela SEMTTRAM que é agente gestor responsável pelas dinâmicas do transporte público no município. Este aplicativo citado é disponibilizado nos dispositivos móveis, podendo qualquer usuário efetuar o *download*, o se pode utiliza-lo para tanto se localizar os pontos de paradas, os horários, como também as rotas e o local onde se encontra cada veículo responsável por aquela determinada rota. Este aplicativo é disponibilizado com o nome “Cittamobi” (Figura 04) e está disponível de forma gratuita. Neste mesmo momento, utilizou-se para se verificar e também efetuar a aquisição de dados acerca do deslocamento, outra ferramenta denominada de “Geo Tracker” (Figura 04) no qual com o auxílio de suas aptidões, é possível realizar um rastreamento via GPS de todo o percurso a ser percorrido. (Figura 05).

Assim para a realização desta coleta, utilizou-se de um dispositivo móvel da marca Samsung, modelo A55 com o sistema operacional Android, onde optou-se para a realização deste de escolher um ponto de partida que estivesse presente em todas as linhas das rotas existentes neste sistema que rege o transporte público do município.

Figura 04: Aplicativos utilizados durante o trabalho de campo.

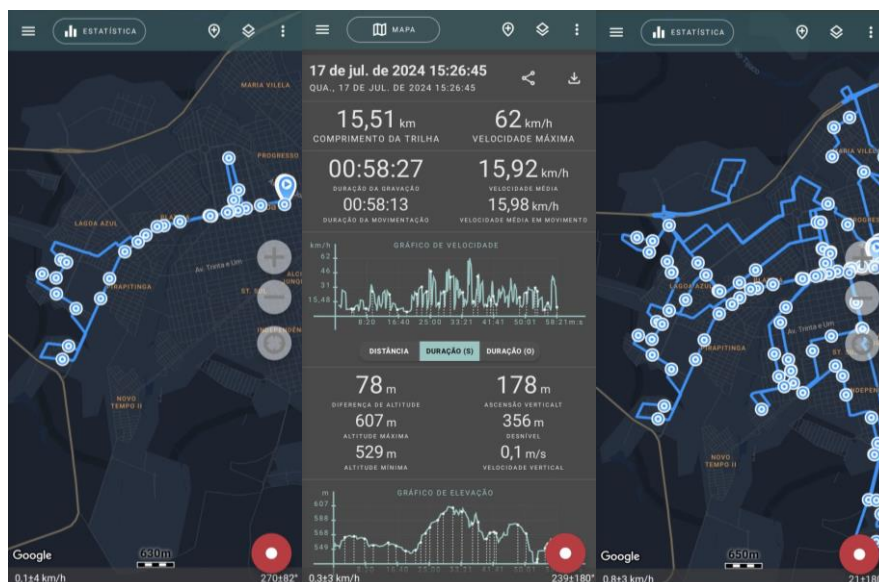


Fonte: Google Play Store (2024).

Este ponto selecionado se deu na Rodoviária de Ituiutaba, no qual se situa na rua 36, número 1386 no centro deste referido município em análise. A escolha deste se deu como dito anteriormente pelo fato de que todas as rotas de cada percurso possuem como premissa de parada tal localidade, onde devido a este fato, o mesmo corresponde como sendo denominado um ponto de integração.

Tendo estes elementos definidos, seguiu-se rigorosamente de que o início da coleta de dados se dava a partir do momento que houvesse o primeiro deslocamento deste ponto, e o termino como sendo o ponto de freada neste exato endereço.

Figura 05: Dados coletados durante o trabalho de campo no aplicativo *Geo Tracker*.



Fonte: Penariol, R. Z. (2024).



Para este momento necessitou também de se buscar informações acerca de cada rota afim de se conhecer melhor a estrutura de funcionamento deste transporte, para isso optou-se por realizar a pesquisa levando em consideração a premissa que se fosse um primeiro contato do usuário que se necessita deste serviço. Uma das formas seria através de um conhecimento acerca de contato com outros indivíduos que pudessem passar a informação de como encontrar uma parada de ônibus, e outra mais tecnológica, que se deu através de ferramentas de busca disponíveis na *Internet*.

Desta maneira, realizou-se a busca de “transporte público Ituiutaba” e “ônibus Ituiutaba”, almejando simular um usuário cotidiano que necessitasse realizar o uso destes serviços. Em ambas as pesquisas realizadas através site [www.google.com.br](http://www.google.com.br) que se caracteriza como sendo uma das principais ferramentas de pesquisa utilizadas atualmente, verificou-se que o principal meio de informações acerca do transporte público era assim o site da Prefeitura Municipal de Ituiutaba, cujo link até a data de 27/02/2025 se dava como sendo: <https://www.ituiutaba.mg.gov.br/?pag=T1RVPU9EZz1PV0k9T1RrPU9UUT1OMIE9T0dNP U9XST1PR1U9T0dNPU9HWT1PV009T1dZPQ==&id=13432> (Figura 06). O mesmo dispõe de orientações para uso e download dos arquivos que contém as informações acerca dos pontos de parada e para alguns destes, seus referidos horários, estando estes presentes no Anexo 1. Tais informações estão disponibilizadas pela SEMTTRAM (Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade) no site oficial da prefeitura.

Figura 06: Site oficial da prefeitura municipal de Ituiutaba/MG que se refere ao transporte público.

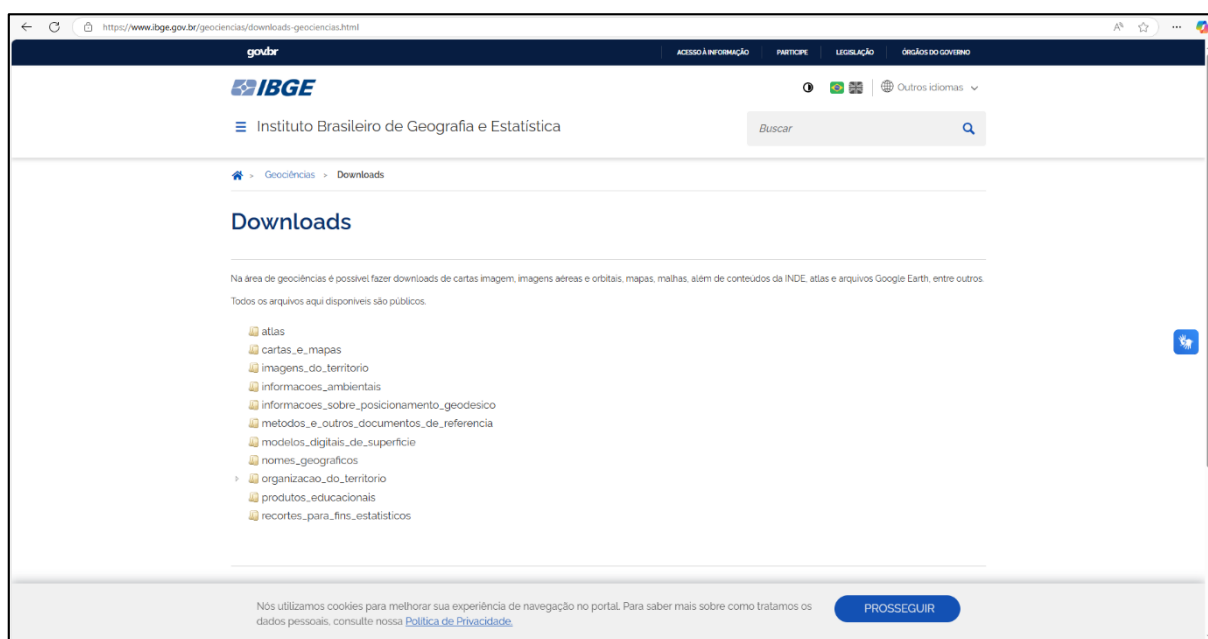


Fonte: Penariol, R. Z. (2024) Data de acesso: 06/2024.

Tendo assim a união dos dados coletados através do trabalho de campo, juntamente com os adquiridos através dos arquivos presentes no site da prefeitura, iniciou-se assim a sintetização do mapeamento acerca de cada linha das rotas do transporte público do município. Neste sentido, utilizou-se o *software* de domínio público QGIS na sua versão 2.36.2, para a elaboração dos mapas contendo os roteiros realizados pelos ônibus na cidade de Ituiutaba, bem como para a identificação dos pontos (paradas de ônibus).

Vale destacar, que para a elaboração de tais roteiros, utilizou-se as bases de dados vetorizadas coletadas através o centro de distribuição de acesso para *download* (Figura 07) presentes no site do IBGE no formato vetorial. Bem como realizou-se a calibração tanto do software baseando-se na projeção das coordenadas geográficas utilizando-se o SIRGAS 2000.

Figura 07: Site IBGE, aba *downloads* para aquisição dos arquivos SHP.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2025). Fonte: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html>.

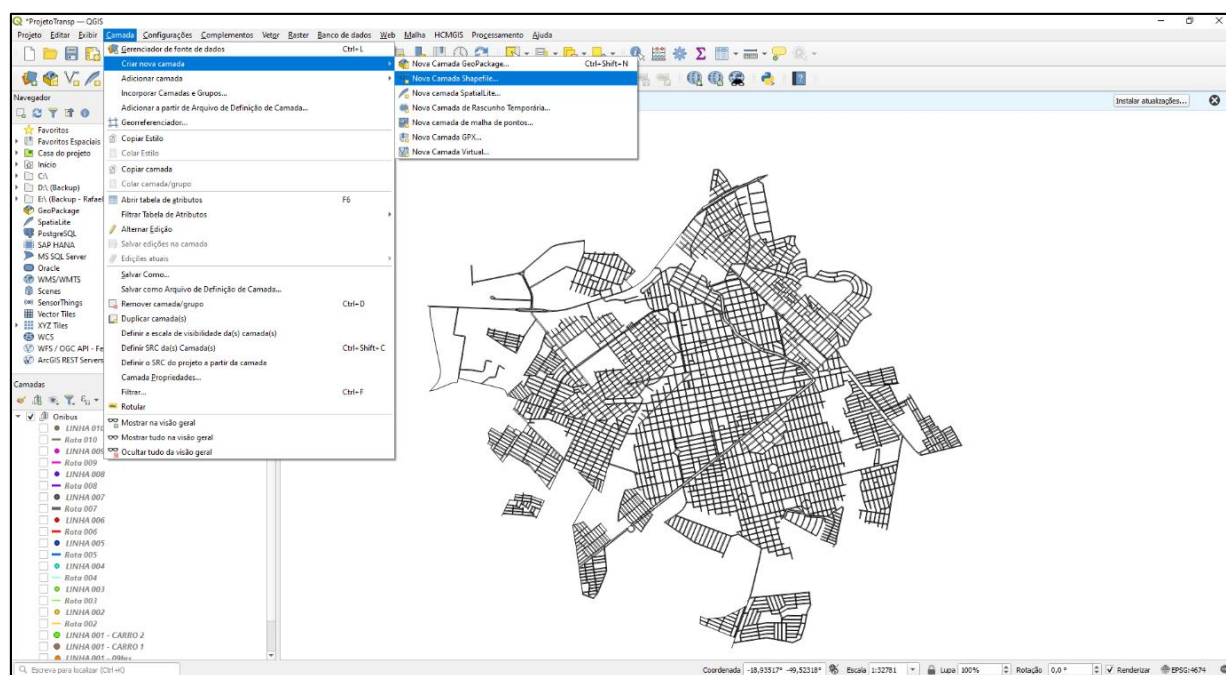
Inicialmente se coletou os arquivos de vetor do IBGE que disponibilizasse as malhas de delimitação da área tanto do país, como também do estado de Minas Gerais e do município de Ituiutaba respectivamente, e para se obter os arruamentos da malha urbana, utilizou-se também



dos arquivos acerca das bases das faces dos logradouros<sup>4</sup>. Essas bases de dados disponibilizados pelo IBGE foram de grande utilidade pois as mesmas contam com uma base histórica atualizada, que permitiu trabalhar com as informações atualizadas e condizentes para o cenário temporal desta.

Tendo assim os arquivos vetoriais base inseridos (Figura 08), obteve-se assim neste primeiro momento toda a estrutura necessária para se iniciar a etapa de inserção dos dados adquiridos contando com a delimitação do país, estado e município em questão juntamente com sua malha urbana que serviram em conjunto para este momento e mais adiante para a elaboração dos mapas finais.

Figura 08: Inserção os arquivos SHP para composição da malha.



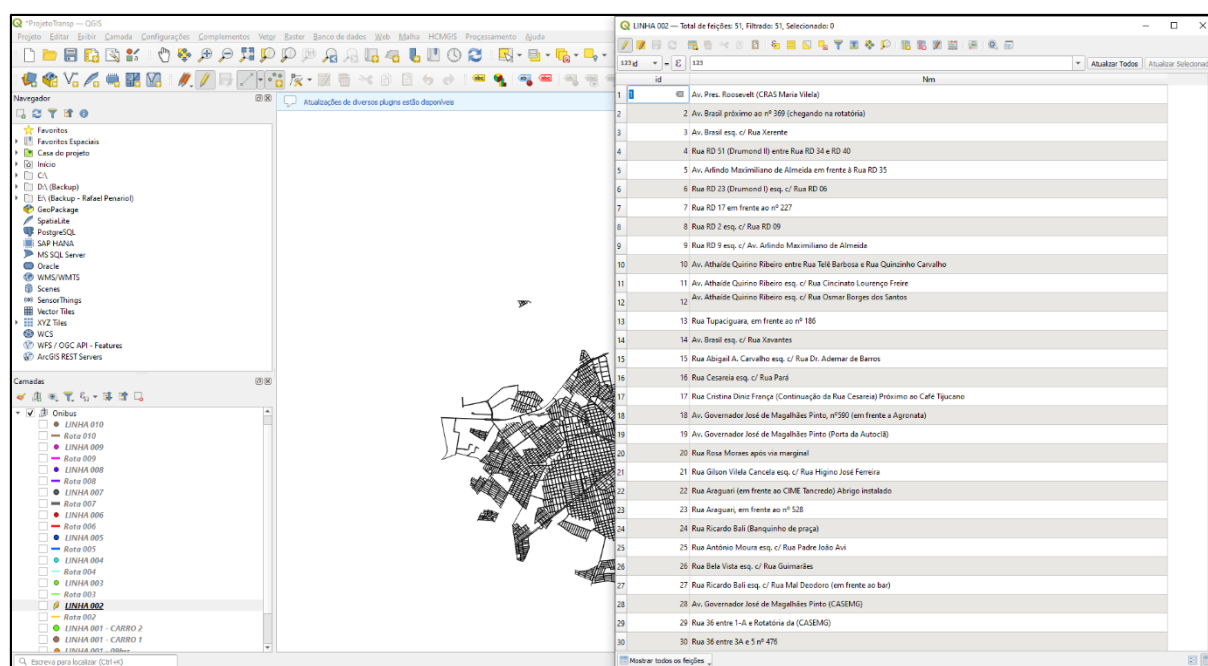
Autor: PENARIOL, R. Z. (2025).

Assim iniciou-se o processo de elaboração dos arquivos de vetor tanto para cada a rota de deslocamento, como também para cada ponto de parada estipulada. Como embasamento para a elaboração destes arquivos, utilizou-se todo o material coletado durante o trabalho de campo, apoiando-se este juntamente com as informações disponibilizadas pelas SEMTTRAM no site da prefeitura, como também os disponibilizados através do aplicativo “Cittamobi”.

<sup>4</sup> Para o IBGE, as bases de dados acerca das faces de logradouros “consiste na representação gráfica das linhas que simbolizam os arruamentos das áreas urbanas, de extensão urbana e dos maiores aglomerados rurais dos municípios brasileiros.” FERREIRA, I. (2022, n.p.)

Com estes arquivos criados e os dados coletados, inseriu-se manualmente cada ponto de informação no software utilizando as ferramentas de edição dos arquivos de vetor. Para os arquivos relacionados as rotas, utilizou-se das inserções de linhas para a elaboração do material individual e, para este momento, as informações mais utilizadas foram as adquiridas em trabalho de campo. A partir destas, seguindo a orientação do deslocamento de cada veículo em sua rota, iniciou-se a inserção dos dados (Figura 09), buscando adequar de forma organizada respeitando os sentidos das vias para que posteriormente se pudesse aproveitar inclusive destas informações para as análises.

Figura 09: Processo de elaboração do banco de dados do arquivo SHP.



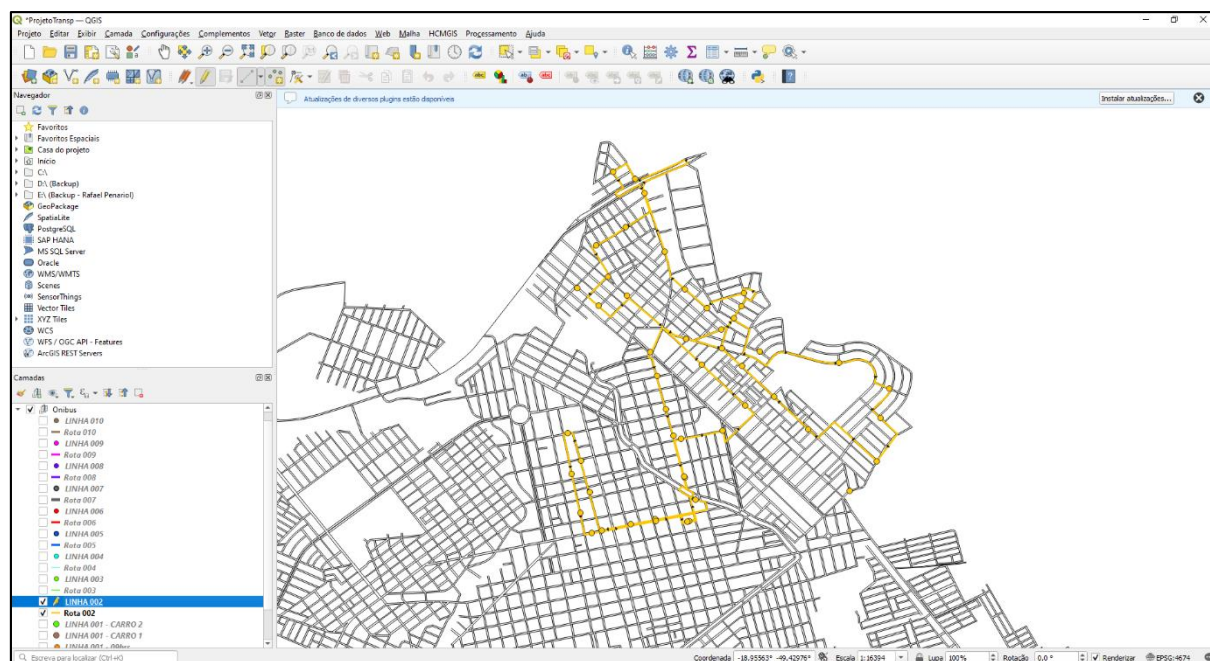
Autor: PENARIOL, R. Z. (2025).

Ainda nesta linha de elaboração dos arquivos de vetor, para os arquivos referentes as paradas, fez-se uso das ferramentas de ponto para a inserção de cada local que correspondesse a um local de parada estipulada pela prefeitura. Para este momento, se fez necessário principalmente a utilização do aporte de dado disponibilizadas pela SEMTTRAM, pois devido a estrutura organizacional de funcionamento do transporte público, ficaram-se inviável de se validar a coleta de todos os pontos de parada, já que os veículos não são obrigados a parar nos mesmos, apenas na situação em que algum usuário estivesse aguardando nela.

Desta forma, tendo estas informações, inseriu-se individualmente cada ponto de parada tendo optado por não apenas numerá-las, mas como também para eventual posterior consulta,

de se inserir as informações dos logradouros em que os mesmos se situam (Figura 10). Com o termino do período de inserção dos arquivos base, a criação e inserção dos dados em cada arquivo estipulado, tornou-se possível a realização dos mapas tanto individuais de cada rota, como também o somatório de todas.

Figura 10: Vista dos dados das rotas e pontos de paradas por rota.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2025).

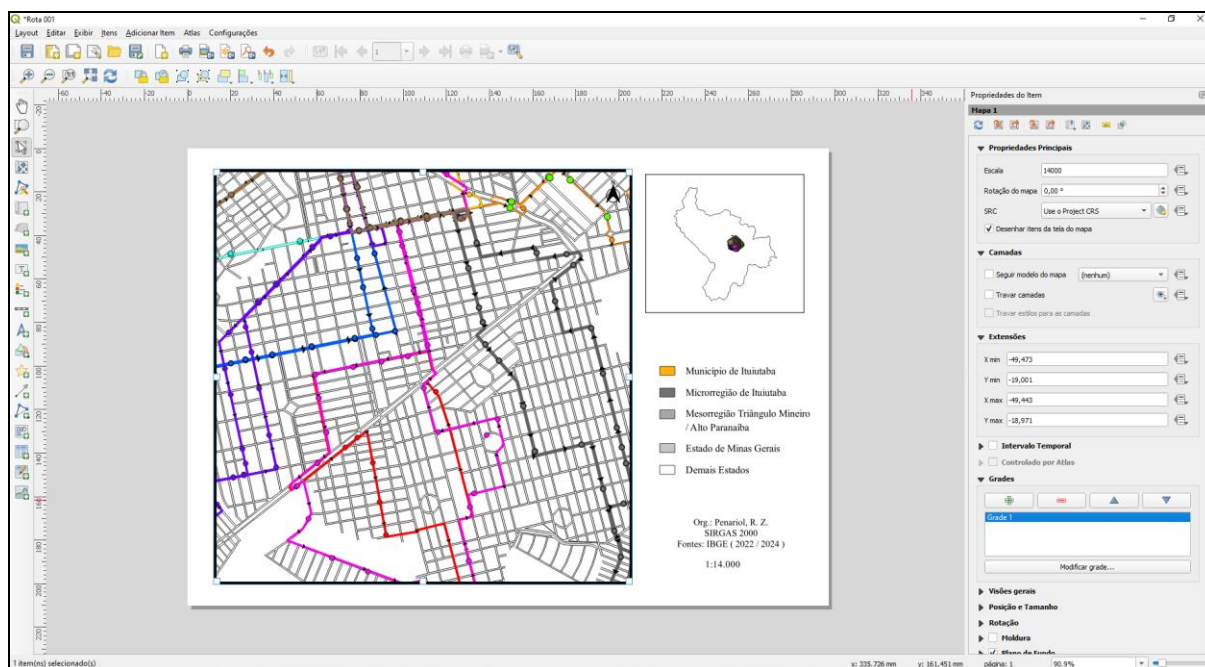
Para assim concretizar a sintetização do material cartográfico com todos os seus respectivos elementos necessários, utilizou-se da ferramenta de gerenciador de layout disponibilizado ainda pelo QGIS.

Aproveitando-se da base utilizada para a elaboração dos mapas do transporte público, tais como o *shapefile* do país, dos estados (e suas micro e mesorregiões) e dos municípios, bem como todas as configurações já preestabelecidas afim de se garantir a padronização em todos os mapeamentos, realizou-se então a composição do mapa de localização do município, estipulando um layout que se utilizasse de uma escala de desse um maior foco ao município de Ituiutaba.

Tendo assim este primeiro mapa em mãos, agora já com o layout padronizado definido, realizou-se a configuração do mapa de cada rota, transferindo então estas novas informações para o gerenciador (Figura 11), devido as necessidades de uma nova forma de visualização, definiu-se uma nova escala, juntamente com o novo arranjo de grade/coordenadas. Desta

mesma maneira, devido as individualidades de cada mapa, realizou-se a personalização das legendas adequando as necessidades sem perder a padronização previamente estabelecida, finalizando assim com a inserção das informações de autoria, projeção e fonte.

Figura 11: Processo de elaboração do mapa final através do gerenciador de *layout*.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2025).

Tendo desta forma, realizadas as etapas de aquisição de material teórico, possibilitando assim a elaboração da metodologia tanto de realização do trabalho de campo, como também da elaboração do material de mapeamento, possibilitou-se então a correta visualização dos elementos analisados que visam então corresponder aos objetivos estipulados para esta no qual enfim, gerou a redação final.

### **3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

#### **3.1 Legislações dos transportes públicos**

A constante expansão das áreas urbanas, criam problemáticas que envolvem os mais diversos setores e serviços. O mesmo ocorre quando se observa o contexto dos transportes públicos, já que as expansões da malha urbana geram elementos que necessitam que se seja elaborado um planejamento integrado que corresponda as estas novas demandas, e ocorre que, essa temática encontra-se cada vez mais presente no cotidiano dos indivíduos.

Embora tais sejam os desafios, os dispositivos legais que garantem a existência e a qualidade do serviço prestado por este setor. Um exemplo a se ocorrer neste momento é o Art. 182. da CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988 que diz, “[...] a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. ”

Desta forma, o carecimento por parte da população a um transporte público efetivo e de qualidade encontra-se cada vez mais relevante pois, como aponta DRUCIAKI (2014, p. 92), devido à forte,

“[...] demanda decorrente da necessidade das pessoas de um espaço em relação a outro (s), no cumprimento das diversas atividades que lhes são impostas, sejam elas trabalho, lazer, comércio ou serviços, independente da escala e da perenidade, articulando espaço. ”

Interpretar estes pontos faz com que se tenha a percepção que a mobilidade é uma forte ferramenta tanto de segregação como inclusão, já que elas delimitam o acesso a população de diferentes condições econômicas e sociais a determinadas regiões das cidades, e para garantir este acesso, existem meios até mesmo internacionais por exemplo via o “Direito à cidade” que, como evidenciado por SUELO URNANO (2009, p.03) retrata acerca deste,

O Direito a Cidade é definido como o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o

pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão de vida adequado. O Direito à Cidade é interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, concebidos integralmente, e inclui, portanto, todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais que já estão regulamentados nos tratados internacionais de direitos humanos. Este supõe a inclusão do direito ao trabalho em condições equitativas e satisfatórias; de fundar e afiliar-se a sindicatos; de acesso à seguridade social e à saúde pública; de alimentação, vestuário e moradia adequados; de acesso à água potável, à energia elétrica, o transporte e outros serviços sociais; a uma educação pública de qualidade; o direito à cultura e à informação; à participação política e ao acesso à justiça; o reconhecimento do direito de organização, reunião e manifestação; à segurança pública e à convivência pacífica. Inclui também o respeito às minorias e à pluralidade étnica, racial, sexual e cultural, e o respeito aos migrantes

À vista disso, se evidenciam ainda mais os mecanismos que asseguram a manutenção do estado das classes nas diferentes áreas dentro do contexto urbano. Por decorrência a este, que constantemente se pode observar um certo descaso por parcelas mais influentes da sociedade em melhor aparelhar e estruturar estes serviços, já que o poder econômico dos mesmos possibilita com que estes não dependam no seu cotidiano destes mecanismos para sua sobrevivência. Ocorre que, assim como demonstra SANTOS (1993, p.96) que,

As carências em serviços alimentam a especulação pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso, fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso.

Assimilar estes pontos podem ser de grande relevância quando se fizer necessário compreender as motivações por trás da ineficácia ou desuso destes recursos por parte da população, visto que este elemento pode estar enraizado dentro da estrutura governamental nas mais diversas esferas.

Apesar de tudo, como resultado, o poder público compreendeu a real necessidade de se inserir este direito aos seus cadernos institucionais, ou seja, garantir legalmente que os responsáveis disponham um transporte público de qualidade. Mesmo que estas, possivelmente não se tenham alcançado este objetivo, CIDADE e LEÃO JÚNIOR (2016, p. 196) demonstram a importância e a grandeza dada por parte do governo federal a este tema, quando dizem,

A aprovação e promulgação da Emenda Constitucional nº 90 positivou expressamente no artigo 6º da Constituição Federal o direito ao “transporte” na categoria de direito social, ao lado e no mesmo dispositivo constitucional dos direitos à educação, à saúde, o trabalho, o lazer, à segurança, à previdência social, à proteção à maternidade e à infância, à assistência aos desamparados(escolhas do legislador originário), à alimentação, à moradia, estes acrescidos pelo poder reformador de 2000 e 2010, respectivamente.

O contexto das legislações vigentes tanto no país, como nos estados e especificamente da cidade em estudo, servem de grande ajuda ao apontar justamente a importância de se analisar e constatar a atual situação em que se encontram os transportes públicos da área e assim possibilitar propostas que não somente estejam alinhadas com as demandas da população, como também estejam engajados no ponto de vista dos direitos e deveres. Somente a partir da real compreensão destes elementos apontados até então que se serão possíveis obter os ganhos positivos a sociedade que estes possuem.

Desta maneira, ainda sobre as condições legais que permeiam os âmbitos dos transportes públicos e também dos direitos da população não apenas ao acesso deste, mas como também aos mais diversos serviços e ademais dentro do âmbito urbano, tem-se uma série de leis e projetos que, de certa forma trabalham em conjunto e/ou em complemento, visam assim garantir estes direitos.

A primeira destas que se é válido citar, é o Estatuto das Cidades, que por meio da lei federal nº 10.257/2001, estabelece assim diretrizes gerais que visam um melhor desenvolvimento urbano no país, ou em outras palavras, assim como se demonstra ROLNIK (2001, p.01), entende-se que,

[...] o Estatuto da Cidade, lei que regulamenta o capítulo de política urbana (artigos 182 e 183) da Constituição Federal de 1988. Encarregada pela constituição de definir o que significa cumprir a função social da cidade e da propriedade urbana, a nova lei delega esta tarefa para os municípios, oferecendo para as cidades um conjunto inovador de instrumentos de intervenção sobre seus territórios, além de uma nova concepção de planejamento e gestão urbanos.

O Estatuto das Cidades, dentre seus mais diversos aspectos, visa garantir um processo de zoneamento justo e igualitário que possa assim dispor as cidades a todas as pessoas que dela necessitam. Outro ponto de grande importância, é que este também assegura que se haja uma

gestão mais democrática das cidades, possibilitando que todos os agentes presentes dentro da sociedade, possam participar e expor as suas demandas nos processos de planejamento de todo o cotidiano urbano, algo que por exemplo, é de grande relevância dentro do planejamento urbano na forma dos planos, como o diretor e o de mobilidade.

Para este presente trabalho, se evidencia inicialmente como exemplo para esta presente lei, que se é de grande relevância compreender, e que é uma das premissas presente no Estatuto das Cidades e que são de grande valor a este, é a que aponta BRASIL (2001, art. 2) dentro da Lei n° 10.257, de 10 julho de 2001.

Art. 2º. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

Desta forma é cabível de compreensão que além de existir a responsabilidade de se gerir um contexto urbano que contemple também um transporte público que atenda às necessidades, contribuir para este pode também auxiliar em outras vertentes de problemáticas como a ambiental, no qual também se faz legalmente importante dentro deste contexto. Adentrando neste ponto, tem-se então aquele que é o ponto chave dentro de todo o planejamento viário dos meios urbanos, o plano de mobilidade urbana, que por meio da Lei Federal n° 12.587/2012, dispõe aquilo que VACCARI e FANINI (2016, p.10) busca apontar em seus trabalhos quando dizem que,

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais).

Em complemento a esta argumentação, entende-se a necessidade também de se evidenciar aquilo que se trata na referida lei, sendo que para este, compreende-se como ponto chave aquilo que é exposto por BRASIL (2012, art.2) nesta referida lei citada anteriormente,



Art. 2º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

### **3.2 Gestão urbana e dos transportes públicos**

Assim entende-se que o plano de mobilidade urbana é um instrumento de planejamento que visa promover melhorias na mobilidade urbana, pensando desta maneira, em se melhor integrar os diferentes tipos de transportes, sejam elas de força própria, não motorizadas e motorizadas, como também, a busca pela redução na emissão dos poluentes e nas sobrecargas das vias.

