

## AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito do Projeto *Historiografia e pesquisa discente: as monografias dos graduandos em História da UFU*, referente ao EDITAL Nº 001/2016 PROGRAD/DIREN/UFU (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

O projeto visa à digitalização, catalogação e disponibilização online das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail [recursoscontinuos@dirbi.ufu.br](mailto:recursoscontinuos@dirbi.ufu.br).

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
INSTITUTO DE HISTÓRIA

TRANSPORTE COLETIVO EM UBERLÂNDIA: Uma análise crítica

EURÍPEDES CONRADO SILVA  
AGOSTO/2004

EURÍPEDES CONRADO DA SILVA

TRANSPORTE COLETIVO EM UBERLÂNDIA: Uma análise crítica

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em História, do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em História, sob a orientação do Profº Drº Hermetes dos Reis Araújo.

Uberlândia, agosto de 2004

SILVA, Eurípedes Conrado da  
Transporte Coletivo em Uberlândia: Uma análise crítica  
Eurípedes Conrado da Silva – Uberlândia, agosto/2004.  
54 fls.  
Orientador: Hermetes dos Reis Araújo  
Monografia (Bacharelado) - Universidade Federal de  
Uberlândia, Curso de Graduação em História.  
Inclui Bibliografia.  
Trânsito, Transporte, qualidade em transporte.

EURÍPEDES CONRADO DA SILVA

TRANSPORTE COLETIVO EM UBERLÂNDIA: UMA ANÁLISE CRÍTICA

BANCA EXAMINADORA

---

Profº Drº Hermetes dos Reis Araújo

---

Profª Drª Christina R. S. Lopreatto

---

Profª Ms. Sheile

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à pessoa que nunca me negou incentivo, apoio, amizade, companheirismo e o essencial Amor... Mary Ângela de Oliveira.

Aos meus familiares, em especial ao meu irmão Augusto pelo exemplo de ser humano singelo, humilde e forte.

A memória de meu Pai, Bento Conrado da Silva, antes de tudo um guerreiro.

Aos meus grandes amigos “camaleônicos”, Mauro Antônio do Nascimento e Klebston Ferreira Barros, pela sensibilidade, as utopias, os devaneios...

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus pelo grande companheirismo e pelo espírito quixotesco com que me agraciou a vida.

Ao essencial amigo João Batista, pela grandeza de espírito e coração; pela competência profissional com que realiza suas tarefas de secretário junto à Coordenação do Instituto de História da UFU.

Ao meu orientador, Profº Dr. Hermetes dos Reis Araújo pela valiosa colaboração, compreensão e paciência.

A Profª Drª. Cristhina R. S. Lopreatto, membro da Banca examinadora.

A Profª Ms. Sheille membro da Banca examinadora

A todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para a concretização deste trabalho.

## RESUMO

O crescimento desordenado nas cidades de médio e grande porte, bem como as mudanças políticas, sociais e econômicas, têm contribuído consideravelmente para o agravamento das situações de crise urbana, com desdobramentos bastante negativos para o sistema de transporte e circulação. Esta constatação impõe a necessidade de um esforço concentrado na organização dos espaços urbanos e de seus sistemas de transporte e trânsito. Neste aspecto, a criação do SIT (Sistema Integrado de Transporte), figura como opção de intervenção do poder público local, cujo objetivo visava, entre outros, a ordenação de alguns dos problemas de trânsito e transporte urbano reclamados pela população.

O foco do presente trabalho monográfico busca avaliar as reais condições de funcionamento dos serviços de transporte coletivo urbano de Uberlândia, retomando, mesmo que superficialmente, o contexto inicial da implantação deste serviço, buscando também avaliar a qualidade dos mesmos, referenciando-se na opinião de seus usuários.

O tema é de natureza bastante rica e igualmente complexa, contudo, num primeiro momento, este trabalho não tem o objetivo de aprofundar o assunto e sim lançar algumas reflexões de base, como gancho para outros desdobramentos.

# SUMÁRIO

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Introdução.....                                                                      | 09 |
| Capítulo I                                                                           |    |
| 1 - SIT ( Sistema Integrado de Transportes): Contextualização histórica .....        | 12 |
| 1.1 - O projeto do SIT.....                                                          | 15 |
| Capítulo II                                                                          |    |
| 2 - A operacionalização do SIT.....                                                  | 23 |
| 2.1 – A questão da tarifa.....                                                       | 34 |
| Conclusão                                                                            |    |
| 3 - A qualidade ideal no Transporte Coletivo Urbano e a realidade em Uberlândia..... | 41 |
| 4 - Bibliografia                                                                     |    |
| 4.1 - Livros:.....                                                                   | 48 |
| 5 - Fontes bibliográficas                                                            |    |
| 5.1 - Revistas, Jornais e outros documentos.....                                     | 48 |
| 5.2 - Entrevistas e depoimentos.....                                                 | 50 |
| 5.3 -Termos de Reclamação e Sugestão/SETTRAN.....                                    | 51 |
| Anexo I: Mapa de localização geográfica dos terminais,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,   | 53 |
| AnexoII: Mapa de circulação e identificação das linhas do SIT .....                  | 54 |
| Anexo Ili: Modelo do Termo de Reclamação e Sugestão/SETTRAN.....                     | 55 |

## INTRODUÇÃO

O tema focado neste trabalho monográfico tem como objetivo analisar, a partir de uma perspectiva crítica, a qualidade do Transporte Coletivo Urbano de Uberlândia, a partir da implantação do SIT (Sistema Integrado de Transporte), em 1997, até os dias atuais.

Optou-se nesta abordagem por dividir o objeto em análise, em dois momentos: o primeiro antes do SIT e o segundo após a implantação do mesmo, sendo que a análise crítica situa-se incisivamente no segundo momento, onde são considerados os vários aspectos ligados a implantação do sistema, bem como os problemas e soluções decorrentes.

A escolha do referido tema está, primeiramente, ligada ao fato de que o assunto é bastante rico e instigante e relativamente pouco explorado. De outro modo, desperta-nos a curiosidade o fato de tratar-se da prestação de um serviço de fundamental importância sócio-econômica que, no entanto, é oferecido à população sem a qualidade necessária e merecida pelo usuário.

Entre os objetivos pretendidos com este trabalho, inicialmente destaca-se o interesse em refazer os caminhos e as ações que culminaram com a implantação do SIT, o contexto político, as expectativas e frustrações da população, e por fim demonstrar que, apesar dos problemas, o empreendimento e a logística operacional do mesmo, trouxe contribuições positivas para a questão do trânsito e do transporte, a medida em que minimizou parte dos conflitos comuns a área urbana da cidade de Uberlândia. De outro modo, também representou um certo ganho para o usuário, pois, num primeiro momento, reduziu os gastos com transporte. Porém, como será devidamente analisado, o projeto não resolveu todas as deficiências do transporte coletivo local, pois ainda permanecem questões que, pela complexidade que lhes são inerentes, demandam ações mais incisivas, principalmente por parte do poder público.

Para compor este trabalho fez-se necessária a realização de uma pesquisa analítica do material documental disponível nos arquivos da Biblioteca Pública Municipal, da Secretaria de Trânsito e Transportes e da Seção de Fiscalização de

Transportes. Contou-se também com depoimentos colhidos através de jornais da época e formulários de registro de reclamações de usuários do transporte coletivo.

Contou-se ainda com uma bibliografia de apoio que, apesar de restrita, cumpriu seu papel de suporte teórico.

Para um melhor entendimento, deu-se preferência por dividir a abordagem do tema da seguinte forma:

A primeira parte, correspondente ao primeiro capítulo, busca focar a trajetória de implantação dos serviços de transporte na cidade de Uberlândia, sem contudo aprofundar em maiores detalhes, já que não é este o objetivo maior deste trabalho. Aborda ainda, os aspectos teóricos do projeto do SIT.

O segundo capítulo destina-se a traçar as linhas gerais da efetiva operacionalização do sistema apontando aspectos positivos e negativos do sistema recém implantado, bem como os problemas e soluções advindos com a implantação do mesmo.

A abordagem do terceiro capítulo tem finalidade conclusiva e destaca, sobretudo, questões ligadas ao conceito da qualidade ideal no transporte coletivo, buscando traçar um paralelo com a realidade do transporte coletivo de Uberlândia. Levantando questões na tentativa de apontar reflexões sobre o assunto, propondo, por fim, a continuidade das pesquisas que, seguramente poderá dar margens para outros debates e desdobramentos.

# **CAPÍTULO I**

## 1 – SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE UBERLÂNDIA: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Antes de procedermos a abordagem do tema proposto, faz-se necessário um breve retorno no tempo, no interesse de resgatar, ainda que superficialmente, a trajetória de implantação do Transporte Coletivo Urbano em Uberlândia e as transformações ocorridas até a efetivação do SIT. Este serviço foi implantado na cidade na década de 1950, momento em que Uberlândia passava por um intenso processo de urbanização, o qual será cada vez mais intenso, em decorrência do deslocamento de grandes contingentes populacionais oriundos da região e de outros Estados, conforme verificado no quadro abaixo:

| <b>Ano</b> | <b>Taxa de crescimento populacional (%)</b> |
|------------|---------------------------------------------|
| 1950       | 65,12%                                      |
| 1960       | 81,2%                                       |
| 1970       | 89,4%                                       |
| 1980       | 96,1%                                       |
| 1990       | 52,29%                                      |
| 2000       | 36,54%                                      |

A exemplo do que ocorreu em outros centros urbanos, esse incremento populacional foi acompanhado de um progressivo aumento da frota de veículos particulares.

Todo esse processo, aliado a uma ocupação desordenada, levou a ineficiências no sistema viário e no atendimento da demanda por transporte coletivo, pois tudo isso ocorreu sem que houvesse uma legislação específica para disciplinar os critérios de construção e ocupação do espaço urbano.

À medida que as distâncias iam aumentando, surgia a necessidade de estruturação de um serviço de transporte coletivo mais eficiente para o deslocamento das pessoas, principalmente trabalhadores. Por conta desta necessidade, em 1956 foi criada a Empresa TRANSCOL (Transporte Coletivo de Uberlândia), a qual passou a oferecer esta modalidade de serviço.

No início, a empresa contava com três ônibus que faziam o percurso: Linha Vila Operária – ida e volta, e Linha Martins. Segundo o Sr. José Rodrigues da Cunha, fundador da empresa, a mesma contava apenas com dez funcionários entre motoristas, cobradores, mecânicos e administrativos.

