

# A QUEDA DE DEMANDA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA CIDADE DE UBERLÂNDIA-MG E SUA BAIXA ATRATIVIDADE.

---

## THE DEMAND DROP IN THE COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT FROM THE CITY OF UBERLANDIA-MG AND YOUR LOW ATTRACTIVENESS.

**Resumo:** O transporte público coletivo possui um papel fundamental na questão de acesso à cidade, principalmente no que tange a população residente na periferia e que precisa enfrentar grandes distâncias diariamente. Entretanto, o que tem se intensificado nos últimos anos é a queda nos números de passageiros do modal, principalmente no que se trata do transporte público por ônibus. As pessoas estão trocando o seu meio de locomoção, uma vez que o transporte público não consegue atender às necessidades e desejos das mesmas, sendo um modal passível de substituição e, em grande maioria, substituído pelo veículo automotivo individual. Outros fatores que contribuem para a evasão do sistema são: a falta de investimento público no setor, de prioridade política e de planejamento, degradando ainda mais o modal de transporte. Na cidade de Uberlândia-MG caso semelhante ocorre, uma vez que o sistema de transporte público da cidade perdeu cerca de 20% de passageiros entre os anos de 2012 e 2019. Com isso, o trabalho em questão objetiva-se em analisar os dados públicos a respeito da queda de demanda do transporte público coletivo na cidade e com isso fazer uma discussão e reflexão do assunto, evidenciando, a partir de dados, o cenário atual e elucidando fatos e argumentos que são capazes de reverter a situação e propiciar melhoras para o sistema.

**Palavras-chave:** Transporte Público. Queda de Demanda. Atratividade. Uberlândia

**Abstract:** *Collective public transport has a fundamental role with the access to the city, especially with regard to population living in the periphery and who need go through big distances daily. However, what has been intensifying in recent years is a drop in the number of passengers, especially when it comes to public transport by bus. People are changing their means of transportation, since public transport cannot meet their needs and desires, being a modal that can be replaced and, in most cases, replaced by the individual vehicle. Another factor that contributes to the evasion of the system is the lack of public investment in the sector, a political and planning priority, degrading the transport modal. In the city of Uberlandia-MG, a similar case occurs, because the city's public transport system lost about 20% of passengers between 2012 and 2019. With this, the work in question aims to analyze public data regarding the drop in demand for public transport in the city and with that to make a discussion and reflection, highlighting, from data, the current scenario and elucidating facts and arguments that are capable of reversing the situation and providing improvements for the system.*

**Keywords:** *Public Transportation. Demand Drop. Attractiveness. Uberlandia*

## 1. INTRODUÇÃO

A forma na qual ocorreu o processo de urbanização no Brasil foi através de um intenso processo de crescimento dos centros urbanos, em sua maioria, de forma desordenada e extremamente desigual. Isto ocorreu sobretudo durante a segunda metade do século XX, onde a população urbana saltou de 26,3% em 1940 para 81,2% já nos anos 2000 (MARICATO, 2013). Esse percentual expressa um crescimento na ordem de mais de 70 milhões de brasileiros que

optaram por viver em centros urbanos, tudo isso em um curto período de tempo, resultando em um crescimento desordenado das cidades.

Com isso, a área urbana das cidades não conseguiu atender a demanda por habitação, ocasionando na periferização das mesmas, com a construção e a ocupação residencial em áreas ilegais e de risco. Diante disso, a necessidade de um ordenamento urbano surge à tona, onde Ermínia Maricato (2013) declara que as reformas urbanas realizadas durante o final do século XIX e início do século XX, foram em sua grande maioria de caráter sanitarista e de embelezamento, difundindo um urbanismo moderno com tendência periférica.

Como resultado de todo esse processo de crescimento urbano desordenado, hoje tem-se cidades dispersas, com periferias cada vez mais distantes dos centros de interesses, onde se localizam as oportunidades de emprego, trabalho, estudo, saúde e lazer. Sendo assim, essa população periférica necessita diariamente de meios de locomoção para que possa ter acesso à cidade e às possibilidades das quais ela oferece e, o modo no qual a população urbana se locomove nas cidades, está diretamente ligado com a localização dos estabelecimentos de trabalho, lazer e residência (BRASIL, 2015).

E é a partir disso que se discute sobre mobilidade urbana, ou seja, a forma com a qual são feitos os deslocamentos de pessoas e de bens na área urbana (BRASIL, 2006 apud ASSUNÇÃO, 2012). O meio urbano tem gerado um enorme fluxo de pessoas, informações e mercadorias, acarretando um grande volume de deslocamentos intraurbano, o que evidencia o alto dinamismo e conectividade das cidades do século XXI. Como consequência disso, tem-se a intensificação do trânsito, com um grande contingente de veículos que acabam por gerar congestionamentos, poluição do ar e sonora e uma queda na qualidade de vida.