Ou seja, ela almeja possibilitar um planejamento que integre e dinamize a mobilidade, possibilitando a acessibilidade e que, também ao mesmo tempo, cubra as demandas sustentáveis dos novos modelos ambientais existentes.

Neste contexto da preservação dos elementos ambientais, é necessário compreender e informações como as de SILVA E FERRAZ (1991, p.39) quando os mesmos demonstram que, “A emissão de vários gases e partículas de atividades de transporte na atmosfera também contribui para a degradação ambiental. A presença de elementos tóxicos no ar pode atingir níveis extremamente prejudiciais à saúde humana e dos seres vivos em geral. ”

Captar estes elementos, e muitos outros gerados pela utilização dos transportes, reforçam a necessidade da utilização dos transportes públicos como alternativa a reduzir estes impactos. Desta maneira, FERREIRA (2007, p. 27) levanta argumentos enriquecedores que colaboram para a fundamentação desta discussão retratando que,

Nas aglomerações urbanas, é imperativo reduzir as emissões de gases de efeito estufa decorrentes do transporte de passageiros, mas isso não será alcançado sem uma ampla conscientização - da população, gestores públicos e empresários - e sem a adoção de medidas drásticas de incentivo ao transporte coletivo e de gestão da demanda do transporte individual. Essas medidas deverão ser acompanhadas por avanços rápidos na adoção de tecnologias que utilizem energia renovável, juntamente com a plena integração entre planejamento de transportes e planejamento urbano.

Desse modo, assimilar o direito de acesso a população ao transporte público para com a necessidade de se reduzir os impactos ambientais gerados pelos extensos usos de transportes,

aparentam cada vez mais evidenciar os ganhos advindos de uma boa gestão deste recurso. Contudo, existem elementos externos que impactam e dificultam se alcançar estes objetivos, onde justamente se fazem necessárias as análises advindas de análises como está, que buscam revelar quais são estes agentes e, quais as maneiras de se aprimorar o sistema a ponto de se reduzir ou até mesmo eliminar a possibilidade de que estes continuem a impactar negativamente na efetividade dos transportes públicos urbanos.

Até neste momento, deve-se já ter em mente que, estas políticas de planejamento tem um dever a carregar, já que assim como exposto por COSTA (2008, p.07),

As cidades têm como papel principal maximizar a troca de bens e serviços, cultura e conhecimentos entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições de mobilidade adequadas para seus cidadãos. Neste sentido, a mobilidade é um atributo associado à cidade, e corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. A mobilidade traduz as relações dos indivíduos com o espaço em que habitam, com os objetos e meios empregados para seu deslocamento e com os demais indivíduos que integram a sociedade.

Ou seja, neste campo da mobilidade urbana, compreende-se que a mesma possui sua indispensabilidade devido a sua capacidade de promover um planejamento que envolvam todas as pessoas, sejam aquelas que se deslocam a pé, pela bicicleta, de carro, pelo transporte público, dentre diversos outros, já que, isso impacta diretamente na vida em sociedade. VACCARI e FANINI (2016, p.11-12) retratam estas questões, e complementam,

A vida em sociedade implica em um conjunto de relações de trocas entre as pessoas. Pessoas trocam trabalho por salário, depois trocam salário por produtos em lojas e supermercados. Empresas produzem insumos que serão utilizadas por outras, que por sua vez produzem produtos de consumo final que são levadas às lojas e aos supermercados. Todas estas relações de trocas, que podem ser Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar Mobilidade Urbana chamadas resumidamente de atividades econômicas, criam a necessidade de deslocamentos diários de pessoas e cargas dentro das cidades.

Desta maneira, entende-se que a mobilidade urbana é indispensável na vida em sociedade, pois a partir dela, que se podem melhor dinamizar as relações sociais e econômicas dentro dos âmbitos urbanos. Compreender este ponto, demonstra que seja pela troca de materiais, serviços, o comércio, a saúde e diversos outros pontos, são melhores aproveitados e possibilitados quando se tem uma relação de mobilidade eficiente.

Assim fica a cargo dos gestores, elaborar um modelo que aprimore os transportes públicos, mas não somente ele, dando atenção aos demais quesitos da mobilidade, pois um está interligado ao outro e quando se tornam todos eficientes, a tendência é ter ganhos positivos cada vez mais significativos. Em acréscimo, VACCARI e FANINI, (2016, p. 11), demonstra a dificuldade de se realizar tais trabalhos dizendo,

Por isso, vale aqui ressaltar que a mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou de intervenções para esse tipo de deslocamento e/ou do tratamento de questões relativas ao trânsito e ao transporte. Pensar a mobilidade urbana significa entender e incorporar fatores econômicos como a renda do indivíduo; sociais como a idade e o sexo; intelectual como a capacidade para compreender e codificar mensagens e até de limitação física (temporária ou permanente) para utilizar veículos e equipamentos do transporte.

### **3.3 Acessibilidade nos transportes públicos urbanos**

Contudo, garantir este acesso aos aparelhos econômicos e sociais presentes dentro dos âmbitos urbanos, por mais que devem abranger toda a sociedade, se tem uma demanda de grande importância e que se não bem resolvida, retorna aquela questão inicialmente retratada de que os aparelhos de locomoção, neste caso os transportes públicos, não podem servir de ferramentas que excluam parcelas da sociedade e os aprisionem.

O que se busca apontar, é que em muitos dos casos, os fatores econômicos não são os únicos responsáveis por esta separação, mas o não atendimento as demandas daqueles que necessitam de um maior auxílio ao seu deslocamento, pode também fazer com que determinadas parcelas da sociedade sejam excluídas. Para estes que possuem uma mobilidade reduzida, existem regulamentações que envolvam a acessibilidade e que devem ter uma atenção, desta forma CARVALHO (2015, p.11) vem para nos orientar acerca deste assunto dizendo,

A acessibilidade é definida no Decreto no 5.296/2004 como condição de utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, por parte das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida dos espaços, equipamentos, meios de comunicação, entre outros, e, especificamente no tema tratado, dos sistemas de transportes.

De maneira breve, não se podia deixar de retratar dentro de todos estes cenários apontados até então, acerca do que papel dos Ministérios das Cidades no qual brevemente havia sido extinto dentro das pastas ministeriais, contudo passando a integrar o ministério de desenvolvimento regional. Apontar a importância do mesmo é de grande relevância já que dentre a suas premissas, está o que MARICATO (2006, p.215) traz em seus trabalhos expondo que,

O Ministério das Cidades teve sua estrutura baseada nos três principais problemas sociais que afetam as populações urbanas, e que estão relacionados ao território, são eles: a moradia, o saneamento ambiental (que agrega água, esgoto, drenagem e coleta e destinação de resíduos sólidos) e as questões reunidas sob o tema do transporte da população urbana – mobilidade e trânsito.

Ressalta-se inclusive que além destes elementos apontados anteriormente, havia-se também dentro desta pasta a premissa de se desenvolver um planejamento de desenvolvimento das cidades que ocorresse de maneira participativa, sustentável e que se atendesse então as demandas da sociedade presentes em cada cidade do território nacional. Assim, nota-se então que todas as questões englobadas dentro deste âmbito dos transportes públicos, no qual é alvo desta presente pesquisa, deve-se ocorrer de maneira a levar em consideração as necessidades da população, para que assim seja possível construir um espaço melhor para a presente e futura população que lá vivem. Para isso é importante compreender juntamente com RECK (2015, p.09) que,

O usuário utiliza o sistema de transporte por uma necessidade de deslocamento para cumprir um objetivo específico, isto é, deslocar-se de uma origem para o destino por algum motivo, numa determinada hora, fazendo determinado trajeto, utilizando o meio de transporte que achar mais conveniente.

Para enfim, faz-se então uso das geotecnologias como ferramentas de análise pois elas possuem a capacidade de concretizar os dados coletados em trabalhado de campo e assim colaborar para que as análises sejam demonstradas de maneira mais clara e facilitadora aos apontamentos necessários para se construir um ideal metodológico que atenda aos objetivos propostos.

Mediante estes pontos, ALMEIDA et al (2011, p.7255) apontam as capacidades das geotecnologias quando dizem que,

As Geotecnologias oferecem um grande avanço na execução de mapeamentos destinados às mais variadas áreas de conhecimento. Tarefas que antes eram executadas manualmente, hoje são elaboradas de forma digital com o auxílio de softwares e hardwares de última geração, o que possibilitou a geração de mapas cada vez mais elaborados e com uma gama maior de detalhamento e precisão cartográfica.

Por fim tendo estes pontos em vista, compreende-se que esta será uma ferramenta que abarcará grandes potenciais ao diálogo proposto por esta presente pesquisa acerca do transporte público do município em questão, elucidando os pontos que se pretende analisar e assim realizar um trabalho ainda mais lúcido e interativo que possibilite uma maior compreensão daqueles que porventura necessitem deste para futuras pesquisas, ou até mesmo, para aqueles que buscar adquirir mais conhecimento acerca destas dinâmicas dentro do município.

## **4. RESULTADOS E DISCUSSÕES**

### **4.1 Contextualização da frota de veículos do município de Ituiutaba/MG.**

Cada vez mais, o transporte se torna indispensável na vida dos indivíduos. Pensar em construir uma sociedade sem que ela possua a capacidade de se deslocar, atualmente pode ser algo inconcebível, seja pelas dinâmicas, seja pela proporção que as áreas urbanas vêm tomando.

Claramente que ao se levar em consideração as inúmeras facetas existentes dentro de um cenário nacional como o do Brasil, diversas são as variáveis a serem analisadas, contudo, de uma maneira geral pode-se levar em consideração que quanto maior a complexidade urbana, maior também serão as dificuldades de se possibilitar uma estrutura urbanizada amigável ao deslocamento.

Tamãha a complexidade desta análise que ao se buscar simplificá-la ao máximo, ainda assim chega-se à conclusão que existem algumas diversas situações existentes dentro das áreas urbanas. Em um cenário mais amplo, a capacidade de deslocamento de um indivíduo está diretamente ligada às questões econômicas, onde pode-se compreender que quanto maior for esta sua capacidade, mais simplificado se torna esta necessidade.

Por mais que o transporte público de um município não seja direcionado apenas a aqueles que possuem um menor poder aquisitivo, de maneira objetiva estes são os que mais sofrem o impacto de uma ineficiência deste serviço. E quando ocorre este cenário, observa-se que uma série de outras questões começam a surgir.

Ainda sobre as questões econômicas e adentrando também acerca das dinâmicas urbanas, percebe-se que o país possui um contingente relativamente alto de veículos do tipo motocicleta e motoneta. A relevância de se realizar esta observação se concretiza, pois, esse modal possui como características principais em sua grande maioria apresentar um baixo custo de aquisição e manutenção com o agravante de possibilitar um deslocamento mais ágil e dinamizado.

Os dados (Tabela 01) destes veículos possibilitam algumas interpretações acerca do cenário geral do país. Através de algumas experiências pessoais, pode-se agregar a esta que as motocicletas e motonetas possuem um papel de grande importância na sociedade, sejam elas tanto positivas, como também negativas, pois alguns cenários se apresentam. Assim estes veículos indicam atualmente algumas características de cada ambiente urbano.

Por exemplo, para grandes centros, onde estes podem ser utilizados como forma de deslocamento que minimizam os impactos gerados pela alta escala de veículos circulando. Já em outras situações, eles podem indicar um baixo poder aquisitivo da população e até mesmo uma ineficiência do sistema de transporte público.

Claramente que diversos são os elementos que podem apontar os mesmos indicativos que argumentados anteriormente, principalmente quando se levado em consideração a escala do território nacional e seus mais diversos aspectos.

Tabela 01: Frota de veículos no Brasil, Minas Gerais e Ituiutaba/MG no ano de 2023.

	<b>Brasil</b>	<b>Minas Gerais</b>	<b>Ituiutaba</b>	
<b>Indicador</b>	<b>2023</b>	<b>2023</b>	<b>2023</b>	<b>Unidade</b>
<b>Total</b>	119.227.657	13.481.706	76769	veículos
<b>Tipo</b>				
<b>Automóvel</b>	61.803.369	7.188.271	31394	veículos
<b>Bonde</b>	42	0	0	veículos
<b>Caminhão</b>	3.088.034	383.821	1563	veículos
<b>Caminhão trator</b>	892.680	101.755	523	veículos
<b>Caminhonete</b>	9.523.581	1.263.353	6733	veículos
<b>Camioneta</b>	4.340.646	455.075	1551	veículos
<b>Chassi plataforma</b>	1.636	21	0	veículos
<b>Ciclomotor</b>	483.830	53.538	491	veículos
<b>Micro-ônibus</b>	444.520	53.811	324	veículos
<b>Motocicleta</b>	26.928.037	2.982.523	18540	veículos
<b>Motoneta</b>	5.740.264	378.682	11182	veículos
<b>Ônibus</b>	708.332	90.772	432	veículos
<b>Quadríciclo</b>	307	12	0	veículos

<b>Reboque</b>	2.258.798	258.246	2745	veículos
<b>Semi-reboque</b>	1.306.369	119.938	834	veículos
<b>Sidecar</b>	8.592	1.424	8	veículos
<b>Trator de esteira</b>	235	48	0	veículos
<b>Trator de rodas</b>	38.382	2.588	4	veículos
<b>Triciclo</b>	44.466	6.724	43	veículos
<b>Utilitário</b>	1.580.714	138.873	393	veículos
<b>Outros</b>	34.823	2.231	9	veículos

Fonte: Ministério dos Transportes, SENATRAN – 2023. Org.: PENARIOL, R. Z.  
(2024)

Desta forma, existem aqueles que optam por algum tipo de veículo pois possuem a necessidade ou até mesmo apenas a condição financeira de apenas possuir este tipo de veículo, em contrapartida, também existem aqueles que possuem demandas diferenciadas e a condição financeira possibilita que a escolha acompanhem suas necessidade, sejam elas de deslocamento de uma maior quantia de indivíduo ou mesmo carga, ou por redução nos custos de combustível, ou necessidade de se carregar objetos com um volume mais expressivo ou pela agilidade em lidar com as adversidades das vias, dentre inúmeras outras.

Muitas destas características são observadas dentro do contexto de Ituiutaba, onde ao se analisar (Tabela 02), nota-se que entre os anos de 2020 e 2023 (Ministério dos Transportes, SENATRAN – 2022. In.: IBGE 2022) houve um aumento do total de veículos registrados existentes no município de Ituiutaba de aproximadamente 7.34%, ou seja, partindo do ano de 2020 cujo total era de 71516 veículos para no ano de 2023 ficando em 76.769 e quando se analisado o crescimento ano a ano comparando os crescimentos sempre levando em consideração o valor do ano anterior, percebe-se que neste período o crescimento no número total de veículos sempre permeia entre aproximadamente 2% a 2.5%.

Neste quesito de veículos, como o foco é a análise dos principais meios de transporte, deve-se assim se utilizar desta mesma análise comparativa para tantos os automóveis, ônibus, motocicletas e motonetas, como também para caminhonetes e camionetas que por mais que



possam ser utilizadas para trabalho, muitas são utilizadas majoritariamente para o deslocamento de pessoas.

Tabela 02: Frota de veículos Ituiutaba/MG de 2020 a 2023.

<b>Indicador</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Unidade</b>
<b>Total de Veículos</b>	71516	73387	75201	76769	veículos
<b>Tipo</b>					
<b>Automóvel</b>	29917	30582	31079	31394	veículos
<b>Caminhão</b>	1514	1525	1544	1563	veículos
<b>Caminhão trator</b>	448	458	491	523	veículos
<b>Caminhonete</b>	6060	6351	6561	6733	veículos
<b>Camioneta</b>	1324	1365	1466	1551	veículos
<b>Ciclomotor</b>	486	485	485	491	veículos
<b>Micro-ônibus</b>	302	303	300	324	veículos
<b>Motocicleta</b>	17707	17935	18193	18540	veículos
<b>Motoneta</b>	9956	10240	10719	11182	veículos
<b>Ônibus</b>	390	400	412	432	veículos
<b>Reboque</b>	2402	2603	2693	2745	veículos
<b>Semirreboque</b>	641	743	827	834	veículos
<b>Sidecar</b>	10	9	9	8	veículos
<b>Trator de rodas</b>	4	4	4	4	veículos
<b>Triciclo</b>	37	39	41	43	veículos
<b>Utilitário</b>	311	339	369	393	veículos
<b>Outros</b>	7	6	8	9	veículos

Fonte: Ministério dos Transportes, SENATRAN – 2023. Org.: PENARIOL, R. Z.

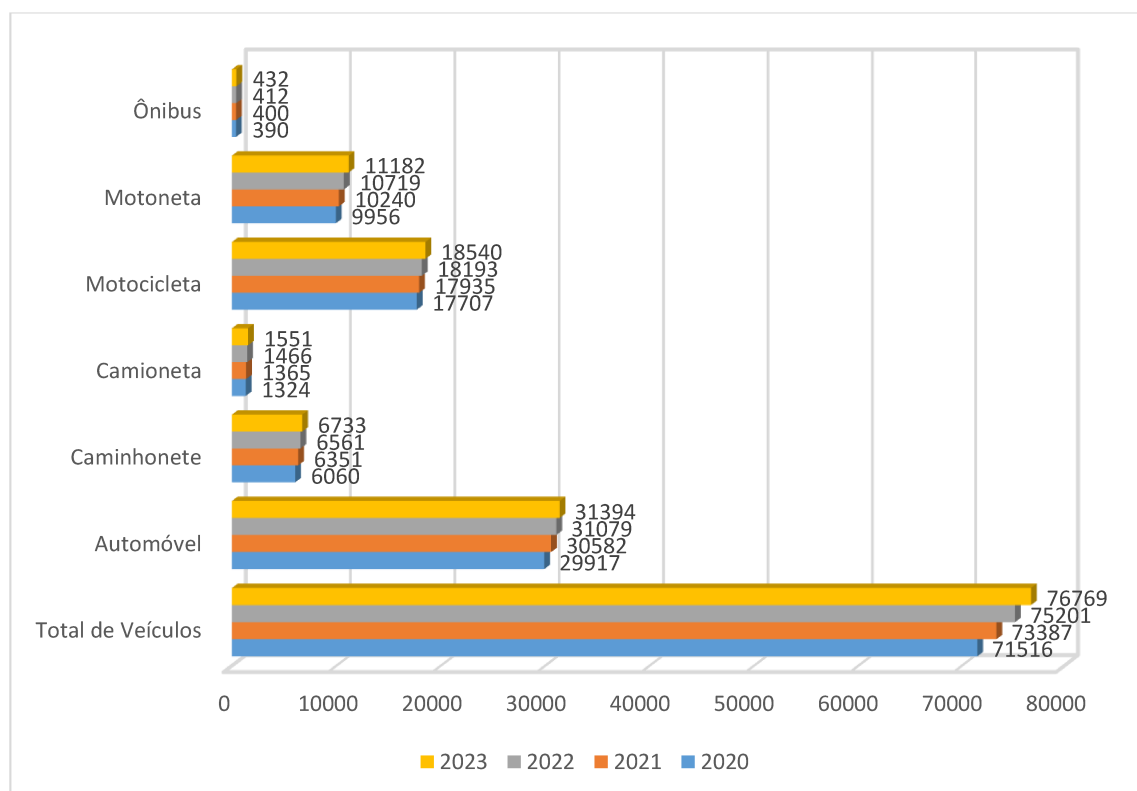
(2024)

Desta maneira, percebe-se que ao se analisar estes meios principais de transporte individualmente, no quais foram citados anteriormente, é notório que o maior aumento no número de veículos foi o de caminhonete e camioneta como também pode-se observar na Figura 12, e compreende-se que este aumento se dá principalmente pela versatilidade que estes veículos possuem, podendo serem utilizados tanto para fins de transporte de pessoas como também para utilização em meios de trabalho.

Estes veículos cada vez mais têm conquistado seus espaços onde é notório o investimento das principais marcas em aumentar a oferta dos veículos destas categorias, independentes de serem de pequeno, médio ou grande porte.

Vale ressaltar que o crescimento desta categoria de caminhonete correspondeu dentro do município entre 2020 e 2023 (Ministério dos Transportes, SENATRAN – 2022. In.: IBGE 2022) um crescimento de 11.10% e neste mesmo período as camionetas tiveram um aumento de 17.14% sendo a categoria que mais cresceu devido principalmente a disseminação e a popularização dos veículos que possuem a carroceria do tipo SUV.

Figura 12: Demonstrativo das mudanças na quantia das principais categorias de veículos no município de Ituiutaba/MG entre os anos de 2020 a 2023.



Fonte: Ministério dos Transportes, SENATRAN – 2022. Org.: PENARIOL, R. Z. (2024)

Já no que se refere a categoria de motocicleta, teve-se um aumento ínfimo entre os analisados neste momento, sendo aquele que menos obteve um crescimento dentro do período, totalizando apenas 4.70%, ou seja, do total de 17707 em 2020, partiu-se assim para 18540 em 2023.

Contudo, ao se observar os dados, mesmo esta categoria apresentando tal crescimento, percebe-se ainda ao se levar em conta todas os meios que possuem como característica a presença de apenas duas rodas expressados nas informações dispostas anteriormente, de que estes possuem uma importância para a população, estas particularidades ocorrem por exemplo pela escolha de motonetas que são veículos menores geralmente com menor cilindrada e consequentemente menor potência em relação as motocicletas.

Tendo isso em vista, percebe-se que ocorreu um crescimento no número de motonetas registradas no município de aproximadamente 12.31%, indo de 9956 em 2020 para 11182 em 2023, o colocando assim dentre os veículos em análise como o segundo maior crescimento, perdendo apenas para as camionetas.

Dentre os veículos analisados, releva-se os automóveis, onde foram registrados um aumento de apenas 4.93% e percebe-se de acordo com as observações acerca do mercado de veículos particulares sobre quatro rodas que esses dados se deram principalmente pela tendência do mercado em optar por outras categorias de veículos que proporcionam um custo-benefício maior podendo servir tanto para o transporte de passageiro como também para o trabalho, incluindo além, aqueles que apenas desejam se locomover em um veículo com mais espaço e versatilidade.

Assim, no que se referem enfim ao contingente de veículos que possibilitam o transporte de mais pessoas, chegamos então nos dados acerca do crescimento do contingente de ônibus registrados no município. Para essa categoria, entre os anos de 2020 e 2023 o SENATRAN aponta um crescimento no número de veículos que permeiam a casa dos 10.76% indo de 390 em 2020 para em 2023, de 432 veículos registrados no município de Ituiutaba.

Parte deste crescimento se deu em sua maioria devido ao envio de uma frota de novos veículos no ano de 2023 nesta categoria por parte do governo do estado para compor o efetivo de transporte escolar recebidos na Secretaria de Educação, Esporte e Lazer do município onde se reforçou assim uma melhoria no transporte de alunos dentro da área urbana e rural.

É importante frisar que no ano de 2023, o município de Ituiutaba possuía registrado de acordo com Ministério dos Transportes, SENATRAN – 2022. In.: IBGE 2022, um total de 39.678 veículos de quatro rodas (levando-se em consideração neste momento apenas as

categorias de automóveis, caminhonete e camioneta). Em relação aos veículos de duas rodas (considerando apenas motocicletas e motonetas) o município apresentou um número de 29.722 veículos.

Diante disso, observa-se que existem cerca de 9.956 veículos de quatro rodas a mais do que para os de duas rodas, porém cotidianamente *in locu* é visível uma frota em atuação muito grande de veículos da categoria de duas rodas, sendo esta, uma forma muito usual de locomoção de pessoas no município.

Já no que se referem aos dados acerca dos ônibus do município, nota-se que existe um grande contingente deste tipo de veículos registrados, embora claramente que a grande maioria não é utilizado na estrutura do serviço de transporte público urbano.

O um contingente de ônibus do município demonstra este valor, devido a existência de outras empresas que compreendem o serviço do que usualmente se é denominado popularmente de veículos de turismo, onde ademais também se encontra os veículos que são utilizados para o transporte intermunicipal, os utilizados pelo setor industrial para o deslocamento de seus colaboradores, os coletivos utilizados para o recolhimento e transporte dos alunos para as escolas, entre outros.

#### **4.2 Apontamentos acerca da introdução do transporte público urbano gratuito em Ituiutaba/MG.**

Ainda acerca dos ônibus, quando se concentra especialmente no que se referem a aqueles que são utilizados para o transporte público do município, percebe-se alguns momentos históricos que foram marcados principalmente para separação de dois momentos em específicos que se tornaram marco para o serviço em questão.

Inicialmente constata-se o primeiro marco onde em um contexto do passado iniciou-se a sua existência seguindo modelos que usualmente se é encontrado quase a totalidade do país onde a sua utilização se baseava gerando um custo de tarifa para os usuários e em segundo momento com uma espacialização temporal mais recente onde o serviço passa então a ser disponibilizado de forma gratuita.

Para este segundo modelo e que perdura até a atual conjuntura (primeiro trimestre de 2025) do transporte público urbano do município de Ituiutaba, a notoriedade acerca da sua gratuidade ainda se apresenta como sendo de grande expressividade, onde, o indivíduo que

necessita deste tipo de recurso goza da possibilidade de não desembolsar recursos financeiros para arcar com a tarifa que comumente ocorre em grande parte dos municípios.

Tendo essa particularidade, o município encontra-se entre os poucos dentro do cenário nacional que possui tal característica, fazendo-o do mesmo de certa forma como referência neste tipo de cenário.

A gratuidade na tarifa do transporte público se inicia no ano de 2023 com a instauração do chamado pela gestão (2021-2024) de “busão do povo” que fora viabilizado através do Projeto de Lei Ordinária Aprovada CM 84/2023 possibilitada tanto através de recursos do município, como principalmente pelos proventos recebidos via emenda parlamentar.

A instauração do programa “busão do povo” trouxe consigo não somente a gratuidade como também promoveu uma reestruturação na forma de funcionamento deste aparato urbano. Desde antes desta mudança, a forma como se dava a estrutura de funcionamento deste recurso era de certa maneira bem próxima a como se vê operando atualmente em determinados pontos, principalmente no que refere a estrutura de funcionamento.

Anteriormente a esta atualização, o transporte público de Ituiutaba era constituído através de processos de licitação<sup>5</sup>, onde a SEMTTRAM idealizava o edital para este processo especificando a forma como se ocorreria a estrutura de funcionamento dos transportes, requerendo por exemplo da participante deste processo, as características dos veículos que operariam nas rotas previamente especificadas, o layout visual do veículo, as condições de quantitativo de usuários dentre outros para assim receber as propostas visando aprovar resumidamente aquela que viabilizasse o menor valor no quilometro rodado.

Para a concretização do programa “busão do povo” realizou-se assim um novo processo licitatório onde a mesma empresa que já operava anteriormente quando se ainda havia a cobrança de tarifa de embarque ainda ocorria.

De certa maneira, em sua grande parte todas as questões levantadas para este processo se deram tanto para o período de gratuidade como a de cobrança de tarifa sendo requeridas da mesma forma, ou seja, o processo se deu em sua maior parte contendo os mesmos elementos no processo de licitação.

Mesmo assim, mudanças ocorreram entre um modo de operação e outro, onde elementos como mudança no endereço do ponto de integração, quantidade no número de rotas operando

---

<sup>5</sup> Último processo de licitação realizada até a data de publicação desta, está disponível em: <https://www.ituiutaba.mg.gov.br/?pag=T0RZPU9EYz1PR009T1RrPU9EWT1PVEE9T1dFPQ==&view=LIST-LICIT&modalidade=0&ano=2023&situacao=&notIn=&covid=&id=15093> Acesso em: out/2024.

dentro do município, estrutura de deslocamento das rotas e suas paradas dentro da área urbana, tiveram elementos distintos entre estes períodos.

O elemento que mais evidenciou a mudança na forma de operar o transporte público do município foi acerca da alteração do chamado ponto de integração, que antes ocorria na praça da prefeitura (Praça Cônego Ângelo) em frente ao antigo prédio do fórum do município, que é uma área mais central do município, com um volume grande de comércio e serviços que de certa forma junto com o movimento que já existe na área, mais esta necessidade de integração que o transporte demandava, tornava este ponto que naturalmente já possuía um alto volume de indivíduos circulando, ainda mais complexo e conturbado.

Este ponto de integração ocorrendo nesta área já era tradicional dentro do transporte público, e novamente, como é uma área de grande movimentação da população, era de certa maneira prático que o ponto de integração ocorresse neste determinado local.

Mas como uma grande parcela dos usuários, principalmente nos horários de “pico” de movimento de pessoas utilizando dos ônibus para se deslocar, não necessariamente estavam se deslocando para esta área, mas sim apenas a utilizava para realizar o processo de integração entre uma linha e outra, novamente uma característica desta área que é o grande fluxo de indivíduos se tornava ainda mais complexo e evidente, fazendo com que ainda mais se sobrecarregasse essa “região”.

Desta maneira, com a chegada deste novo programa, veio consigo a mudança deste ponto de integração que ocorreu por diversos motivos. Dentre eles destaca-se a necessidade de se reduzir o fluxo de pessoas nesta região, algo que já vem sendo comentado, mas em complemento uma outra questão demandou que se retirasse o ponto de integração deste ponto em que ela se apresentava que foi o processo de reestruturação e renovação urbanística que a praça da prefeitura passaria a partir daquele momento.

Através deste se alavancou outras funções que estavam de certa forma apagadas ou subutilizadas para este espaço, já que existia uma demanda de se utilizar desta praça com ponto de lazer e comércio que de forma sucinta se tentava instaurar.

E de certa forma, ao mesmo momento que se nascia a necessidade de se modificar o local em que ocorria o ponto de integração do transporte público, nascia assim a demanda em se utilizar um espaço dentro da área urbana que ao longo dos anos, principalmente a partir do ano de 2020 até 2022, vinha sendo cada vez mais reduzido seu uso que era o terminal rodoviário do município.

Neste período surgiram questionamentos entre levar o ponto de integração para um outro determinado ponto da área central do município, ou para o terminal rodoviário, contudo a preexistência da infraestrutura que comportasse a demanda e as recorrentes discussões acerca da redução da função da rodoviária dentro do município fizeram assim com que a tomada de decisão fosse assim direcionada para este espaço.

Desta maneira, surge assim o novo ponto de integração para este programa “busão do povo”, onde fora assim instaurado no segundo andar da rodoviária do município, dividindo espaço para o transporte interurbano de pessoas e carga operadas pelas empresas de ônibus privadas que ali já existiam no primeiro andar, e também para com outros espaços locados, com outros serviços variados como lanchonetes, restaurantes, central de ocorrências da polícia militar, cabelereiros dentre outros.

A utilização do terminal rodoviário do município como ponto de integração para o transporte público urbano trouxe para a estrutura de funcionamento deste recurso grandes melhorias sem que houvesse da necessidade de se realizar grandes investimentos.

Anteriormente quando o ponto se firmava na praça da prefeitura, o aparato e a estrutura que ali existia era notoriamente incompatível para a dimensão e a força no qual aquele ponto demandava pela população.

De forma resumida e a título de comparação, o ponto que antes se instaurava na praça da prefeitura possuía apenas duas estruturas de assento cobertas que se equiparava ao que se tinha em outras paradas que não recebia a mesma demanda de pessoas que o ponto de integração requeria.