Portanto, a Transcol foi a única empresa a operar o Transporte coletivo local até 1987 quando, após muitas queixas da população, a Empresa AVITRIL (Auto Viação Triângulo Ltda), ganhou também a concessão para explorar o transporte coletivo urbano de Uberlândia.

Mesmo com duas empresas em operação, o atendimento à demanda por transporte ainda era deficitário. Assim, em 1990, por reivindicação da população, a M.W. Bittar conseguiu do município, a concessão do direito de explorar o serviço de transporte público em Uberlândia. Porém, pelo fato de não atender as exigências estabelecidas pelo poder público municipal da época, a MW Bittar foi considerada inapta para operar a concessão do serviço, saindo de circulação em 1993, pois operava com uma frota de veículos em péssimas condições de rodagem, não conseguindo prestar um serviço satisfatório.

Faz-se necessário ressaltar que somente a partir de 1988, o planejamento urbano dos municípios brasileiros com mais de vinte mil habitantes passou a ser exigência legal. Em Uberlândia, essa exigência só começou a ser colocada em prática com a Lei nº 78 de 27 de abril de 1994, a qual instituiu o Plano Diretor de Uberlândia(PD).

O Plano Diretor de Uberlândia baseou-se em três princípios básicos:

- 1- O município deve concentrar seus maiores esforços de planejamento nas áreas de sua estrita competência e que estão fora do alcance das demais esferas de poder (Estado e União);

2- Entre essas competências o PD elege a ocupação do espaço urbano e o deslocamento da população como os dois principais vetores que poderão garantir o desenvolvimento ordenado da cidade;

3- A regionalização do desenvolvimento, distribuindo as conquistas políticas e econômicas e melhorando o quadro social das cidades vizinhas de forma a estancar o fluxo de migrantes.

Na concepção do PD, no tocante à organização do espaço, o crescimento linear é tido como solução para o adensamento e a verticalização da área central e o transporte coletivo é apresentado como uma das colunas deste crescimento, pois, a partir da garantia de um transporte coletivo eficiente e mais acessível, esperava-se fomentar a formação de subcentros com a conseqüente descentralização da população. Entretanto, na realidade, esse discurso sobre a expansão linear do desenho urbano serviu, e ainda serve, apenas para justificar uma situação que é bastante comum nas cidades brasileiras de médio e grande porte, qual seja camuflar a especulação imobiliária, a qual será devidamente abordada adiante.

No que diz respeito à questão do transporte coletivo urbano, tratado na Seção III, Artigo 16, o PD estabelecia as seguintes diretrizes:

- I- a implantação de um sistema integrado de transporte urbano de passageiros, que se apoiará num sistema tronco alimentador, com linhas troncais e alimentadoras.
  - II- A implementação das linhas interbairros visando o tráfego no centro da cidade;
  - III- A implantação de um terminal central de integração na praça Sérgio Pacheco e de um terminal de integração em cada um dos eixos estruturais;
  - IV- O desenvolvimento de campanhas educativas objetivando o uso adequado do sistema;
  - V- A integração das linhas distritais ao sistema integrado de transporte urbano.
- Tendo como base as diretrizes estabelecida no PD, deu-se início a elaboração do projeto de implantação do SIT (Sistema Integrado de Transportes).

## 1.1 - O PROJETO DO SIT

Até a implantação do SIT, o transporte coletivo de Uberlândia era feito por linhas que interligavam diretamente a maioria dos bairros ao centro da cidade. Assim sendo, o trânsito de veículos pesados (ônibus), somado ao grande número de veículos particulares tornava a circulação de veículos e pessoas bastante complicada, sobretudo, no hipercentro, gerando grandes congestionamentos e atrasos diários.

O projeto do SIT de Uberlândia foi concebido em meio ao grande desafio de replanejar o trânsito da cidade e, por conseguinte, o transporte. Neste sentido, o sistema de transporte de Uberlândia foi estruturado a partir de um trabalho dos técnicos da Administração Municipal, sob a coordenação do Escritório Jaime Lerner (Curitiba/PR) e tendo como referência o sistema de transporte implantado naquela cidade, o qual é tido como sinônimo de eficiência, modernidade e funcionalidade.

Porém, ao contrário de Curitiba, onde a operacionalização do transporte é unicamente responsabilidade da administração pública, em Uberlândia, o sistema é administrado por empresas privadas. Outra diferença fundamental é o fato de o SIT de Uberlândia agregar, em sua estrutura física, centros comerciais e de serviços.

O eixo básico do projeto consistia na construção de cinco terminais, sendo quatro periféricos, nos Bairros Industrial, Planalto, Umuarama e Santa Luzia e um no centro da cidade. Dos cinco terminais, apenas um foi construído pela administração pública local, o Terminal Santa Luzia, em 1992, durante a gestão do Prefeito Virgílio Galassi.

A construção dos demais ficou a cargo das empresas Andrade Gutierrez e ABC Construtora, as quais assinaram em abril de 1995 o contrato de concessão, resultante da licitação realizada pela Prefeitura Municipal, no valor de R\$ 11 milhões.

Do consórcio entre ABC Construtora e Andrade Gutierrez surgiu a COMTEC ( Companhia de Administração de Terminais Urbanos e Centros

Comerciais), a qual é responsável pela manutenção técnica, a operacionalização e a administração de todos os terminais.

No interesse de levantarmos alguns problemas, ainda relativos aos terminais de integração, justifica-se abordar aspectos relativos à estrutura física dos terminais, a qual ficou assim definida:

#### Terminal Planalto

Área do terreno: 11.760m<sup>2</sup>

Área coberta: 2.785m<sup>2</sup>

Seis lojas, um supermercado e um sacolão.

Dois quiosques: 18m<sup>2</sup>

Passageiros/dia: 30.000 (estimativa)

#### Terminal Industrial

Área do terreno: 7.088m<sup>2</sup>

Área coberta: 1.440m<sup>2</sup>

Três lojas, um mini mercado e um sacolão.

Dois quiosques: 18m<sup>2</sup>

Passageiros/dia: 10.000 (estimativa)

#### Terminal Umuarama

Área do terreno: 14.223m<sup>2</sup>

Área coberta: 4.136 m<sup>2</sup>

Seis lojas, um supermercado e um sacolão.

Quatro quiosques: 36 m<sup>2</sup>

Passageiros/dia: 45.000 (estimativa)

#### Terminal Santa Luzia

Área do terreno: 9.430 m<sup>2</sup>

Área coberta: 2.752 m<sup>2</sup>

Área comercial: 115m<sup>2</sup>

Passageiros/dia: 45.000 (estimativa)

#### Terminal Central

Área do terreno: 15.746 m<sup>2</sup>

Área coberta: 1º piso – plataformas de embarque e desembarque: 9.371m<sup>2</sup>

2º piso - 64 lojas: 9.371m<sup>2</sup>

3º piso – estacionamento coberto: 262 vagas

Cinco lojas externas: 256 m<sup>2</sup>

Passageiros/dia: 65.000 (estimativa).

No projeto consta ainda a construção de portarias, rampas, escadarias, áreas de circulação, plataformas, bilheterias, sistemas de sonorização, postos de controle de tráfego e setores administrativos, além da instalação de um elevador na plataforma A do terminal central, para atender aos portadores de necessidades especiais e idosos.

Após a construção dos terminais, a Prefeitura Municipal através da SETTRAN, a COMTEC e a BRAP Engenharia (Empresa ligada à área de logística de transporte), iniciaram a estruturação da parte operacional do sistema.

O primeiro passo foi acertar a questão das linhas, características da frota, treinamento de motoristas e cobradores, acessos às plataformas, ajustes de equipamentos e a programação visual (colocação de placas informativas e pintura da sinalização de solo no interior dos terminais). Em seguida, divulgação e informação aos usuários sobre o funcionamento e alterações a serem realizadas.

A justificativa do projeto enumerava entre as vantagens para o usuário de transporte, bem como para as empresas operadoras do sistema, o benefício do ganho de tempo de viagem dos passageiros, redução no consumo de combustíveis, melhor acessibilidade para todos os usuários do serviço, melhoria no desempenho operacional das empresas, aplicação de uma política de incentivo ao uso do transporte coletivo, confiabilidade e segurança para os passageiros.

A partir do SIT, vislumbrava-se uma queda de quase 50% no volume de ônibus circulando no hipercentro, principalmente nos horários de pico, quando a média cairia de 190 para 100 veículos.

A logística operacional do sistema propunha ainda que os ônibus coletivos fossem dotados de cores diferenciadas, a fim de facilitar a compreensão do usuário na hora do seu embarque dentro e fora dos terminais. Nesse sentido foram criadas as linhas: Verde, Amarela e vermelha.

As linhas verdes denominadas alimentadoras, foram criadas com o objetivo recolher os passageiros nos bairros periféricos e transportá-los ao terminal mais próximo à sua região. Uma vez no terminal periférico, o passageiro que necessitasse dirigir-se ao centro da cidade embarcaria em uma linha amarela ou troncal, cujo objetivo era realizar o percurso terminal periférico/centro. Já as linhas interbairro, de cor vermelha, circulariam apenas entre os terminais periféricos tendo a função de transportar passageiros de um terminal periférico a outro sem passar pelo centro.

Ainda para atender às exigências do Projeto de implantação do novo sistema de transporte de Uberlândia, algumas ruas e avenidas de acesso ao centro passaram por mudanças em sua estrutura física, ou sentido de fluxo de veículos. Assim, foram criados os chamados corredores de transporte com a finalidade de dar maior fluidez e agilidade nos deslocamentos via ônibus, bem como propiciar maior pontualidade no cumprimento dos horários estabelecidos nas ordens de serviço. Foram criados inicialmente quatro corredores de transporte coletivo, sendo o primeiro para atender a região do Terminal Santa Luzia, através da Av. João Naves de Ávila. O segundo, interligando o Terminal Planalto através das Av. Getúlio Vargas e Imbaúbas. O terceiro, com destino à cidade Industrial através das Av. Monsenhor Eduardo e Três de Outubro e o último, cortando a área central da cidade, formado pelas Av. Afonso Pena e João Pinheiro.

Como foi dito anteriormente, a administração do sistema integrado de transporte de Uberlândia ficou sob a responsabilidade da empresa COMTEC, criada pela ABC Construtora e Andrade Gutierrez. À Prefeitura, coube apenas o papel de órgão de gerência do sistema através da SETTRAN (Secretaria de Trânsito e Transportes). A esta compete planejar, organizar, disciplinar, monitorar e fiscalizar os serviços, com base no Regimento Interno dos Terminais, por sua vez subordinado à lei 6760 que regulamenta o transporte coletivo de passageiros.