O Ministério das Cidades (BRASIL, 2015), a partir do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), cita que há décadas, a construção, reforma e adaptação das cidades brasileiras se pautou em um modelo de circulação urbana voltado para o transporte individual por automóvel, que já é de conhecimento ser um modal insustentável. O próprio automóvel é o vilão de si mesmo, ocupando uma porcentagem elevada do sistema viário em comparação aos outros modais de transporte, cerca de 80% da área disponível da via (BRASIL, 2015). Sendo assim, Sólón (2012) argumenta que o tráfego urbano vem se tornando um dos grandes problemas da humanidade, atingindo todas as classes da sociedade, profissionais, a qualidade de vida e gerando custos sociais.

Para uma gestão dos deslocamentos intraurbanos, deve-se centralizar o planejamento na locomoção da população por meio de diferentes modais de transportes, empenhando-se na equiparação de oportunidades, com a democratização do espaço público e assegurando o direito à cidade para todos os cidadãos (FERNANDES, 2011). A partir disso, pode-se abordar a questão da Mobilidade Urbana Sustentável e Inclusiva, que, em suma, possui como objetivo proporcionar cidades com espaços urbanos mais dinâmicos por meio de modais de transportes sustentáveis e integrados, à exemplo da bicicleta, do andar a pé e o transporte público em massa. Dessa forma, é primordial que o planejamento urbano se desvincule do paradigma auto centrista, e passe então a priorizar as pessoas, e para que isso ocorra, o transporte individual motorizado deve perder espaço no sistema viário, cedendo-o para outros modais de transporte mais sustentáveis (BRASIL, 2015).

A Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2007), cita que a prioridade de escolha por certo modal de transporte, está essencialmente associado com a provisão de infraestrutura viária. Juntando esse fator com a facilidade de deslocamento e aquisição de um automóvel, tem-se a preferência pelo mesmo, mas em contrapartida, é um dos modais mais

onerosos, tanto para o Estado que é responsável por prover a infraestrutura, quanto para o usuário. Como resultado disso, tem-se que a taxa de mobilidade urbana brasileira está diretamente relacionada com a renda da população, ou seja, os mais ricos desfrutam de um alto índice de mobilidade e os mais pobres de menores índices de deslocamentos nas cidades (FERNANDES, 2011).

Outro fator que a ANTP (2007) lista como preferência do automóvel, é o fato de o mesmo possuir itens que proporcionam conforto e segurança ao usuário, que possibilita que eles se sintam dignos de posse. Contrariamente, há o transporte público coletivo, considerado um sistema com falhas de gestão, baixa credibilidade e confiança à população, sendo assim um modal não atrativo. Sólton (2012) lista os principais fatores que induzem a baixa atratividade e preferência de escolha da população pelo modal, sendo estes: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos locais de parada, sistema de informação, conectividade, comportamentos dos operadores e o estado das vias.

Uma consequência disso é a evasão do sistema de transporte público coletivo, assunto principal do trabalho em questão. Este fato já vem ocorrendo desde a última década no Brasil, onde a quantidade de passageiros por ônibus em nove capitais do país teve um grande declínio, passando de 473 milhões de passageiros por mês em 1995 para 312 milhões em 2006 (NTU, 2007 apud SOLON, 2012). A ANTP também evidencia que entre 1940 a 2005 o uso do transporte público caiu de 452 para 149 viagens por habitante por ano e, em contrapartida, o uso do automóvel aumentou de 32 para 137 viagens por habitante por ano (BERNARDES, 2016).

Fato igualmente relatado pode ser presenciado na cidade de Uberlândia-MG, cidade de médio porte localizada na região do Triângulo Mineiro, com população estimada de cerca de 700 mil habitantes (IBGE, 2021). Segundo dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal da cidade, entre os anos de 2012 e 2019 o sistema de transporte da cidade registrou uma redução de 20% do número de passageiros transportados anualmente, o que representa uma perda de mais de 13 milhões de passageiros. (UBERLÂNDIA, 2021). Mesmo contando com um Sistema Integrado de Transporte (SIT), o transporte coletivo da cidade (feito exclusivamente por ônibus) possui uma série de fatores que contribuem para a baixa atratividade e a evasão do mesmo.

Um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), evidencia que entre os anos de 2008 e 2017 houve uma queda do uso do transporte coletivo nas famílias brasileiras, cerca de 18,9 pontos percentuais, e em contrapartida, a proporção de famílias que passaram a utilizar o transporte individual teve um aumento de 16,1 pontos percentuais (IPEA, 2021). O Instituto ainda constatou que há uma tendência nacional de substituição do transporte público coletivo pelo individual, e que este fato tem ocorrido de forma mais expressiva nas cidades médias e do interior do Brasil, gerando assim um aumento na frota de veículos nesses locais (IPEA, 2021).

Com isso, as consequências dessa troca no modal de deslocamento são negativas para o transporte coletivo, uma vez que a evasão de passageiros ocasiona um aumento da tarifa para custear os gastos com o sistema, e com isso as pessoas deixam de usá-lo pelo preço, ocasionando um ciclo vicioso de aumento da tarifa – decréscimo da demanda – aumento da tarifa (MESQUITA; SILVA, 2006). Isto, de fato, impacta diretamente a população mais carente que depende única e exclusivamente do transporte coletivo para se locomover na cidade, gerando assim uma desigualdade de acesso a oportunidades.