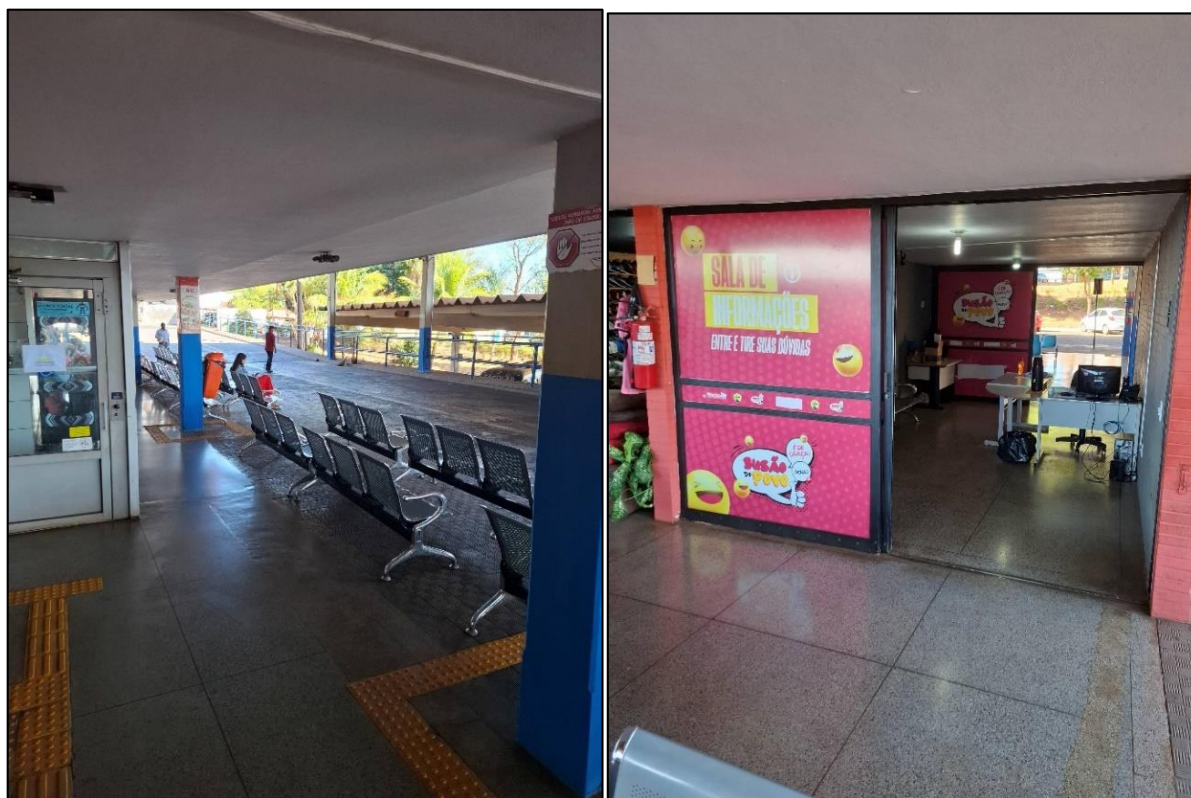
Grande parte dos indivíduos que frequentavam o ponto de integração anterior necessitavam que aguarda muitas das vezes exposto aos elementos climáticos como chuvas e períodos de alta indecência de sol, sem a possibilidade muitas das vezes de aguardar repousados em assentos, reduzindo assim de forma drástica a qualidade do serviço que era prestado.

Já no novo ponto que agora se encontra na rodoviária do município, diferentemente do que se encontrava anteriormente, os usuários agora encontram-se a disposição estrutura de sanitários tanto masculino quanto feminino, uma maior quantidade de assentos que possibilitem o repouso e uma maior área de cobertura que impede assim que os mesmos fiquem expostos ao sol e a chuva por exemplo.

Não somente estes pontos, mas este novo ponto de integração foi responsável por movimentar o comércio que se encontrava retraído dentro do espaço da rodoviária, servindo tanto economicamente como também de uma maior comodidade aos usuários, assim como

pelas possibilidades da nova estrutura, os usuários também possuem a comodidade de se ter um local que represente um ponto de apoio a informações acerca do transporte (Figura 13).

Figura 13: Estrutura do terminal central na rodoviária de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Outro elemento que trouxe grandes avanços para o sistema de transporte público do município foi acerca da instauração de um novo sistema baseado em aplicativos de celular onde o usuário consegue baixar essa funcionalidade em seu telefone onde diversas funções que auxiliam na compreensão e no funcionamento da estrutura do transporte público urbano do município.

O aplicativo em questão se denomina Cittamobi, que já havia sido validado e sendo utilizado em outros municípios pelo país onde os usuários conseguem visualizar tantos os pontos de parada, como ter conhecimento das rotas e horários de funcionamento do transporte.

Outra questão de grande relevância que se possibilitou através da instauração deste aplicativo é acerca do acompanhamento em tempo real do deslocamento dos veículos que estão em funcionamento em cada rota.

Durante o período de licitação, fora especificado no edital que os veículos que deveriam ser utilizados no transporte público do município deveriam conter abarcados em sua estrutura



um dispositivo de GPS que naquele momento até então não se havia sido especificado o motivo deste requerimento, mas que com o desenrolar do funcionamento e cumprimento do contrato firmado a partir deste processo licitatório se fora assim apresentado e vinculado esta capacidade a estrutura de funcionamento deste aplicativo.

Trazer para o cotidiano do transporte público urbano do município tais ferramentas tecnológicas demonstraram grandes avanços neste quesito para o processo de integração entre a estrutura de funcionamento deste aparato urbano aos usuários que demandassem deste serviço.

Até então, antes de se apresentar esta alternativa, os usuários de certa forma encontravam uma certa dificuldade em se obter estas informações, tanto pela falta do mesmo como também pela falta do ponto de apoio de informações que fora instaurado juntamente com a mudança da estrutura do ponto de integração para a rodoviária do município.

Anteriormente a esta, os usuários necessitavam de obter o conhecimento acerca dos pontos de parada e da estrutura de deslocamento dos veículos dentro de cada rota através de troca de informações com outros usuários ou acessando o site da prefeitura que disponibilizava o quadro de horário de cada rota e sua respectiva área de abrangência. Assim, pode-se compreender que existia de certa forma uma maior dificuldade em se obter acesso a este aparelho.

Outra forma que poderia ser encontrada pelos usuários neste período seria através também da observação, buscando assim visualizar em seu cotidiano os locais onde se instauravam os pontos de parada de cada rota existente, contudo, devido à falta de padronização na identificação destas paradas, obter acesso aos veículos do transporte novamente se tornava de certa maneira um desafio.

Por mais que o manuseio de um aplicativo de celular dependa de diversos fatores, como por exemplo até mesmo se obter acesso ao mesmo pois o usuário pode não possuir um equipamento ou não possuir um dispositivo compatível, os mesmos também dependem de se desenvolver um conhecimento da forma que se utiliza o mesmo, já que os usuários apresentam diversos graus de experiência quando se refere ao uso de tecnologia. Neste ponto vale a pena ressaltar que acerca desta ferramenta, percebe-se que quanto maior o grau de informação que se deseja, mais complexo se torna o seu uso.

Não que para um usuário comum, seja inviável se obter as informações através dele, mas, quando se refere a facilidade de utilização retoma-se assim a discussão que o processo de utilização desde demanda um tempo de construção no conhecimento acerca da forma como o

mesmo entrega suas funcionalidades onde aqueles que possuem uma maior facilidade com tecnologia, consequentemente apresentará um tempo menor no processo de aprendizado na operação do aplicativo.

Mas vale a pena neste momento compreender que estas questões não diminuem os ganhos que se obtiveram no processo de melhoramento da estrutura de funcionamento do transporte público do município.

Ressalta-se isso pois o mesmo se apresenta como mais uma forma de se obter as informações necessárias sendo que para aqueles que apresentam dificuldade em sua utilização ou que estão no processo de aprendizado, os meios que anteriormente existiam ainda podem ser utilizados, como também agora a instauração do ponto de informações no terminal os usuários podem adquirir as informações.

Neste conjunto, a comodidade ao usuário para esta demanda aprimorou-se para o que se tinha até então, tornando o acesso mais descomplicado e pode-se dizer ainda mais democrático e integrativo.

Outra questão do cotidiano do transporte público urbano do município está acerca dos veículos que desempenham tais funções. Como desde o período anterior a integração do programa “busão do povo”, os processos licitatórios vinham sendo entregues a mesma empresa que apresentam uma frota de veículos já conhecidos pelos usuários deste transporte.

Tanto neste período atual como nos processos anteriores a mesma empresa vem operando o transporte público do município de Ituiutaba, a empresa desempenha tanto esta função dentro da operação da prefeitura como também opera em outros pontos de demanda de transporte.

Algo relevante de se ressaltar, é acerca de um panorama acerca de como ocorreu os últimos processos de licitação no município, onde antes da atual empresa começar a atuar dentro do município a sua frota já vinha sendo utilizada em sua grande maioria pela empresa que atuava anteriormente no transporte público urbano do município.

Após esta antiga empresa necessitar encerrar suas operações por motivos que não são relevantes a esta pesquisa, a frota que operada foi comercializada para esta nova empresa que começou então a atuar no município, ou seja, a frota operante hoje de certa forma é herdada de empresas que atuavam anteriormente demonstrando assim que os veículos utilizados possuem um tempo de utilização já avançada mas que encontra-se em contrapartida dentro dos pré-requisitos de idade dos veículos apontados dentro do âmbito da licitação para operar neste aparato.

Entre este período de troca de empresas que operavam e que passaria então a operar, teve-se a inserção de um veículo que atualmente é o mais novo da frota que é o único que se encontra em maior acordo com aquilo que se requiere no plano de mobilidade urbana do município que requiere dentre algumas coisas, que estes veículos sejam do tipo piso baixo.

Outro elemento que veio juntamente a compra deste veículo é acerca de que este até o presente momento é o único que possui sistema de ar condicionado, e sistemas para o carregamento de equipamentos eletrônicos via USB (Figura 14) que são exemplos de comodidades que poderiam estar presentes nos demais veículos da frota do município mas que não são demandas preexistentes dentro do processo de licitação para o transporte público onde contudo são grande comodidades aos usuários que trazem além de tudo um maior conforto.

Figura 14: Porta de carregamento USB presente no veículo da frota de ônibus do transporte público do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Dentre os elementos que se percebe presente dentro dos veículos da frota, grande parte são responsáveis por integrar pois foram requisitos especificados no processo de licitação gerado pela SEMTTRAM onde se ressalta primeiramente a especificação de tipo do piso dos veículos onde podem tanto ser de piso baixo como também de piso alto B, onde para estas especificações de piso deve-se ter em mente primeiramente os elementos que envolvem a acessibilidade.

Acerca da acessibilidade, vale a pena recompor que CONTRAN especifica normativas<sup>6</sup> que devem ser seguidas inicialmente afim de padronizar da forma com que fique evidente que

---

<sup>6</sup> RESOLUÇÃO Nº 605, DE 24 DE MAIO DE 2016 disponível através do link: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao6052016.pdf>  
Acesso em: 08/2024.

aquele determinado veículo possui ferramentas que possibilitam o acesso daqueles que necessitem de alternativas para adentrar e permanecer dentro dos veículos de forma a assegurar a integridade física.

Garantir o acesso seguro ao transporte público de todos os indivíduos que deles necessitam é muito mais que um direito que se é reforçado tanto na política nacional de mobilidade e consequentemente no plano de mobilidade do município, mas como também uma necessidade social que integra todos os indivíduos ao cotidiano urbano social das cidades.

Desta forma para dispor este recurso a estes indivíduos que o transporte público do município compõe em sua frota elementos como rampas elevatórias para cadeirantes, assim como espaços para que se viabilize a correta acomodação segura destes dentro do veículo.

Este espaço possui função de tanto receber estes indivíduos como também aqueles que necessitam de animais guia para se deslocar tendo o espaço para receber a cadeira em um determinado local com cintos de segurança que garanta a integridade do deslocamento como também um espaço que comporte o animal de auxílio.

Neste ponto da acessibilidade, estas rampas podem ser utilizadas para também receber indivíduos com mobilidade reduzida tendo assim este espaço dentro dos veículos para também os receber.

Neste quesito que se adentra a discussão acerca da necessidade apontada dentro do plano de mobilidade do município em se converter a frota para veículos de piso baixo, pois esta característica facilita ainda mais o recebimento destes indivíduos dentro dos veículos já que, a estrutura de piso encontra-se para este um nível mais baixo estando mais próximo a calçada ou local de acesso dos pontos de paradas das rotas.

Para os veículos que possuem piso alto que são a maior parcela da frota atuante no município, existe assim um lance de escadas que são necessários percorrer para que assim se possa adentrar ao veículo, dificultando o acesso e se fazendo ainda mais necessário a existência de plataformas automáticas de elevação que possam receber os indivíduos com dificuldades físicas de acesso.

Outros elementos acerca das características dos veículos também são de grande importância de se realizar a análise através deste assim como questões de manutenção e conforto. As questões que englobam também os pontos de parada são também primordiais para se obter uma total compreensão acerca dos elementos que englobam os itinerários do transporte público do município de Ituiutaba/MG e serão tragos daqui em diante nesta pesquisa.

Buscando uma melhor análise acerca das características dos horários e percursos realizados dentro do transporte público, entende-se que neste cenário, onde se compreende a necessidade de se ter um transporte público de qualidade, é de grande relevância observar o cenário geral desta ferramenta. Algo que recentemente foi inserido dentro deste contexto, no qual já fora abordado anteriormente, mas que para este momento é de grande relevância reforçar é acerca da gratuidade do acesso ao transporte.

Como apontado, este é um fator de grande relevância, visto que o impacto está diretamente ligado as condições econômicas que estes indivíduos vão ter durante o decorrer do mês, já que anteriormente quando se somadas os valores das tarifas necessárias para um percurso de ida e volta do trabalho, no somar total financeiro do mês, existia um considerável abatimento no montante salarial que, no resultante, estes indivíduos teriam a disposição um montante de valores reduzido para as demais atividades cotidianas.

Desta maneira, este elemento se tornou positivo para o transporte e pode-se observar que através desta medida, houveram expressivos aumentos no contingente de pessoas fazendo de uso dos transportes públicos do município, gerando não só uma economia para estes indivíduos, mas como também reforçando ainda mais a ideia de que um transporte público de qualidade pode transformar a vida em sociedade.

#### **4.3 Panorama geral da análise estrutural do transporte público urbano gratuito em Ituiutaba/MG.**

De certa maneira, verificou-se que no que se refere apenas as estruturas de deslocamento e o planejamento feito para as rotas que acobertam a malha urbana do município, que em um contexto geral, nota-se que a estruturação consegue ser capaz de cumprir com as demandas da área urbana.

Entretanto, existem algumas problemáticas presentes neste sistema proposto já que, constatou-se que a tipificação dos horários possui variações de acordo com o número de passageiros, a quantidade de paradas e o tempo de deslocamento, por exemplo.

Por mais que para o cenário nacional, a deslocamento especificado e sua qualidade encontra-se em um bom patamar, é grande importância compreender que a mesma possui a necessidade de aprimoramentos afim de cada vez mais servir como solução de deslocamento para a população urbana.

Neste cenário crítico, observou-se também outras problemáticas que em contrapartida, estão bem distantes de serem os ideais, quando se releva um transporte público de qualidade. Levanta-se esta questão quando se analisado primeiramente a qualidade dos veículos que se encontram em operação realizando as rotas elucidadas anteriormente.

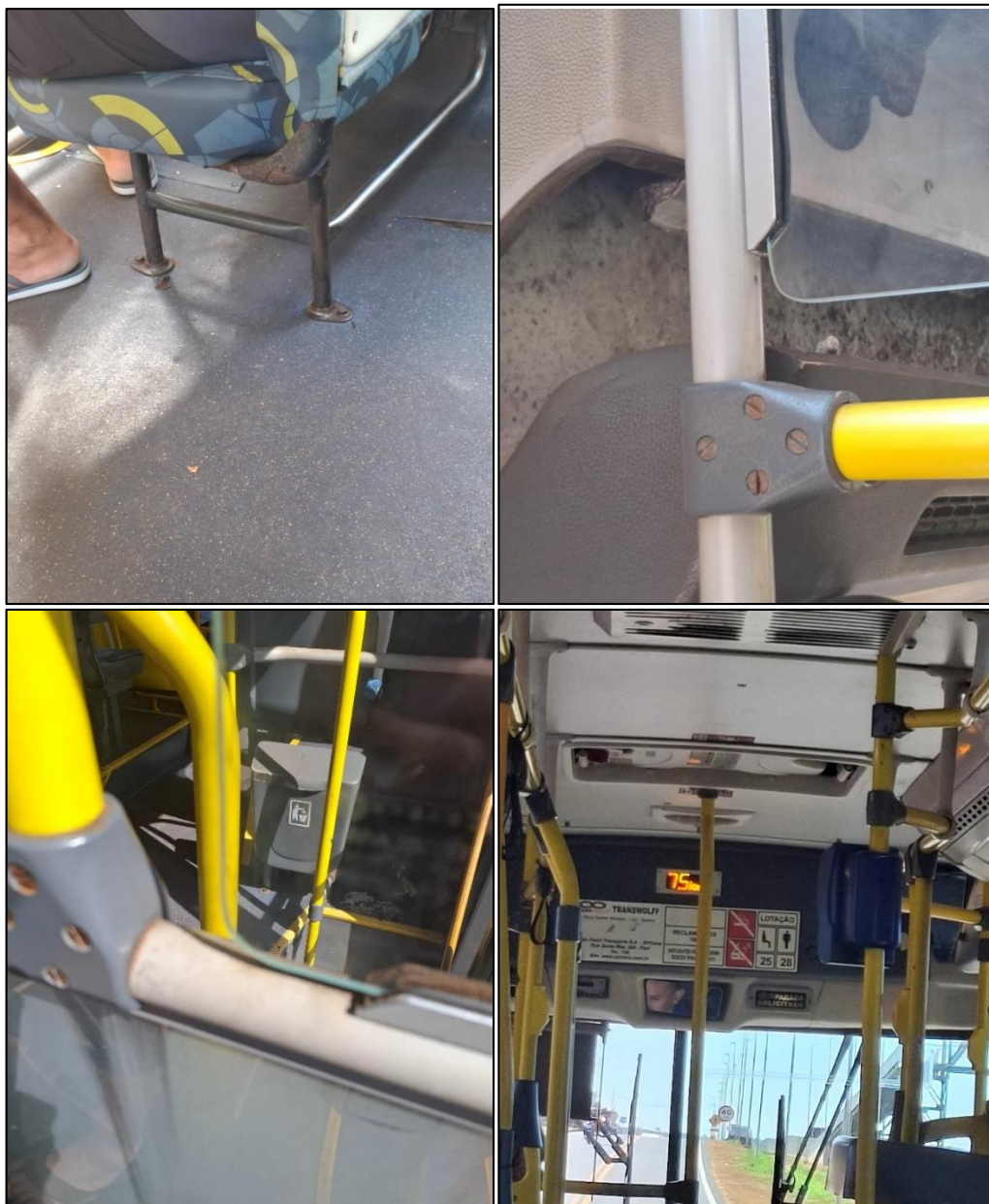
Por mais que, como já retratado, os veículos em operação encontram-se a qual se demandou no processo de licitação realizada pela SEMTTRAM, é de extrema importância levantar elementos que se referem tanto a manutenção dos veículos e daqueles que estão diretamente ligadas a estrutura empresarial que presta os serviços a prefeitura.

Acerca desta, observou-se em trabalho de campo inicialmente que as manutenções de limpeza dos veículos não devem ocorrer dentro de um prazo necessário pela quantidade de uso que estes veículos sofrem cotidianamente.

Desta forma, foram constatadas e registradas (Figura 15) que os veículos apresentam um nível de sujidade encontradas no interior dos veículos impactam diretamente na percepção de qualidade do serviço prestado, com o agravante até mesmo envolvendo questões de saúde, onde no único veículo que possui um sistema de ar-condicionado, observou-se nas saídas de ventilação um alto índice de “bolors” (fungos filamentosos) que são nocivos para diversas pessoas. Neste momento foram constatados também problemas estruturais, como cadeiras quebradas e/ou rasgadas e estruturas de segurança com comprometimento.

Além destes, percebeu-se que é comum ocorrer incompatibilidades com o código de trânsito brasileiro, tendo veículos realizando o percurso das rotas em velocidades acima das permitidas em determinada via, veículos arriscando a travessia de sinaleiros em momentos de redução de velocidade, realização de manobras que colocam em risco a vida tantos dos usuários que se encontram no interior do veículo, como também para com os pedestres e demais cidadãos que dividem os espaços com os ônibus.

Figura 15: Problemáticas constatadas nos veículos do transporte público de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Outro ponto a ser apresentado é que, devido ao modelo de deslocamento onde o veículo não necessita parar em todas as paradas, presenciou-se momentos em que indivíduos mesmo estando corretamente nos pontos de parada, não conseguiram adentrar ao veículo sendo assim, deixados sem que suas demandas fossem atendidas naquele momento.

Interessante que durante a percepção destes ocorridos, percebeu-se que as situações ocorridas seguiram de certa maneira um padrão, onde, geralmente o indivíduo estava sozinho naquele ponto de parada e em conjunto o veículo encontrava-se em alta velocidade. Realizando

uma análise, inicialmente pensou-se que para não oscilar o cronograma dos horários, havendo esta situação citada anteriormente, o motorista optada por não efetivar a parada.

Outro pensamento de análise se deu que pode assim ocorrer um grande desgaste destes motoristas, fazendo com que eles se esvaíssem de sua função involuntariamente, como também diversas outras questões.

Adentrando aos elementos das paradas (Figura 16), também foram verificadas problemáticas e algumas tentativas de solucionar-las que devido a alguns elementos de planejamento não obtiveram êxito.

Figura 16: Problemáticas encontradas nos pontos de parada do transporte público de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Constatou-se durante o trabalho de campo que as estruturas dos pontos de paradas são de grande variedade, grande parte delas poderiam ser positivas, mas que devido a forma como foram trabalhadas, assim como dito anteriormente, não alcançaram seus objetivos. A primeira questão a ser levantada está acerca das estruturas de cobertura que incluem em conjunto acento aos usuários.

Estas devido a sua arquitetura inviabilizaram que a cobertura obtivesse sucesso em proteger os usuários de elementos naturais como sol e chuva, tornando inviável muitas das vezes a sua utilização.

Ainda neste momento, fora percebido que estas estruturas, por mais que tentem dispor por locais de acessibilidade, estes também em muitas delas também são impraticáveis sua utilização, não havendo rampas de acesso na face do logradouro que o mesmo se insere e até mesmo degraus para se alcançar o local destinado a cadeirantes, por exemplo.



Outro elemento de enorme problemática e que também impactam diretamente na percepção de qualidade do serviço e até mesmo no entendimento que aquele local é destinado ao usuário do transporte público, está acerca nas identificações presentes nos pontos de parada (Figura 17).

Figura 17: Estruturas dos pontos de parada do transporte público de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Observando as padronizações de identificação dos pontos de parada, surgiram diversos questionamentos, principalmente quando se havia o conhecimento acerca da existência de um determinado ponto, mas que devido à falta de informações muitas das vezes não se era possível identificar com exatidão o local correto de onde se efetivava a parada programada.

Percebeu-se então que não existe uma padronização na disponibilidade destas informações. Tanto as informações disponibilizadas pela prefeitura haviam pontos de incerteza, mas como também as verificadas em campo onde percebeu-se que para o município, uma faixa amarela pintada no poste pode servir como identificação, por exemplo, mas como também uma placa, ou um escrito na via, a própria cobertura sozinha sem nenhuma outra informação, assim como em casos específicos a existência de mais de uma identificação.

Em grande parte destas identificações adotadas, ou necessitam de um conhecimento prévio de seu significado, ou possuem grande fragilidade onde a ação dos elementos como sol

e chuva, geram desgastes que inviabilizariam sua identificação sem que houvesse uma manutenção preventiva. E assim, problemáticas acabam por cada vez mais, ao se analisar, resultarem uma expressividade ainda maior.

#### **4.4 Analise das rotas do transporte público urbano gratuito em Ituiutaba/MG.**

O transporte público do município opera atualmente com 10 linhas (Figura 18) tendo a maioria das rotas com horário de funcionamento a partir de 06:00 horas até às 21:00, para os dias de segunda a sexta e horário especial de funcionamento para os sábados. Dentre estas rotas, uma delas possui em operação mais de um veículo onde nestas, nos horários de “pico” matutino (horários onde se tem o maior fluxo de pessoas) o sistema nesta rota passa assim a operar com dois veículos para assim suprir a demanda do percurso.

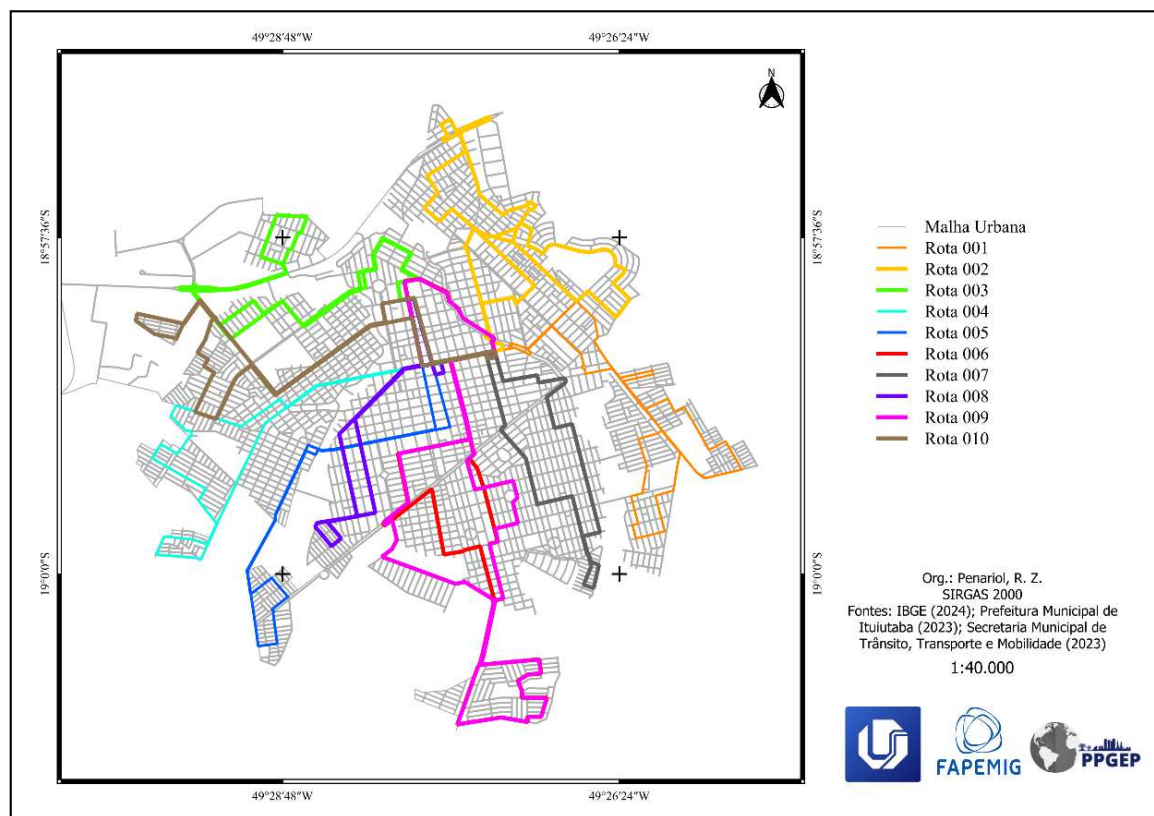
No que se refere ao contexto de utilização dos trabalhadores no município de Ituiutaba a este serviço de transporte, deve-se compreender que zonas que possuem grande concentração de trabalho dentro do município como por exemplo o Bairro Setor Industrial onde se concentram importantes indústrias do município, juntamente com fornecedores de serviços aos seus arredores. Outros exemplos que podem ser levantados, são a Av. Napoleão Faissol e a Av. Gov. José de Magalhães Pinto e seus arredores que são grandes focos de trabalho.

Em contrapartida algumas zonas da cidade já se percebem áreas mais residenciais que não necessariamente deixam de ter comércios que atendam às suas necessidades, mas que no maior contingente constata-se apenas algumas indústrias e comércios isolados como as localizadas por exemplo nos bairros Santa Edwiges, Independência e seus arredores.

Em suma, existe uma grande necessidade de deslocamento de contingente de trabalhadores entre estas duas porções da cidade, principalmente de bairros como: Nova Ituiutaba 1, 2, 3 e 4, Residencial Canaã, Portal dos Ipês, Residencial Nadime Derze Jorge 1 e 2, dentre outros, que ou trabalham no comércio local e que representam a minoria, ou se deslocam para outra região da cidade.

Assim, como mencionado anteriormente, as linhas que apresentam mais de um veículo operando, sendo essa a linha 01 - Nadime Derze / Terminal Central, que possui em seu percurso o atendimento a áreas de grande densidade populacional, e mais especificamente estas, tendo uma poder aquisitivo menor e assim uma maior dependência deste serviço, demonstra que por mais que nesta região se tenha uma indústria de grande relevância, existe uma necessidade desta população em se deslocar para mais distante de suas áreas de residência.

Figura 18: Mapa das rotas realizadas pelo transporte público de Ituiutaba/MG do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Desta forma, a grande maioria destes usuários, seguindo este novo padrão de operação dos transportes públicos, precisam se deslocar por esta linha até o terminal central, percurso este que segundo as planilhas disponibilizadas pela prefeitura possui um itinerário de até 30 minutos aproximadamente para esta chegada ao terminal de integração, caso estes saiam do ponto inicial localizado no bairro Buritis, para que assim estes possam pegar a linha seguinte que os levará até ou próximo ao seu destino de trabalho.

Pegando este caso como exemplo, pois percebe-se que o mesmo possui uma maior demanda, percebe-se que caso o usuário que está indo ao seu trabalho, faça assim o uso da primeira ou da segunda linha, compreendendo os horários das 06:00 e 07:00 respectivamente os mesmos chegaram ao terminal de integração nos horários das 06:30 e 07:30 respectivamente e a partir deste ponto que se nota algumas problemáticas para este usuário. Como estes vão se fazer uso de outras linhas, apenas em uma das demais linhas, o usuário teria tempo hábil para seguir com um tempo de espera curto, sendo este de aproximadamente 15 minutos.

Já para as demais linhas, em três delas, apenas em algumas situações o usuário conseguiria realizar a integração também em um curto tempo pois o horário de chegada da linha 01 coincide com o horário de partida desta, onde ao menos que o tempo de deslocamento calculado e esperado seja adiantado ou das próximas se atrasarem, estes usuários são obrigados a realizar uma espera de aproximadamente 1 hora para conseguir assim realizar a transição entre linhas e dar prosseguimento ao seu percurso.

Este ponto é de grande preocupação, visto que agrava no tempo de deslocamento destes indivíduos até o seu trabalho, reduzindo consequentemente o tempo que os mesmos poderiam ter para a realização de outras atividades pessoais por exemplo.

Por último nas quatro linhas faltantes, estes usuários são obrigados a aguardar aproximadamente 50 minutos para a realização a integração, visto que, os horários de chegada da linha 01 no terminal de integração é posterior ao tempo de saída dos veículos que realizam a rota destas outras linhas.