Para a realização deste trabalho, a SETTRAN dispõe dos agentes de fiscalização, os quais são responsáveis por zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, aplicar as penalidades regulamentares e contratuais, vistoriar os veículos e fazer cumprir as normas operacionais, obrigações, direitos e deveres dos principais envolvidos no transporte coletivo urbano: as empresas concessionárias (Transcol e Avitril), a COMTEC, o usuário de transporte e o município.

A base de operacionalização do SIT foi a Lei 6760/96, criada para organizar e disciplinar a prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público urbano, posteriormente modificada pela Lei 7834/01. Portanto, a referida Lei é um dos pilares determinantes, senão o principal instrumento, capaz de exigir e sustentar a prestação de um serviço eficiente e de qualidade.

Por definição da referida Lei cabe à SETTRAN, enquanto órgão de gerência, emitir as chamadas OSLs ( Ordem de Serviço das Linhas) através do setor de planejamento. Nestas OSLs constam a quantidade de veículos de cada linha, número de viagens a serem realizadas, os horários de partida e chegada nos terminais e a definição dos pontos finais das linhas alimentadoras. Portanto, cabe ao setor de planejamento da Secretaria, definir, com base em dados técnicos e o trabalho de campo dos Agentes de Fiscalização, a real demanda de usuários das linhas que compõem o sistema de transporte de Uberlândia.

Por sua vez, ao agente de fiscalização cabe a checagem do cumprimento das determinações estabelecidas. Caso seja constatada qualquer irregularidade, como por exemplo, a desobediência à planilha de horários, ou ainda a chamada “omissão de viagem”, ou seja, quando o veículo deixa de realizar uma ou mais

voltas, o fiscal deverá aplicar as sanções definidas na referida lei, as quais variam desde a advertência escrita, passando à multa em caso de reincidência, podendo culminar com a cassação da concessão. Neste aspecto, a Lei foi dotada de mecanismo de defesa dos interesses do usuário. Portanto, como se pode observar, a correta aplicação da Lei supra citada, é fator essencial na determinação da qualidade do transporte coletivo oferecido à população. Logo, se a Lei não for devidamente aplicada, certamente o usuário de transporte irá amargar o prejuízo.

Neste aspecto, deve-se ressaltar o papel fundamental do Órgão de Gerência que, através do poder público, deverá aplicar as penalidades previstas na referida Lei e fazer com que o sistema funcione de forma eficiente e realmente justa.

Em Uberlândia, a Seção de planejamento da SETTRAN, responsável pela logística operacional do sistema de Transporte coletivo, funciona separado da Seção de Fiscalização de Transporte. Este fato, segundo depoimento da fiscal Sirlene Márcia Gonçalves, compromete o entrosamento necessário aos dois setores: “o fato de o Planejamento estar separado da Fiscalização é ruim porque muitas vezes o pessoal do Planejamento determina tarefas ou elabora ordens de serviço que na prática não funcionam”.

Deve-se reconhecer que o modelo de transporte implementado em Uberlândia propunha-se a inaugurar uma concepção moderna em termos de transporte de massa. Neste sentido, o projeto era algo realmente novo no cenário local, e tinha, entre seus vários objetivos, proporcionar o acesso a um transporte de melhor qualidade, mais eficiente, mais confortável, mais econômico e racional. Somava-se a estes adjetivos, slogans do tipo: “melhor transporte para o povo”, “com apenas um passe Uberlândia inteira em suas mãos”.

Através dos discursos proferidos na imprensa pelas autoridades políticas da época, percebe-se o grande destaque dado ao fator “economia para o usuário” em decorrência da integração do sistema e o pagamento de uma única tarifa. De fato, a lógica do sistema proposto cumpria com a finalidade de reduzir custos para o passageiro, pois o deslocamento de um extremo a outro da cidade que, diga-se de

passagem, estava em franco processo de expansão de sua malha urbana e já significava um enorme sacrifício econômico para o usuário, a partir do SIT, seria feito com o pagamento de um único bilhete. Considerando ainda aspectos ligados a organização do trânsito, podemos considerar que houve significativos avanços, mesmo não tendo resolvido satisfatoriamente todos os problemas, a iniciativa trouxe soluções que diretamente contribuíram com uma melhor fluidez do tráfego, e conseqüentemente dos veículos do transporte coletivo urbano.

## CAPÍTULO II

## 2 - A OPERACIONALIZAÇÃO DO SIT

Pretende-se neste capítulo traçar um panorama geral sobre o efetivo funcionamento do SIT - Sistema Integrado de Transportes, as soluções e problemas que ele representa para o transporte coletivo em Uberlândia, e, sobretudo, para seus usuários.

A inauguração do SIT demandou uma “mega” operação de logística, pois envolvia exigências novas, principalmente da parte do usuário. Neste sentido, as informações sobre o novo sistema, principalmente folhetos e cartilhas, foram utilizadas, mas não de forma satisfatória.

O SIT foi implantado em 05 de julho de 1997, com a inauguração dos cinco terminais de integração que o compõem, durante o quarto mandato eletivo do Sr. Virgílio Galassi.

Atualmente o sistema funciona das 05:00 horas da manhã às 00:00 horas. Durante as quase 20 horas de funcionamento, passam pelo sistema cerca de 200 mil pessoas num intenso processo de deslocamento diário. Este fluxo de deslocamento é variável ao longo do dia, sendo mais intenso nos chamados “horários de pico”, ou seja, das 06:00 às 07:00 (a caminho do trabalho), das 11:00 às 12:30 (intervalo do almoço), das 18:00 às 19:00 (retorno para casa) e das 22:00 às 23:00 horas (fluxo determinado pelo deslocamento de estudantes).

De acordo com informações fornecidas pela SETTRAN as duas Empresas (Transcol e Avitril) operam o SIT com um total de 343 veículos distribuídos em 88 linhas, na seguinte proporção: Transcol : 181 veículos e 47 linhas; Avitril: 162 veículos e 41 linhas. Estas linhas interligam os cinco terminais distribuídos geograficamente nas regiões norte, sul, leste e oeste da cidade.

Seguramente podemos afirmar que a logística idealizada para a implantação do SIT é fator bastante significativo para a melhoria do trânsito e transporte em Uberlândia. De outro modo, para o usuário, também representou economia de custos, principalmente para os casos em que o deslocamento residência /trabalho demandava o pagamento de duas passagens ou mais.

Porém, a integração encarada apenas do ponto de vista operacional e/ou da “vantagem econômica” para o usuário não deve ser tomada como elemento isolado de um contexto maior, o qual deve abranger, sobretudo, a eficiência operacional do modelo e a satisfação do usuário.

Neste sentido, desde a implantação do sistema alguns problemas vêm reclamando soluções que poderiam melhorar a eficiência operacional do mesmo. Seguindo esta linha de análise, pretendemos demonstrar que mesmo após sete anos de implantação, muitos dos problemas iniciais continuam ocorrendo, sendo que alguns foram até agravados.

Neste capítulo, estaremos destacando os elementos que comprovam a afirmação acima, tendo por base depoimentos colhidos nos jornais da época, bem como, nos registros fornecidos pela SETTRAN, através dos Termos de Reclamação e Sugestão, documento destinado à anotação de queixas dos usuários do transporte coletivo.

Inicialmente podemos citar o impacto da implantação do SIT nas suas primeiras horas de funcionamento, registrado pela imprensa local:

*“As primeiras horas de operação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Uberlândia foram de muita correria, perguntas, confusões e tumulto generalizado, principalmente no Terminal Central que recebeu grande fluxo de veículos de bairros e terminais de bairros”.<sup>1</sup>*

Segundo depoimento de um dos representantes da Seção de Fiscalização da SETTRAN, Ricardo Pereira, a implantação do SIT ocorreu de maneira muito abrupta, sem que eles recebessem, com a devida antecedência, o treinamento necessário, “tivemos apenas uma semana para nos inteirarmos das informações necessárias aos usuários com dúvida. Houve muito tumulto na primeira semana e as pessoas tinham dúvidas que a gente não sabia esclarecer direito” – complementa o Fiscal.

O grande volume de usuários trouxe vários transtornos relativos ao embarque e desembarque de passageiros, principalmente a desorganização das filas, como revela o depoimento da passageira Cristiana da Silva, a qual reclama

---

<sup>1</sup> Jornal O Triângulo, Uberlândia, 6.7.1997.

do problema da invasão nas filas ocorrida no Terminal Central, quando do embarque pela porta traseira: “Deveria haver uma fiscalização mais rígida para evitar esse tipo de problema”.<sup>2</sup>

Justifica-se aqui ressaltar que o problema da invasão das filas é mais grave no Terminal Central, onde os setores de embarque e desembarque funcionam num mesmo espaço e concomitantemente, conturbando seriamente a entrada e saída dos passageiros, bem como o trânsito dos mesmos pelas plataformas.

Através da imprensa podemos observar que a operacionalização do sistema vai sendo progressivamente avaliada pela população, nos seus aspectos positivos e negativos. Assim, após 40 dias de implantação do SIT, o Jornal O Triângulo de 19 de agosto de 1997 relatou:

*“Apesar da comodidade de se pagar apenas uma passagem e andar a cidade toda, muitos estão decepcionados com o novo sistema. Entre as diversas reclamações, as grandes filas que estão se formando nos terminais, tanto no central como nos de bairro, é um transtorno para os trabalhadores, que saem do serviço cansados e têm que se submeter a elas para poderem chegar até as suas casas. Os ônibus lotados e a falta dos mesmos também são motivos de insatisfação geral.”*

Mesmo com a implantação do sistema integrado, e, à medida que a população vai tomando pé em relação ao funcionamento do SIT, manifesta-se, através de depoimentos na imprensa, a comparação entre o sistema antigo e o novo:

*“O projeto é bom, o que está faltando é um maior número no fluxo de veículos. Depois do SIT a minha secretária só anda cansada porque tem que pegar três ônibus para ir trabalhar.”(Maria José Matsuda, 35 anos dentista).<sup>3</sup>*

*“O número de ônibus nas linhas está reduzido. Quando passam estão lotados. Antes eu gastava apenas meia hora para chegar ao centro. Agora, além de ter que sair de casa trinta minutos mais cedo, acabo chegando tarde na região central.”(Maria Aparecida Dias, merendeira, B. Canaã).<sup>4</sup>*

*“Agora com o SIT os ônibus dão mais voltas, demoram muito a chegar. A gente espera quinze minutos no ponto e mais quinze no terminal. O tempo*

---

<sup>2</sup> Jornal Correio, Uberlândia, 8.7.1997.