Outro estudo realizado pelo IPEA traz à tona a desigualdade socioespacial de acesso a oportunidades nas cidades do Brasil, evidenciando que as condições de transportes ofertadas à

população podem gerar impactos sociais de longo prazo nas situações de pobreza e exclusão social. (IPEA, 2019). Como resultado disso, tem-se que o sistema de transporte público coletivo possui e tem capacidade central de redução dessa desigualdade de acesso nas cidades, sendo necessário investimentos no setor para atrair e fidelizar o usuário, caso que não vêm ocorrendo nos últimos anos.

Desse modo, o propósito central do trabalho em questão se pauta em evidenciar a queda de usuários no sistema de transporte coletivo na cidade de Uberlândia-MG, abordando, a partir disso, a falta de prioridade política no setor, investimentos e subsídio, que são ações capazes de reverter esse quadro e tornar o sistema mais atrativo. Entretanto, vale também ressaltar que intervenções no sistema por si só não conseguem alcançar efetivamente bons resultados, pois ao se tratar de questões urbanas, é necessário visualizar o todo, sistematicamente, sendo uma área de caráter interdependente e multidisciplinar.

## **2. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Estudos do IPEA e da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) citados anteriormente, evidenciam a queda de usuários nos sistemas de transporte público pelo Brasil. Esse fato ocorre também na cidade de Uberlândia-MG, que conta com um sistema de transporte público por ônibus, o SIT.

Com data de implantação em 1997, o SIT ajudou, de acordo com Mesquita e Silva (2006), a aumentar a mobilidade da população da cidade e possuía também como objetivo, estabelecer o transporte público como agente estruturador do crescimento urbano. O sistema foi viabilizado através da terceirização, com a concessão para construção e administração dos terminais de integração por quinze anos e posse de 5% da receita total do sistema (MESQUITA; SILVA, 2006).

Atualmente o SIT conta com 8 terminais de integração e é organizado a partir de um sistema tronco-alimentador. Além dos terminais, o sistema possui dois corredores de ônibus Bus Rapid Transit (BRT), o corredor estrutural da Avenida João Naves de Ávila, com 13 estações, fazendo a ligação do centro da cidade com o Terminal Santa Luzia, no Setor Sul. O outro corredor é o da Avenida Segismundo Pereira, que possui 11 estações e liga o outro corredor existente com o Terminal Novo Mundo, no Setor Leste.

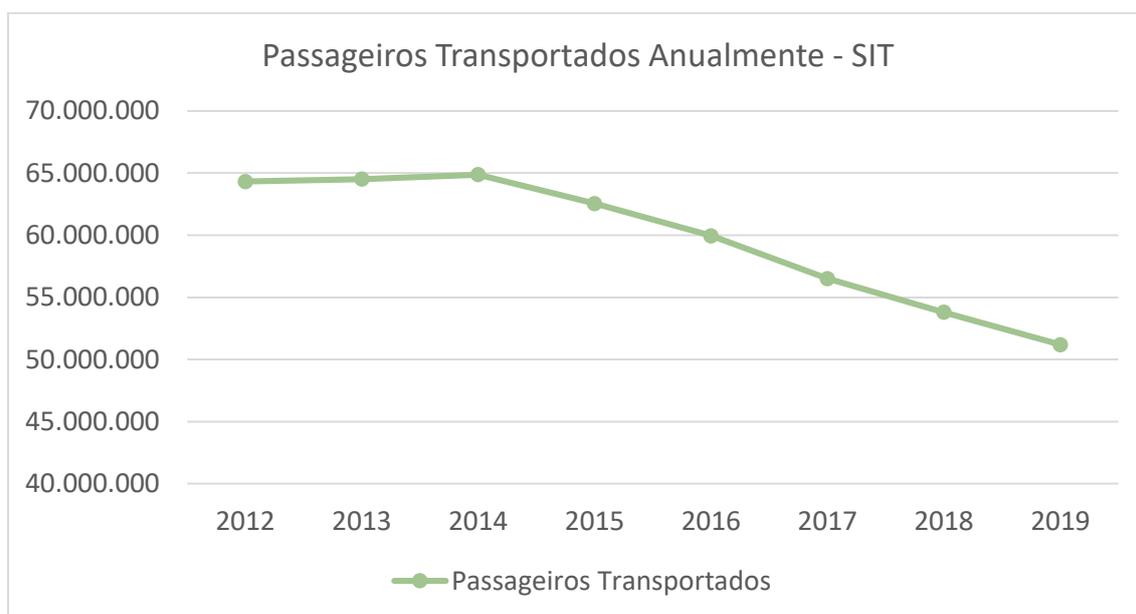
Com isso, utilizou-se como base de dados para análise da demanda do transporte público coletivo da cidade, o Banco de Dados Integrado (BDI), que é disponibilizado *on-line* pela prefeitura e é vinculado à Secretaria de Planejamento Urbano (SEPLAN), tendo como finalidade, “subsidiar as ações de planejamento da administração pública municipal e disponibilizá-las ao público em geral, fornecendo dados que incentivem novos investimentos no município[...] ou para pesquisa e conhecimento da população como um todo.” (UBERLÂNDIA, 2021, v.01 p. 03). Além de dados do BDI, contou-se com as informações de cadernos técnicos da Secretaria de Trânsito e Transportes (SETTRAN) e documentos solicitados via e-mail à mesma, no que diz respeito a dados mais recentes dos anos de 2021 e 2022, para compilação dos materiais a respeito do transporte público na cidade.