Em suma, toda esta questão exemplificada com aqueles usuários que se utilizam desta linha para se deslocar até o seu trabalho, ocorre em outras situações também, provocando a estes um desgaste acerca do atendimento deste aparato público.

Levando-se em consideração a individualidade presente em cada estrutura de funcionamento das rotas propostas para o transporte público do município de Ituiutaba, seguindo-se a lógica de numeração proposta pelas SEMTTRAM, tem-se que a rota 1 Nadime Derze – Terminal Central como sendo a primeira evidenciada.

Esta apresenta-se como sendo uma rota que possui dois percursos distintos e separados que ocorrem em conjunto em determinados horários do dia, sendo que em outro determinado momento elas se unem torna-se a principal (Figura 19) que é continuada ao decorrer do horário de funcionamento do transporte.

Para a principal, percebe-se que a mesma desenvolve seu percurso diário iniciando-se no bairro Residencial Buritis, percorrendo em sequência os bairros Residencial Di Maria, Residencial Nadime Derze Jorge, Residencial Nadime Derze Jorge II, Residencial Lisboa, Residencial Canaã I, Residencial Canaã II, Portal do Cerrado, Santa Edwiges, Portal dos Ipês, Novo Horizonte, e Centro, retornando para o primeiro após este.

Vale ressaltar que o planejamento para viabilizar o funcionamento desta rota em dois veículos, optou-se em dividir nestes horários o percurso, onde até um determinado momento um dos veículos deixa de atender os pontos de parada presentes nos bairros Jardim Buritis,

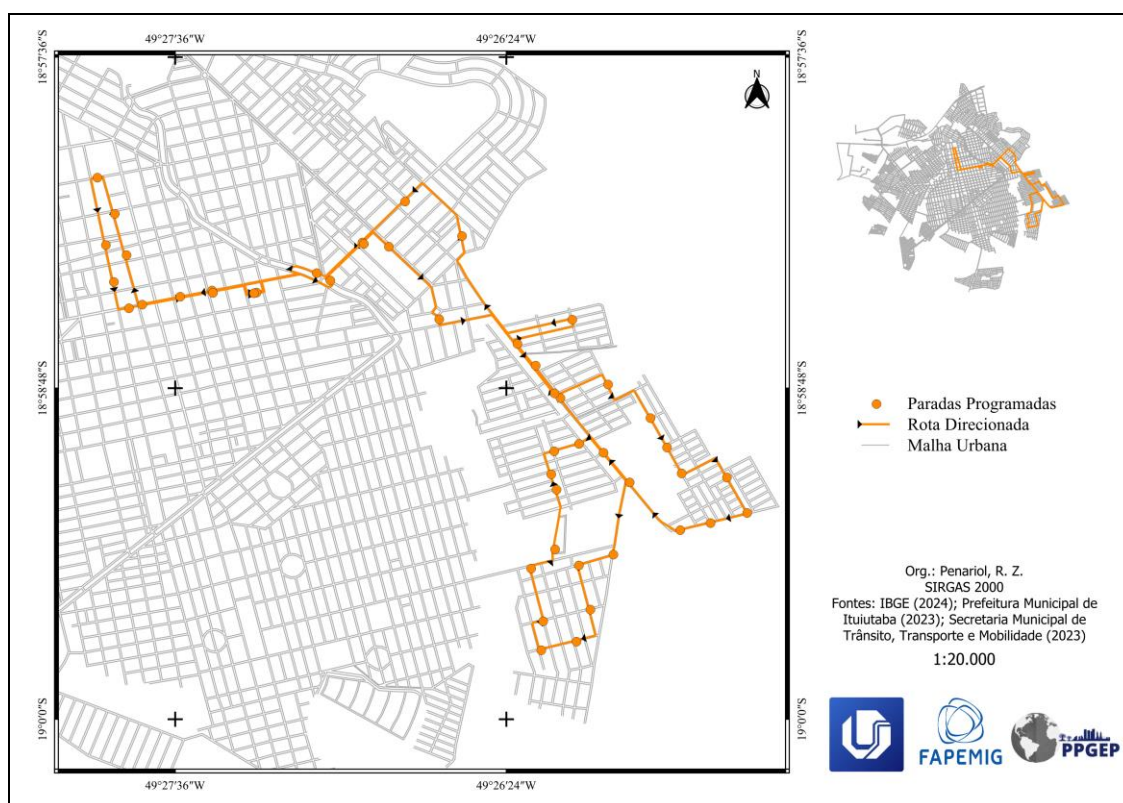
Residencial Di Maria, Residencial Nadime Derze Jorge, Nadime Derze Jorge II e Residencial Lisboa.

Enquanto o outro, em contrapartida, deixa de percorrer os pontos de parada do Residencial Canaã II, Residencial Canaã I e Portal dos Ipês almejando assim dividir o contingente de indivíduos utilizando esta rota, visto que, para estes percursos, esses bairros possuem não só uma alta demanda pelo transporte público, como também são bairros com alta demanda residencial.

Pelo fato desta linha compreender bairros que não só possuem uma alta densidade demográfica, os mesmos possuem em sua grande maioria moradores de baixa renda que devido a sua condição financeira resultante de diversos fatores, mas principalmente pela baixa faixa salarial, dependem deste tipo de transporte para se locomover pela área da cidade.

Isso não necessariamente significa que estes possam não possuir outro modo de locomoção, mas estes elementos apontados anteriormente incentivam que os mesmos busquem alternativas mais econômicas de deslocamento para que assim possa utilizar da sua renda para outras demais questões cotidianas.

Figura 19: Mapa da rota 01 - NADIME DERZE - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Em sequência temos a disponibilização da Rota 2 (Figura 20) denominado de Gardênia – Terminal Central, sendo também a segunda que também possui como modelo a atuação de duas rotas atuando em conjunto a depender dos horários assim como se faz na rota Nadime Derze – Terminal Central. Para ambas, percebe-se que sua atuação está presente nos bairros Progresso, Maria Vilela, Cristina, Bela Vista, Residencial Drummond II, Residencial Drummond I, Universitário, Ipiranga, Nossa Senhora da Aparecida, Tiradentes, Paranaíba, Gardênia, São José, Santo Antônio e Centro, retornando para a primeira ao final.

Esta linha em questão possui particularidades devido aos diferentes públicos que os mesmos atingem, pois ao mesmo tempo que ela atende bairros que possuem um médio e alto poder aquisitivo, ela também compreende em seu deslocamento áreas onde se verifica uma população com uma faixa de renda mais reduzida.

Contudo, para esta rota algo notável a se retratar é que devido ao fato de que muitos dos bairros presentes nesta rota possuem um tempo de existência dentro da área urbana do município, resulta-se na constatação de uma população com faixa etária mais avançada, nas quais podem ser também verificadas cotidianamente.

Juntamente a bairros mais tradicionais existentes neste percurso, outros bairros mais novos também são servidos dessa rota, embora devido a alguns elementos como a possibilidade financeira e a distância destes bairros a até outros, devido a comodidade, percebeu-se que muitos moradores optam em sua grande maioria por não fazer uso do transporte público.

Ainda em somatória a estas questões, através das constatações, a rota em questão percorre uma pequena área que possui uma demanda de trabalhadores por parte de empresas de grande porte. Assim, percebe-se diversas faces ocorrendo nesta rota onde, um momento determinado momento diário se tem uma grande demanda, em outro, a demanda reduz-se drasticamente.

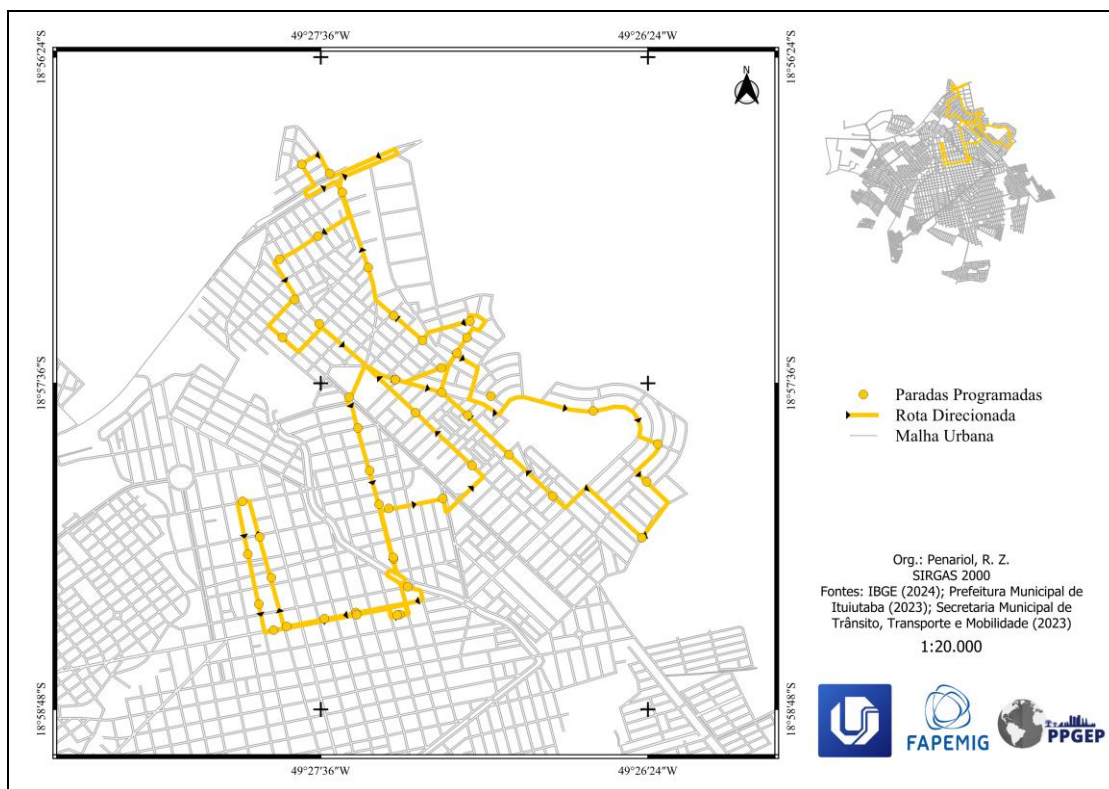
Devido a estes fatores, o público alvo torna-se amplo para esta, já que ao mesmo tempo de se frequentam indivíduos que dependem deste como principal meio de transporte cotidiano devido a questões econômicas, verifica-se em conjunto a existência de outros indivíduos que optam pela sua utilização por demais outros fatores.

Outro elemento a se considerar é que esta rota, fora do horário de amplo uso (denominado comumente como horário de “pico”) que compreende geralmente os horários padrões de início e término de expediente das empresas, a demanda reduz circunstancialmente a ponto de que fosse levado em consideração uma rotina de deslocamento que abrangesse uma



área maior e de mais complexidade na via, fazendo assim com que o veículo responsável por esta rota percorra mais de uma vez o mesmo local durante um único percurso completo, para que assim o mesmo possa percorrer toda a área destinada a sua cobertura.

Figura 20: Mapa da rota 02 - GARDÊNIA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

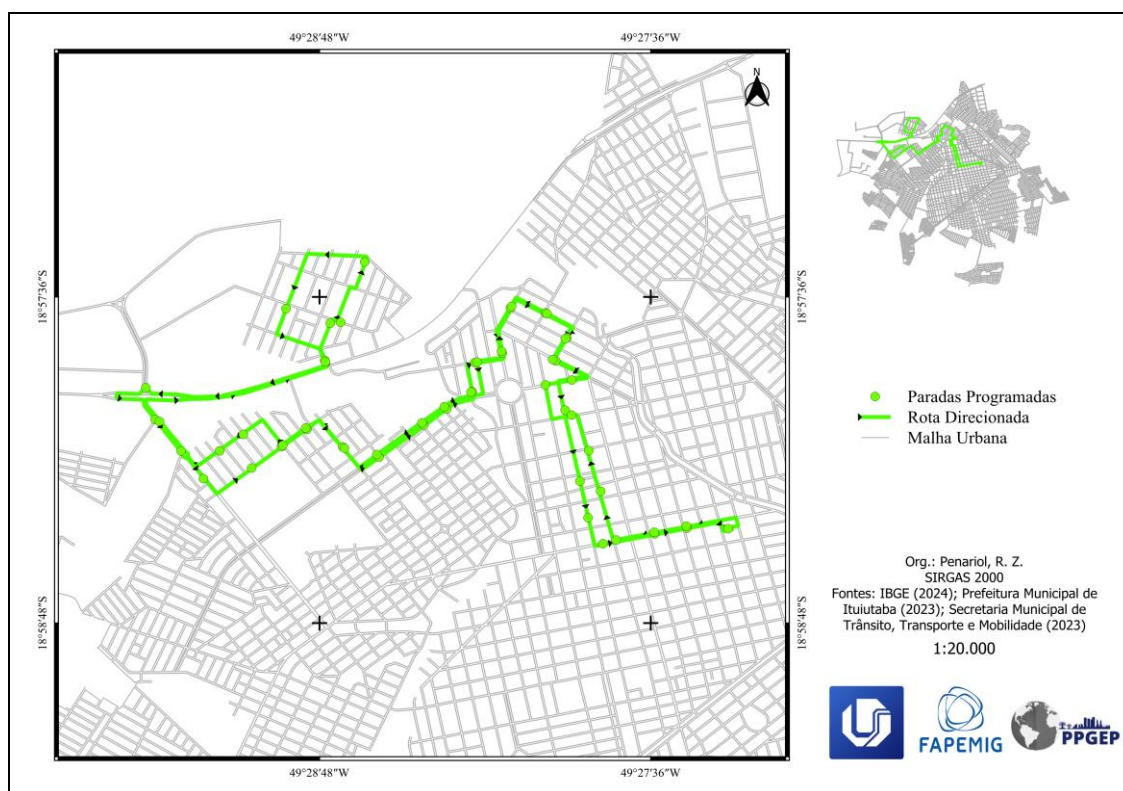
Em continuidade, na rota 3 (Figura 21), Satélite Andradina, possuindo apenas um veículo que percorre todo o percurso estipulado do horário diário de funcionamento. Para este, percebe-se que o mesmo se desloca assim pelos bairros Satélite Andradina, Alvorada, Novo Mundo, Setor Norte e Centro, retornando para a primeira em sequência.

Algo que se nota para esta rota é que devido a sua distância de deslocamento, juntamente com a demanda acarretada sobre a mesma, por mais que ela percorra alguns determinados bairros, é notório que o seu direcionamento se concentra principalmente no escoamento dos trabalhadores e dos moradores do bairro mais distante ao do ponto de integração.

Devido a estes elementos, a agilidade que o veículo necessita para realizar a rota na menor escala de tempo possível, resulta-se assim que para determinados bairros em que ele percorre, optou-se em sua formulação por subutiliza-lo. Desta maneira, a rota 3 juntamente com

a rota 2, acabam por compreender uma porção da cidade que possui uma maior necessidade de trabalhadores para a disponibilização tanto de produção para as indústrias, como também para aqueles do entorno que prestam serviço.

Figura 21: Mapa da rota 03 - SATÉLITE ANDRADINA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Esta área, além de possuir empresas de grande porte destinadas a produção e aquelas que prestam serviços a anterior, existe também nesta área uma concentração de empresas prestadoras de serviços para o setor rodoviário e, principalmente, agropecuário do município.

Já na rota 4 (Figura 22) Lagoa Azul II – Terminal central, nota-se que sua estrutura de funcionamento se dá percorrendo os bairros Dr. Marcondes Bernardes Ferreira, Lagoa Azul II, Residencial Joaquim Leme, Cidade Jardim, Camilo Chaves, Sol Nascente, Sol Nascente II, Residencial Primavera, Marta Helena, Platina e Centro, realizando o retorno para o ponto inicial.

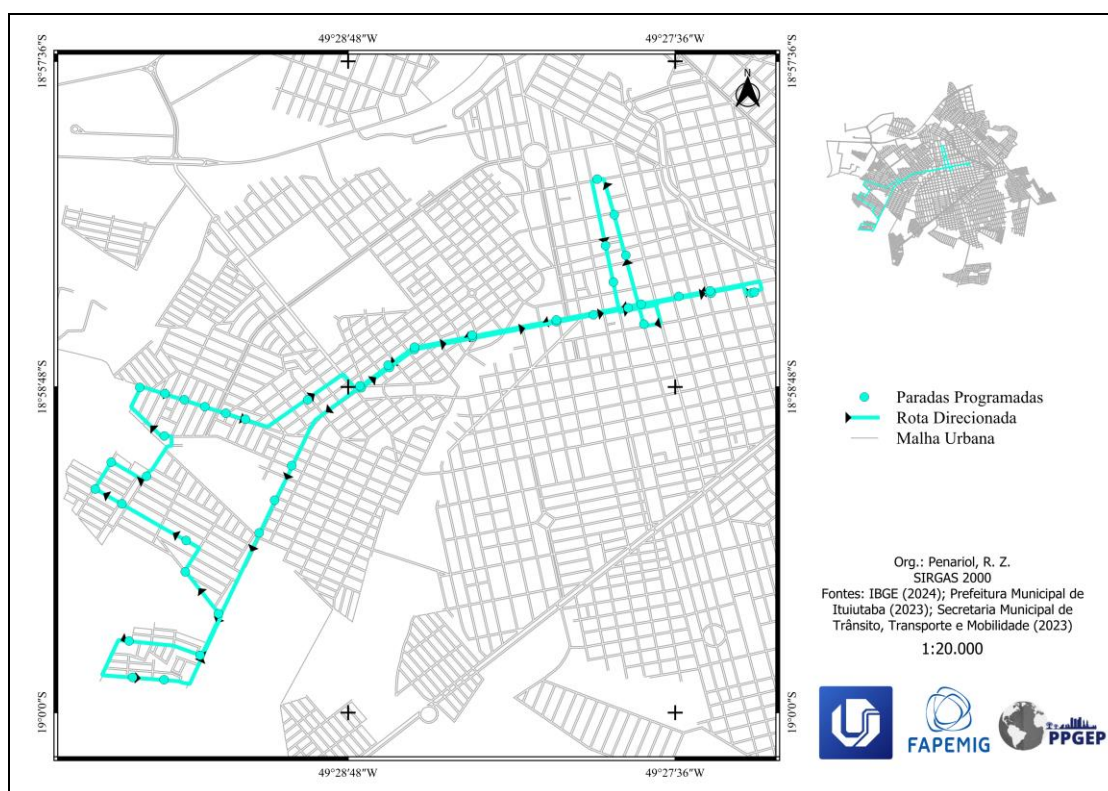
Esta rota em questão, novamente desloca-se diretamente priorizando os bairros planejados para serem atendidos, visando assim empreender uma melhor dinamicidade e redução no tempo de concretização da rota.



Visto isso, percebe-se através da análise do mapa e dos dados de trabalho de campo que os bairros com enfoque para esta rota possuem como característica principal uma população de razoável poder aquisitivo, no qual tem a possibilidade de optar ou não por utilizar o transporte público como principal meio de transporte, tanto para assuntos como trabalho, como para outras demais questões cotidianas.

Os bairros em questão são majoritariamente destinados a moradia, onde se é percebido pequenos comércios destinados principalmente ao local em que se encontram. Desta forma, compreendeu-se que esta rota em questão possui um índice de uso em todos os horários não tão extremos no que se refere as variáveis de lotação tanto alta quanto baixo, onde empreende-se de certa forma uma dinamicidade que possui uma variável não expressiva.

Figura 22: Mapa da rota 04 - LAGOA AZUL II - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Indo para a rota 5 (Figura 23) Novo Tempo II – Terminal Central, sua estrutura baseia-se percorrendo os bairros Novo Tempo II, Jardim Jamila, Pirapitinga, Marta Helena e Centro, realizando o percurso inverso assim como as demais até retornar no ponto inicial. Assim como ocorre em outras rotas, nesta em questão, optou-se por se aproveitar de vias com uma

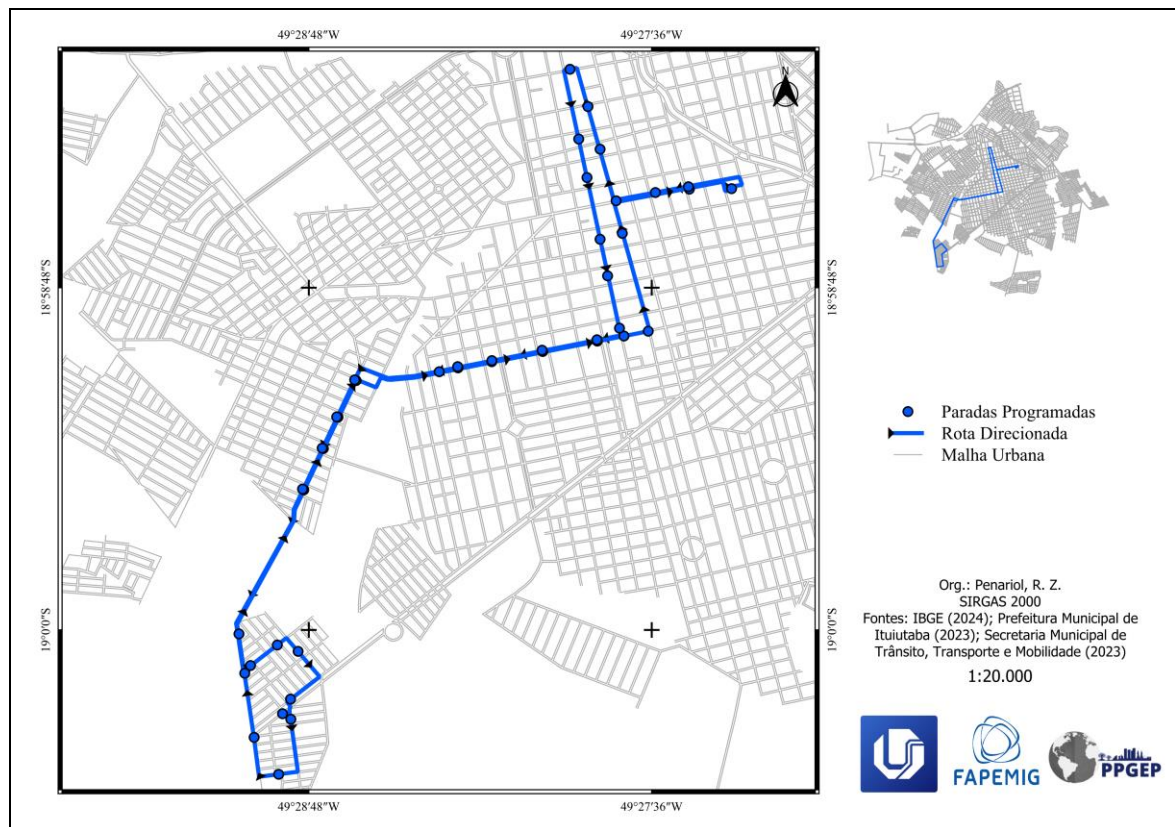
velocidade de deslocamento mais agilizada para se alcançar o objetivo de atendimento a um bairro mais distante ao ponto de integração.

Por tanto, ocorre neste deslocamento, um atendimento prioritário ao bairro mais distante, não deixando de atender o percurso que os levam até o local de interesse. O bairro em questão, também possui uma alta demanda de utilização dos transportes públicos, novamente devido à baixa faixa de renda que os moradores destes possuem.

Ocorre neste que os instrumentos de comercio e de industrias estão consideravelmente mais afastados que para a maioria dos outros bairros do município, reforçando assim mais uma vez a necessidade que se deu de se dar o enfoque a cobertura deste bairro.

Pelo fato de o mesmo encontrar-se em uma área, de certa maneira mais isolada, ocorre que a capacidade de deslocamento de apenas um veículo é condizente a densidade populacional, a tamanho e consequentemente a demanda que ocorre deste tipo de serviço.

Figura 23: Mapa da rota 05 - NOVO TEMPO II - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.

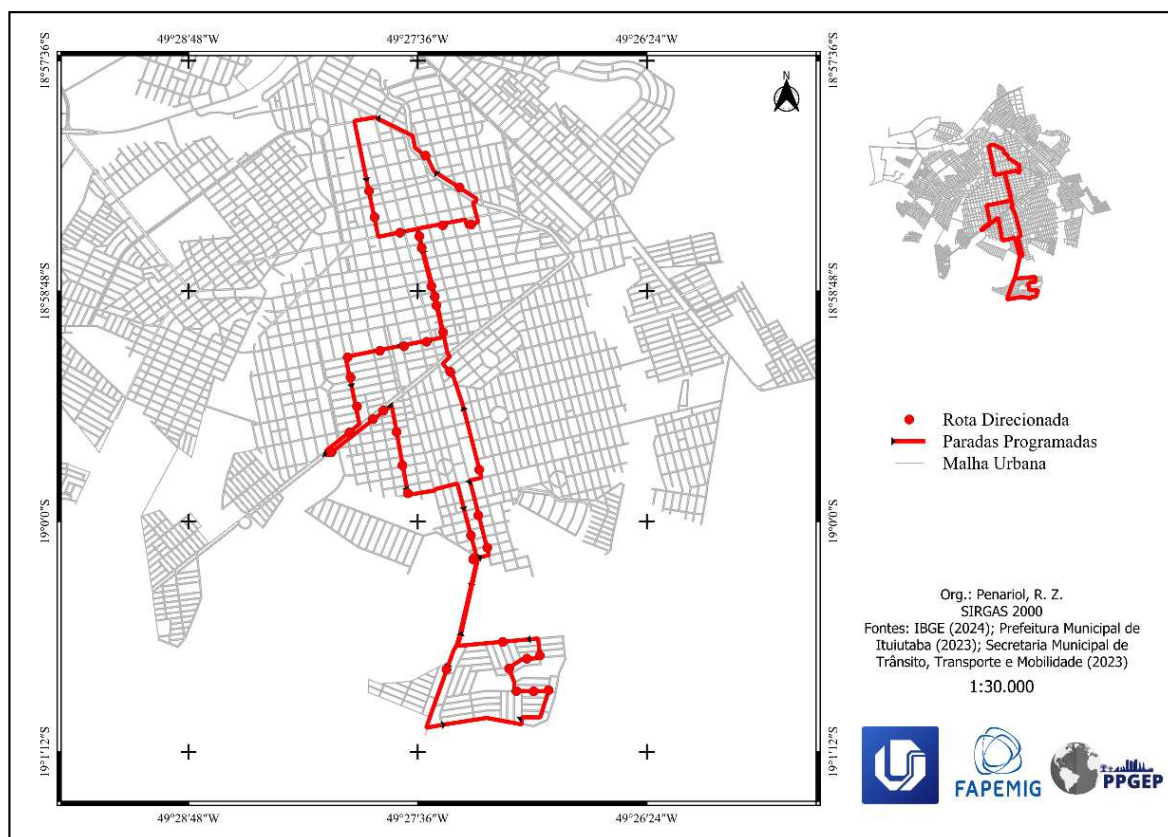


Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Em sequência, na rota 6 Nova Ituiutaba – Terminal Central, depara-se com o percurso percorrendo dentro de sua área de atuação como sendo os bairros, Nova Ituiutaba I, Nova Ituiutaba III, Nova Ituiutaba IV, Nova Ituiutaba II, Tupã, Independência, Carvalho, Setor Sul, Centro, Elândia e Santa Maria, retornando assim para o ponto inicial. Novamente, tem-se para o município, outra rota que trabalha com elementos de grande distinção entre eles.

Ao se perceber a estrutura de deslocamento (Figura 24) desta rota através das análises, nota-se primeiramente que existe uma distinção daquilo que ocorre em todas as outras rotas. Se refere isto pois, como retratado anteriormente, no período predecessor a estrutura atual de funcionamento instaurado a partir do programa “busão do povo” ocorria neste momento que o ponto de integração ocorria no centro da cidade na praça da prefeitura, contudo devido as complexidades que esta funcionalidade trazia ao transito desta região e a necessidade de reestruturar a praça para atendimento de outros serviços, o ponto de integração, como já fora mencionado, foi então transferido para a rodoviária do município.

Figura 24: Mapa da Rota 06 - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Embora esta mudança tenha alcançado resultados muito positivos, a demanda existente e de certa maneira os costumes preexistentes por parte da população, fizeram com que não os ônibus de cada rota não pudessem deixar de atuar naquela região. Desta maneira, em praticamente todas as demais rotas em exceção desta e da rota 9, existe um deslocamento em comum que ao sair do terminal central, o veículo percorre pela Avenida 17 até a altura da rua 22 onde se é adentrada e percorrida a mesma até alcançar a Avenida 5 onde se a utiliza para encontrar a rua 20 e novamente a Avenida 17 retornando assim para o terminal central.

Contudo para a rota 6 e a 9, o veículo afim de cobrir a área de Avenida Jose João Dib acessando-a pela rua 34 e a percorrendo até alcançar a Rua Jorge Jacob Nunes, afim de se utilizar a Avenida 3 para acessar a rua 20 para dar seguimento a rota.

Ocorrendo desta forma esta rota, a mesma deixa em contrapartida as demais de percorrer a região da rua 22, fazendo com que os indivíduos que estejam no comercio local, ou se desloquem até a rua 20 para acessar a rota em questão, ou faça uso do veículo de outra rota para ir até o terminal de integração.

Tal particularidade se fez necessário para que esta área da Avenida Jose João Dib fosse atendida, sem que se fosse utilizada por exemplo o veículo da rota 2 que de certa maneira atende a região próxima a este trecho da avenida, mas que pela extensão do seu deslocamento, já se encontrava no limite para se conseguir realizar uma boa integração entre as rotas.

Outro elemento que se acredita ter auxiliado na escolha tanto da rota 6 quanto a 9 a possuir esta diferenciação é pelo fato de que os indivíduos que são atendidos por estes veículos requerem um acesso facilitado a alguns aparatos sociais, como acredita-se principalmente na aproximação que o transporte os coloca com o Hospital Municipal e o Pronto Socorro municipal.

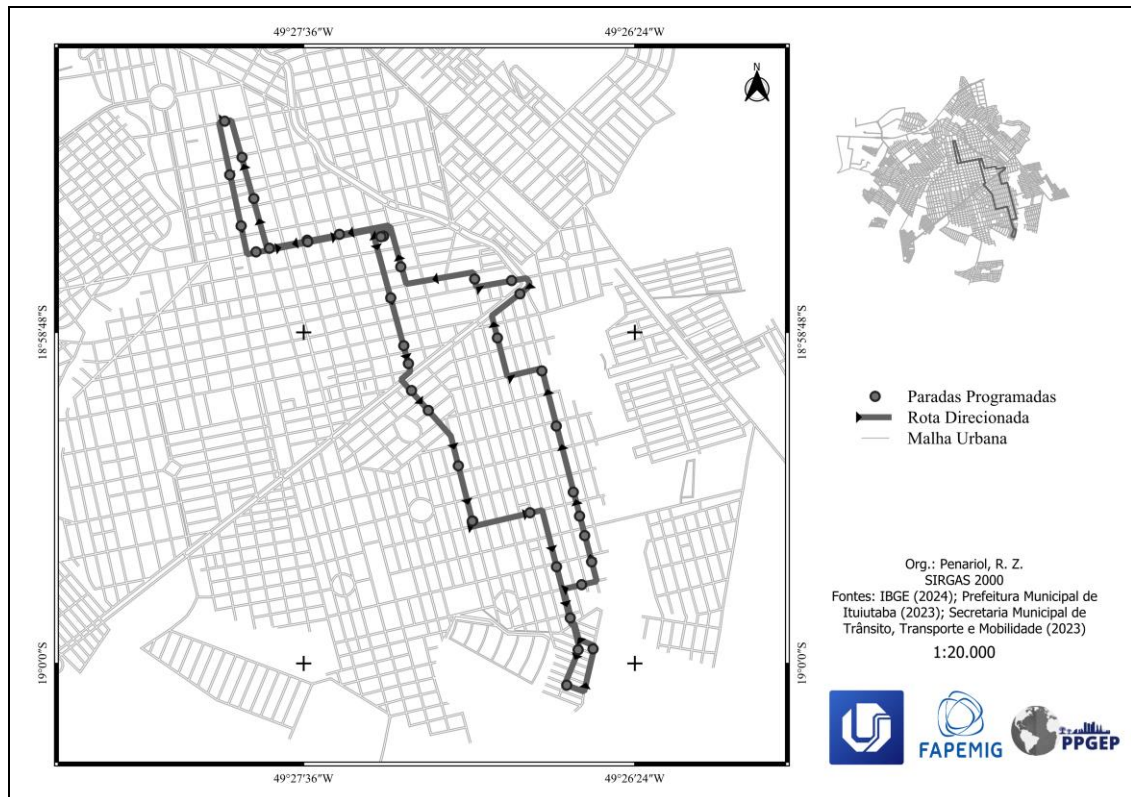
Ainda sobre esta rota da Nova Ituiutaba – Terminal Central, a mesma atende com enfoque bairros que possuem características bem distintas, onde indo mais adiante, pode-se até as separar em dois agrupamentos. Em ambas o veículo atende bairros predominantemente residenciais com altas taxas de densidade demográfica, embora um grupo possua uma faixa de renda um pouco mais elevada que o outro.