<sup>3</sup> Jornal O Triângulo, Uberlândia, 19.8.1997.

<sup>4</sup> Jornal Correio, Uberlândia, 8.7.1997.

*que a gente gasta não compensa a economia.”(Ana Paula Araújo, 20 anos, atendente).<sup>5</sup>*

Os depoimentos dizem respeito ao fato de que antes da implantação do SIT a grande maioria dos bairros era interligada diretamente com o centro da cidade. Após a implantação do novo modelo, as linhas de ligação bairro/centro foram substituídas pelas linhas alimentadoras (verdes), as quais levam os passageiros apenas até o terminal mais próximo, podendo ser um dos terminais de bairro ou mesmo o Central. Com isso, alguns trajetos passaram a ser realizados através de duas ou três linhas, dependendo do destino final: (BAIRRO/TERMINAL PERIFÉRICO/TERMINAL CENTRAL/DESTINO FINAL).

Assim sendo, se por um lado o SIT representa economia no orçamento doméstico dos trabalhadores, por outro, seus usuários se sentem insatisfeitos com as dificuldades e problemas diários de deslocamento, contradizendo as informações veiculadas na imprensa local por representantes do poder público, como sendo situações normais de período de adaptação:

*“Eu tenho duas crianças e sinto dificuldade pra me deslocar até o centro. Às vezes desisto de sair de casa para evitar transtornos, pois os ônibus do meu bairro só passam de 40 em 40 minutos.”(Maria do Socorro Silva, Bairro Canaã).<sup>6</sup>*

*“A única coisa boa é que só paga uma passagem. Mas os ônibus estão tão lotados que não tem nem jeito de entrar. Alguns passam direto nos pontos deixando a gente esperando o próximo que vier.(Fabiana Márcia Rodrigues, 21 anos, estudante).<sup>7</sup>*

Segundo depoimento do gerente de operações do terminal central, colhido através do Jornal O triângulo, de 13 de julho de 1997: “Problemas existem, como em todo grande projeto que se inicia, mas sem dúvida dentro de pouco tempo serão todos solucionados e tudo será normalizado.” (Cláudio Pereira Gonçalves, Gerente de operações dos terminais)

Porém, as tão propaladas soluções não chegaram com o tempo e os problemas surgidos com a implantação do SIT persistem a clamar por respostas,

<sup>5</sup> Jornal Correio, Uberlândia, 11.7.1997.

<sup>6</sup> Jornal Correio, Uberlândia, 14.12.1997.

<sup>7</sup> Jornal O Triângulo, Uberlândia, 11.7.1997

como podemos verificar nos depoimentos colhidos nos termos de reclamação e/ou sugestão, datados do ano de 2004, os quais são preenchidos pelos usuários para serem encaminhados à Secretaria de Transportes.

Nos referidos termos, constata-se reclamações de natureza diversa, por exemplo, a falta de organização nas filas de embarque nos terminais, ocorrência comum principalmente no Central, devido ao elevado número de usuários e pelo fato de não existir um sistema eficiente de guias de direcionamento das filas:

“As filas de espera estão muito desorganizadas. É preciso separar o embarque do desembarque e colocar alguma coisa para evitar os fura-filas.”(Walter Teodoro de Oliveira, B. Martins – 08 de abril de 2004).

“Precisa ficar uns fiscais nas plataformas de embarque para cuidar da organização das filas e evitar confusões. Todo dia é a mesma coisa. A gente está na fila e quando o ônibus chega, todo mundo quer entrar na frente.” (Genes Inácio de Moura, B. Roosevelt – 29 de abril de 2004).

Um dos itens de fundamental importância para a qualidade e operacionalização do Transporte Coletivo de Uberlândia, diz respeito ao estado de conservação da frota de veículos das empresas operadoras do sistema, pois evidentemente quanto maior o número de veículos em bom estado de conservação, menor será o índice de problemas mecânicos, ou seja: haverá mais veículos disponíveis para rodagem e cumprimento dos quadros de horários determinados para as linhas.

Por determinação da Lei 7834 de outubro de 2001, a qual regulamenta o Transporte Coletivo Urbano, cada empresa operadora do Sistema deve manter uma frota reserva de no mínimo dez por cento e, no máximo vinte por cento da frota operacional, a fim de que seja garantido o fiel cumprimento dos quadros de horários, bem como a devida manutenção preventiva da frota em operação. Contudo, esta determinação não é devidamente cumprida pelas concessionárias, afirma o Fiscal da SETTRAN, Cleido Evaristo Soares:

“As empresas nunca têm a quantidade de carros reserva necessária, disponíveis nos pátios dos terminais, para substituir os veículos que quebram. Por isso, quando solicitamos uma substituição ocorre muita demora e o passageiro acaba ficando no prejuízo, a gente faz a multa por omissão de viagem, mas há muita tolerância da Secretaria, por isso as empresas não estão nem aí com o problema.”

Ainda no que se refere a questão da frota de veículos, constata-se que o problema é recorrente, como podemos verificar através de depoimentos na imprensa no período imediatamente anterior à implantação do SIT:

*“Na minha opinião, a frota de ônibus das duas empresas que trafegam em Uberlândia devia ser reformulada. São ônibus velhos, sujos, que prejudicam muito a vida dos uberlandenses.”(Maria Nilda Martins, telefonista).<sup>8</sup>*

*“A empresa TRANSCOL ainda possui uns ônibus mais novos, mas a Triângulo é uma vergonha, um escândalo no seu atendimento. São ônibus velhos, sujos, mal conservados. E acho os motoristas muito mal educados.”(Maria Aparecida de Oliveira Coelho, Advogada).<sup>9</sup>*

No mesmo artigo do jornal citado, a SETTRAN reconhece que mesmo mantendo uma fiscalização diária, não consegue controlar a manutenção preventiva que é feita nos ônibus das duas empresas. Como foi dito anteriormente, se a SETTRAN enquanto órgão de gerência fizesse valer a aplicabilidade da lei que regulamenta a questão do transporte, no que tange à efetiva aplicação das penalidades, certamente, o serviço oferecido à população teria melhor qualidade.

Prova disso é que problemas dessa mesma natureza são corriqueiros no cotidiano dos usuários de transporte coletivo, sem que os serviços ganhem em melhoria e eficiência, como se pode constatar nos depoimentos abaixo, colhidos a partir de registro em termo de reclamação do ano vigente:

“Carro em péssimo estado de conservação. Hoje estava chovendo e o ônibus ficou com vários bancos molhados por causa das goteiras, além de

---

<sup>8</sup> Jornal O Triângulo, Uberlândia, 22.3.1997.

<sup>9</sup> Idem.

estar atrasado.” (Edileusa Ferreira Rosa, B. Santo Inácio – 14 de abril de 2004).

“O ônibus estava com vários bancos quebrados e durante a viagem minha filha de dois anos prendeu o dedo em uma abertura do banco que estava sentada ferindo-se. Falei com o fiscal da empresa e ele me respondeu que alguém tem que machucar para que as providências sejam tomadas”. (José do Carmo Martins, B. Roosevelt – 18 de janeiro de 2004).

Ocorrências desta natureza são comuns nos serviços de transporte coletivo oferecidos pela maioria das Empresas do ramo, pois no geral os Órgãos de Gerência são tolerantes em relação ao problema da má conservação dos veículos.

Um outro dado importante sobre o Transporte Coletivo Urbano diz respeito ao despreparo da grande maioria dos motoristas e cobradores das Empresas operadoras. Neste aspecto, é preciso considerar o fato de que o exercício da atividade é por natureza, repetitivo e extenuante, demandando uma dose de paciência que nem sempre é possível ao profissional, em serviço. Porém, este fato não justifica a falta de urbanidade de motoristas e cobradores no trato com os passageiros, apesar de este dado ser fator de peso quando são analisados os registros de queixas de usuários sobre o sistema:

“Estava dentro do ônibus do Umuarama quando uma passageira pediu para descer na Av. Brasil e o motorista ignorou seu pedido. Pedi então ao motorista que abrisse a porta mas ele me ignorou também. O cobrador disse pra eu calar a boca e se eu estava tomando as dores da mulher é porque tinha caso com ela. Peço aos órgão competentes que tomem providências, pois o usuário não anda de graça. Paga e caro por isso.”(Luiz Carlos de Souza, B. Santa Mônica – 10 de fevereiro de 2004).

“Estava no ônibus do Canaã e o motorista desrespeitou os usuários da gratuidade, dizendo que não gosta de pobre. Um usuário reclamou e o

motorista mandou ele para o inferno. Peço providências pois o motorista tem que tratar as pessoas com respeito e urbanidade sem constrangê-las.” (Marilda A. Oliveira, B. Morumbi – 12 de março de 2004).

Normalmente as Empresas operadoras do Transporte Coletivo Urbano, como é o caso da Transcol e Avitril , em Uberlândia, investem em programas de capacitação de motoristas e cobradores, mas geralmente estes programas visam muito mais a otimização de custos para as empresas do que propriamente o bom atendimento aos usuários do sistema.

Outro aspecto bastante negativo no transporte coletivo urbano de Uberlândia, é a constatação de que tanto o portador de necessidades especiais quanto o idoso não são devidamente respeitados por motoristas e cobradores, que além de não poderem contar com um serviço adequado às suas necessidades e especificidades, padecem ainda mais com a má qualificação dos operadores, como atestam os depoimentos a seguir:

“Sou cadeirante. Estava sendo embarcada pelo elevador do veículo, quando a cadeira foi prensada na lateral da porta, sendo danificada. Agora estou com dificuldades de me locomover com a cadeira avariada. Solicito reparos. “(Irene F. Martins, B. Tibery – 30 de março de 2004).

“Sou portadora de necessidades especiais e quando fui embarcar pela porta dianteira no terminal central, fui impedida pelo motorista, que alegou não ser permitido, sendo que ontem isso não ocorreu. Parece que não existe uma regra igual para todos, Uns deixam outros não”. (Oracilda Alves Freitas, B. Guarani – 03 de abril de 2004).