Foram utilizados os BDI dos anos de 2017 até 2021 (anos base 2016 e 2020, respectivamente). Entretanto, os documentos mostram dados relacionados ao transporte coletivo na cidade desde o ano de 2012. Os BDI fornecem dados do transporte público coletivo a respeito da operação anual do sistema, passageiros registrados por terminal e nas estações dos corredores de BRT, os tipos de pontos de parada de ônibus e tarifa. Além disso fornecem dados de área construída dos terminais de integração e das atividades comerciais presentes neles.

Vale ressaltar a questão da pandemia de Covid-19 que afetou o mundo (e ainda afeta) durante os anos de 2020 e 2021 e influenciou fortemente os números do transporte coletivo no país como um todo. Com isso, as análises dos dados coletados serão feitas seguindo duas formas de comparação: de 2012 até 2019 e, posteriormente de 2019 à 2021, analisando a recuperação dos números do sistema após a flexibilização das atividades econômicas e da retomada a vida cotidiana corriqueira.

Após análise dos dados, pode-se observar uma queda contínua no número de passageiros registrados no SIT ao longo de cinco anos (entre 2015 e 2019).

Gráfico 1 – Passageiros registrados anualmente no sistema SIT – 2012 a 2019.



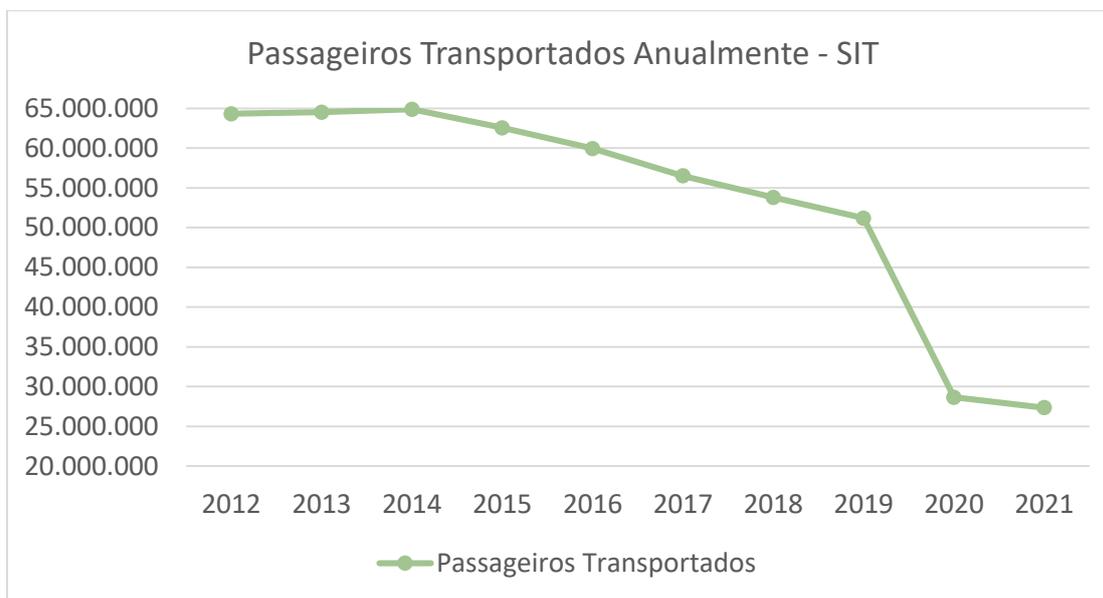
Fonte: UBERLÂNDIA, 2020. Organizado pelo autor.

Como pode-se notar no gráfico 01, ao longo dos oito anos de dados analisados, o SIT deixou de transportar o contingente de 13.135.712 passageiros, tendo o ano de 2012 com o registro de 64.323.916 passageiros, e em 2019 com 51.188.204 viajantes. Isto representa uma perda de 20,42%. O gráfico ilustra uma tendência de estabilidade de usuários entre os anos de 2012 e 2014, entretanto começa a apresentar perdas significativas a partir de 2015 e se mantendo em declínio até 2019.

Somente entre 2018 e 2019, o sistema registrou cerca de 2.612.913 passageiros a menos, evidenciando assim o quão baixa é a atratividade do sistema de transporte da cidade, fazendo com que a população deixe de usá-lo, migrando para outro tipo de modal de transporte, em sua maioria o veículo individual motorizado. Além disso, traz à tona o que foi discutido anteriormente, a respeito da propensão nacional de substituição do transporte público coletivo como meio de transporte nas cidades.