Em sequência, com a rota 7 (Figura 25) Junqueira – Terminal Central, nota-se que a sua presença se faz percorrendo dentro da malha urbana os bairros, Alcides Junqueira, Independência, Brasil, Gilca Vilela Cancelli, Eldorado, Jardim do Rosário, Camargo e centro, realizando enfim o seu retorno para o ponto inicial. Em relação aos bairros que são atendidos durante o deslocamento do veículo por esta rota, compreendeu-se que em sua grande maioria a



população presente nestes dispõem de uma demanda mediana acerca da utilização deste aparato.

Figura 25: Mapa da Rota 07 - JUNQUEIRA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

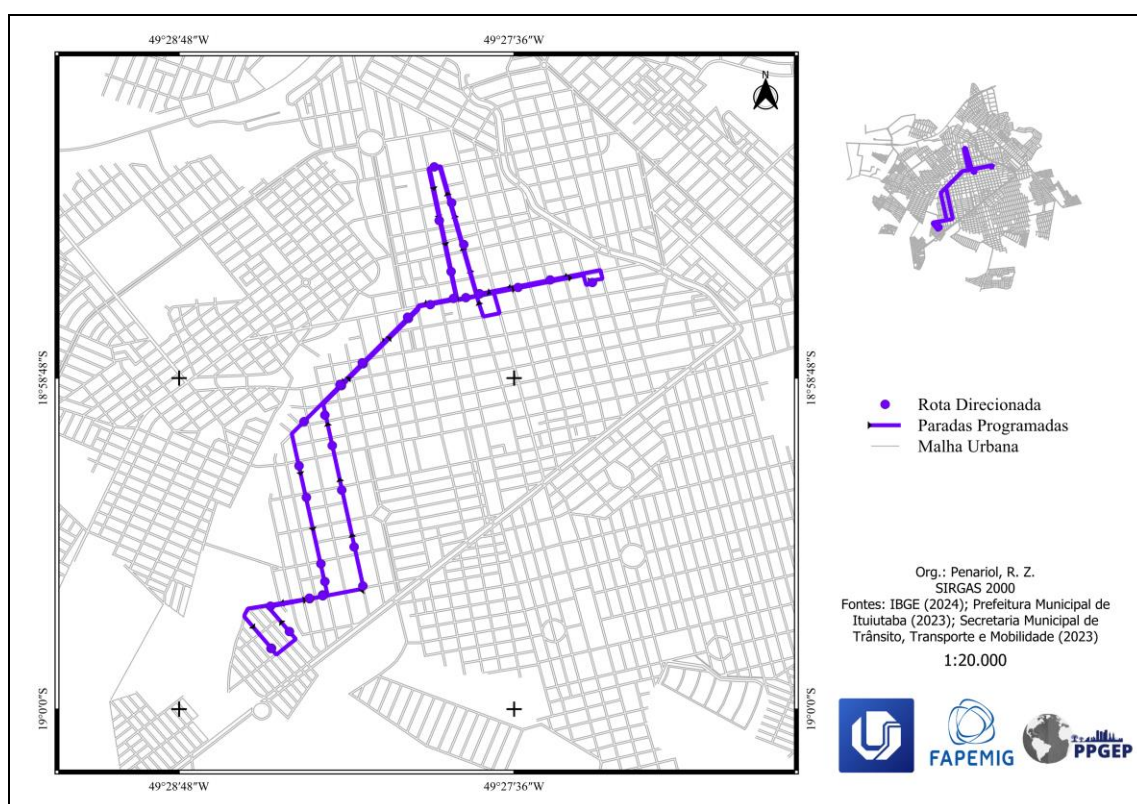
Esta questão está diretamente ligada ao que se percebe individualmente ocorrendo em outras rotas do município. Por se tratar de uma população que não possui em sua grande maioria de uma renda tão baixa como a vista em outras localidades, o uso do transporte público ocorre como sendo uma alternativa mais econômica para estes indivíduos, sendo que, não necessariamente essa se faz como sendo a única forma de deslocamento possível para eles dentro da malha urbana.

Ainda sobre esta linha, a mesma possui para o município uma grande importância pois atende aos estudantes da universidade que fica localizada no bairro Tupã, próximo aos bairros do Nova Ituiutaba. A mesma possui inclusive um horário específico no termino do horário de aulas do período noturno onde muitos alunos demandam deste serviço para se deslocar até suas residências.

Justamente devido a esta questão de que neste horário em específico exista este veículo em operação na rota, verifica-se devido ao conhecimento *in locuo* diversas reclamações pois, o percurso realizado por este veículo, tenha que atender aos usuários que possuem o destino diversas localidades do município que acabam por, intencionalmente, cobrir regiões que extrapolam o perímetro de sua rota estipulada para outros horários.

Para a rota 8 (Figura 26) Natal – Terminal Central, visualiza-se através do percurso representado no mapa que para esta em questão os bairros a serem percorridos é o Bairro Natal, Jerônimo Mendonça e Centro, possibilitando em seguida seu retorno para o primeiro. Esta rota configura-se como sendo aquelas que possuem uma alta demanda devido principalmente aos fatores que envolvem a baixa renda dos moradores destes bairros, sendo para um deles o elemento mais ativo.

Figura 26: Mapa da Rota 08 - NATAL - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

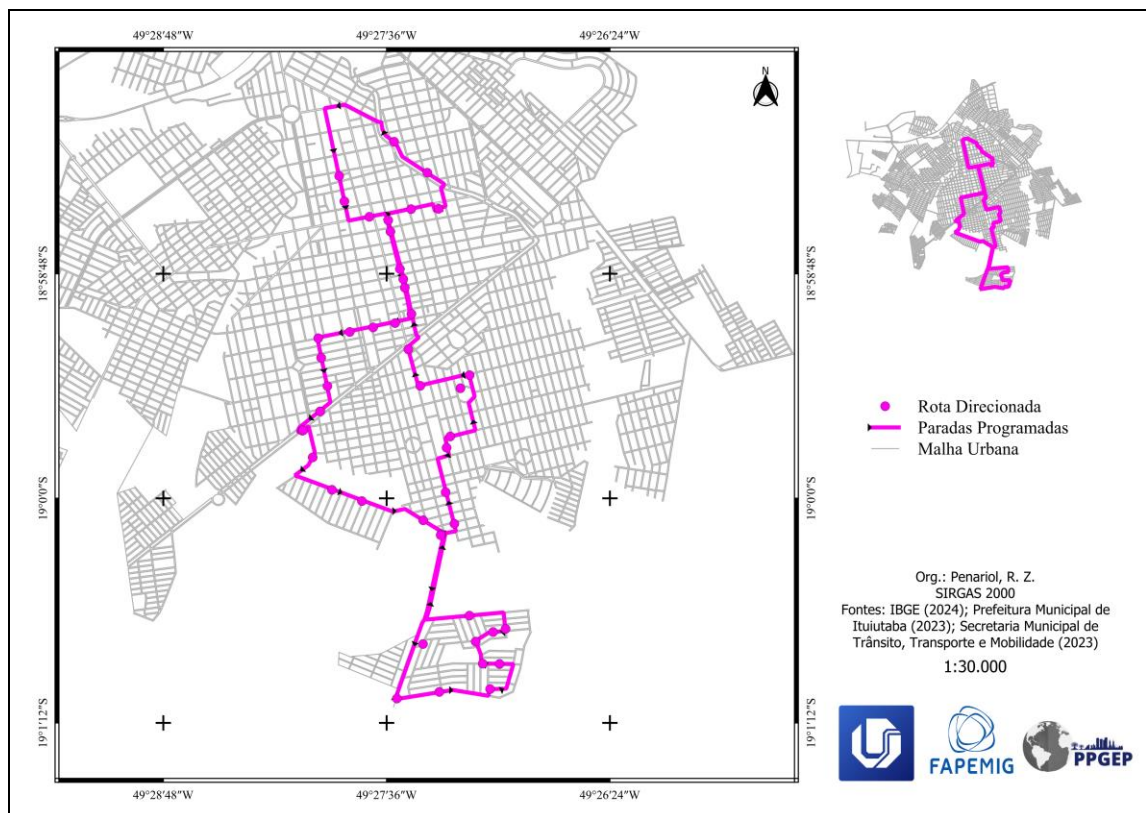
Devido a estas características destes bairros serem tão intensas, percebe-se que o veículo que opera nesta rota não necessariamente se desloca grandes distancias para conseguir atender a demanda desta região, e ainda mais com o agravante de que a posição do bairro dentro

da malha urbana também auxilia que recurso chegue com ainda mais efetividade e presença nestes bairros, tornando-o assim capaz de suprir com as necessidades da população sem que houvesse a necessidade de se instaurar mais um veículo operando.

Ou seja, ao se colocar o enfoque a esta conjunto que tanto necessita, aproveitando-se da localização dentro da malha urbana, fez-se assim que o atendimento ocorresse sem que houvesse a necessidade de onerar mais a estrutura de transporte público municipal.

Para a nota 9 (Figura 27) Baduy-Nova Ituiutaba-Terminal Central, percebe-se que para o funcionamento da estrutura deste deslocamento, o onibus percorre assim os bairros Nova Ituiutaba I, Nova Ituiutaba III, Nova Ituiutaba IV, Nova Ituiutaba II, Tupã, Independência, Carvalho, Setor Sul, Centro, Elândia, Santa Maria, Gerson Badui I, seguindo novamente para o ponto de início.

Figura 27: Mapa da Rota 09 - BADUY - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Observando e analisando o mapa, percebe-se que esta rota não possui grandes distinções quando se comparado a rota 6 visto que os elementos de maior relevância presentes na citada anteriormente permanecem presentes nesta rota.

Dessa forma, entende-se que ela possui em grande parte as mesmas demandas sendo que a sua necessidade, assim como já citado, se dá por suprir a demanda existente por parte da população residente de um conjunto de bairros.

O elemento de maior diferenciação desta em relação a rota 6 se já pela substituição da cobertura dos bairros Elândia e Santa Maria, pelo bairro Gerson Baduy I que pela sua estrutura não necessariamente possui uma demanda circunstancial acerca da utilização do transporte público, mas que advindo da necessidade citada anteriormente, afim de se realizar uma melhor cobertura da malha urbana, optou-se por tratar esta rota da maneira de como se pode observar.

Vale ressaltar, que possivelmente em um breve momento haverá a necessidade de se realizar uma alteração nesta rota, visto que, novos bairros residenciais estão sendo zoneados.

Desta maneira, resulta-se que a rota em questão juntamente com a rota 6 possui altas demandas, principalmente no que se refere aos horários de “pico” onde acrescenta-se que através de uma melhor análise, conclui-se inclusive a eminente necessidade de se inserir mais um veículo operando nestes horários totalizando assim 3 veículos operando nesta área da cidade.

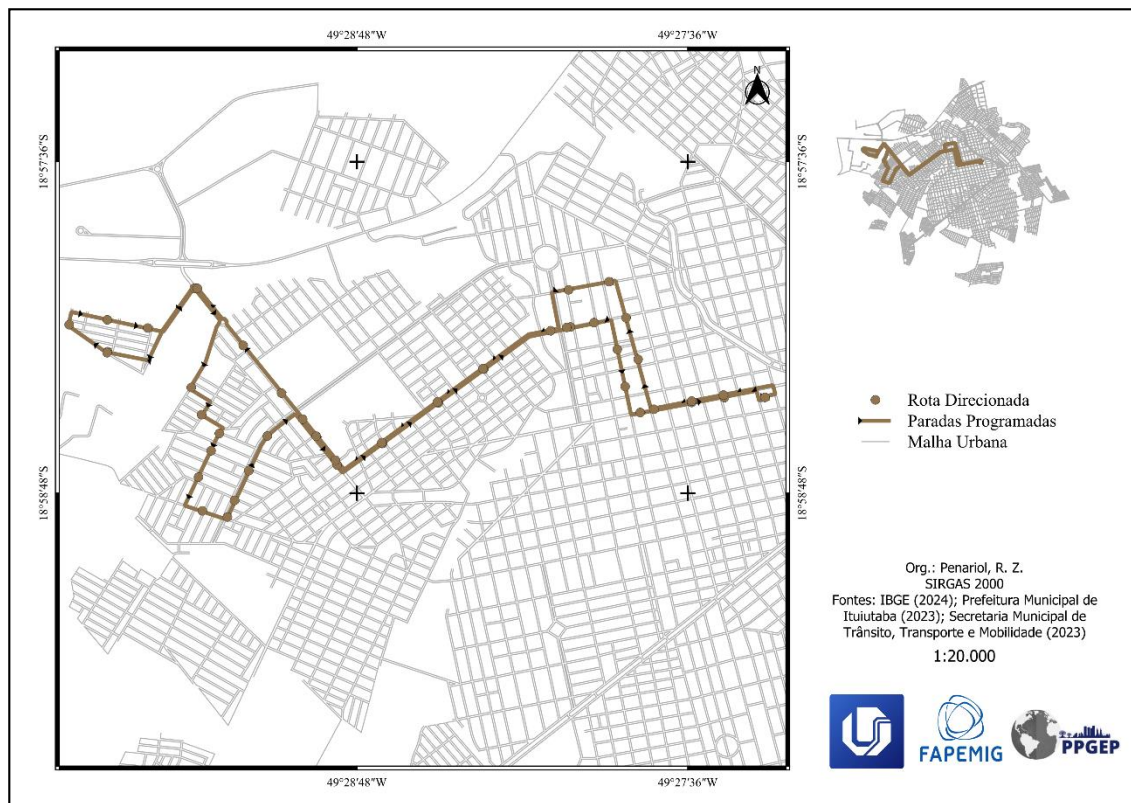
Acredita-se que o motivo pelo qual ainda não se inseriu mais um veículo operando nesta rota se dá devido ao fato de que os bairros Nova Ituiutaba II e Nova Ituiutaba IV provenientes de políticas públicas de auxílio foram inauguradas recente, onde o processo de ocupação dos bairros ainda vem ocorrendo, aumentando-se assim ainda mais a demanda futura de inserção de mais um veículo, como mencionado anteriormente.

Como agravante, releva-se que através da compreensão acerca dos planejamentos municipais, o contingente de crescimento urbano será direcionado para a aquela região, tornando-o ainda mais complexo quando somadas outros possíveis elementos que porventura possam surgir.

Por fim na rota 10 (Figura 28), através das informações obtidas pelo processo metodológico, percebe-se que o mesmo percorre em sua estrutura pelos bairros Jardim Europa II, Jardim Europa, Lagoa Azul, Hélio, Platina e centro, retornando em seguida para primeiro.



Figura 28: Mapa da Rota 10 - JARDIM EUROPA 2 - TERMINAL CENTRAL do município de Ituiutaba/MG.



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

Esta rota em questão possui características similares às encontradas por exemplo, na rota 7, onde verifica-se uma população que faz uma demanda razoável acerca do uso do veículo que percorre esta rota, contudo, existem alguns elementos como a capacidade da Avenida Napoleão Faissol em disponibilizar trabalho e serviços, visto que, esta região possui empresas relevantes para o município de Ituiutaba/MG.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Abordar o tema de transporte público na cidade de Ituiutaba/MG, torna-se um assunto de extrema importância, dada a gama de fatores que permeiam essa temática, como por exemplo, a importância da cidade e do município como um todo, para o pontal do Triângulo Mineiro, a representatividade político administrativa, a qual destaca o recorte espacial em análise, uma vez que é a única cidade no Pontal do Triângulo Mineiro, que oferta um transporte público gratuito, e, inclusive pelo tamanho da área urbana, propriamente dita.

Nesse sentido, em relação a estrutura dos pontos de “parada” existentes ao longo dos itinerários do transporte público municipal, pode-se apontar diversos cenários, desde a apresentação de uma estrutura mínima, contendo cobertura, piso, acessibilidade, iluminação, até situações de descaso, com precariedade na manutenção, falta de acessibilidade, entre outros aspectos.

No que tange a abrangência das rotas do transporte público dentro da malha urbana de Ituiutaba/MG, a mesma apresenta uma distribuição bastante significativa, percorrendo a maior parte dos bairros da cidade, mas que no entanto, isso acarretou em um maior tempo, para se alcançar de um ponto ao outro, mesmo com a integração do terminal central, tornando as viagens com uma significativa demora principalmente para os usuários que desejam deslocar-se de um bairro mais afastado para outro bairro também afastado, e que requer realização de conexão no terminal central.

Em relação ao mapeamento do itinerário das rotas de transporte público da cidade de Ituiutaba/MG, conseguiu-se elaborar o mesmo, de forma didática, e pretende-se disponibilizar ao poder público municipal, na forma de produtos gerados a partir do desenvolvimento desta pesquisa, propiciando à usuários a sua compreensão de forma didática e clara. É de conhecimento dos pesquisadores, a existência de um aplicativo para *smartphones on-line*, que indica os roteiros aos usuários.

Entretanto, vindo ao encontro das demandas sociais, e atendimento ao público desprovido de acesso a aparelhos smartphones conectados à internet, tais mapas foram gerados para suprir essa demanda, de forma clara, objetiva e que visa auxiliar no cotidiano dos usuários.

Deve-se enfatizar que o percurso metodológico adotado, foi adequado, corroborando com o alcance dos objetivos propostos, sendo primordial, desde a seleção da temática e sua problematização, referencial teórico, trabalho de campo, sendo essa uma etapa, onde percorreu-se todos os itinerários, realizando anotações de tempo, duração e apontamentos das estruturas

das “paradas” do transporte público gratuito, e por fim, a elaboração do mapeamento dos referidos itinerários com o auxílio do *software* de domínio público, QGIS.

Assim, têm-se em Ituiutaba/MG, um exemplo moderno de oferta de transporte público gratuito, ou seja, sua proposição e idealização segue padrões de grandes cidades, propiciando aos usuários um deslocamento sem ônus financeiro, que para a realidade do cenário brasileiro, no que tange a economia doméstica, gera um impacto muito significativo, e desonerar os usuários em geral desse gasto, é promover uma acessibilidade a mobilidade a todos os cidadãos, independentemente de sua classe social, mas que certamente, é de extrema importância para aqueles com menor poder aquisitivo.

Entretanto, apesar da sua gratuidade, e modelo moderno, alguns elementos percorridos anteriormente, ao longo da pesquisa, apontaram a necessidade de uma manutenção tanto nos veículos utilizados no transporte público gratuito de Ituiutaba/MG, quanto dos pontos (paradas) no que se refere a estrutura, como piso, iluminação, proximidade das vias de acesso, entre outros.

Além da necessidade de tempo dispensado para a locomoção via transporte público na cidade de Ituiutaba, ter sido maior, com a integração entre as linhas, deve-se apontar ainda, a necessidade de uma forma de informar aos usuários o itinerário, que não seja necessariamente através da utilização de smartphones conectados à internet, pois além de muitas pessoas podem ou não possuir esse tipo de equipamento, ou não ter acesso a internet, ou ainda não possuírem conhecimento e escolaridade para o manuseio de tais ferramentas de informação.

Nesse sentido, os mapas gerados nesta pesquisa, demonstrando através da cartografia temática coroplética os itinerários, e que serão disponibilizados ao poder público municipal, poderão colaborar para todos os usuários do transporte público gratuito da cidade de Ituiutaba na compreensão do percurso e pontos de paradas realizados, facilitando assim sua acessibilidade e comunicação entre os usuários e as rotas percorridas.

Diante do exposto, as análises acerca da mobilidade urbana em Ituiutaba/MG, com ênfase no transporte público gratuito, permitiram conhecer ao longo do desenvolvimento da pesquisa, os elementos que alicerçam todo o processo, principalmente, no que tange ao dispêndio de tempo e abrangência dos itinerários e sua respectiva estrutura, constituindo assim, em detecções como aumento do tempo para deslocamento de um ponto ao outro dentro da cidade, necessidade de adequação na estrutura de alguns pontos (paradas) do transporte público gratuito, e por fim, a informação para os usuários do itinerário, principalmente, no que refere-se ao alcance de tal informação para todos os cidadãos, escolarizados ou não, mas que possam

deslocar-se confiantes, no menor tempo possível ao utilizarem desse importante serviço público no que se refere ao deslocamento.

Com essas pequenas adequações apontadas ao longo da pesquisa, certamente, o modelo de oferta de transporte público gratuito de Ituiutaba/MG, passará a ocupar um patamar de destaque no cenário nacional, principalmente, por tratar-se de uma cidade no interior do país, que possibilita aos usuários, uma forma de acesso de mobilidade urbana funcional, prática, moderna e que atende aos anseios da população local, e a todos aqueles que necessitarem desse tipo de deslocamento quando estiverem na cidade, seja, por um curto ou longo período, mas que certamente, terão consigo, experiências de satisfação e atendimento às suas demandas. Isso vem justamente ao encontro, das inferências já percorridas na pesquisa, da importância e destaque do município e conseqüentemente da cidade de Ituiutaba, para o Triângulo Mineiro em relação às demais unidades político-administrativas localizadas nas proximidades.

## 6. REFERÊNCIAS

- AGUIAR, E. M de. **Análise crítica dos indicadores de eficiência e eficácia propostos para avaliação de sistemas de transporte público urbano**. 1985. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1985.
- AZAMBUJA, A. M. V. **Análise de eficiência na gestão do transporte urbano por ônibus em municípios brasileiros**. Tese de doutoramento, UFSC, Florianópolis, SC. 2002.
- BICALHO, M. A dívida social no transporte coletivo. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, São Paulo, 20, pp. 33-41, 3º Trimestre. 1998.
- BOWERSOX, D. J.; CALABRO, P. J.; WAGENHEIM, G. D.. *Introduction to Transportation*, New York, Macmillan. 1981.
- BRASIL. **Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN**. RESOLUÇÃO Nº 605, DE 24 DE MAIO DE 2016. Substitui os Anexos I e II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2012. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao6052016.pdf> Acesso em: 08/2024.
- BRASIL. **Constituição Federal (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- BRASIL. **Lei 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: nov/2024.
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acessado em: nov/2024.
- BRASILEIRO, A. A moderna empresa de ônibus urbanos no Brasil. **Revistas dos Transportes Públicos – ANTP**, São Paulo, 18, pp. 39-51, 2º Trimestre. 1996.
- BRINCO, Ricardo. Tarifação e gratuidade no transporte público urbano. **Indicadores Econômicos FEE**, v. 45, n. 2, p. 79-96, 2018.
- CAMPOS, V. B., et al. – “Proposta de Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável Relacionando Transporte e Uso do Solo”, in **1º. Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável**, Un. São Paulo, Brasil, 2005.
- CAMPOS, V. B. – “Uma Visão da Mobilidade Sustentável”, in **Revista dos Transportes Públicos**, ANTP, Ano 28, 2º. trimestre, São Paulo, 2006. Disponível em: [http://www.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/\(3\)UMAVISAODAMOBILIDADE.pdf](http://www.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/(3)UMAVISAODAMOBILIDADE.pdf). Acessado em: dez/2024.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil, **TRANSPORTES**, 20 (1), pp.31–40. 2012.

CORREA DIAZ, GERMÁN. Transporte y Ciudad. **EURE (Santiago)**, Santiago , v. 36, n. 107, p. 133-137, abr. 2010 . Disponível em: <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612010000100008&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612010000100008&lng=es&nrm=iso)>. Acessado em: nov/2024. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000100008>.

DRUCIAKI, V. P. **Transporte Público Metropolitano nas Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da Mobilidade Espacial**. 2014. Tese (doutorado). Universidade Estadual Paulista. Instituto de Geociências. Rio Claro, 2014.

FARIA, C. A. **Avaliação do nível de serviço do transporte coletivo urbano sob o ponto de vista do usuário: o enfoque multivariado**. Tese de doutoramento, EDUSP, São Paulo. 1991.

FENSTERSEIFER, J. E. Eficiência e Eficácia no transporte público urbano. **Revista dos transportes público – ANTP**, 9 (34), pp. 7-23. 1986.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. Transporte Público Urbano - São Carlos **RiMa**, ISBN 85-86552-88-7. 2004.

GOMES, L. F. M.; ARAYA, M. C. G.; CARIGNANO, C. **Tomada de decisões em cenários complexos**. São Paulo: Cengage Learning. 2004.

GUTIÉRREZ, A. *Política de transporte público en la ciudad de los '90. Reglamentación y concentración empresarial en el autotransporte metropolitano de Buenos Aires*. **TRANSPORTES**, [S. l.], v. 14, n. 1, 2006. DOI: 10.14295/transportes.v14i1.55. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/55>. Acessado em: nov/2024.

HERNÁNDEZ, D. Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. **Revista de la CEPAL**, v. 2017, n. 122, p. 165-184, 2017.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, **Dados Censo demográfico 2010**. 2023. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso: dez/2024.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, **Dados Censo demográfico 2022**. 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/c904d60a-0cd4-4556-a0ab-f3bbf9b9d3ee>. Acesso: dez/2024.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Censo Demográfico 2022. **Agência IBGE de notícias**. 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/40267-noticia-base-de-logradouros-censo-2022>. Acessado em: dez/2024.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE; Ministério dos Transportes; SENATRAN. **Frota anual de Veículos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120> Acesso: dez/2024.

KARLAFTIS, M. G.; TSAMBOULAS, D. Efficiency measurement in public transport: Are findings specification sensitive? *Transportation Research Part A*, 46, pp. 392–402. 2012.

LANGENBUCH, J. R. **A falta de conforto nos ônibus urbanos.** *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP 77, pp. 73-84. 1997.

LERNER, J. **Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano.** Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). 2009. Disponível em: <http://brtbrasil.org.br/index.php/referencias/publicacoes/119-avaliacao-comparativa-dasmodalidades-de-transporte-publico-urbano#.U-yjHvm-3pk>. Acesso: dez/2024.

LIMA Jr., O. F. **Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimento para diagnóstico.** Tese de doutoramento, EDUSP, São Paulo. 1995.

MOURA, A. E. S. de. Mobilidade e justiça: o transporte público como veículo da dignidade. **Tese de Doutorado.** Brasília: Instituto Brasileiro Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa, 2023.

OUM, T. H.; TRETHERWAY, M. W.; WATERS II, W. G. Concepts, Methods and Purposes of Productivity Measurement in Transportation. *Transportation Research Part A:Policy and Practice*, 26 (6), pp. 493-505. 1992.

RODRIGUES, J. P. Completely Motorized Network - **THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS.** 2017. Disponível em: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/type1.html> Acesso: dez/2024.

ROLNIK, R. et al. **Estatuto da Cidade:** instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza. *Estatuto da cidade: novas perspectivas para a reforma urbana*, p. 5-9, 2001.

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

SUELO URBANO. Carta Mundial pelo Direito à Cidade. Disponível em: <<https://www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/08/Carta-Mundial-pelo-Direito-%C3%A0-Cidade.pdf>>. Acessado em: dez/2024.

VACCARI, L. S.; FANINI, V. **Mobilidade urbana.** Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná—CREA-PR. Curitiba, 2011.

VERA, L. A N.; FISCHMANN, A. A. Aspectos organizacionais e institucionais relevantes na gestão e operação do sistema de transporte urbano da cidade de Curitiba - Brasil.

CONGRESO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO, X, 1999, p. 462-469.

VUCHIC, R. V. **Urban Transit: Operations, Planning and Economics.** John Wiley & Sons Inc., New Jersey (USA), pp. 529 – 544. 2005.

ZAHAVALI, Y.; LANG, P. J. **Traveltime Budgets and Mobility in Urban.** Final Report Federal Highway Administration - Office of Highway Planning - Washington DC. 1974.



**WAISMAN, J. Avaliação de desempenho de sistemas de ônibus, em cidades de porte médio, em função de sua produtividade, eficiência operacional e qualidade dos serviços.** São Carlos, 1985. Tese de Doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos – EESC, USP, 1985.



## 7. ANEXOS

Anexo 1: Material referente a cada rota do transporte público de Ituiutaba/MG em 2024.

### Rota 01 - NADIME DERZE - TERMINAL CENTRAL



Atualizado em 27/02/2024 22:51

**HORÁRIOS CARRO 01 / LINHA 01 – NADIME DERZE ⇄ TERMINAL CENTRAL**  
Das 06h às 09h - pela manhã são dois carros circulando. [Clique aqui para ver o carro 2](#)

Bairros atendidos: Buritis – Nadime Derze I – Nadime Derze II – Residencial Inocêncio Franco – Universitário – Novo Horizonte – Centro.