“Estava no ônibus da linha Marta Helena e na Av. Industrial, o ônibus parou no ponto da escola. Entre os usuários que iriam embarcar havia alguns idosos. A parte dianteira do veículo estava lotada e o motorista não abriu a porta do meio para eles. Quando reclamei ele gritou que eu ficasse calada,

que eu não tinha nada com isso, que cuidasse da minha vida.”(Silvana Aparecida de Jesus, B. Jardim Brasília – 10 de janeiro de 2004).

“Sou portador do passe do idoso. Quando fui pegar o ônibus do Santa Luzia, o motorista impediu-me de embarcar pela porta dianteira, alegando que todos os bancos estavam ocupados. Peço que os condutores de veículos coletivos sejam melhor instruídos para o serviço.”(Aldo Prudente da Silva, Centro – 13 de abril de 2004).

Partindo da análise documental do material encontrado sobre o tema do transporte coletivo, verifica-se que houve tentativas por parte do Órgão de Gerência de amenizar parte dos problemas decorrentes da necessidade de deslocamento dos usuários. A título de exemplo, podemos citar a criação da chamada “Linha cinza”. Este serviço era oferecido pelas próprias empresas operadoras do sistema e consistia em microônibus executivos, com assentos estofados e ar condicionado. Esses ônibus operavam em linhas seletas, no geral bairros dotados de melhor infraestrutura, ligando-os diretamente ao centro, sem passar pelos terminais, a um custo superior ao praticado nas linhas comuns. Porém, esta modalidade de serviço diferenciado, não respondeu satisfatoriamente aos interesses dos usuários que continuaram reclamando soluções para os problemas de frota insuficiente e demora nos deslocamentos, pois a linha cinza, além de ter intervalos maiores entre os horários, não transportava os usuários da gratuidade, e os usuários do passe escolar tinham que complementar o valor da passagem.

Hoje, os serviços oferecidos pela Linha cinza foram reformulados e na maioria das linhas que operam, a frota foi substituída por ônibus comuns, sendo que o valor da tarifa passou a ser igual ao das demais linhas que atendem ao SIT. Pode-se dizer que hoje a linha cinza cumpre o papel de suporte das linhas comuns, funcionando das seis às vinte horas.

Por conta de um conjunto de fatores relacionados ao desemprego e também a ineficiência do transporte coletivo regulamentado, Uberlândia, a

exemplo de outras cidades de médio e grande porte, viu-se obrigada a administrar o problema do transporte clandestino realizado por Vans.

Se por um lado, pode-se afirmar que o surgimento desta modalidade de serviço ocorreu porque existia uma deficiência na prestação do serviço regulamentado, por outro, deve-se considerar também que o resultado prático dessa situação revelou uma situação de tumulto e constantes congestionamentos nos principais pontos de parada coletiva, causando transtornos generalizados ao tráfego de veículos.

Outro aspecto bastante problemático do transporte clandestino, refere-se ao fato de que esta modalidade, dada sua natureza, era oferecida sem nenhum planejamento quanto a operação de linhas e horários, ficando esses itens a escolha dos proprietários dos veículos. Evidentemente, dava-se maior importância às linhas de grande demanda, pois os ganhos de cada um dependiam da quantidade de passageiros que transportassem. Por esta razão, eram comuns as situações de conflito, com constantes disputas por passageiros e correria para chegar aos pontos antes dos ônibus e também para realizar o maior número possível de viagens. Esta situação gerava sérios riscos à integridade física da população usuária daquele serviço.

Os perueiros, como são chamados os motoristas das vans, lutaram desde então para conquistar a regulamentação do transporte alternativo. Neste sentido, buscaram apoio junto ao Legislativo municipal da época, não alcançando êxito. Chamado a manifestar-se sobre o problema, o representante da Secretaria de Trânsito, Sérgio Atiê, declarou:

*“Torna-se cada vez mais necessária no planejamento das cidades a adoção de veículos de transporte de massa em substituição aos transportes individuais, o que indica que estaríamos na contramão da história se regulamentássemos veículos de pequena capacidade. No transporte público por ônibus, tem-se o planejamento operacional do serviço, que inclui o estabelecimento de horários e rotas fixas que cobrem toda a malha urbana, garantindo à população seu direito de deslocamento.”<sup>10</sup>*

---

<sup>10</sup> Jornal Correio, Uberlândia, 14.8.1998.

O discurso da administração municipal para justificar o fato de ser contrária à regulamentação do transporte alternativo, em realidade encobria a defesa dos interesses das empresas concessionárias, as quais passaram a cobrar do poder público, atitudes para coibir a chamada concorrência predatória.

Como se pode perceber, a base do argumento do representante do poder público afirmava que as vans em operação gerariam queda no número de passageiros transportados pelas empresas, redução do número de viagens e de frota, corte de pessoal e por fim o aumento da tarifa.

Somente no ano de 2001, após reiteradas discussões entre o poder público e os representantes do seguimento dos perueiros, já no governo do Prefeito Zaire Rezende, foi aprovada a Lei 7834, a qual modifica a Lei 6760 e institui a legalização de 120 das 200 vans que operavam o transporte clandestino de passageiros do município. Desde então, foi implantado o Sistema Complementar denominado “Passe-Livre”. Esse sistema foi organizado de forma cooperativa, congregando cerca de 200 trabalhadores organizados em turnos e operando em linhas pré-definidas. O serviço é oferecido sem custo para o usuário, tendo a finalidade de transportá-lo de bairros onde a demanda é considerada pequena, para os corredores de transporte. Também o salário dos trabalhadores ficou a cargo das empresas TRANSCOL e AVITRIL.

Assim, o transporte clandestino deixou de representar ameaça ao transporte coletivo regulamentado, o qual recuperou a evasão de demanda provocada pela concorrência informal.

Fruto de um conflito de interesses envolvendo as empresas concessionárias, o seguimento dos trabalhadores ditos clandestinos, e, por tabela o cliente usuário, o sistema Passe-Livre foi implementado a partir de um acordo de cavalheiros mediado pelo poder público municipal. Contudo, três anos após sua implantação, permanecem alguns desses conflitos de interesse, sobretudo os que dizem respeito ao usuário que continua refém de um sistema de transporte ineficiente em seus aspectos operacional e humano, tornando o deslocamento diário do trabalhador ainda mais desgastante e penoso.

Sobre este assunto podemos concluir que, se por um lado as empresas conseguiram aplacar o caráter predatório da chamada concorrência desleal, resguardando seu 'equilíbrio econômico-financeiro', por outro, continua a inoperância do poder público em exigir um serviço de transporte público eficiente, que leve em conta os interesses dos usuários, respeitando seus direitos, tal como se respeita os direitos de um consumidor de bens ou serviços.

## 2.1 - A QUESTÃO DA TARIFA

Considera-se tarifa como o rateio do custo total do serviço entre os usuários pagantes, sendo necessário, para seu cálculo o conhecimento dos seguintes elementos: número de passageiros transportados; quilometragem percorrida e custo quilométrico.

O custo quilométrico corresponde à soma dos custos variáveis com os custos fixos. Os custos variáveis mudam em função da quilometragem percorrida pela frota, e são subdivididos em: combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios. Já os custos fixos são calculados com base nos seguintes itens: custo de capital (depreciação e remuneração), despesas com pessoal e despesas administrativas. O custo total do serviço corresponde ao custo quilométrico acrescido dos tributos cobrados na localidade, tais como: ISS, PIS, CONFINS.

### Cálculo final da tarifa<sup>11</sup>

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">TARIFA= <math>\frac{*CUSTO\ TOTAL}{Km} + IMPOSTO</math></p> <p style="text-align: center;">** IPK</p> <p style="text-align: center;"><math>CUSTO\ TOTAL / Km = \text{Custo fixo por Km} + \text{custo variável por Km}</math></p> <p style="text-align: center;">** IPK= índice de passageiro por quilômetro, o qual é calculado da seguinte forma:</p> <p style="text-align: center;"><math>\frac{IPK + \text{Número equivalente* de passageiros/mês}}{\text{Quilometragem mensal percorrida}}</math></p> <p style="text-align: center;">Obs.: Em tese, quanto mais alto o nº de passageiros, mais barato pode ser o valor da passagem</p> <p style="text-align: center;">* Número equivalente de passageiros é igual ao número total de passageiros pagantes, menos as gratuidades.</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Em tese, a fórmula matemática que determina o valor da tarifa, propõe que o valor da mesma poderá ser barateado a medida em que IPK for mais elevado,

<sup>11</sup> Tudo que você precisa saber sobre transporte – Publicação da Superintendência dos Serviços Rodoviários. Volta Redonda /RJ, junho de 1995. p. 4-6

ou seja, a medida em que os ônibus transportarem mais passageiros. Contudo não é isso que se verifica na prática, pois Uberlândia tem vivenciado um significativo crescimento de sua população e, evidentemente, da demanda de passageiros.

Este fato é notório quando se observa o volume de usuários no interior dos terminais do SIT e os ônibus lotados. No entanto não se tem, pelo menos no caso de Uberlândia, registro dando conta de que a tarifa tenha sido barateada em função do aumento do IPK. Ao contrário, o reajuste no valor da tarifa tem sido religiosamente reclamado pelas empresas e rigorosamente corrigido anualmente, com base em planilhas de custos que as empresas concessionárias apresentam, sempre carregadas de argumentos sustentando prejuízos decorrentes do alto custo operacional.

Por razões de interesse das empresas operadoras do transporte coletivo, há uma resistência em admitir que parte significativa da fuga de passageiros, a chamada evasão de demanda se dá, sobretudo, em razão do impacto do custo da tarifa no orçamento doméstico da classe trabalhadora, mas também por conta da negligência das empresas quanto a qualidade do transporte oferecido à população de Uberlândia. Neste sentido, é preciso ressaltar que estamos falando de uma situação de descaso com problemas relativamente simples e de solução possível, que comprometem a qualidade do serviço, mesmo não demandando grandes investimentos, tais como: capacitação humanitária de seus funcionários, atenção quanto a regularidade dos horários, ônibus mais limpos, atenção a idosos e portadores de necessidades especiais.

Outra constatação importante, e, que tem sido motivo de preocupação, sobretudo do ponto de vista do trabalhador usuário, é a constante evolução do preço da tarifa do transporte coletivo urbano, a qual tem sido substancialmente superior ao crescimento verificado nos salários. Isto significa que os gastos com transporte coletivo consomem, cada vez mais, parcela considerável do orçamento das famílias brasileiras, principalmente das classes trabalhadoras de menor renda, que são as principais usuárias destes serviços. Em consequência disso, o V.T (vale transporte) destinado mensalmente ao empregado formal, passou a compor

a sua renda e há tempos transformou-se em “moeda de troca”. Neste sentido, o VT passou a ser aceito principalmente em pequenos comércios da periferia, e, também, livremente vendido em pontos de aglomeração de passageiros do centro da cidade, geralmente por pessoas desempregadas e idosos que encontram nesta atividade informal, seu único meio de sobrevivência a um processo de empobrecimento e exclusão social cada dia mais crescente.