No que se diz respeito ao número de usuários registrados no SIT durante a pandemia de Covid-19 entre 2020 e 2021, a perda é ainda mais evidenciada, como ilustra o gráfico 02.

Gráfico 2 – Passageiros registrados anualmente no sistema SIT – 2012 a 2021.



Fonte: SETTRAN, 2022. Organizado pelo autor.

A pandemia, iniciada em 2020, trouxe consequências fortes para o transporte público urbano no país como um todo. A administração municipal da cidade de Uberlândia, juntamente com as empresas que realizam a operação do SIT na cidade, tomaram medidas para a adequação do sistema ao período excepcional. Ocorreu a suspensão de algumas linhas do sistema (algumas totalmente e outras apenas aos finais de semana) e a redução do número de viagens realizadas.

O fechamento das atividades econômicas e as restrições de circulação impostas pela prefeitura, afetaram diretamente os deslocamentos intraurbanos e consequentemente o transporte público na cidade, que deixou de transportar cerca de 22.523.087 passageiros em 2020, uma queda de 56% em relação ao ano de 2019. Essa perda de usuários resultou em uma série de greves no sistema de transporte, por parte das empresas contratadas e também pela falta de pagamento aos motoristas, como cita a reportagem:

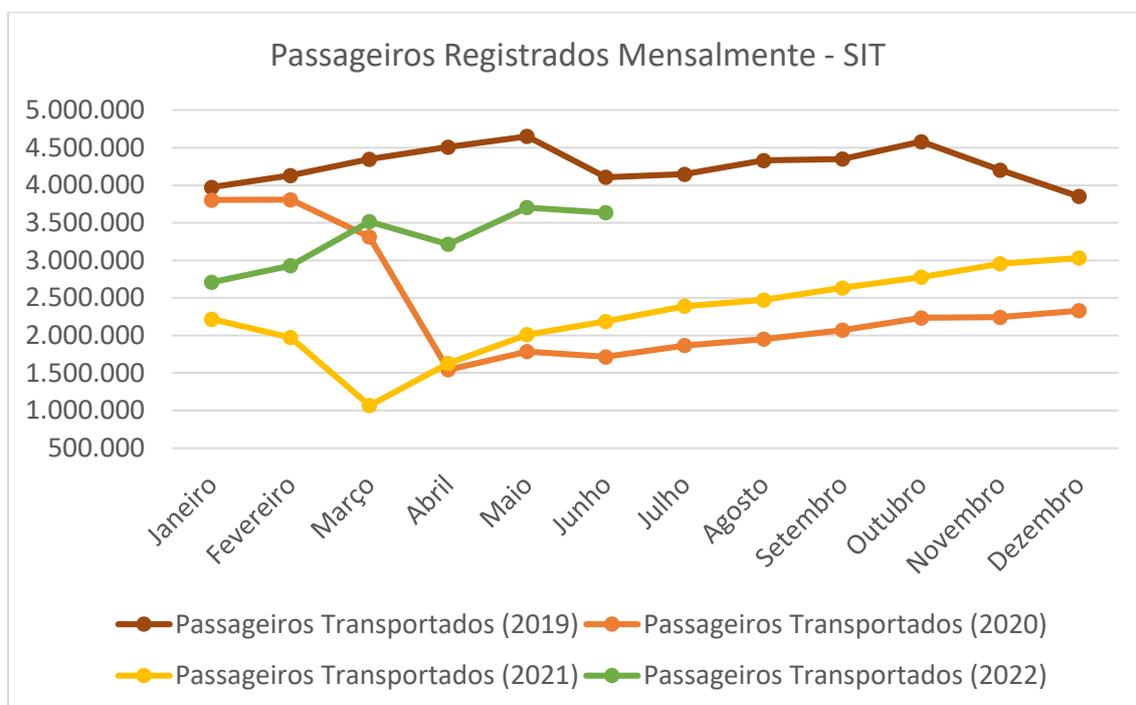
Na ocasião, os trabalhadores denunciaram que os salários foram parcelados em três vezes. Além disso, afirmaram que os ônibus têm circulado lotados, sujos, sem manutenção e fora das condições sanitárias ideais para prevenção à pandemia da Covid-19 (G1 Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, 2021). Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2021/03/11/trabalhadores-de-transporte-coletivo-de-uberlandia-iniciam-greve-nesta-quinta-feira.ghtml>. Acesso em 04 de agosto de 2022).

As greves e paralisações foram acordadas após as empresas que realizam o serviço na cidade serem socorridas em caráter emergencial com aportes financeiros milionários realizados pela administração municipal da cidade (G1 TRIANGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA, 2021), uma vez que o SIT é custeado exclusivamente pelos próprios usuários.

Mesmo após o pico da pandemia e a flexibilização das atividades econômicas a partir de julho de 2021, com o comércio da cidade, bares, *shoppings centers* e demais atividades

comerciais funcionando praticamente no período comercial normal (com algumas exceções aos domingos e feriados), o transporte público da cidade de Uberlândia ainda não conseguiu recuperar os usuários perdidos, como ilustra o gráfico 03, que compara mês a mês o número de passageiros registrados no sistema nos anos de 2019, 2020, 2021 e 2022.