**CARRO 01 – LINHA 001 – NADIME DERZE / TERMINAL CENTRAL**  
Segunda a sábado

Nº volta	Buritis	Nadime Derze 1	Nadime Derze 2	Inocêncio Franco	Setor Universitário	TERMINAL	CENTRO	TERMINAL	Setor Universitário	Novo Horizonte	Buritis
1	06:00	06:05	06:10	06:15	06:20	06:30	06:35	06:45	06:50	06:55	07:00
2	07:00	07:05	07:10	07:15	07:20	07:30	07:35	07:45	07:50	07:55	08:00
3	08:00	08:05	08:10	08:15	08:20	08:30	08:35	08:45	08:50	08:55	09:00



A partir das 09h a rota passa a ser feita com um carro. [Clique aqui para ver os horários e pontos.](#)

**PONTOS CARRO 01 / LINHA 01 – NADIME DERZE ⇄ TERMINAL CENTRAL**

- Rua José Gouveia Franco (em frente à Farmácia Cruzeiro)
- Av. Guajajaras em frente ao nº 235 (J&C mercearia) esq. c/ Rua Pataxós
- Rua Maria das Graças Jorge Fazolino em frente ao nº 201
- Rua Maria das Graças Jorge Fazolino em frente ao nº 410
- Rua Maria das Graças Jorge Fazolino nº 606
- Rua Dr. José de Paula de Castro em frente ao nº 122 (abrigo instalado)
- Rua Alberto Novais esq. c/ Dr. José de Paula de Castro
- Rua Alberto Novais esq. c/ Rua Maria das Graças Jorge Fazolino
- Rua Alberto Novais nº 648
- Av. José Gouveia Franco (em frente à padaria)
- Av. José Gouveia Franco (abrigo antes da Rua Cândida Olívia Vilela Franco)
- Rua Belarmina Freitas Franco esq. c/ Rua Alair Franco de Carvalho
- Av. Atalide Quirino Ribeiro nº 1591 (logo após cruzamento c/ a Rua Ceará)
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à quadra da APAE)
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à UEMG, abrigo instalado)
- Av. José João Dib, após esq. Av. Francisco Salviano Pinto
- TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 1 de 7



Atualizado em 27/02/2024 22:51

- Av. 17 entre Ruas 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
- Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Gabarito, abrigo instalado)
- Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
- Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
- Rua 22 esq. c/ Av. 7
- Av. 5 (em frente ao Bretas)
- Rua 20 entre Av. 7 e 9 nº 730
- Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
- Av. 17 entre Ruas 20 e 22 (muro da Escola João Pinheiro, abrigo instalado)
- Av. 17 entre Av. 30 e 32 (em frente ao Armazém do Móvel)
- TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
- Av. José João Dib nº 2664
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à UEMG)
- Av. Geraldo Alves Tavares (Próximo à FAC+)
- Contorno Pracinha em frente ao nº 61
- Rua José Gouveia Franco (em frente à Farmácia Cruzeiro)

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 2 de 7

**HORÁRIOS CARRO 02 / LINHA 01 – NADIME DERZE ⇄ TERMINAL CENTRAL**  
Das 06h às 09h - pela manhã são dois carros circulando. [Clique aqui para ver o carro 1](#)

**Bairros atendidos:** Boa Esperança – Santa Edwiges – Portal do Cerrado – Canaã I – Canaã II – Residencial Inocência Franco – Universitário – Novo Horizonte – Centro.

CARRO 02 – LINHA 001 – NADIME DERZE / TERMINAL CENTRAL											
Segunda a sábado											
Nº volta	Buritit	Santa Edwiges	Canaã 1	Canaã 2	Setor Universitário	TERMINAL	CENTRO	TERMINAL	Setor Universitário	Novo Horizonte	Buritit
1	06:00	06:05	06:10	06:15	06:20	06:30	06:35	06:45	06:50	06:55	07:00
2	07:00	07:05	07:10	07:15	07:20	07:30	07:35	07:45	07:50	07:55	08:00
3	08:00	08:05	08:10	08:15	08:20	08:30	Segue para garagem				

A partir das 09h a rota passa a ser feita com um carro. [Clique aqui para ver os horários e pontos.](#)

**PONTOS CARRO 02 / LINHA 01 – NADIME DERZE ⇄ TERMINAL CENTRAL**

- Rua José Gouveia Franco (em frente à Farmácia Cruzeiro)
- Av. José Gouveia Franco após esquina C-11
- Av. José Gouveia Franco após esquina C-17
- Rua Zulmira Alves Machado em frente Syngenta
- Rua José Marra de Moraes eq. c/ Rua Zulmira Machado
- Rua Ver. Horácio Ferreira Paiva eq. c/ Rua José Marra
- Rua Ver. Horácio Ferreira Paiva eq. Mário Marquez Andrade
- Rua Corbiano J. Amaral eq. c/ Rua Osório Vieira (antes da esquina)
- Rua Isaura Franco Junqueira eq. c/ Rua Corbiano
- Av. Rubens Marques de Andrade, eq. c/ Rua Mário Marquez
- Av. Rubens Marques de Andrade, eq. c/ Rua Alvares Maciel (antes da esquina)
- Rua PC-1, oposto ao nº 12
- Rua C-6 eq. c/ Av. C-15
- Rua C-6 eq. c/ C-11, próximo ao Sup. Pontual
- Av. C-7 nº 267 (Creche)
- Av. C-7 nº 104

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 3 de 7

- Av. José Gouveia Franco após eq. C-11
- Av. José Gouveia Franco (em frente à padaria)
- Av. José Gouveia Franco (abrigo antes da Rua Cândida Olívia Vilela Franco)
- Rua Belarmine Freitas Franco eq. c/ Rua Alaor Franco de Carvalho
- Av. Ataíde Quirino Ribeiro nº 1591 (logo após cruzamento c/ a Rua Ceará)
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à quadra da APAE)
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à UEMG, abrigo instalado)
- Av. José João Dib, após eq. Av. Francisco Salviano Pinto
- 25. TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
- Av. 17 entre Ruas 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
- Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Gabarito, abrigo instalado)
- Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
- Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
- Rua 22 eq. c/ Av. 7
- Av. 5 (em frente ao Bretas)
- Rua 20 entre Av. 7 e 9 nº 730
- Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
- Av. 17 entre Ruas 20 e 22 (muro da Escola João Pinheiro, abrigo instalado)
- Av. 17 entre Av. 30 e 32 (em frente ao Armazém do Móvel)
- 36. TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
- Av. José João Dib nº 2664
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à UEMG)
- Av. Geraldo Alvares Tavares (Próximo à FAC+)
- Contorno Pracinha em frente ao nº 61
- Rua José Gouveia Franco (em frente à Farmácia Cruzeiro)

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 4 de 7

**HORÁRIOS DA LINHA 01 - NADIME DERZE ⇄ TERMINAL CENTRAL**  
Das 09h às 21h

**Bairros atendidos:** Buritis – Nadime Derze I – Nadime Derze II – Santa Edwiges – Boa Esperança - Portal do Cerrado – Canaã I – Canaã II – Residencial Inocência Franco – Setor Universitário – Novo Horizonte – Centro.

LINHA 001 - NADIME DERZE / TERMINAL CENTRAL											
Segunda a sexta-feira											
Nº volta	Buritis	Nadime Derze 1	Nadime Derze 2	Sta. Edwiges	Canaã	TERMINAL	CENTRO	TERMINAL	Setor Universitário	Novo Horizonte	Buritis
1	09:00	09:05	09:10	09:15	09:20	09:30	09:35	09:45	09:50	09:55	10:00
2	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:30	10:35	10:45	10:50	10:55	11:00
3	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:30	11:35	11:45	11:50	11:55	12:00
4	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:30	12:35	12:45	12:50	12:55	13:00
5	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:30	13:35	13:45	13:50	13:55	14:00
6	14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:30	14:35	14:45	14:50	14:55	15:00
7	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:30	15:35	15:45	15:50	15:55	16:00
8	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:30	16:35	16:45	16:50	16:55	17:00
9	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:30	17:35	17:45	17:50	17:55	18:00
10	18:00	18:05	18:10	18:15	18:20	18:30	18:35	18:45	18:50	18:55	19:00
11	19:00	19:05	19:10	19:15	19:20	19:30	19:35	19:45	19:50	19:55	20:00
12	20:00	20:05	20:10	20:15	20:20	20:30	20:35	20:45	20:50	20:55	21:00

LINHA 001 - NADIME DERZE / TERMINAL CENTRAL											
Sábado											
Nº volta	Buritis	Nadime Derze 1	Nadime Derze 2	Sta. Edwiges	Canaã	TERMINAL	CENTRO	TERMINAL	Setor Universitário	Novo Horizonte	Buritis
1	09:00	09:05	09:10	09:15	09:20	09:30	09:35	09:45	09:50	09:55	10:00
2	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:30	10:35	10:45	10:50	10:55	11:00
3	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:30	11:35	11:45	11:50	11:55	12:00
4	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:30	12:35	12:45	12:50	12:55	13:00
5	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:30	13:35	13:45	13:50	13:55	14:00
6	14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:30	14:35	14:45	14:50	14:55	15:00

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 5 de 7

**PONTOS DA LINHA 01 - NADIME DERZE ⇄ TERMINAL CENTRAL**

- Rua José Gouveia Franco (em frente à Farmácia Cruzeiro)
- Av. Guajajaras em frente ao nº 235 (J&C mercearia) eq. c/ Rua Pataxós
- Rua Maria das Graças Jorge Fazolino em frente ao nº 201
- Rua Maria das Graças Jorge Fazolino em frente ao nº 410
- Rua Maria das Graças Jorge Fazolino nº 606
- Rua Dr. José de Paula de Castro em frente ao nº 122 (abrigo instalado)
- Rua Alberto Novais eq. c/ Dr. José de Paula de Castro
- Rua Alberto Novais eq. c/ Rua Maria das Graças Jorge Fazolino
- Rua Alberto Novais nº 648
- Rua Zulmira Alves Machado em frente Syngenta
- Rua José Marra de Moraes eq. c/ Rua Zulmira Machado
- Rua Ver. Horácio Ferreira Paiva eq. c/ Rua José Marra
- Rua Ver. Horácio Ferreira Paiva eq. Mário Marquez Andrade
- Rua Corbiano J. Amaral eq. c/ Rua Osório Vieira (antes da esquina)
- Rua Isaura Franco Junqueira eq. c/ Rua Corbiano
- Av. Rubens Marques de Andrade, eq. c/ Rua Mário Marquez
- Av. Rubens Marques de Andrade, eq. c/ Rua Alvares Maciel (antes da esquina)
- Rua PC-1, oposto ao nº 12
- Rua C-6 eq. c/ Av. C-15
- Rua C-6 eq. c/ C-11, próximo ao Sup. Pontual
- Av. C-7 nº 267 (Creche)
- Av. C-7 nº 104
- Av. José Gouveia Franco após eq. C-11
- Av. José Gouveia Franco (em frente à padaria)
- Av. José Gouveia Franco (abrigo antes da Rua Cândida Olívia Vilela Franco)
- Rua Belarmina Freitas Franco eq. c/ Rua Alaor Franco de Carvalho
- Av. Atalide Quirino Ribeiro nº 1591 (logo após cruzamento c/ a Rua Ceará)
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à quadra da APAE)
- Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à UEMG, abrigo instalado)
- Av. José João Dib, após eq. Av. Francisco Salviano Pinto

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 6 de 7

- 31. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
- 32. Av. 17 entre Ruas 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
- 33. Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Gabarito, abrigo instalado)
- 34. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
- 35. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
- 36. Rua 22 esq. c/ Av. 7
- 37. Av. 5 (em frente ao Bretas)
- 38. Rua 20 entre Av. 7 e 9 nº 730
- 39. Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
- 40. Av. 17 entre Ruas 20 e 22 (muro da Escola João Pinheiro, abrigo instalado)
- 41. Av. 17 entre Av. 30 e 32 (em frente ao Armazém do Móvel)
- 42. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
- 43. Av. José João Dib nº 2664
- 44. Av. Geraldo Moisés da Silva (em frente à UEMG)
- 45. Av. Geraldo Alvares Tavares (Próximo à FAC+)
- 46. Contorno Pracinha em frente ao nº 61
- 47. Rua José Gouveia Franco (em frente à Farmácia Cruzeiro)

## Rota 02 - GARDÊNIA - TERMINAL CENTRAL



Atualizado em 02/11/2024



### HORÁRIOS DA LINHA 02 - GARDÊNIA ⇄ TERMINAL CENTRAL

LINHA 002 - GARDÊNIA / TERMINAL CENTRAL					
Segunda a sexta-feira					
Nº da volta	Gardênia	Drummond I	Progresso	TERMINAL	CENTRO
1	06:00	06:10	06:20	06:25	06:30
2	07:00	07:10	07:20	07:25	07:30
3	08:00	08:10	08:20	08:25	08:30
4	09:00	09:10	09:20	09:25	09:30
5	10:00	10:10	10:20	10:25	10:30
6	11:00	11:10	11:20	11:25	11:30
7	12:00	12:10	12:20	12:25	12:30
8	13:00	13:10	13:20	13:25	13:30
9	14:00	14:10	14:20	14:25	14:30
10	15:00	15:10	15:20	15:25	15:30
11	16:00	16:10	16:20	16:25	16:30
12	17:00	17:10	17:20	17:25	17:30
13	18:00	18:10	18:20	18:25	18:30
14	19:00				

LINHA 002 - GARDÊNIA / TERMINAL CENTRAL					
Sábado					
Nº da volta	Gardênia	Drummond I	Progresso	TERMINAL	CENTRO
1	07:00	07:10	07:20	07:25	07:30
2	08:00	08:10	08:20	08:25	08:30
3	09:00	09:10	09:20	09:25	09:30
4	10:00	10:10	10:20	10:25	10:30
5	11:00	11:10	11:20	11:25	11:30
6	12:00	12:10	12:20	12:25	12:30
7	13:00	13:10	13:20	13:25	13:30
8	14:00				

### PONTOS DA LINHA 02 - GARDÊNIA ⇄ TERMINAL CENTRAL

1. Av. Pres. Roosevelt (CRAS Maria Vilela)
2. Av. Brasil próximo ao nº 369 (chegando na rotatória)
3. Av. Brasil esq. c/ Rua Xerente
4. Rua RD 51 (Drummond II) entre Rua RD 34 e RD 40
5. Av. Arlindo Maximiliano de Almeida em frente à Rua RD 35
6. Rua RD 23 (Drummond I) esq. c/ Rua RD 06
7. Rua RD 17 em frente ao nº 227
8. Rua RD 2 esq. c/ Rua RD 09
9. Rua RD 9 esq. c/ Av. Arlindo Maximiliano de Almeida
10. Av. Athaide Quirino Ribeiro entre Rua Telê Barbosa e Rua Quinzinho Carvalho
11. Av. Athaide Quirino Ribeiro esq. c/ Rua Cincinato Lourenço Freire
12. Av. Athaide Quirino Ribeiro esq. c/ Rua Osmar Borges dos Santos



13. Rua Tupaciguara, em frente ao nº 186
14. Av. Brasil eq. c/ Rua Xavantes
15. Rua Abigail A. Carvalho eq. c/ Rua Dr. Ademar de Barros
16. Rua Cesareia eq. c/ Rua Pará
17. Rua Cristina Diniz França (Continuação da Rua Cesareia) Próximo ao Café Tijuano
18. Av. Governador José de Magalhães Pinto, nº590 (em frente a Agronata)
19. Av. Governador José de Magalhães Pinto (Porta da Autoclã)
20. Rua Rosa Moraes após via marginal
21. Rua Gilson Vilela Cancela eq. c/ Rua Higino José Ferreira
22. Rua Araguari (em frente ao CIME Tancredo) Abrigo instalado
23. Rua Araguari, em frente ao nº 528
24. Rua Ricardo Bali (Banquinho de praça)
25. Rua Antônio Moura eq. c/ Rua Padre João Avi
26. Rua Bela Vista eq. c/ Rua Guimarães
27. Rua Ricardo Bali eq. c/ Rua Mal Deodoro (em frente ao bar)
28. Av. Governador José de Magalhães Pinto (CASEMG)
29. Rua 36 entre 1-A e Rotatória da (CASEMG)
30. Rua 36 entre 3A e 5 nº 476
31. Rua 36 entre 5A e 7 nº 750 (Casinha em frente à praça)
32. Rua 36 entre 11 e 13, em frente ao nº 1021
33. Av. José João Dib entre 36 e 38 nº 2354
- 34. TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
35. Av. 17 entre Ruas 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
36. Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Gabarito, abrigo instalado)
37. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
38. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
39. Rua 22 eq. c/ Av. 7
40. Av. 5 (em frente ao Bretas)
41. Rua 20 entre Av. 7 e 9 nº 730
42. Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
43. Av. 17 entre Ruas 20 e 22 (muro da Escola João Pinheiro, abrigo instalado)
44. Av. 17 entre Av. 30 e 32 (em frente ao Armazém do Móvel)
- 45. TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
46. Rua 36 entre 13 e 11, próximo ao nº 1021
47. Av. 7 em frente à Praça
48. Av. 7 eq. c/ Av. Francisco Salviano Pinto
49. Av. Deputado Daniel de Freitas (em frente ao estacionamento Sup. Pontual)
50. Av. Deputado Daniel de Freitas eq. c/ Rua José Lucas de Lima
51. Av. Pres. Roosevelt (CRAS Maria Vilela)

## Rota 03 - SATÉLITE ANDRADINA - TERMINAL CENTRAL

### HORÁRIOS DA LINHA 03 - SATÉLITE ANDRADINA ↔ TERMINAL CENTRAL

LINHA 003 – SATÉLITE ANDRADINA / TERMINAL CENTRAL								
Segunda a sexta-feira								
Nº da volta	Satélite Andradina	Alvorada	Setor Norte	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Setor Norte	Alvorada
1	05:50	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00
2	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20
3	08:30	08:40	08:50	09:00	09:10	09:20	09:30	09:40
4	09:30	09:40	09:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40
5	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40
6	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40
7	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40
8	13:30	13:40	13:50	14:00	14:10	14:20	14:30	14:40
9	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40
10	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10	16:20	16:30	16:40
11	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40
12	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10	18:20	18:30	18:40
13	18:30	18:40	18:50	19:00				

LINHA 003 – SATÉLITE ANDRADINA / TERMINAL CENTRAL								
Sábado								
Nº da volta	Satélite Andradina	Alvorada	Setor Norte	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Setor Norte	Alvorada
1	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10
2	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00	09:10	09:20	09:30
3	09:40	09:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50
4	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10
5	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30
6	13:40	13:50	14:00	14:10				

### PONTOS DA LINHA 03 - SATÉLITE ANDRADINA ↔ TERMINAL CENTRAL

- Rua Chaveslândia em frente ao nº 261 (Abrigo Instalado)
- Rua Chaveslândia nº 41
- Rua Altamiro Andrade Ribeiro nº 13 (esq. c/ rua Augusto Martins Andrade em frente à Igreja)
- Rua Gurinhata em frente à Escola (Abrigo Instalado)
- Rua Alci Andrade Chaves nº 410
- Rua Dezesseis de Setembro (logo após a curva)
- Av. Napoleão Faissol (em frente Bahamas Mix)
- Av. Napoleão Faissol (penúltimo poste antes da esquina com Av. Europa)
- Av. Napoleão Faissol (em frente Edin tratores)
- Rua Jacarandás (em frente Escola Estadual Coronel João Martins)
- Rua Jacarandás (em frente Fabim Pneus)
- Rua Jacarandás (em frente ao nº 366)
- Rua Abadia Calil Derze logo após conversão (muro escuro na esquina)
- Rua Abadia Calil Derze esquina com Av. Nivaldo Inácio Moreira
- Rua Canela (próximo à creche)
- Rua Canela (próximo ao SESI)
- Av. Prof. José Vieira De Mendonça nº 1.400
- Av. Prof. José Vieira De Mendonça nº 1.150
- Av. Prof. José Vieira De Mendonça nº 900
- Rua 8A (em frente ao nº 526)
- Rua Antônio Teodoro de Oliveira (em frente ao nº 185)
- Av. 14 (ao lado muro sanatório)
- Rua Décima Quarta (em frente ao nº 263)
- Rua Quinta (em frente ao nº 573)
- Rua 20 (em frente ao nº 214)
- Rua Jorge Jacob Yunes nº 605 - PRONTO SOCORRO – UPAMI**
- Av. 03 (em frente à farmácia)
- Rua 20 (em frente ao Bretas)
- Rua 20 (em frente ao Banco do Brasil)
- Rua 20 (em frente ao Brasil Utilidades)
- Av. 17 (em frente ao muro da escola João Pinheiro)

- 32. Av. 17 entre 26 e 28 nº 770 (Antiga Lojas Maranata)
- 33. Av. 17 entre 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
- 34. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
- 35. Av. 17 entre 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
- 36. Av. 17 entre 26 e 28 nº 770 (Antiga Lojas Maranata)
- 37. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
- 38. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
- 39. Rua 22 esq. c/ Av. 7
- 40. Av. 5 (em frente ao Bretas)
- 41. Av. 03 (MUSAI – Museu Antropológico de Ituiutaba)
- 42. **Rua Jorge Jacob Yunes nº 605 - PRONTO SOCORRO – UPAMI**
- 43. Rua 20 (em frente ao nº 214)
- 44. Rua Quinta (em frente ao nº 573)
- 45. Rua Décima Quarta (em frente ao nº 263)
- 46. Av. 14 (em frente ao muro sanatório)
- 47. Rua Antônio Teodoro de Oliveira (em frente ao nº 185)
- 48. Rua 8A (em frente ao nº 526)
- 49. Av. Prof. José Vieira De Mendonça nº 900
- 50. Av. Prof. José Vieira De Mendonça nº 1.150
- 51. Av. Prof. José Vieira De Mendonça nº 1.400
- 52. Rua Canela (próximo ao SESI)
- 53. Rua Canela (próximo à creche)
- 54. Rua Jacarandás nº 366
- 55. Rua Palmeiras, em frente ao nº 424
- 56. Avenida dos Ipês, em frente ao nº 155
- 57. Avenida dos Ipês, em frente ao nº 372
- 58. Av. Napoleão Faissol (Abrigo Bahamas Mix)
- 59. Rua Chaveslândia em frente ao nº 261 (Abrigo Instalado)



## Rota 04 - LAGOA AZUL II - TERMINAL CENTRAL

### HORÁRIOS DA LINHA 04 - LAGOA AZUL II ⇄ TERMINAL CENTRAL:

LINHA 004 – LAGOA AZUL II / TERMINAL CENTRAL								
Segunda a sexta-feira								
Nº da volta	Lagoa Azul II	Cidade Jardim	Sol Nascente	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Platina	Lagoa Azul II
1	05:50	05:55	06:05	06:15	06:20	06:25	06:40	06:50
2	06:50	06:55	07:05	07:15	07:20	07:25	07:40	07:50
3	07:50	07:55	08:05	08:15	08:20	08:25	08:40	08:50
4	08:50	08:55	09:05	09:15	09:20	09:25	09:40	09:50
5	09:50	09:55	10:05	10:15	10:20	10:25	10:40	10:50
6	10:50	10:55	11:05	11:15	11:20	11:25	11:40	11:50
7	11:50	11:55	12:05	12:15	12:20	12:25	12:40	12:50
8	12:50	12:55	13:05	13:15	13:20	13:25	13:40	13:50
9	13:50	13:55	14:05	14:15	14:20	14:25	14:40	14:50
10	14:50	14:55	15:05	15:15	15:20	15:25	15:40	15:50
11	15:50	15:55	16:05	16:15	16:20	16:25	16:40	16:50
12	16:50	16:55	17:05	17:15	17:20	17:25	17:40	17:50
13	17:50	17:55	18:05	18:15	18:20	18:25	18:40	18:50

LINHA 004 – LAGOA AZUL II / TERMINAL CENTRAL								
Sábado								
Nº da volta	Lagoa Azul II	Cidade Jardim	Sol Nascente	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Sol Nascente	Lagoa Azul II
1	06:50	06:55	07:10	07:20	07:25	07:30	07:40	08:00
2	07:50	07:55	08:10	08:20	08:25	08:30	08:40	09:00
3	08:50	08:55	09:10	09:20	09:25	09:30	09:40	10:00
4	09:50	09:55	10:10	10:20	10:25	10:30	10:40	11:00
5	10:50	10:55	11:10	11:20	11:25	11:30	11:40	12:00
6	11:50	11:55	12:10	12:20	12:25	12:30	12:40	13:00
7	12:50	12:55	13:10	13:20	13:25	13:30	13:40	14:00

### PONTOS DA LINHA 04 - LAGOA AZUL II ⇄ TERMINAL CENTRAL

1. Av. Lima (Entre Jandiro Vilela e Rua Quito e Rua Quinto)
2. Av. Lima (Após Rua. Havana)
3. Rua Egidio Alves de Oliveira (em frente ao nº 372)
4. Rua Egidio Alves de Oliveira (em frente ao nº 172) Abrigo instalado
5. Rua Rosa Branca após Av. Jandiro Vilela de Freitas
6. Rua Rosa Branca eq. c/ Rua das Verônicas
7. Av. Dr. Adriano Fonseca (Em frente ao nº 388)
8. Av. Dr. Adriano Fonseca (primeiro poste após nº 701)
9. Av. Dr. Adriano Fonseca eq. c/ Rua Sadala Dib
10. Av. Sadala Dib eq. c/ Rua Ataíde Alves Borges
11. Rua Dico Marques (ao lado do Gás Universal)
12. Rua Antônio Caetano de Novaes (Primeiro poste Igreja)
13. Rua Gerônimo e Carvalho eq. c/ Av. Dos Boiadeiros
14. Av. Boiadeiros nº 2.091
15. Av. Boiadeiros nº 1.975
16. Av. Dos Boiadeiros, em frente ao nº 1.764
17. Av. Boiadeiros ao lado do Sacolão Sol Nascente (em frente ao posto policial)
18. Av. Boiadeiros próximo ao nº 1.277
19. Rua Joaquim Teodoro de Carvalho, próximo ao nº 1.704 (Abrigo instalado)
20. Avenida Paranaíba com Alan Charnley Bull, nº 2.995 (Abrigo instalado)
21. Av. 17 Em frente ao nº 2.873
22. Av. 17, próximo ao lanchinho (Los Tiños) (Abrigo instalado)
23. Av. 17 nº 2235, em frente a Pracinha do Bairro Platina
24. Av. 17 entre 12 e 14 (Abrigo instalado)
25. Av. 17 entre 16 e 18 (Um pouco acima da Casa dos Filtros)
26. Rua 22 (entre 21 e 19)
27. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
28. Rua 22 eq. c/ Av. 7

- 29. Av. 5 (em frente ao Bretas)
- 30. Rua 20 entre Av. 7 e 9 nº 730
- 31. Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
- 32. Av. 17 entre Ruas 20 e 22 (muro da Escola João Pinheiro, abrigo instalado)
- 33. Av. 17 entre Av. 30 e 32 (em frente ao Armazém do Móvel)
- 34. TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
- 35. Av. 17 entre Ruas 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
- 36. Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Gabarito, abrigo instalado)
- 37. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
- 38. Av. 17 entre 10 e 12 (Abrigo instalado)
- 39. Av. 17 em frente ao nº 2235 (Praça do Bairro Platina)
- 40. Av. 17 próximo à escola Tonico Franco (Abrigo instalado)
- 41. Av. 17 em frente ao nº 2873
- 42. Av. Paranaíba nº 3286
- 43. Av. Jandiro Vilela de Freitas, esq. c/ Antônio Caetano de Novaes
- 44. Av. Jandiro Vilela de Freitas nº 3.938
- 45. Av. Jandiro Vilela de Freitas (em frente sala de velório)

Fonte: SENATRAM – 2024 – Data de acesso: 06/2024

## Rota 05 - NOVO TEMPO II - TERMINAL CENTRAL



**PREFEITURA**  
**ITUUTABA**  
CORAGEM PARA FAZER DIFERENTE

Atualizado em 02/11/2024



### HORÁRIOS DA LINHA 05 - NOVO TEMPO II ⇄ TERMINAL CENTRAL

LINHA 005 – NOVO TEMPO II / TERMINAL CENTRAL							
Segunda a sexta-feira							
Nº da volta	Novo Tempo II	Pirapitinga	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Pirapitinga	Novo Tempo II
1	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00
2	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
3	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00
4	09:00	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00
5	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
6	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00
7	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
8	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00
9	14:00	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00
10	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00
11	16:00	16:10	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00
12	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00
13	18:00	18:10	18:20	18:30	18:40	18:50	19:00

LINHA 005 – NOVO TEMPO II / TERMINAL CENTRAL							
Sábado							
Nº da volta	Novo Tempo II	Pirapitinga	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Pirapitinga	Novo Tempo II
1	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
2	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00
3	09:00	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00
4	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
5	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00
6	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
7	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00

### PONTOS DA LINHA 05 - NOVO TEMPO II ⇄ TERMINAL CENTRAL

1. Rua Ernesto Andrade de Souza nº 636
2. Rua Ernesto Andrade de Souza nº 485 (Igreja Nossa Senhora da Graças), siga em frente para Av. Marinho Dias, virando à DIREITA
3. Rua Vereador Marinho Dias nº 355, siga em frente para acessar a Av. Minas Gerais
4. Av. Minas Gerais eq. c/ rua Oscar de Melo (Pet shop), siga em frente para acessar Av. Flávio Oliveira Vilela, virando à ESQUERDA
5. Rua Flávio Oliveira Vilela (Casinha pracinha)
6. Rua Flávio Oliveira Vilela nº 161
7. Rua Machado de Assis entre Rua Cândida Vilela e Rua Magnólia Evangelista Calil
8. Av. Belarmino Vilela Junqueira eq. Av. Minas Gerais
9. Av. Belarmino Vilela Junqueira eq. R. Cleonice Franca
10. Av. Belarmino Vilela Junqueira nº 2061
11. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 1084
12. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 786

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 1 de 2

13. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 576
14. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 481
15. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 348
16. Rua Prata esq. c/ Rua Álvaro Brandão de Andrade
17. Av. 31 entre 0 e 2ª nº 2.502
18. Av. 31 entre 2 e 4 nº 2.300
19. Av. 31 entre 6 e 8 nº 2.078 (marcação no poste)
20. Av. 31 esq. entre rua 12 e 14 nº 1.770
21. Av. 31 esq. c/ rua 18
22. Av. 31 entre 20 e 22
23. Rua 22 entre 29 e 31 nº 1.601
24. Rua 22 esq. c/ Av. 19 nº 1.012
25. Av. 17 entre Av. 30 e 32 (em frente ao Armazém do Móvel)
26. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
27. Av. 17 entre Ruas 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
28. Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Gabarito, abrigo instalado)
29. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
30. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
31. Rua 22 esq. c/ Av. 7
32. Av. 5 (em frente ao Bretas)
33. Rua 20 entre Av. 7 e 9 nº 730
34. Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
35. Rua 20 entre 19 e 21 nº 1.506
36. Rua 20 entre 23 e 25 nº 1.762
37. Rua 20 entre 29 e 31 nº 2.078, em seguida vire à direita para a Av. 31
38. Av. 31 esq. c/ rua 18
39. Av. 31 esq. entre rua 12 e 14 nº 1.770
40. Av. 31 entre 6 e 8 nº 2.078 (marcação no poste)
41. Av. 31 entre 2 e 4 nº 2.300, em seguida vire à esquerda na Rua Álvaro Brandão de Andrade e em seguida vire à direita na rua Prata, em seguida vire à esquerda na Rua Dr. Omar O. Diniz
42. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 348
43. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 481
44. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 576
45. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 786
46. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 1.084
47. Av. Dr. Omar de Oliveira Diniz nº 2.061, em seguida vire à esquerda na Rua Ernesto Andrade de Souza

## Rota 06 - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL



Atualizado em 02/11/2024



### HORÁRIOS DA LINHA 06 - NOVA ITUIUTABA ⇄ TERMINAL CENTRAL

LINHA 006 – NOVA ITUIUTABA / TERMINAL CENTRAL				
Segunda a sexta-feira				
Nº da volta	Nova Ituiutaba I	Independência	TERMINAL	CENTRO
1	06:00	06:15	06:30	06:40
2	07:00	07:15	07:30	07:40
3	08:00	08:15	08:30	08:40
4	09:00	09:15	09:30	09:40
5	10:00	10:15	10:30	10:40
6	11:00	11:15	11:30	11:40
7	12:00	12:15	12:30	12:40
8	13:00	13:15	13:30	13:40
9	14:00	14:15	14:30	14:40
10	15:00	15:15	15:30	15:40
11	16:00	16:15	16:30	16:40
12	17:00	17:15	17:30	17:40
13	18:00	18:15	18:30	18:40
14	19:00			

LINHA 006 – NOVA ITUIUTABA / TERMINAL CENTRAL					
Sábado					
Nº da volta	Nova Ituiutaba I	Independência	TERMINAL	TERMINAL	CENTRO
1	07:00	07:10	07:25	07:30	07:35
2	08:00	08:10	08:25	08:30	08:35
3	09:00	09:10	09:25	09:30	09:35
4	10:00	10:10	10:25	10:30	10:35
5	11:00	11:10	11:25	11:30	11:35
6	12:00	12:10	12:25	12:30	12:35
7	13:00	13:10	13:25	13:30	13:35
8	14:00				