Sem dúvida a implantação do SIT representou ganho econômico para o usuário de transporte, porém esperava-se também uma menor incidência no aumento do valor da passagem. No entanto, esta expectativa do usuário foi frustrada, pois enquanto houve franca evolução no preço da tarifa, por outro lado constatou-se a degradação dos níveis salariais, que acabaram por minimizar a “vantagem econômica” advinda com a implantação do sistema.

Estas dificuldades mencionadas podem ser claramente percebidas através de depoimentos colhidos em diferentes regiões da cidade, as quais foram escolhidas pelo fato de representarem importantes vias de acesso à região central.

Primeiramente, consideramos a Av. João Pessoa, a qual liga os bairros Roosevelt, Jardim Brasília, Maravilha, Satélite, Liberdade, Santa Rosa, Pacaembu e adjacentes ao centro.

Esta região foi uma das escolhidas em razão de que diariamente grande quantidade de pessoas dirigem-se aos seus postos de trabalho, seja a pé ou de bicicleta, através deste corredor.

Outro fato a salientar é que as entrevistas partiram de um diálogo livre com as pessoas abordadas, ou seja, os depoentes tiveram liberdade para abordar a questão a partir do seu próprio ponto de vista:

“Eu vou a pé para o meu trabalho todos os dias desde o ano de 2003, por que depois do último reajuste de tarifa ficou muito caro pagar ônibus. Pra você ver, eu só ganho um salário mínimo e meio, se eu for tirar o do coletivo vai fazer falta nas contas do mês.”(Maria Inês, costureira, moradora do B. Satélite. Tempo gasto no trajeto: 40 min.)

“Eu sou arrimo de família, moço. Tenho que cuidar da minha mãe e mais três irmãos pequenos com apenas dois salários mínimos. Felizmente não pagamos aluguel, por que quando meu pai foi embora deixou a casa pra nós, mas se for tirar para o ônibus com certeza vai faltar nas despesas. Se eu fosse fazer o trajeto de ônibus pelo menos duas vezes por dia, eu ia gastar R\$ 60,00 por mês. Com esse dinheiro eu compro três caixas de leite, ou seja, minha família ia ficar sem o leite do mês. Não dá.”(Luís Felipe, 19 anos, auxiliar administrativo, morador do B. Jardim Brasília. Tempo gasto no trajeto: 45min.)

“Lá em casa só eu trabalho. Meu pai é aposentado e minha mãe cuida dos serviços de casa. Eu ganho quase dois salários mínimos. Quando eu estudava ainda dava pra pegar ônibus, por que estudante paga menos, mas depois que terminei tive que passar a ir a pé senão não dá para as despesas. É água, luz, gás, açougue, feira, pra falar só no básico. E o supermercado? Realmente é impossível dar conta de tudo. Por isso, não tive outra saída. Tive que virar bóia-fria na cidade.”(Míriam, 23 anos, telefonista, moradora do B. Liberdade. Tempo gasto no trajeto: 60 min.)

Na seqüência temos os depoimentos colhidos em outra região da cidade, a Av. João Naves de Ávila, uma das vias de acesso dos bairros Segismundo Pereira, Santa Luzia e demais bairros vizinhos. Nesta região é predominante o uso de bicicletas para locomoção, principalmente por que as distâncias são maiores.

“Eu sou aposentado, mas mesmo assim tenho que continuar trabalhando, pois um salário mínimo é muito pouco, você sabe. Moro no B. São Jorge. É bem longe do centro, não dá pra ir a pé, mas de ônibus é impossível. Tá muito caro, como tudo pra nós brasileiros. A única coisa que nunca melhora é o nosso salário. Por isso cada um se vira como pode. Eu conheço gente que só tira o dinheiro da passagem de ida, pra não chegar atrasado no

trabalho. De tarde volta a pé. Não sei o que vai ser desse país, não.”(Antônio, 58 anos, pedreiro, B. São Jorge. Tempo gasto no trajeto: 25 min.)

“Eu e meu marido trabalhamos. Temos duas crianças que ficam na creche da Prefeitura, lá no bairro. Antes só ele (o marido) trabalhava, mas era muito difícil, passava muita necessidade. Aí eu arrumei serviço de diarista, mas gastava boa parte do salário com coletivo. Um dia minha patroa me vendeu uma bicicleta que o filho dela não usava mais. Ficou melhor. O dinheiro que eu gastava com ônibus agora ajuda nas despesas. Não sei por que esse negócio tem que ser tão caro, se é tão ruim. Aqui pro meu bairro, só tem uma linha, tá sempre atrasado e cheio. Não compensa pagar.”(Denise, 31 anos, diarista, moradora do B. Granada. Tempo gasto no trajeto: 40 min.)

“Já faz bastante tempo que eu não ando de coletivo. Agora então, no preço que está vai ser mais difícil ainda. Como que a gente pode pagar R\$ 3,00 por dia, se ganha só R\$10,00? Ruim só quando está chovendo. É um sofrimento, mas a gente vai levando. “ (João Fernandes, 47 anos, vigia, morador do B. Santa Luzia. Tempo gasto no trajeto: 35 min.)

A terceira região selecionada abrange as principais vias de acesso dos bairros Luizote, Mansour, Planalto, Tubalina, Dona Zulmira e Jaraguá ao centro da cidade. Nessa região é também comum o uso de bicicletas, pois é preciso fazer a travessia da ponte sobre o Rio Uberabinha:

“Eu vou de bicicleta para o meu trabalho faz tempo. Antes eu ia à pé, só de vez em quando pegava ônibus. Hoje está muito caro. (Helenice Paranhos, 32 anos, vendedora, moradora do B. Planalto Tempo gasto no trajeto: 25min.)“.

“Trabalho como pintor de paredes. Um dia aqui outro ali, conforme o local da obra. Mesmo sendo distante sempre vou de bicicleta. O custo da passagem de ônibus está muito alto. Se eu tirar pro ônibus, como vou fazer com as despesas de alimentação e aluguel? (Antônio Ribeiro, 27 anos, morador do B. Mansour. – Tempo gasto no trajeto atual até o B. Vigilato Pereira: 40 min.)

“Já andei muito de ônibus, agora meu marido e eu compramos bicicletas. Ficou muito mais econômico para nós. Estamos até pagando um financiamento de imóvel pelo programa da Prefeitura. Realmente o ônibus em Uberlândia é muito caro.” (Maria do Carmo Alves, 29 anos, auxiliar de serviços gerais, moradora do B. Luizote III. Tempo gasto no trajeto: 35 min.).

Como se pode perceber pelos depoimentos acima, o transporte coletivo, apesar de ser um serviço essencial à população, também tem se tornado perversamente excludente, justamente com aqueles que são a razão de ser de sua existência. Neste sentido, torna-se difícil conceber o fato de que cotidianamente estas pessoas produzem riquezas ao se deslocar para levarem sua mão de obra para as fábricas, as residências, as construções civis, os escritórios. No entanto, é exatamente a parcela mais desprovida de políticas públicas, principalmente que levem em conta projetos de transporte coletivo socialmente justo.

## CONCLUSÃO

### 3 - A QUALIDADE IDEAL NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO E A REALIDADE EM UBERLÂNDIA

Segundo a ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos), um modelo ideal de qualidade para o transporte público urbano deverá levar em conta todos os elementos de um bom planejamento urbano. Para tanto os municípios devem ter efetivo controle sobre seu desenvolvimento físico-territorial. Daí a necessidade de se ter instrumentos legais reguladores do uso e ocupação das áreas urbanas. Dentre esses instrumentos, o plano diretor, tem papel fundamental, pois é a partir dele que se poderá definir ações coordenadas entre o desenvolvimento urbano, o transporte e o trânsito, evitando ou minimizando o impacto provocado sobre os centros urbano, em decorrência do desenvolvimento desordenado das cidades.

Em termos de planejamento urbano os municípios, através do Plano Diretor, devem ter sob seu controle a edificação de grandes obras, tais como Shopping-Centers, centros de escritório e outras construções de grande porte, pois, dada a finalidade destas instalações, elas tornam-se polos geradoras de tráfego, ou seja; têm alta demanda por locomoção, devido ao fato de serem destinadas a aglomeração de pessoas. Logo, estas obras devem ser devidamente planejadas levando-se em conta, principalmente, a fluidez do tráfego.

Um bom planejamento urbano deve evitar a opção por sistemas agressivos de circulação de veículos, ou seja, projetos que comprometem o patrimônio histórico, o meio ambiente e sobretudo a segurança das pessoas. Neste aspecto, deve se observar as disposições do novo CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

Para além do planejamento urbano, um transporte público de qualidade deverá ser encarado como desafio político. Isso significa, entre outras questões, que o poder público deverá dar prioridade aos investimentos que visem a melhoria do transporte coletivo em detrimento do transporte individual, pois este é um dos grandes responsáveis pelas situações de caos no trânsito, e, por conseguinte no transporte público de passageiros realizado por ônibus. Tais situações de

desordem, somadas a outros problemas, fazem com que o conceito dos usuários, sobre o transporte público no Brasil, seja bastante negativo. Portanto, nas cidades onde o transporte público coletivo é operado por meio de concessão do município, faz-se necessário que o poder público, juntamente com a iniciativa privada, dêem prioridade de investimentos na qualidade deste transporte, estabelecendo como meta um transporte coletivo operacionalmente eficiente, confiável, confortável e, sobretudo, de custo suportável para a população que dele dependa.

Faz-se necessário sublinhar a importância que deve ser dada a eficiência operacional de um bom sistema de transporte coletivo. Neste aspecto, vale ressaltar que toda e qualquer melhoria deve, inicialmente, considerar os seguintes aspectos: o tecnológico, ou seja: a qualidade da frota em operação, a idade destes veículos (tempo de uso), aspectos gerenciais tais como: a capacitação dos operadores (cobradores e motoristas), abrangência da cobertura física para atendimento da demanda, um sistema integrado por terminais ou temporalmente, (sistema no qual o passageiro é portador de um bilhete que lhe dá o direito de realizar uma segunda ou terceira viagem, dentro de um tempo pré-estabelecido), um serviço eficiente de informação aos usuários, atenção especial aos portadores de necessidades especiais e à terceira idade e, por último, um sistema de fiscalização eficiente.