Gráfico 3 – Passageiros registrados mensalmente no sistema SIT – 2019 a 2022.



Fonte: SETTRAN, 2022. Organizado pelo autor.

Analisando o gráfico, percebe-se um crescimento gradativo do número de usuários a partir de julho de 2020, com uma queda significativa em março de 2021, decorrente dos altos números da pandemia que o Brasil registrou nessa época. Após esse período, o SIT voltou a apresentar aumento no número de usuários em 2021 e em 2022, entretanto os registros ainda não se igualaram aos do ano de 2019 (período pré pandemia). À exemplo, tem-se que em junho de 2019 o sistema registrou 4.107.090 passageiros, e no mesmo mês de 2022 foram 3.634.909 usuários. Se comparado à 2020, (onde foram contabilizados 1.714.604 passageiros) o sistema voltou a crescer, porém é uma recuperação que não tem sido capaz de suprir as perdas sucedidas.

O SIT é custeado exclusivamente pelos próprios usuários, e isto impacta diretamente na tarifa do sistema, fazendo com que o mesmo entre em um ciclo vicioso: queda de demanda - aumento da tarifa - queda de demanda. O usuário deixa de usar o ônibus pelo preço da tarifa que não convém a ele, com isso o sistema perde passageiros e conseqüentemente receita para operar, resultando no aumento da tarifa para conseguir suprir os gastos, tornando o ciclo infinito.

Com a pandemia esse ciclo fez-se ainda mais preocupante, resultando em um aumento significativo no valor da tarifa, passando de R\$4,50 para R\$6,30 como uma justificativa de reequilíbrio financeiro do contrato com as empresas conveniadas que prestam o serviço na cidade (PREFEITURA DE UBERLÂNDIA, 2022). Desse modo, a prefeitura decidiu manter a tarifa

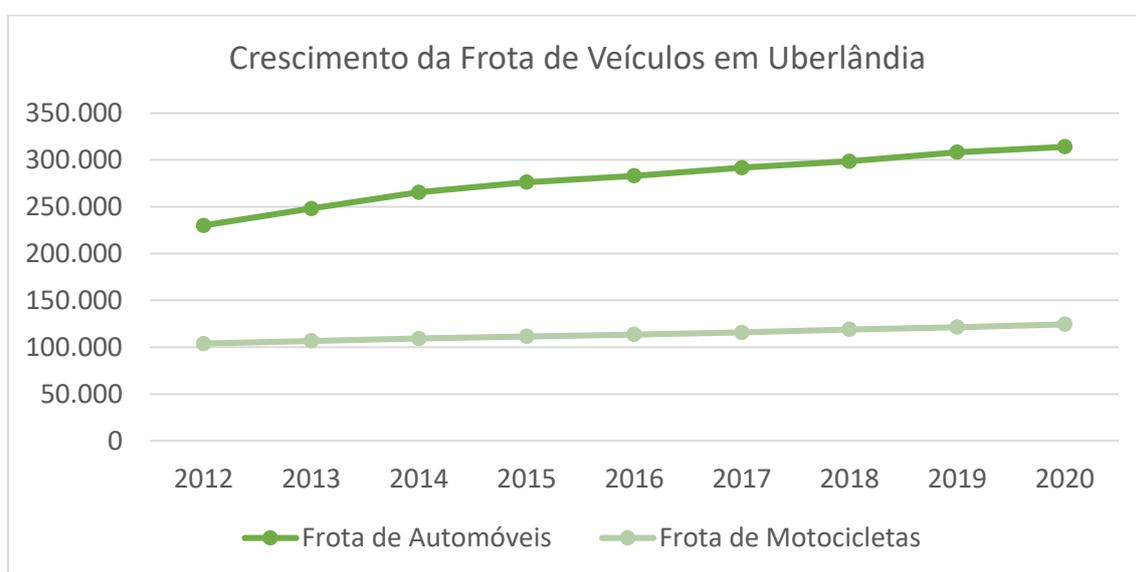
para o usuário em R\$4,50 e, a diferença de R\$1,80 será subsidiada pelo município (PREFEITURA DE UBERLÂNDIA, 2022).

A NTU (2020) afirma que perante a política tarifária presente na maioria das cidades do país, a qualidade do serviço de transporte ofertado à população é determinada pela capacidade de pagamento da tarifa, que é limitada, ou seja, para se ofertar um serviço de transporte público de qualidade é possível apenas com preços elevados das tarifas, uma vez que o sistema não recebe subsídio do governo. Como consequência, tem-se um serviço ofertado com uma baixa atratividade, onde o usuário não se sente digno de usá-lo, migrando para outro meio de transporte.

Um dos fatores que também influenciam diretamente na tarifa do transporte público por ônibus, é o preço do óleo diesel que possui uma representatividade de 23% no custo total do serviço (NTU, 2020). Além disso, o valor do combustível em questão está em um dos patamares mais elevados das últimas três décadas, e aliado com a política do preço dos combustíveis do Governo Federal, soma-se um conjunto de fatores que ocasionam no aumento do preço da tarifa do transporte público e um incentivo ao transporte individual motorizado (NTU, 2020).