### PONTOS DA LINHA 06 - NOVA ITUIUTABA ⇄ TERMINAL CENTRAL:

1. Av. Senador Eliseu Rezende (no primeiro quarteirão)
2. Rua Ulisses de Melo
3. Rua Lázaro José dos Santos nº308
4. Av. Lázaro José dos Santos
5. Rua Mozart Rezende esq. c/ Acácio Alves
6. Rua Mozart Rezende antes da esq. c/ Rua Benvenuto Resende
7. Rua Lyra Saraiva (primeiro poste)
8. Av. Pedro Fonseca e Silva entre Av. João Vicente de Menezes e Acácio Alves Sobrinho
9. Rua Camilo Carvalho Esq. c/ Rua Pedro Divino
10. UFU (Universidade Federal de Uberlândia)
11. Rua 24 esq. c/ Avenida 9

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 1 de 2

12. Rua 24 entre 3 e 1 (próximo ao PSF bairro Tupã)
13. Av. Dr. Saul de Carvalho esq. c/ Rua Paula Freira (SAE)
14. Av. Dr. Saul de Carvalho após esq. c/ Av. João Gomes Pinheiro
15. Rua 26 (Escola Municipal Machado de Assis)
16. Rua 26 após esquina Av. 27
17. Rua 26 após esquina Av. 17 (Terreno antes do posto)
18. Av. 17 entre 30 e 32 nº 597
19. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
20. Av. José João Dib esq. c/ Av. 13 (após UAI som)
21. Av. José João Dib esq. c/ Av. 07 (em frente à empresa HPR)
22. Rua 20 nº 196
23. Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
24. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Antiga rádio difusora)
25. Rua 26 entre 19 e 21, próximo ao nº1200 (Laboratório São José)
26. Rua 26 entre 25 e 27, próximo ao nº1578
27. Rua 26 entre 29 e 31 (porta da empresa Irmãos Soares)
28. Av. 33 com Rua 22 (em frente à SAE)
29. Av. 33 com Rua 20
30. Av. 33 entre 18 e 16 (Escola Polivalente)
31. Av. 33 esq. c/ Rua 12
32. Rua 12 entre 37 e 39 (em frente ao Centro Social Leão XIII)
33. Rua 12 com Avenida 45 (próximo ao nº1666)
34. Av. Minas Gerais, próximo ao nº 2582 (Esq. c/ Av. 51)
35. Av. Minas Gerais, Mart Minas
36. Av. Minas Gerais, próximo ao nº 2403 (Esq. c/ Av. 47)
37. Av. Minas Gerais, próximo à Unidade Mista de Saúde
38. Rua 20 em frente à HEMOMINAS
39. Rua 20 após a esq. c/ Av. 07
40. Rua Quinze esq. c/ Rua 20 (primeiro poste)
41. Rua Pepino Laterza entre Rua 05 e 07 (Bairro Tupã)
42. UFU (Universidade Federal de Uberlândia)
43. Av. Senador Eliseu Rezende (no primeiro quarteirão)

## Rota 07 - JUNQUEIRA - TERMINAL CENTRAL



Atualizado em 02/11/2024



### HORÁRIOS DA LINHA 07 - GILCA CANCELA ⇄ TERMINAL CENTRAL

LINHA 007 – GILCA CANCELA / TERMINAL CENTRAL						
Segunda a sexta-feira						
Nº da volta	Junqueira	Gilca Cancela	Brasil	TERMINAL	CENTRO	TERMINAL
1	06:00	06:10	06:20	06:25	06:30	06:35
2	07:00	07:10	07:20	07:25	07:30	07:35
3	08:00	08:10	08:20	08:25	08:30	08:35
4	09:00	09:10	09:20	09:25	09:30	09:35
5	10:00	10:10	10:20	10:25	10:30	10:35
6	11:00	11:10	11:20	11:25	11:30	11:35
7	12:00	12:10	12:20	12:25	12:30	12:35
8	13:00	13:10	13:20	13:25	13:30	13:35
9	14:00	14:10	14:20	14:25	14:30	14:35
10	15:00	15:10	15:20	15:25	15:30	15:35
11	16:00	16:10	16:20	16:25	16:30	16:35
12	17:00	17:10	17:20	17:25	17:30	17:35
13	18:00	18:10	18:20	18:25	18:30	18:35
14	19:00					

LINHA 007 – GILCA CANCELA / TERMINAL CENTRAL						
Sábado						
Nº da volta	Junqueira	Gilca Cancela	Brasil	TERMINAL	CENTRO	TERMINAL
1	07:00	07:10	07:20	07:25	07:30	07:35
2	08:00	08:10	08:20	08:25	08:30	08:35
3	09:00	09:10	09:20	09:25	09:30	09:35
4	10:00	10:10	10:20	10:25	10:30	10:35
5	11:00	11:10	11:20	11:25	11:30	11:35
6	12:00	12:10	12:20	12:25	12:30	12:35
7	13:00	13:10	13:20	13:25	13:30	13:35
8	14:00					

### PONTOS DA LINHA 07 - GILCA CANCELA ⇄ TERMINAL CENTRAL

1. Rua São Paulo próximo ao nº696 (Minimercado Independência)
2. Av. Alvares Maciel (em frente ao PSF)
3. Rua Veneza nº1806 (Em frente à Igreja)
4. Rua Veneza nº2122 (Abrigo instalado)
5. Rua Uruguai, em frente ao nº 2241
6. Rua Larissa Barreto
7. Av. Tannous Youssef Tannous nº 254
8. Av. Independência nº573
9. Rua Nossa Senhora das Graças nº1799
10. Rua Nossa Senhora das Graças nº1598
11. Rua Nossa Senhora das Graças nº1467

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo-busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo-busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 1 de 2



12. Rua Nossa Senhora das Graças nº1305
13. Rua Nossa Senhora das Graças nº851
14. Rua Rosa Guerra esquina com Gerônimo Chaves nº475
15. Rua Bahia nº52
16. Av. 25, em frente ao posto
17. Rua 40 próximo ao nº163
18. Av. 23 próximo ao nº 516, ao lado do bar
19. Rua 36, abaixo da Av. 21
20. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
21. Av. 17 entre Ruas 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
22. Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Gabarito, abrigo instalado)
23. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
24. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
25. Rua 22 esq. c/ Av. 7
26. Av. 5 (em frente ao Bretas)
27. Rua 20 entre Av. 7 e 9 nº 730
28. Rua 20 entre Av. 13 e 15 (Brasil Novidades)
29. Av. 17 entre Ruas 20 e 22 (muro da Escola João Pinheiro, abrigo instalado)
30. Av. 17 entre Av. 30 e 32 (em frente ao Armazém do Móvel)
31. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
32. Rua 34 entre 23 e 25, em frente ao nº1659 (próximo ao CESEC)
33. Rua 34 entre 29 e 31, em frente ao nº2003
34. Rua 34 entre 31 e 33 A (em frente à Marmoraria Cristal)
35. Rua Luiz Alberto Franco Junqueira (próximo ao nº34)
36. Rua Luiz Alberto Franco Junqueira (próximo ao nº364)
37. Rua Helena Rosa de Moraes próximo ao nº334
38. Rua São Paulo próximo ao nº696 (Minimercado Independência)



## Rota 08 - NATAL - TERMINAL CENTRAL



Atualizado em 02/11/2024



### HORÁRIOS DA LINHA 08 - NATAL ⇄ TERMINAL CENTRAL

LINHA 008 – NATAL / TERMINAL CENTRAL							
Segunda a sexta-feira							
Nº da volta	Novo Tempo I	Natal	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Natal	Novo Tempo I
1	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00
2	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
3	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00
4	09:00	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00
5	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
6	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00
7	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
8	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00
9	14:00	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00
10	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00
11	16:00	16:10	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00
12	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00
13	18:00	18:10	18:20	18:30	18:40	18:50	19:00
14	19:00						

LINHA 008 – NATAL / TERMINAL CENTRAL							
Sábado							
Nº da volta	Novo Tempo I	Natal	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Natal	Novo Tempo I
1	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
2	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00
3	09:00	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00
4	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
5	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00
6	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
7	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00

### PONTOS DA LINHA 08 - NATAL ⇄ TERMINAL CENTRAL

1. Rua Sebastião Piorra (Em frente à escola Municipal Nadime Derze)
2. Rua Francisco Araújo nº400
3. Av. 51 entre 2ª e 4ª em frente ao nº 788 (Pintura no poste)
4. Av. 51 entre 2 e 0 em frente ao nº 594 (não tem marcação)
5. Rua 0 entre 45A e 51, próximo ao nº 1.151
6. Rua 0 esq. c/ 45, próximo ao nº 960. Abrigo instalado
7. Rua 0 entre 33A e 33, próximo ao nº 571 Abrigo instalado
8. Rua 0 entre 31 e 33, próximo ao nº 303 continue na rua 0 até a Av. Sírio Libanesa
9. Av. Sírio Libanesa entre 2 e 2A, próximo ao nº 1.022 (Em frente ao sacolão Pimenta)
10. Av. Sírio Libanesa entre 6 e 8 (Em frente ao Dolly lanches)

11. Av. Sírio Libanesa entre 8 e 10, em frente ao nº 494
12. Av. Sírio Libanesa entre 14 e 16, em frente ao nº 60
13. Av. 17 entre 16 e 18 (Um pouco acima da Casa dos Filtros)
14. Av. 17 entre Ruas 20 e 22 (muro da Escola João Pinheiro, abrigo instalado)
15. Av. 17 entre Ruas 30 e 32, nº 597 (oposto à loja Armazém do móvel)
- 16. TERMINAL INTEGRAÇÃO / RODOVIÁRIA**
17. Av. 17 entre Ruas 30 e 32 (Armazém do Móvel)
18. Av. 17 entre Ruas 26 e 28 nº 770 (Colégio Gabarito)
19. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
20. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
21. Rua 22 esq. c/ Av. 7
22. Av. 5 (em frente ao Bretas)
23. Rua 20 entre Av. 07 e 09, nº 730
24. Rua 20 entre 13 e 15 (Brasil novidades), e em seguida vire à direita na Av 17
25. Av. 17 esq. c/ rua 18
26. Av. Sírio Libanesa entre rua 16 e 14 nº 60
27. Av. Sírio Libanesa entre ruas 10 e 8 nº 494
28. Av. Sírio Libanesa com rua 6 (Em frente ao Dolly lanches)
29. Rua 4 nº 342
30. Rua 4 entre 29 e 31 nº 580 (Marcação no poste)
31. Rua 4 esquina com rua 33 (Em frente à escola estadual Cônego Ângelo) Abrigo instalado
32. Rua 4 entre 39A e 45 nº 1252
33. Rua 4 esquina com Av. 51 (Marcação no poste)
34. Av. 51 entre 2 e 0 nº 594 (não tem marcação)
35. Av. 51 entre 2ª e 4ª nº 788 (Pintura no poste)
36. Av. 51 entrada do bairro Jerônimo Mendonça (Sem marcação)
37. Rua Sebastião Piorra (Em frente à escola Municipal Nadime Derze)

## Rota 09 - BADUY - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL



Atualizado em 03/11/2024



### HORÁRIOS DA LINHA 09 – BADUY-NOVA ITUIUTABA ⇄ TERMINAL CENTRAL

LINHA EXTRA 009 – BADUY-NOVA ITUIUTABA ⇄ TERMINAL CENTRAL								
Segunda a sexta-feira								
Nº da volta	Baduy	UFU	Nova Ituiutaba I, II, III e IV	Independência	TERMINAL CENTRAL	Centro	Setor Sul	Baduy
1	06:15	06:20	06:30	06:40	06:45	07:00	07:10	07:15
2	07:15	07:20	07:30	07:40	07:45	08:00	08:10	08:15
3	08:15	08:20	08:30	08:40	08:45	09:00		
4	16:00	16:20	16:30	16:40	16:45	17:00	17:10	17:15
5	17:15	17:20	17:30	17:40	17:45	18:00	18:10	18:15
6	18:15	18:20	18:30	18:40	19:00			

SEGUE PARA A GARAGEM

### PONTOS DA LINHA 09 – BADUY-NOVA ITUIUTABA ⇄ TERMINAL CENTRAL:

1. Av. Minas Gerais (em frente Mart Minas)
2. Av. Marlene Baduy Goulart. (Primeiro poste após quadra macarena)
3. Av. Maura André Baduy esq. Com Rua Roberto Baily
4. Av. Maura André Baduy esq. Com Rua Jorge André Andraus
5. Av. Maura André Baduy esq. Com Rua 07
6. Portão da UFU (Universidade Federal de Uberlândia)
7. Av. Senador Eliseu Rezende (Caixa d'água)
8. Av. Senador Eliseu Rezende, no segundo quarteirão
9. Rua Ulisses de Melo
10. Rua Lázaro José dos Santos nº308
11. Av. Lázaro José dos Santos
12. Rua Mozart Rezende esquina com Acácio Alves
13. Rua Mozart Rezende antes da esquina com Rua Benevenuto Resende
14. Rua Lyra Saraiva (primeiro poste)
15. Av. Pedro Fonseca e Silva entre Av. João Vicente de Menezes e Acácio Alves Sobrinho
16. Rua Camilo Carvalho Esquina com Rua Pedro Divino
17. UFU (Universidade Federal de Uberlândia)

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 1 de 3



Atualizado em 03/11/2024



18. Rua 24 esquina com Avenida 9
19. Rua 24 entre 3 e 1 (próximo ao PSF bairro Tupã)
20. Av. Dr. Saul de Carvalho esquina com Rua Paula Freira (SAE)
21. Av. Alvares Maciel em frente ao nº 1388
22. Praça Dom Pedro I em frente ao nº 211
23. Rua Azarias Cândido de Freitas esq. Com Rua Cláudio Manoel da Costa
24. Rua Claudio Manoel da Costa esquina com Rua Fausto Próspero
25. Rua Fausto Próspero Em frente ao nº 2.498
26. Rua 26 (Escola Municipal Machado de Assis)
27. Rua 26 após esq. c/ Av. 27
28. Rua 26 após esq. c/ Av. 19 (Terreno antes do posto)
29. Av. 17 entre 30 e 32 nº 597
30. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
31. Av. José João Dib esquina com Av. 13 (após UAI som)
32. Av. José João Dib esquina com Av. 07 (em frente à empresa HPR)
33. Rua 20 nº 196
34. Rua 20 (BRASIL Utilidades)
35. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Antiga rádio difusora)
36. Rua 26 entre 19 e 21, próximo ao nº1200 (Laboratório São José)
37. Rua 26 entre 25 e 27, próximo ao nº1578
38. Rua 26 entre 29 e 31 (porta da empresa Irmãos Soares)
39. Av. 33 com Rua 22 (em frente à SAE)
40. Av. 33 com Rua 20
41. Av. 33 entre 18 e 16 (Escola Polivalente)
42. Av. 33 esq. c/ Rua 12
43. Rua 12 entre 37 e 39 (em frente ao Centro Social Leão XIII)
44. Rua 12 com Avenida 45 (próximo ao nº1666)
45. Av. Minas Gerais, próximo ao nº 2582 (Esquina com Av. 51)
46. Av. Minas Gerais, Mart Minas

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
[www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo](http://www.ituiutaba.mg.gov.br/busaodopovo) - [busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br](mailto:busaodopovo@ituiutaba.mg.gov.br)

Página 2 de 3

## Rota 10 - JARDIM EUROPA 2 - TERMINAL CENTRAL

### HORÁRIOS DA LINHA 10 – JARDIM EUROPA II ⇄ TERMINAL CENTRAL

LINHA 010 – JARDIM EUROPA II ⇄ TERMINAL									
Segunda a sexta-feira									
Nº da volta	Jd Europa II	Jd Europa I	Laqoa Azul	Platina	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Platina	Jd Europa II
1	06:00	06:05	06:10	06:15	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00
2	07:00	07:05	07:10	07:15	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
3	08:00	08:05	08:10	08:15	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00
4	09:00	09:05	09:10	09:15	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00
5	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
6	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00
7	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
8	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00
9	14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00
10	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00
11	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00
12	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00
13	18:00	18:05	18:10	18:15	18:20	18:30	18:40	18:50	19:00

LINHA 010 – JARDIM EUROPA II ⇄ TERMINAL									
Sábado									
Nº da volta	Jd Europa II	Jd Europa I	Laqoa Azul	Platina	CENTRO	TERMINAL	CENTRO	Platina	Jd Europa II
1	07:00	07:05	07:10	07:15	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
2	08:00	08:05	08:10	08:15	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00
3	09:00	09:05	09:10	09:15	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00
4	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
5	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00
6	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00
7	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00

### PONTOS DA LINHA 10 – JARDIM EUROPA II ⇄ TERMINAL CENTRAL

- Rua Juquinha Gouveia esq. c/ Chico Binha
- Rua Jorge Feres
- Rua Demóstenes Pires nº 325
- Rua Demóstenes Pires nº 55
- Av. Napoleão Faissol (abrigo Bahamas Mix)
- Av. Europa esq. c/ Rua Lisboa
- Rua Barcelona esq. c/ Rua Bragança
- Rua Adelina Kruger de Andrade (em frente à igreja)
- Rua Adelina Kruger de Andrade (muro ao lado do Comercial Ribeiro)
- Rua Adelina Kruger de Andrade (esq. c/ Rua Telson Andrade - campinho)
- Av. Dos Boiadeiros, em frente ao nº 1.764
- Av. Nivaldo Inácio (em frente ao Posto Policial)
- Av. Nivaldo Inácio (esq. c/ Telson Andrade ao lado Empório Sol nascente)
- Av. Nivaldo Inácio (Cebolinha Lanches)
- Av. Nivaldo Inácio (muro bege após o nº 2.705)
- Av. Napoleão Faissol (ao lado do Laço de Ouro)
- Av. Napoleão Faissol (próximo ao Sup. Pontal)
- Rua Antônio Pedro Guimarães esq. c/ Rua José Carlos Pereira (muro após nº 3.021)
- Rua Hélio Ribeiro Finholdt (cont. Antônio Pedro Guimarães) esq. c/ Rua Fernando de Andrade (ponto comercial na esq.)
- Rua Hélio Ribeiro Finholdt (em frente ao posto vitória)
- Av. 07 entre marginal e Av. 17
- Av. 07 (em frente ao nº 798)
- Av. 07 (em frente ao IPSEMG)
- Rua. 20 (em frente ao Banco do Brasil)
- Rua 20 (em frente ao Brasil Utilidades)
- Av. 17 (em frente ao muro da escola João Pinheiro)
- Av. 17 entre 26 e 28 nº 770 (Antiga Lojas Maranata)
- Av. 17 entre 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)

29. **TERMINAL CENTRAL (Rodoviária)**
30. Av. 17 entre 30 e 32 nº 602 (Armazém do Móvel)
31. Av. 17 entre 26 e 28 nº 770 (Antiga Lojas Maranata)
32. Av. 17 entre Ruas 22 e 24 (Prefeitura – Secretaria Administração/Finanças)
33. Rua 22 entre Av. 11 e 13 (em frente a Caixa Econômica)
34. Rua 22 esq. c/ Av. 7
35. Av. 5 (em frente ao Bretas)
36. Av. 05 (esq. c/ rua 16)
37. Av. 07 (em frente ao nº 885)
38. Rua Hélio Ribeiro Finholdt (em frente ao nº 1.883)
39. Rua Hélio Ribeiro Finholdt (em frente ao nº 2.106)
40. Rua Antônio Pedro Guimarães esq. c/ Rua José Carlos Pereira
41. Av. Napoleão Faissol (em frente ao viveiro)
42. Av. Napoleão Faissol (em frente ao muro da cerâmica - antena)
43. Av. Napoleão Faissol (em frente exposição (ferragista S<sup>ra</sup> Luzia)
44. Av. Napoleão Faissol (muro cinza em frente ao Rei do Empório)
45. Av. Napoleão Faissol (Abrigo Bahamas Mix)
46. Rua Juquinha Gouveia esq. c/ Chico Binha

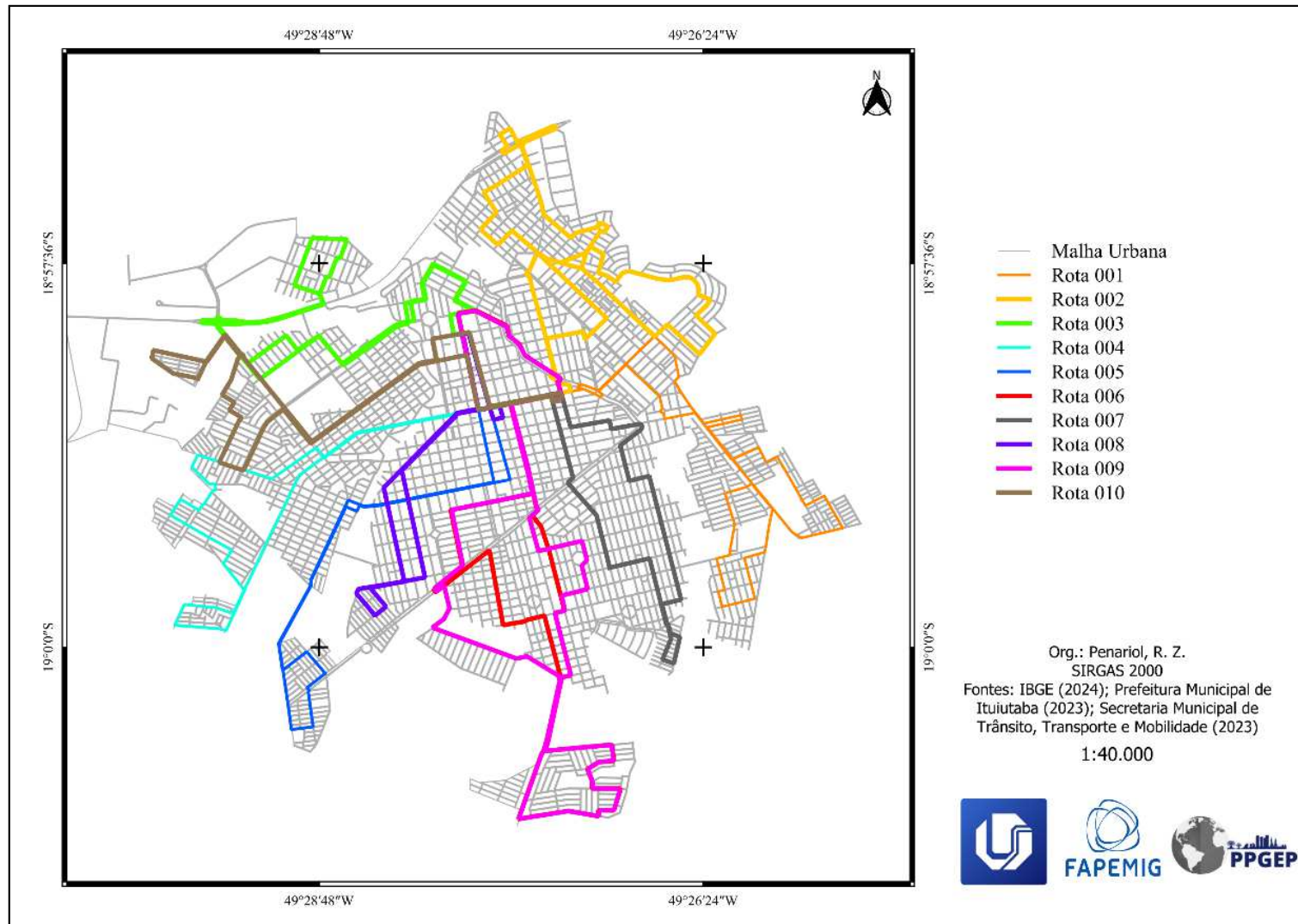
Fonte: SENATTRAM – 2024 – Data de acesso: 06/2024

## **8. PRODUTOS GERADOS NA PESQUISA**

Na sequência, estão apresentados os produtos gerados ao longo da pesquisa, demonstrando através da cartográfica temática coroplética, cada itinerário, obtidos através do site da prefeitura municipal de Ituiutaba/MG, e aferidos com a reambulação do trabalho de campo.

Vale ressaltar que estes produtos, gerados através do software QGIS, serão disponibilizados para o poder público municipal como sugestões para a melhor visualização e compreensão do usuário acerca de cada roteiro do transporte público gratuito disponibilizado na cidade de Ituiutaba/MG.

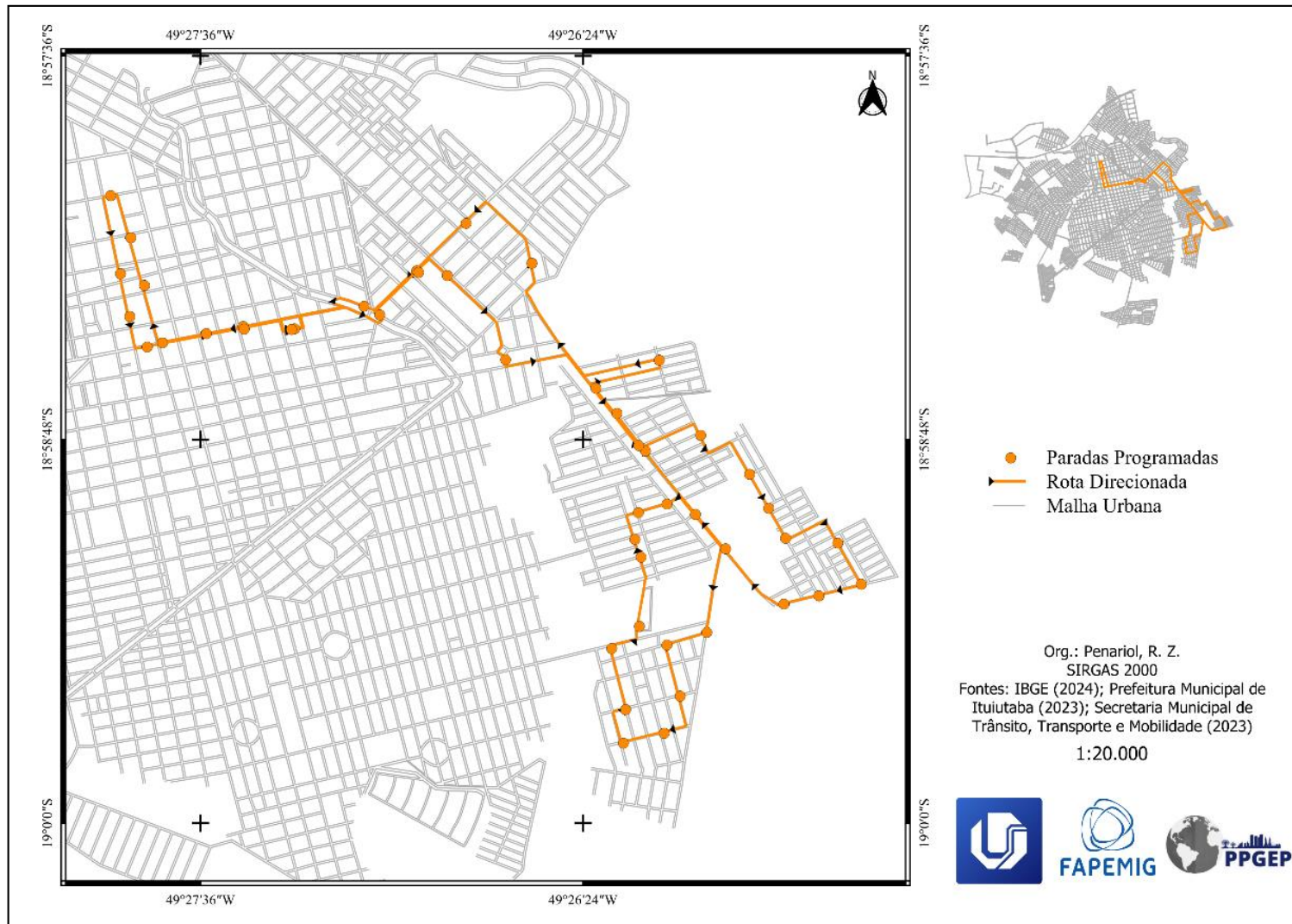
## Mapa das rotas realizadas pelo transporte público de Ituiutaba/MG



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)



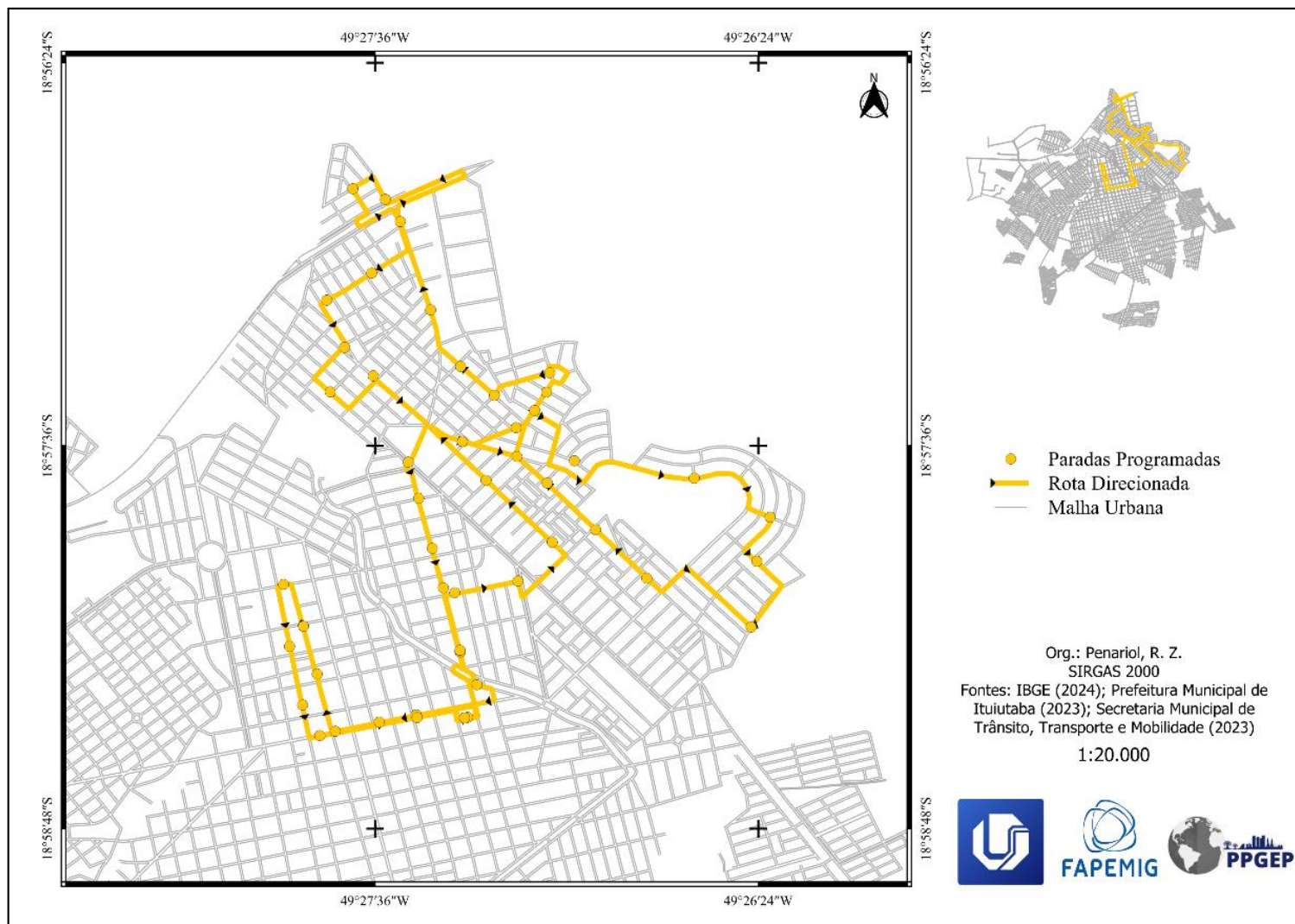
## Rota 01 - NADIME DERZE - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