Ainda em relação a qualidade no transporte público, no que tange a questão do trânsito, deve ser destacada a relevância dada a municipalização do mesmo, a partir do novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), o qual inclui o município como parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito, ou seja: aos municípios cabem organizar, planejar, operar e fiscalizar seu trânsito. Neste aspecto, atualmente os municípios dispõem de plenas condições, inclusive econômicas, pois parte da arrecadação advinda das multas, deve ser destinada aos municípios onde foram aplicadas. Portanto, estão dadas as principais condições para que sejam implementadas campanhas de redução de acidentes e outras ações paralelas de melhoria da qualidade do transporte público, bem como da qualidade de vida.

Atualmente, Uberlândia concentra a segunda maior frota de veículos particulares do Estado de Minas, ficando atrás apenas da capital Belo Horizonte. Este incremento da frota de veículos particulares é motivado por diversos fatores, mas, sobretudo, também por conta da ineficiência do transporte público de massa, que atualmente é sinônimo de inoperância na maioria das cidades brasileiras.

Hoje, o mercado oferece linhas de financiamentos de longo prazo, o que acaba por incentivar, a uma parcela de médio poder aquisitivo, a aquisição de outros meios de locomoção alternativos ao ônibus. Por conseguinte, nos referidos centros, desenvolveu-se a chamada “cultura do automóvel”. Este fato acaba por carrear grandes somas de recursos para o atendimento às necessidades de ordenamento do trânsito que, necessariamente deveriam ser investidos no transporte público de massa, melhorando sua eficiência operacional, buscando resgatar um conceito positivo junto aos usuários e, sobretudo, tendo o objetivo de minimizar o custo final da tarifa para uma grande parcela de trabalhadores de baixa renda que, por uma questão também econômica, vêm sendo, cada vez mais excluída do acesso aos serviços básicos de transporte, apesar de o poder público ter realizado investimentos neste setor, a exemplo do SIT.

Contudo, o centro da cidade não oferece grandes opções de intervenção, justamente em decorrência de não ter sido antecipadamente planejado. Neste aspecto, o consenso da grande maioria dos Gestores Urbanos, principalmente em nível municipal, é que, para se instituir um transporte de qualidade, os esforços devem ser coordenados em três direções: desenvolvimento urbano, transporte e trânsito. Portanto, estes três eixos devem interagir de forma eficiente e coordenada, afim de que as ações se complementem, resultando numa melhor qualidade de vida urbana para todos.

A prioridade política é outro fator fundamental para a qualidade no transporte coletivo urbano. Neste aspecto, faz-se necessário que o poder público invista em mecanismos de fiscalização eficientes do sistema, pois grande parte das queixas dos usuários de transporte coletivo urbano de Uberlândia, dizem respeito a ineficiência operacional do mesmo.

Em Uberlândia, contudo, mesmo após a instituição do Plano Diretor, a cidade continuou crescendo de forma desordenada, principalmente em razão de que historicamente é vítima da especulação imobiliária. Esta tradição especulativa, muito comum entre as famílias tradicionais do município, acabou por alargar os limites da malha urbana, deixando a mostra os grandes vazios urbanos a espera de benfeitorias e valorização econômica. Conseqüentemente houve considerável aumento das distâncias para deslocamento da população mais carente, a qual, a medida que a demanda por moradia “exige”, vai sendo estrategicamente empurrada para as áreas periféricas.

Evidentemente, as grandes distâncias urbanas exigem a estruturação de políticas de transporte público de massa, que visem desonerar o orçamento da classe trabalhadora. Neste aspecto, o planejamento do SIT ao mesmo tempo que figura como resultado de uma preocupação com a necessidade de que o trânsito e o transporte público fossem objeto de um planejamento ordenado, também deixa transparecer que ele é, sobretudo, uma forma de o poder público tentar responder positivamente a questão econômico-empresarial, pois as grandes distâncias exigidas para deslocamento da mão de obra, da periferia até a fábrica, e principalmente a desorganização do trânsito, acabam por gerar “deseconomias” às empresas, considerando que o trabalhador perde tempo em seu trajeto para o trabalho, e “tempo é dinheiro” para a economia.

Em torno do tema da especulação imobiliária, vejamos o que nos aponta a literatura sobre o assunto:

*“É imperioso traçar as grandes linhas desta situação. No processo desordenado de expansão urbana, o setor imobiliário levava adiante a ocupação espacial, guardando imensas áreas mais próximas aos núcleos centrais à espera de valorização, enquanto zonas mais longínquas, sem qualquer infraestrutura, eram abertas para a aquisição das classes pobres. Vale a pena descrever o processo pelo qual se leva adiante a dinâmica especulativa. A especulação imobiliária (...) adotou um método, próprio, para parcelar a terra da cidade. Tal método consistia (e consiste) no seguinte: o novo loteamento nunca era feito em continuidade imediata ao anterior, já provido de serviços públicos. Ao contrário, entre o novo loteamento e o último já equipado, deixava-se uma área de terra vazia, sem lotear. Completado o novo loteamento, a linha de ônibus que o serviria seria, necessariamente, um prolongamento a partir do último centro*

*equipado. Quando estendida, a linha de ônibus passa pela área não loteada, trazendo-lhe imediata valorização. O mesmo ocorreria (e ocorre) com os demais serviços públicos: para servir o ponto extremo loteado, passariam por áreas vazias, beneficiárias imediatas de melhoramento público. Desta forma, transferia-se para o valor da terra, de modo direto e geralmente antecipado, a benfeitoria pública.”<sup>12</sup>*

Cotidianamente as pessoas perdem horas preciosas de suas vidas no interior de ônibus lotados e em estado precário de conservação. Assim, por conta da ineficiência do transporte coletivo urbano, o deslocamento diário de milhões de pessoas no país, torna-se uma atividade penosa que, para além do problema relativo ao alto custo da tarifa, seguramente, em muito contribui na debilitação da saúde física e mental das pessoas e na má qualidade de vida urbana.

Estudos técnicos são unânimes quanto a complexidade do problema do transporte coletivo urbano. Não se trata simplesmente da quantidade e da qualidade dos ônibus a disposição dos usuários, pois uma medida desta natureza certamente viria acompanhada do aumento no valor da tarifa, com desdobramentos negativos também para o tráfego urbano e para o meio ambiente. Por outro lado, empresas concessionárias desta modalidade de serviço têm pregado categoricamente a inviabilidade econômica de investimentos nesta área, devido aos altos custos operacionais contabilizados. Portanto, equacionar todos os problemas não é tarefa fácil. Daí, a busca de soluções exige uma séria avaliação das reais condições em que se organizam e são produzidos os serviços de transporte nas cidades brasileiras.

Não há dúvidas quanto a importância social e econômica do transporte para o funcionamento dos diversos setores da economia, bem como para a qualidade de vida das pessoas. Contudo, prover este serviço das condições ideais para seu funcionamento significa também lidar com situações conflitantes.

*“A provisão dos serviços de transporte apresenta simultaneamente, duas características contraditórias: de um lado, é um serviço público essencial que deve atender a necessidades sociais e, por outro, é uma atividade econômica em si que pode ser explorada economicamente pelo setor privado. É fácil perceber a potencial (e real) contradição entre os objetivos*

---

<sup>12</sup> KOWARICK, Lúcio. A espoliação urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 32-33.

*sociais de serviço público e as metas empresariais de rentabilidade e maximização dos lucros. Assim, a provisão deste serviço não pode ser deixada ao sabor das forças de mercado, que tendem a priorizar o seu lado de 'negócio', dificilmente oferecendo condições adequadas para a maioria da população, em termos de qualidade e de custo, exigindo portanto intervenção estatal na sua organização".<sup>13</sup>*

No que tange às questões relativas as diretrizes do transporte coletivo urbano em Uberlândia, nota-se que a população é alheada em relação a todo um processo de tomada de decisões, apesar de tratar-se da prestação de um serviço que existe em função dela própria. Assim, o sistema foi implantado pelo poder público e a iniciativa privada.

Quando se analisa a questão do transporte coletivo em Uberlândia, um fato em particular nos chama a atenção: especificamente, não existe nenhuma instância de representação dos interesses dos usuários deste serviço, apesar da importância essencial do mesmo. Este aspecto certamente justifica a distância existente entre os interesses das empresas concessionárias e dos usuários, pois muito provavelmente a forma como o serviço é oferecido não desperta nas pessoas o sentido de unidade, ou seja, ações que congreguem interesses comuns. Por conseguinte, estes interesses, ou mesmo reivindicações ficam dispersos, ou simplesmente são mediados pelo município, numa perspectiva que geralmente não é a do usuário.

Vale a pena ressaltar um aspecto bastante interessante ligado ao tema, o qual nos chamou a atenção pela singularidade e espontaneidade, qual seja a capacidade das pessoas em transformar o espaço do ônibus em um microcosmo social, estabelecendo, cotidianamente, laços de amizade, de solidariedade e até cumplicidade, enquanto religiosamente se deslocam para o seu destino.

Por fim, é preciso considerar que este trabalho não pretende encerrar a questão abordada, mas sim despertar outras reflexões acerca do tema, o qual sem dúvida

merece maior aprofundamento, até porque é seguramente vasto e rico, a exemplo do que pode ser pesquisado sobre o imaginário coletivo do usuário de transporte

---

<sup>13</sup> BICALHO, Marcos. Políticas Públicas – A dívida social no transporte coletivo. In: Revistas dos Transportes Públicos – ANTP, ano 20, nº 80, 3º trimestre/98, São Paulo - SP.

coletivo, bem como, o impacto ambiental dos sistemas de transporte coletivo urbano.

## 4 - BIBLIOGRAFIA

### 4.1 Livros

FERREIRA, Luiz Gonzaga R. Redação Científica: como escrever artigos, monografias, dissertações e teses. Fortaleza: Edições UFC, 1994. 84p.

KOWARICK, Lúcio. A espoliação urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do Trabalho Científico. 22. ed. revisada e ampl. de acordo com a ABNT – São Paulo: Cortez, 2002. 335p.

SPINA, Segismundo. Normas Gerais para os Trabalhos de Grau: um breviário para o estudante de Pós – Graduação. 3. ed. São Paulo: Ática, 1994. 61p.

INACIO FILHO, Geraldo. A monografia nos cursos de graduação. 2. ed. – Uberlândia: EDUFU, 1994. 117 p.