Ao que é possível notar-se com os gráficos apresentados anteriormente, a população da cidade está deixando de usar o transporte público, pois o mesmo não está sendo atrativo para os deslocamentos intraurbanos, sendo passível de substituição por outros modais. Essa evasão reflete em uma série de fatores na cidade e na vida da população, resultando no aumento da frota de veículos motores individuais (ver Gráfico 04), nos deslocamentos a pé ou por bicicleta e diretamente na tarifa do transporte.

Gráfico 4 – Frota de veículos automotivos de Uberlândia.



Fonte: UBERLÂNDIA, 2021. Organizado pelo autor.

Ao se analisar o gráfico do crescimento da frota de veículos na cidade, percebe-se um crescimento contínuo no número de automóveis e de motocicletas. De 2012 até 2020 a frota de automóveis na cidade aumentou 36,55%, cerca de 84.051 novos veículos circulando nas ruas da cidade. Já o de motocicletas, o aumento foi de 20.598 novos registros, um crescimento de mais de 19,84% em relação à 2012.

Os números da frota de automóveis e motocicletas não apresentam um crescimento acentuando quando comparado com a queda de usuários do transporte público, entretanto a sua ascensão contínua ao longo dos anos deve ser olhada com atenção, pois impacta diretamente no tráfego da cidade, ocasionado congestionamentos, poluição e gastos à prefeitura com a provisão e manutenção de infraestrutura viária para os veículos.

À vista disso, tem-se que o sistema de transporte público da cidade de Uberlândia necessita ser reestruturado, englobando desde os contratos de licitação com as empresas prestadoras do serviço até a sua atratividade. No que se diz respeito às empresas, mesmo após a administração municipal ter feito aportes financeiros às mesmas, algumas linhas de ônibus que foram suspensas durante a pandemia em 2020, foram simplesmente extintas e não retornaram a circular, além da redução de horário de outras linhas que foi mantido e não retomou ao que era no período pré pandemia.

Estes fatos acarretam ainda mais a evasão do sistema, somado a falta de manutenção nos veículos e o sucateamento dos mesmos e também a falta de prioridade viária para o modal, contribuindo para uma piora do sistema e aumentando os tempos de viagem, tornando o sistema lento, ocasionando atrasos e gerando uma insatisfação na população quanto a confiabilidade no transporte público.

### **3. CONCLUSÃO**

Assim como vem ocorrendo na maioria das cidades brasileiras, em Uberlândia o sistema de transporte público coletivo vem sofrendo com uma grande e contínua perda de usuários ao longo dos últimos anos. A evasão do sistema tem gerado uma série de consequências para a cidade e para o SIT, dentre elas o sucateamento dos veículos (os ônibus), a falta de manutenção, apresentando aspectos de insegurança, falta de limpeza, higienização e confiabilidade.

Como consequência disso, o sistema de transporte público pode vir a entrar em colapso, não conseguindo se manter sem aporte financeiro da administração municipal, tornando seu funcionamento inviável e causando transtornos à população que é dependente do modal para se locomover na cidade. Esse fato entra em uma questão socioeconômica importante, pois quem irá sofrer e já está sofrendo com a atual situação, é a população mais carente, moradora das periferias da cidade que não possui outro modo de se deslocar pelo meio urbano.

Sendo assim, nota-se que é necessário repensar a forma de custeio do transporte público no país, com ação por parte das esferas de governança (municipal, estadual e principalmente a federal) como forma de subsidiar o sistema, além de reconsiderar as questões jurídicas de licitação das empresas que administram os sistemas. Entretanto, intervenções apenas na esfera financeira do transporte público não resolve a questão da atratividade do mesmo, sendo necessárias ações sistêmicas que levem em consideração o meio urbano como um todo, englobando áreas referentes a infraestrutura viária, condições e conforto dos veículos de transporte, confiabilidade no atendimento, lotação, áreas de cobertura, distribuição espacial das atividades na cidade e outras.

A respeito das consequências da pandemia de Covid-19 dos dois últimos anos, e que ainda ocorre, tem-se que é necessário um plano para recuperação do transporte público urbano, assim como foi feito para a economia do país, fazendo com que as pessoas voltem a usá-lo e que o mesmo passe a ser atrativo. Em Uberlândia o sistema já vem sofrendo com perda de passageiros desde 2015 e a pandemia apenas intensificou ainda mais essa evasão. A gestão municipal não apresentou (até a data de elaboração do artigo em questão) ainda nenhum plano de suporte ou retomada do transporte público coletivo na cidade, e nem mesmo as empresas

que operam o sistema. Foram feitos aportes financeiros na faixa dos milhões para socorro às mesmas e o repasse da diferença de R\$1,80 da tarifa que é passada ao usuário, como mencionado anteriormente.

Já era necessário a elaboração e discussão de formas de se atrair a população para o transporte público, mesmo antes da pandemia, agora se tornou primordial. A população carente e moradora da periferia da cidade já sofria e irá sofrer ainda mais com as consequências de uma má gestão no sistema pré e pós a pandemia de Covid-19.