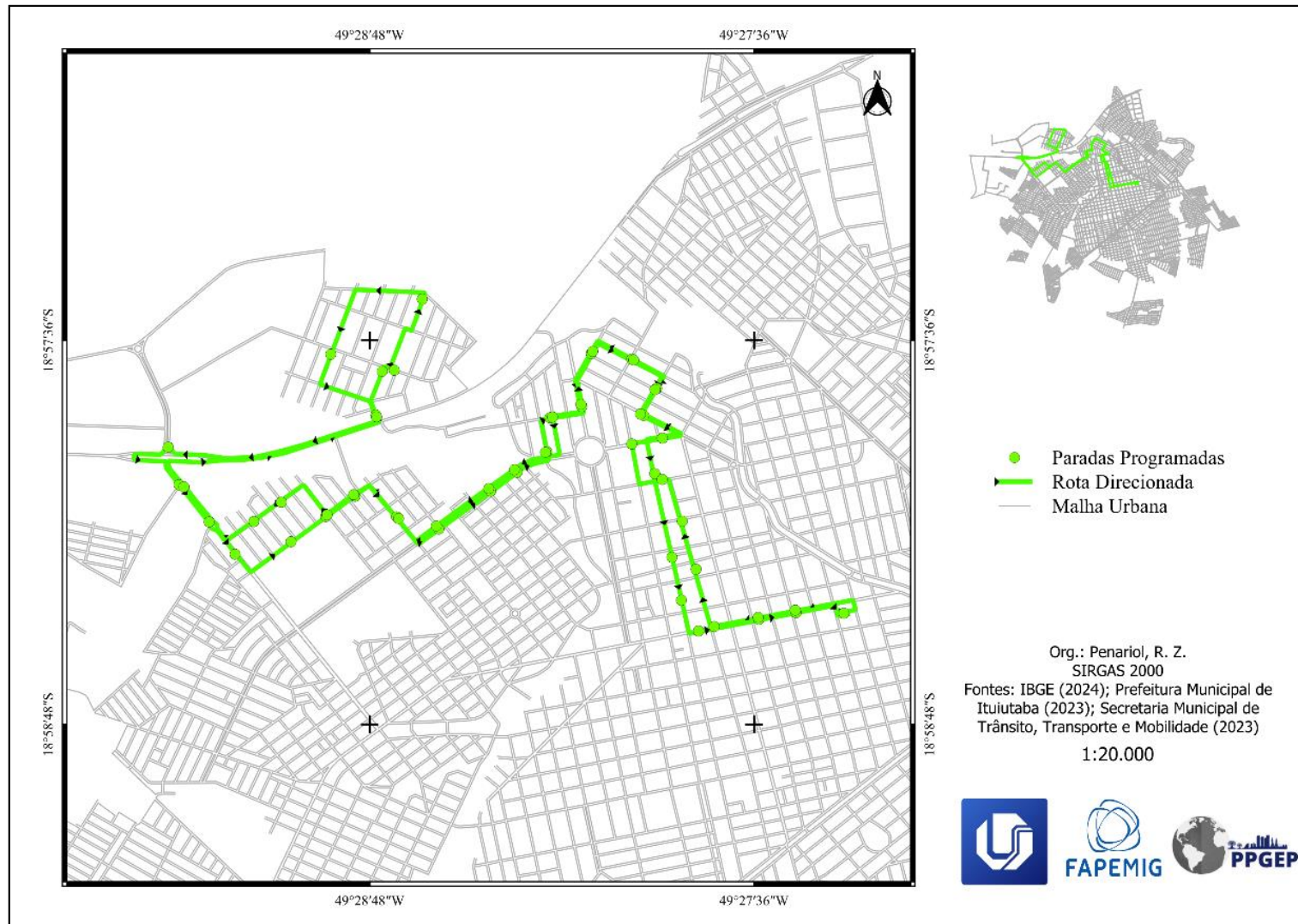


## Rota 02 - GARDÊNIA - TERMINAL CENTRAL



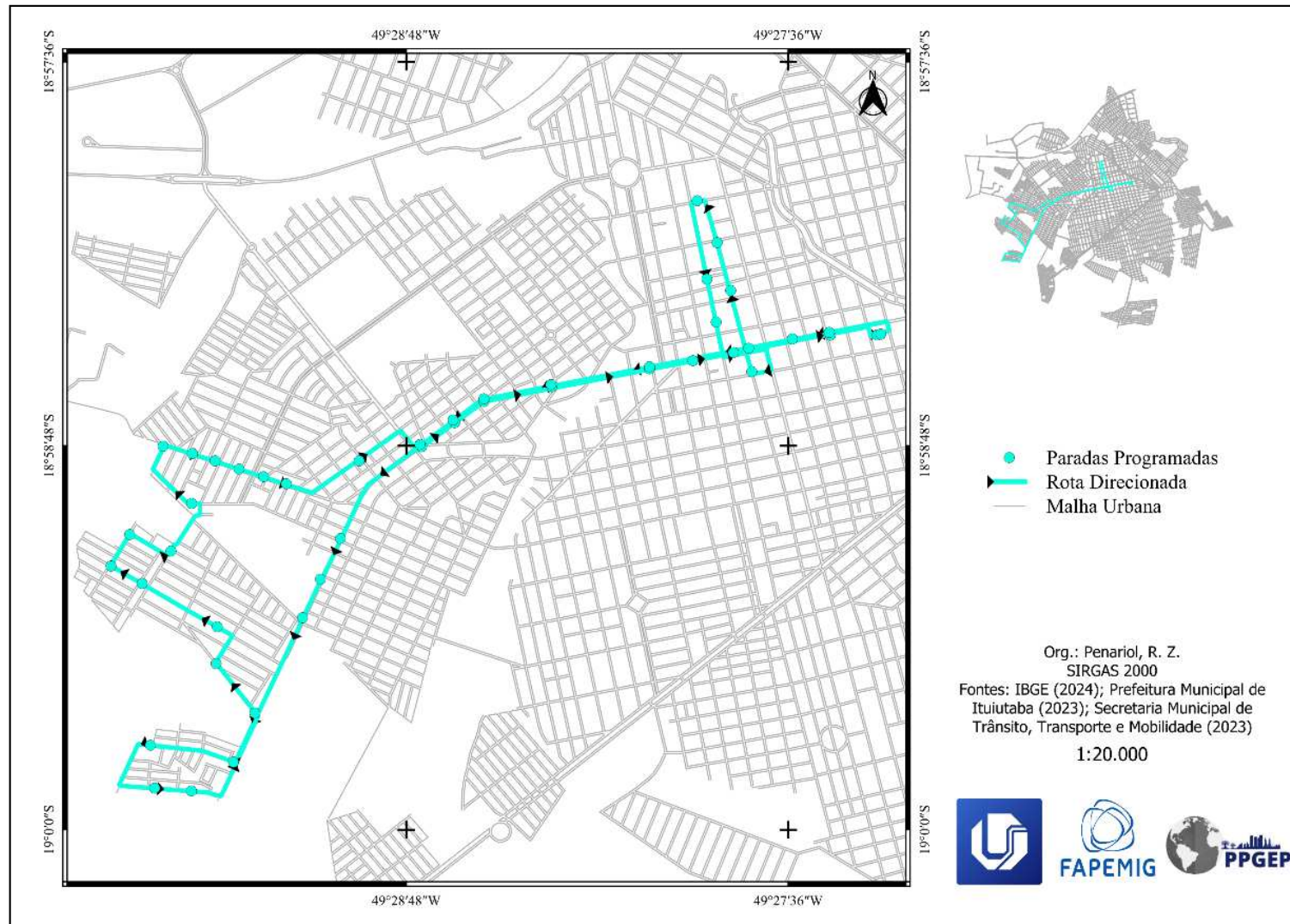
Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

### Rota 03 - SATÉLITE ANDRADINA - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

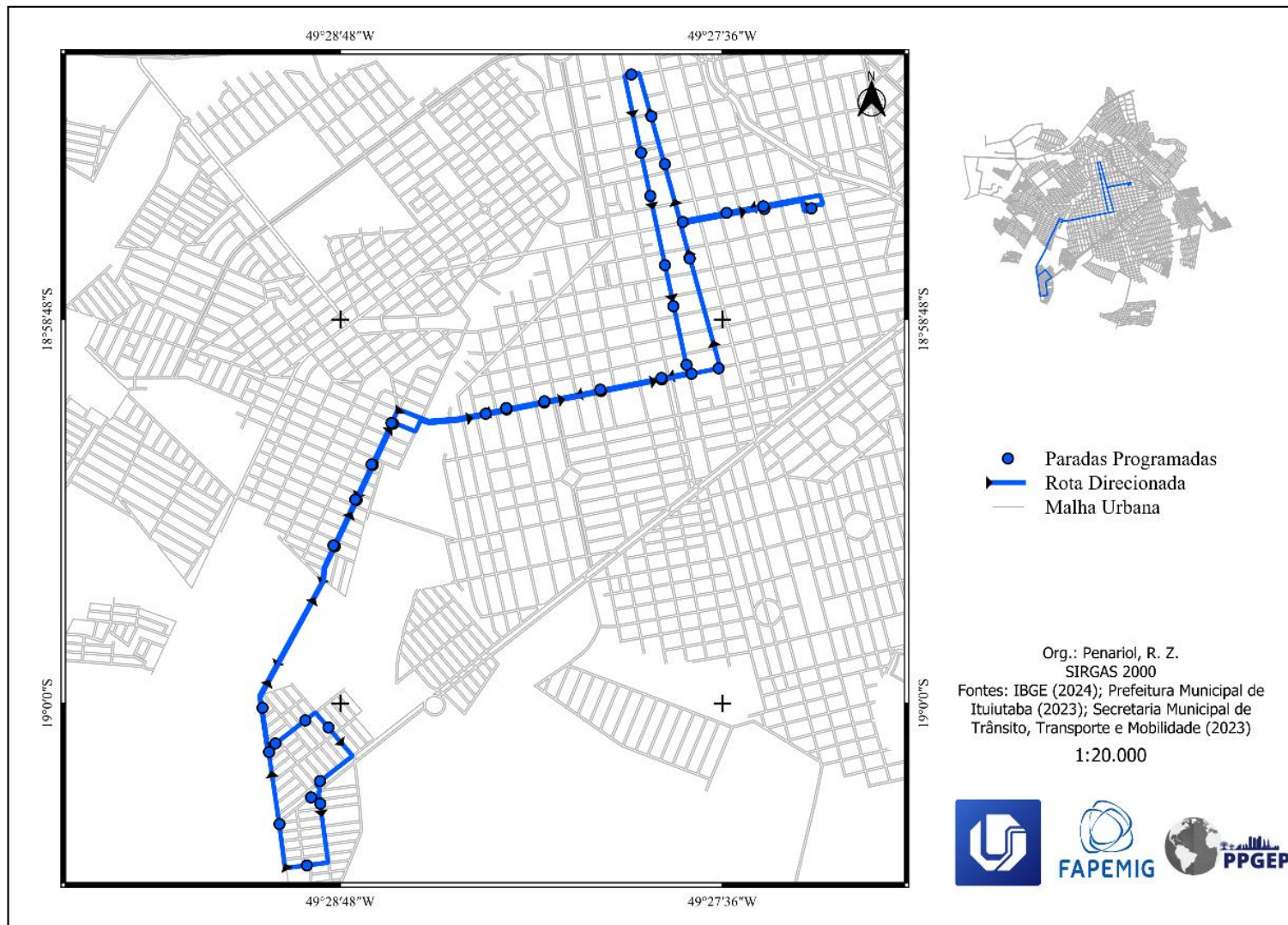
## Rota 04 - LAGOA AZUL II - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

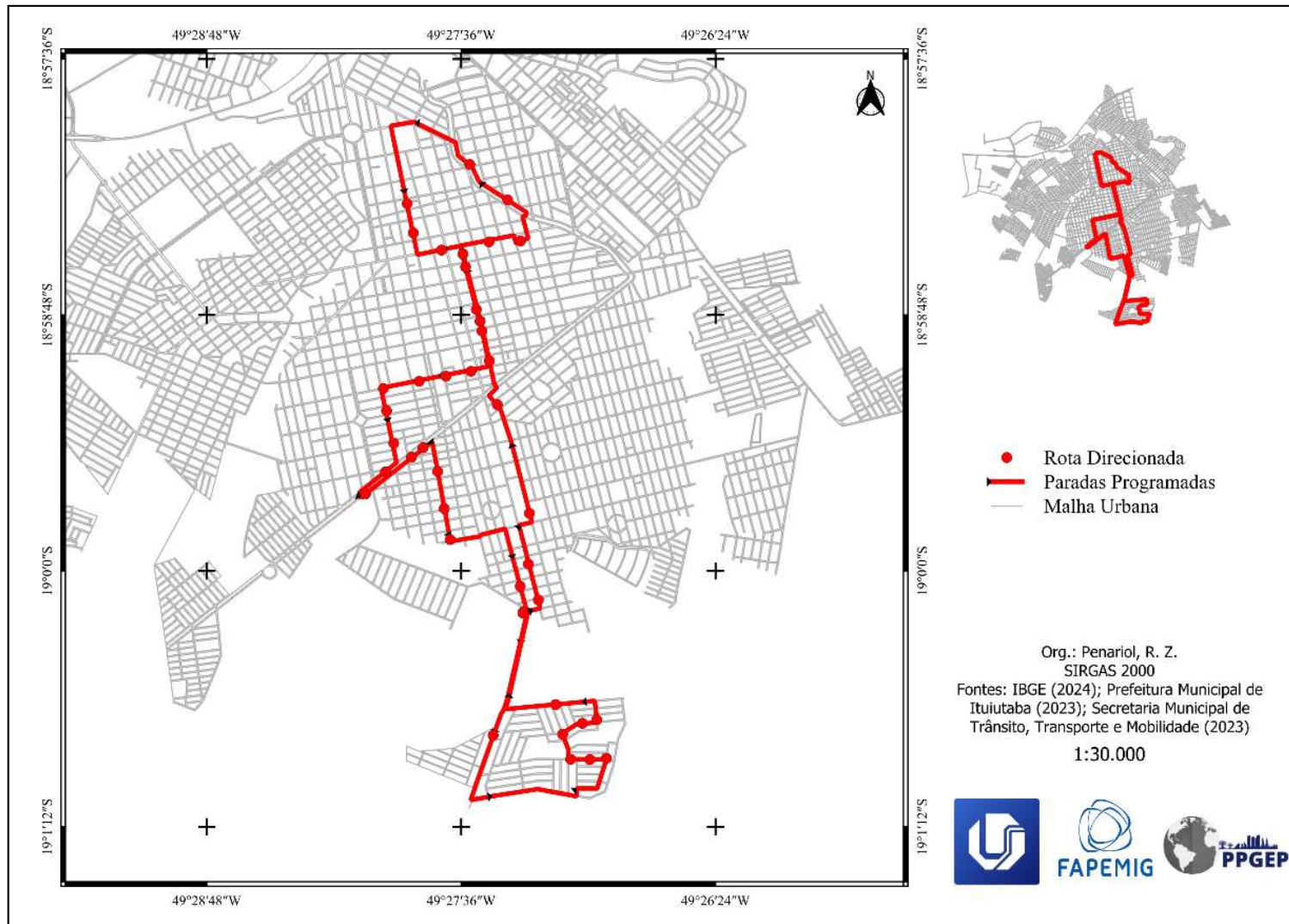


## Rota 05 - NOVO TEMPO II - TERMINAL CENTRAL



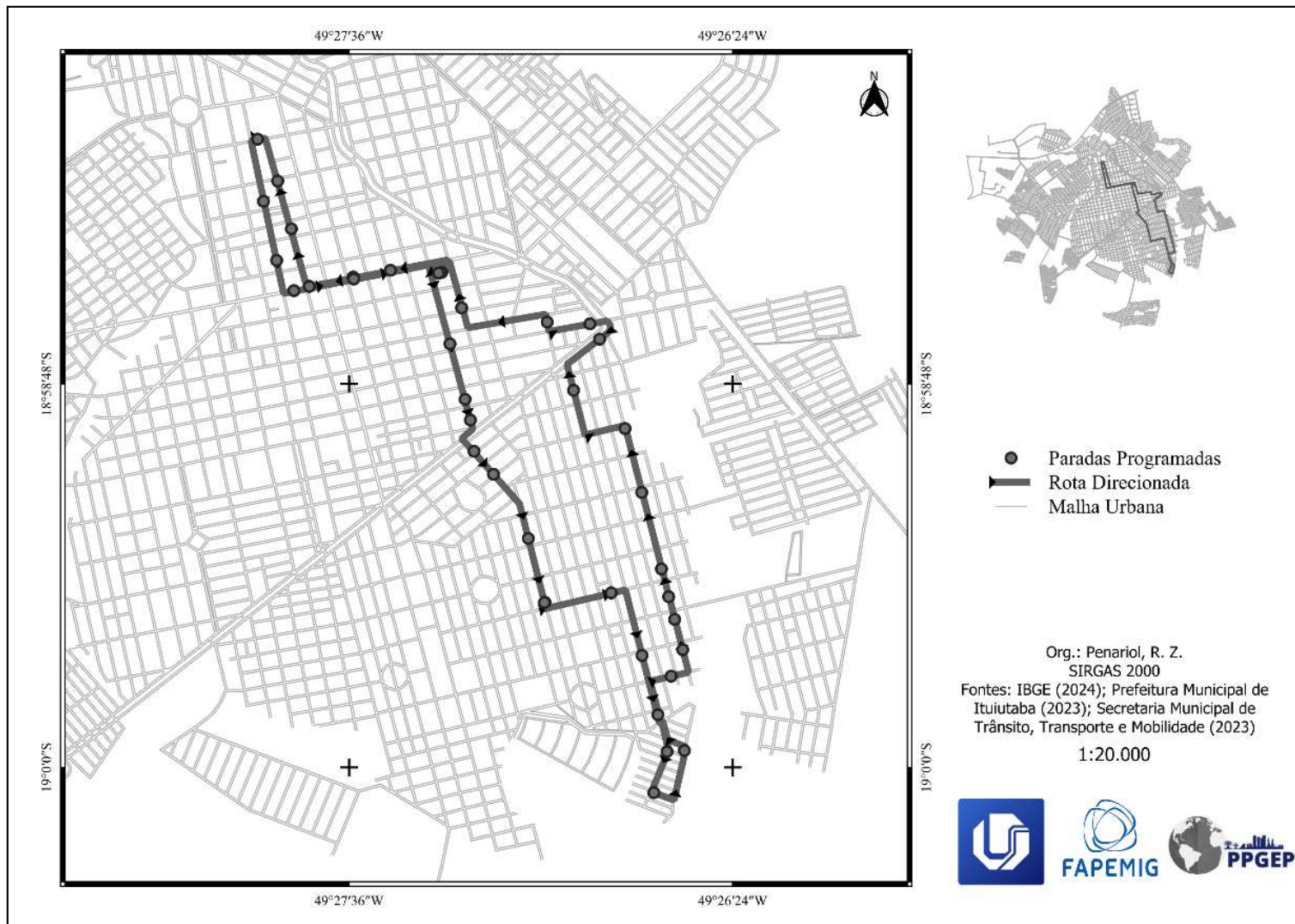
Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

## Rota 06 - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

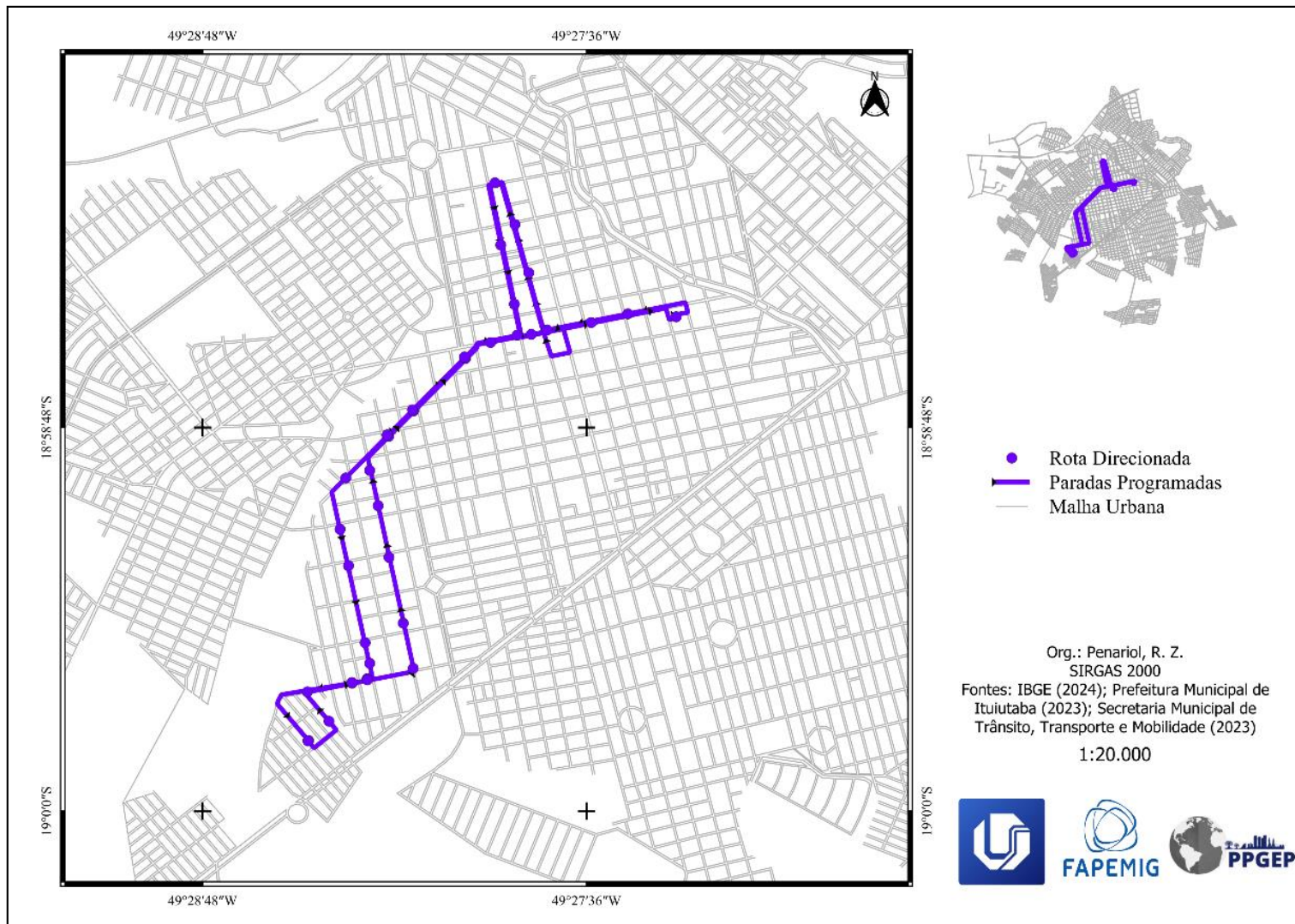
## Rota 07 - JUNQUEIRA - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

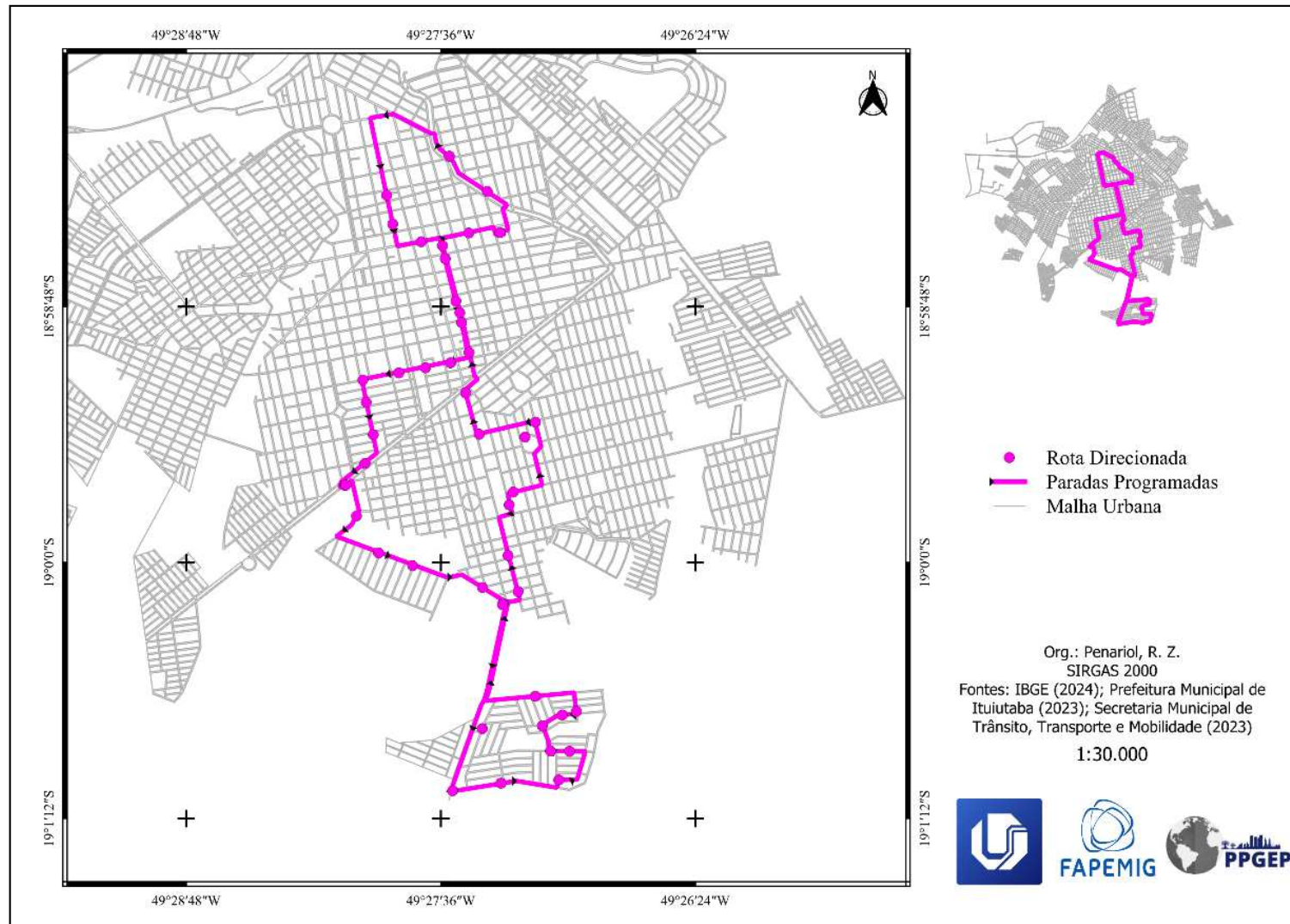


## Rota 08 - NATAL - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)

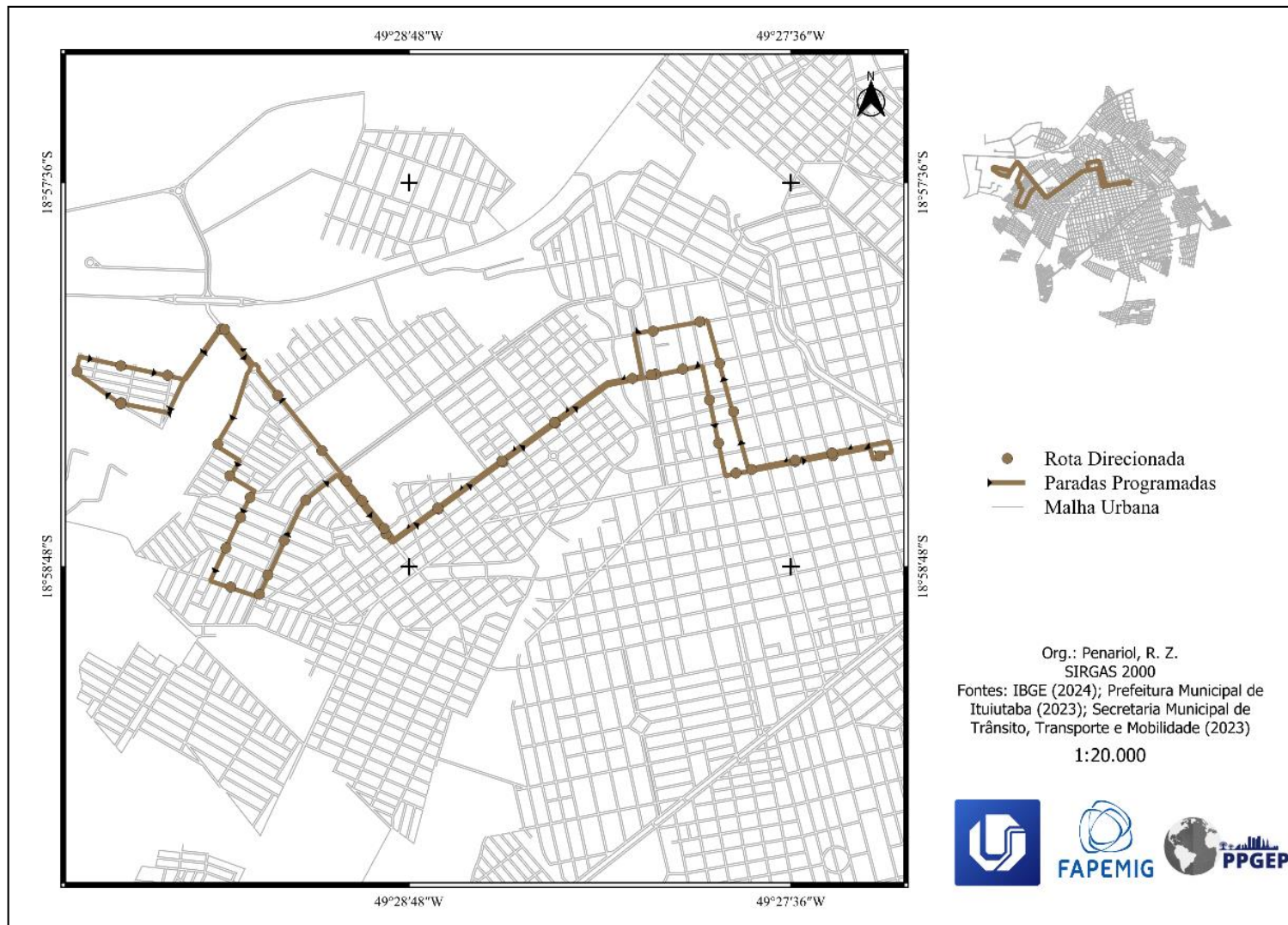
## Rota 09 - BADUY - NOVA ITUIUTABA - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)



## Rota 10 - JARDIM EUROPA 2 - TERMINAL CENTRAL



Autor: PENARIOL, R. Z. (2024)