## 5 - Fontes Bibliográficas

### 5.1 - Revistas Jornais e Outros Documentos:

Jornal O Triângulo, Uberlândia, 22.3.1997.

Jornal O Triângulo, Uberlândia, 6.7.1997.

Jornal Correio de Uberlândia, 8.7.1997.

Jornal O Triângulo, Uberlândia, 11.7.1997

Jornal O Triângulo, Uberlândia, 13.7.1997.

Jornal O Triângulo, Uberlândia, 19.8.1997.

Jornal Correio de Uberlândia, 14.12.1997.

Jornal Correio de Uberlândia, 14.8.1998.

Dados Econômicos Uberlândia – Informações Gerais sobre Uberlândia

Secretaria Municipal de Indústria Comércio e Turismo – 2001

Ande numa boa. Com apenas um passe Uberlândia inteira em suas mãos. SIT: Melhor Transporte para o povo. SETTRAN – Prefeitura Municipal de Uberlândia, 1997.

Revista Teleco – Órgão de Divulgação Externa do Grupo Algar. Uberlândia – MG, nº 144, nov/dez de 1995, p. 6 – 7.

UBERLÂNDIA – Balanço da Administração Municipal – 1993/1996, p. 01-43

Revista Via de Expressão – Ano I, nº 3, outubro/95 p.30. Uberlândia – MG.

Revista Estilos e Projetos – Nº 13, 1999, p.84 – 88. Uberlândia – MG.

Tudo que você precisa saber sobre Transporte – Publicação da Superintendência dos Serviços Rodoviários, Volta Redonda /RJ, junho de 1994

Plano diretor de Uberlândia – Secretaria de Planejamento/Prefeitura de Uberlândia – MG, 1994.

A Cidade, o Transporte e o Trânsito – Sugestões para as administrações municipais. Uma publicação da ANTP/ São Paulo, Janeiro de 2001.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 20, nº 80, 3º trimestre/98.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 18, nº 71, 2º trimestre/96.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 23, nº 90, 1º trimestre/2001.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 22, nº 88, 3º trimestre/2000.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 23, nº 89, 4º trimestre/2000.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 21, nº 83, 2º trimestre/99.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 19, nº 75, 2º trimestre/97.

Revista dos Transportes Públicos – Publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ano 21, nº 81, 4º trimestre/98.

LEI Nº 7834 de 03 de outubro de 2001. Prefeitura Municipal de Uberlândia. Autor: Prefeito Zaire Rezende.

REGIMENTO Interno dos Terminais de Passageiros de Uberlândia – MG. S/d.

## 5.2 - Entrevistas e Depoimentos:

Ana Paula Araújo, 20 anos, atendente. Depoimento colhido no Jornal Correio de Uberlândia de 11/07/1997.

Antônio Ribeiro, 27 anos, morador do B. Mansour. Uberlândia – MG. Depoimento colhido em entrevista realizada em junho de 2004 – Av. Imbaúbas.

Antônio, 58 anos, pedreiro, B. São Jorge, Uberlândia - MG. Depoimento colhido em entrevista realizada em junho de 2004 - Av. João Naves de Ávila.

Cláudio Pereira Gonçalves, Gerente de operações dos terminais. Depoimento colhido no Jornal O Triângulo, Uberlândia, 13/07/97.

Cleido Evaristo Soares - Fiscal de Transportes. Depoimento colhido em junho de 2004, em entrevista.

Cristiana da Silva – Depoimento colhido no Jornal Correio de Uberlândia de 08/07/97.

Denise, 31 anos, diarista, moradora do B. Granada, Uberlândia – MG. Depoimento colhido em entrevista realizada em junho de 2004 - Av. João Naves de Ávila.

Fabiana Márcia Rodrigues, 21 anos, estudante. Depoimento colhido no Jornal O Triângulo, Uberlândia, 11/07/97.

Helenice Paranhos, 32 anos, vendedora, moradora do B. Planalto, Uberlândia – MG. Depoimento colhido em entrevista realizada em junho de 2004 – Av. Indaiá.

João Fernandes, 47 anos, vigia, morador do B. Santa Luzia. Uberlândia – MG. Depoimento colhido em entrevista realizada em junho de 2004 - Av. João Naves de Ávila.

Luís Felipe, 19 anos, auxiliar administrativo, morador do B. Jardim Brasília Uberlândia - MG. Depoimento colhido em entrevista realizada em maio de 2004 – Av. João pessoa.

Maria Aparecida de Oliveira Coelho, Advogada. Depoimento colhido através do Jornal O Triângulo, Uberlândia, 22/03/97.

Maria Aparecida Dias, merendeira, B. Canaã. Depoimento colhido no Jornal Correio de Uberlândia de 08/07/97.

Maria do Carmo Alves, 29 anos, auxiliar de serviços gerais, moradora do B. Luizote III. Uberlândia – MG. Depoimento colhido em entrevista realizada em junho de 2004. Av. Marcos de Freitas Costa.

Maria do Socorro Silva, Bairro Canaã. Depoimento colhido no Jornal Correio de Uberlândia de 14/12/97.

Maria Inês, costureira, moradora do B. Satélite. Depoimento colhido em entrevista realizada em maio de 2004 – Av. João pessoa.

Maria José Matsuda, 35 anos dentista. Depoimento colhido no Jornal O Triângulo, Uberlândia, 19/08/97.

Maria Nilda Martins, telefonista. Depoimento colhido através do Jornal O Triângulo, Uberlândia, 22/03/97.

Míriam, 23 anos, telefonista, moradora do B. Liberdade. Depoimento colhido em entrevista realizada em maio de 2004 – Av. João pessoa.

Ricardo Pereira - Fiscal de Transportes. Depoimento colhido em junho de 2004, em entrevista.

Sérgio Atiê – Representante da SETTRAN. Depoimento colhido através do Jornal Correio de Uberlândia de 14/08/98.

### 5.3 - Termos de Reclamação e Sugestão - SETTRAN:

Aldo Prudente da Silva, Centro – 13 de abril de 2004.

Edileusa Ferreira Rosa, B. Santo Inácio – 14 de abril de 2004.

Genes Inácio de Moura, B. Roosevelt – 29 de abril de 2004.

Irene F. Martins, B. Tibery – 30 de março de 2004.

José do Carmo Martins, B. Roosevelt – 18 de janeiro de 2004.

Luiz Carlos de Souza, B. Santa Mônica – 10 de fevereiro de 2004.

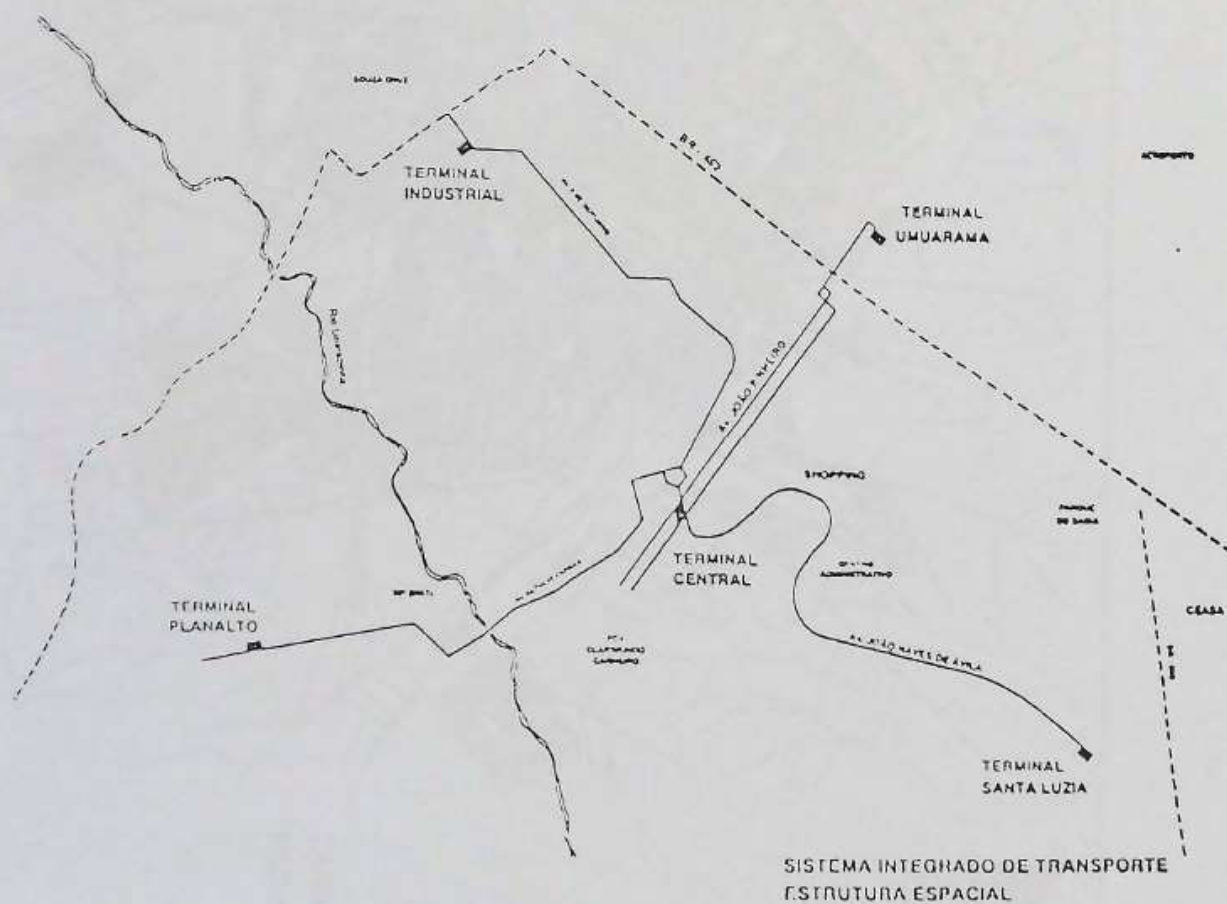
Marilda A. Oliveira, B. Morumbi – 12 de março de 2004.

Oracilda Alves Freitas, B. Guarani – 03 de abril de 2004.

Silvana Aparecida de Jesus, B. Jardim Brasília – 10 de janeiro de 2004.

Walter Teodoro de Oliveira, B. Martins – 08 de abril de 2004.

# Anexo I: SIT – Estrutura Espacial



Anexo II: Mapa de circulação e identificação das linhas do SIT