A prefeitura de Uberlândia divulga investimentos da área de mobilidade na cidade, como a construção de viadutos, pontes, alargamento de ruas e avenidas e a construção de novos terminais de ônibus na periferia. Entretanto essas obras de melhorias, principalmente a construção de viadutos, pontes e alargamento de vias, beneficiam quase totalmente apenas o automóvel individual motorizado, deixando de lado o pedestre, o ciclista e o transporte público.

Já a construção dos terminais de periferia melhora a conexão com o centro da cidade, mas apenas o novo edifício em si não é efetivo para atrair novos usuário ao sistema de transporte, é necessário pensar além e de forma sistêmica, levando em consideração os tempos das viagens, o intervalo de atendimento fora e nos horários de pico (inclusive finais de semana e feriados), a condição dos veículos e sua priorização viária nas ruas da cidade. Ou seja, é essencial pensar que o sistema de transporte público está diretamente conectado com uma série de outros fatores que devem ser levados em consideração em seu planejamento e operação. É um sistema complexo e dinâmico, assim como as cidades são.

Melhorar a mobilidade da população como um todo é democratizar o acesso às oportunidades da cidade, e esses avanços devem ser alcançados de forma sustentável e inclusiva tendo o meio urbano como um sistema complexo e dinâmico, onde a realização de intervenções de caráter unilateral e transdisciplinar não são efetivas. É necessário um trabalho multidisciplinar que englobe as esferas públicas, sociais e econômicas para que se consigam melhorias que possam beneficiar a todos, e principalmente a população menos favorecida.

#### **4. REFERÊNCIAS**

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICOS (ANTP). **Integração no Transporte Público**. Série de Caderno Técnicos. Volume 5. 2007.

ASSUNÇÃO, M. A. **Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável para a cidade de Uberlândia, MG**. 2012. 144 f. Dissertação de mestrado - Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2012.

BERNARDES, F. F. **Mobilidade Urbana Sustentável e Inclusiva: proposta de implantação de VLT**. 2016. 173 f. Dissertação de mestrado - Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana: PlanMob**. Brasília, 2015.

FERNANDES, J. C. **Os condomínios horizontais fechados e a perspectiva de mobilidade urbana sustentável e inclusiva em Uberlândia-MG**. 2011. 204 f. Tese de Doutorado - Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011.

Greve do transporte coletivo termina em Uberlândia; Prefeitura anuncia novas regras para transporte de passageiros na pandemia. **G1 Triângulo e Alto Paranaíba**. Uberlândia, 27 de março de 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2021/03/27/greve-do-transporte-coletivo-termina-em-uberlandia-prefeitura-anuncia-novas-regras-para-transporte-de-passageiros-na-pandemia.ghtml>>. Acesso em: 07 de agosto de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/panorama>>. Acesso em: 15 set. 2021.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Desigualdades Socioespaciais de Acesso a Oportunidades nas Cidades Brasileiras - 2019**. Texto para Discussão. Brasília, 2019.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Tendências e Desigualdades da Mobilidade Urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual**. Texto para Discussão. Rio de Janeiro, 2021.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades alternativas para a crise urbana**. 7. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2013.

MESQUITA, A. P; SILVA, H. Q. **As Linhas do Tecido Urbano. O sistema de transportes e a evolução urbana de Uberlândia-MG**. Uberlândia: Roma, 2006.

NTU – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Anuário NTU 2019-2020**. Brasília: NTU, 2020. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637375719747836003.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2021.

Prefeitura mantém tarifa de transporte público repassada ao trabalhador em 2022. **Prefeitura de Uberlândia**. Uberlândia, 30 de março de 2022. Disponível em: <[SOLON, A. S. \*\*Aplicação da Logística Urbana na Modelagem e Simulação de Corredores do Transporte Público por Ônibus. 2012\*\*. 120 f. Dissertação de mestrado - Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2012.](https://www.uberlandia.mg.gov.br/2022/03/30/prefeitura-mantem-tarifa-de-transporte-publico-repassada-ao-trabalhador-em-2022/#:~:text=Prefeitura%20mant%C3%A9m%20tarifa%20de%20transporte%20p%C3%ABlico%20repassada%20ao%20trabalhador%20em%202022,-Prefeitura%20ir%C3%A1%20subsidiar&text=A%20Prefeitura%20de%20Uberl%C3%A2ndia%20informa,para%20os%20usu%C3%A1rios%20do%20servi%C3%A7o.>. Acesso em: 07 de agosto de 2022.</p></div><div data-bbox=)

UBERLÂNDIA. Prefeitura Municipal de Uberlândia. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. **Banco de Dados Integrados**. Uberlândia, v.01, 2021. Disponível em:<<https://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/BDI-2021-vol1.pdf>>. Acesso em: 01 de agosto de 2022.

UBERLÂNDIA. Prefeitura Municipal de Uberlândia. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. **Banco de Dados Integrados**. Uberlândia, v.03, 2021. Disponível em:<<https://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/BDI-2021-vol.3.pdf>>. Acesso em: 01 de agosto de 2022.